Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Innovation
Planfeststellungsbehörde

Planfeststellungsbeschluss

für das Vorhaben

Neubau der Bundesautobahn A 26-Ost, Bauabschnitt 6a (Verkehrseinheit 7051) von der A7/Autobahnkreuz Hamburg-Hafen (Bau-km 0-350.000) bis zu der Anschlussstelle Hamburg-Moorburg (Bau-km 1+950.000)

Hamburg, den 20.12.2023

Aktenzeichen: 150.1422-100 (vormals 150.1411-700)

1 ENTSCHEIDUNG

1.1 Tenor

Auf Antrag der Bundesrepublik Deutschland, seit 01.01.2020 vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes (Vorhabensträgerin), diese vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, vom 21.12.2016 in der Fassung der Änderungsanträge vom 22.12.2021 und 17.11.2023 wird der Plan für das vorstehend bezeichnete Vorhaben mit Änderungen und Ergänzungen sowie Nebenbestimmungen festgestellt, § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit § 74 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HmbVwVfG).

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss

- **werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen erteilt, § 19 Abs. 1 Abs. 3 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG)**
- **wird auch der Umbau der Behandlungsanlage für Baggergut Entwässerungsfelder Moorburg – Mitte genehmigt, § 16 Bundes-Immissionsschutzgesetz.**

Mit der Verkehrsübergabe wird der Neubau der A 26, Bauabschnitt 6a gemäß § 2 Abs. 6 Satz 4 FStrG zur Bundesfernstraße, namentlich zur Bundesautobahn (§ 1 Abs. 2 Nummer 1 FStrG), gewidmet.

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

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

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

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

1 ENTSCHEIDUNG 2

1.1 Tenor 2

1.2 Festgestellte Unterlagen 8
1.2.1 Erläuterungsbericht 8
1.2.2 Pläne, Verzeichnisse, Berichte und Gutachten 8

1.3 Weitere Unterlagen 15

2 NEBENBESTIMMUNGEN 16

2.1 Zustandsfeststellung 16

2.2 Umweltauswirkungen in der Bauzeit 17

2.3 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial 17

2.4 Bodenschutz und Altlasten 18

2.5 Gewässerbelange 19

2.6 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung 22

2.7 Baum- und Gehölzschutz 23

2.8 Klimaschonender Umgang mit den Moorböden 23

2.9 Artenschutz 23

2.10 Monitoring Querungsbauwerke 24

2.11 Umweltbaubegleitung 24

2.12 Sicherheit des Eisenbahnbetriebes 25

2.13 Räumliche Begrenzung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung 25

2.14 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Ent- und Versorgung, Verkehr und Baustellen 25

2.15 Brandschutz/Rettungswege 27

2.16 Leitungsarbeiten 27
2.16.1 Leitungen der Hamburg Netz GmbH 28
2.16.2 NDO-Pipeline 28

2.17 Vereinbarungen und Zusagen 29

2.18 Zulassung der Freileitungen und zugehörigen Masten nach § 9 FStrG 29

2.19 Hochwasserschutz 29

2.20 Änderung und Teilstilllegung der Behandlungsanlage für Baggergut Entwässerungsfelder Moorburg – Mitte 30
2.20.1 Allgemeines 30

2.20.2 Betriebliche Organisation 31
2.20.3 Immissionsschutz und Betriebsführung 31

3 HINWEISE 34

3.1 Flächen-, Längen- und Höhenangaben 34

3.2 Umfang der Zulassung 34

3.3 Einvernehmen 36

3.4 Kampfmittel 36

3.5 Entschädigungen 36

3.6 Kostentragung 38

3.7 Einwendungsdarstellung im Beschluss 38

4 BEGRÜNDUNG 39

4.1 Verfahren 39
4.1.1 Antrag und Auslegung 39
4.1.2 Erörterungstermin 41
4.1.3 Verfahrensrechtliche Einwendungen 42

4.2 Planungsziele und wesentliche Planungsmerkmale 44
4.2.1 Planungsziele 44
4.2.2 Wesentliche Planungsmerkmale 45

4.3 Planrechtfertigung, Bedarf 47
Einwendungen zu Planrechtfertigung, Bedarf 48

4.4 Einwendungen zur Finanzierung 53

4.5 Linienbestimmung 54
Einwendungen zur Linienbestimmung 55

4.6 Abschnittsbildung 62
Einwendungen zur Abschnittsbildung 64

4.7 Verkehrsprognose 65

4.8 Variantenprüfung 72
4.8.1 Variantenuntersuchung zur A26 / gewählte Linie 72
4.8.1.1 Gewählte Linie (Vorzugsvariante) 73
4.8.1.2 Großräumige Varianten 74
4.8.1.3 Nordvarianten 75
4.8.1.4 Südvarianten 77
4.8.2 Einwendungen zur Trasse/Alternativenwahl 79

4.9 Auswirkungen in der Bauzeit 83
4.9.1 Baulärm, baubedingte Erschütterungen und Setzungen sowie Belastungen durch Staub- oder Sandaustragungen 83
4.9.2 Verkehrliche Auswirkungen 84
4.9.3 Einwendungen zu baubedingten Immissionen im Übrigen 86
4.9.4 Einwendungen zu baubedingten wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens 87

4.10 Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens 88
4.10.1 Verkehrslärm 88
Einwendungen zu Verkehrslärm 89
4.10.2 Luftschadstoffe 92
Einwendungen zu Luftschadstoffen 93
4.10.3 Betriebsbedingte Erschütterungen 95
4.10.4 Verkehrliche Auswirkungen 95

4.11 Fragen des Grunderwerbs 96

4.12 Ausführungsplanung 99

4.13 Berücksichtigung der Klimaschutzziele 100

4.14 Umweltverträglichkeit 115
4.14.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG a.F. 115
4.14.1.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt 115
4.14.1.2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik 116
4.14.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen 117
4.14.1.3.1 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit 117
4.14.1.3.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 118
4.14.1.3.3 Schutzgut Boden 121
4.14.1.3.4 Schutzgut Wasser 123
4.14.1.3.5 Schutzgut Klima/Luft 125
4.14.1.3.6 Schutzgut Landschaft 126
4.14.1.3.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter 126
4.14.1.3.8 Wechselwirkungen 127
4.14.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG a.F. 127
4.14.2.1 Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit 127
4.14.2.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt 128
4.14.2.3 Auswirkungen auf den Boden 132
4.14.2.4 Auswirkungen auf das Wasser 133
4.14.2.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft 135
4.14.2.6 Auswirkungen auf die Landschaft 136
4.14.2.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter 139
4.14.2.8 Wechselwirkungen 139
4.14.3 Einwendungen und Stellungnahmen zur UVS 140
4.14.4 Medienübergreifende Gesamtbewertung 147

4.15 FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG 147
4.15.1 FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ 148
4.15.2 EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ 150

4.16 Artenschutz 152
4.16.1 Kurzbeschreibung des Vorhabensgebietes 154
4.16.1.1 Lage und Abgrenzung 154
4.16.1.2 Beschreibung des Untersuchungsraums 155
4.16.2 Methode und rechtliche Grundlagen 156
4.16.3 Relevanzprüfung 160
4.16.3.1 Methode und Datengrundlage zur Ermittlung der zu berücksichtigenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie der europäischen Vogelarten 160
4.16.3.2 Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 161
4.16.3.3 Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 161
4.16.3.3.1 Säugetiere 161
4.16.3.3.2 Reptilien 161
4.16.3.3.3 Amphibien 162
4.16.3.3.4 Fische 162
4.16.3.3.5 Käfer 162
4.16.3.3.6 Libellen 162
4.16.3.3.7 Schmetterlinge 162

4.16.3.3.8 Weichtiere 163
4.16.3.4 Europäische Vogelarten 165
4.16.3.5 Rastvogelarten 166
4.16.4 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen 167
4.16.5 Konfliktanalyse – artenschutzrechtliche Konflikte und notwendige Maßnahmen zu deren Vermeidung 171
4.16.5.1 Wirkfaktoren des Autobahnbaus 171
4.16.5.2 Wirkfaktoren der Umverlegung der 380 kV Freileitung 171
4.16.5.3 Vorbelastung 172
4.16.5.4 Säugetiere des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 172
4.16.5.4.1 Fischotter 172
4.16.5.4.2 Biber 173
4.16.5.4.3 Artengruppe der Fledermäuse 174
4.16.5.4.3.1 Artspezifische Beurteilung der Zugriffsverbote auf die Fledermäuse 176
4.16.5.4.3.1.1 Abendsegler 176
4.16.5.4.3.1.2 Breitflügelfledermaus 177
4.16.5.4.3.1.3 Mückenfledermaus 178
4.16.5.4.3.1.4 Rauhautfledermaus 179
4.16.5.4.3.1.5 Wasserfledermaus 180
4.16.5.4.3.1.6 Zwergfledermaus 182
4.16.5.4.4 Einwendungen zur Artengruppe Fledermäuse 183
4.16.5.5 Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 190
4.16.5.6 Schmetterlinge des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 193
4.16.5.7 Brutvogelarten des Anhangs I der VSchRL 194
4.16.5.7.1 Blaukehlchen 195
4.16.5.7.2 Neuntöter 196
4.16.5.7.3 Wachtelkönig 197
4.16.5.8 In Hamburg gefährdete oder seltene Brutvogelarten 198
4.16.5.8.1 Feldlerche 198
4.16.5.8.2 Fitis 200
4.16.5.8.3 Flussregenpfeifer 201
4.16.5.8.4 Gartengrasmücke 202
4.16.5.8.5 Gelbspötter 203
4.16.5.8.6 Grauschnäpper 204
4.16.5.8.7 Kleinspecht 206
4.16.5.8.8 Kuckuck 207
4.16.5.8.9 Mäusebussard 209
4.16.5.8.10 Nachtigall 210
4.16.5.8.11 Sperber 211
4.16.5.8.12 Star 212
4.16.5.8.13 Teichralle 213
4.16.5.8.14 Wasserralle 215
4.16.5.9 In Hamburg ungefährdete, häufige Brutvogelarten 216
4.16.5.9.1 Höhlen- und Nischenbrüter der Gehölze und Gebäude 216
4.16.5.9.2 Ungefährdete Frei- und Bodenbrüter der Gebüsche und Gehölze 218
4.16.5.9.3 Ungefährdete Brutvögel der Acker und Grünlandbereiche 221
4.16.5.9.4 Ungefährdete Brutvögel der Gewässer 223
4.16.5.9.5 Ungefährdete Brutvögel der Siedlungsbereiche 225
4.16.5.10 Rastvögel 227
4.16.5.10.1 Bergpieper 227
4.16.5.10.2 Zwergtaucher 228
4.16.5.10.3 Schnatterente 229
4.16.6 Zusammenfassung 230

4.17 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung 230
4.17.1 Zusammenfassung der wesentlichen Beeinträchtigungen 232
4.17.2 Zusammenfassung der wesentlichen Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen 234
4.17.3 Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 238
4.17.4 Bilanzierung 240
4.17.5 Biotopschutz 242

4.17.6 Stellungnahmen und Einwendungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 245

4.18 Vereinbarkeit mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie 276

4.19 Veränderungen von Oberflächengewässern und Grundwasser 293

4.20 Wasserwirtschaftliche Belange 296

4.21 Umbau der Behandlungsanlage für Baggergut Entwässerungsfelder Moorburg - Mitte 297

4.22 Einwendungen ohne Zuordnung und zu sonstigen Auswirkungen des Vorhabens 300

4.23 Einwendung 0168 305

4.24 Stellungnahmen 311
4.24.1 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Kreisverband Harburg-Land 312
4.24.2 Hamburg Netz GmbH 313
4.24.3 Vattenfall Heizkraftwerk Moorburg GmbH 317
4.24.4 Landwirtschaftskammer Hamburg 323
4.24.5 Ent- und Bewässerungsverband der Marsch- und Vierlande 325
4.24.6 Stromnetz Hamburg GmbH, Trassenmanagement 326
4.24.7 Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Präsidialabteilung Koordinierung Stadtentwicklung 339
4.24.8 Hamburg Port Authority AöR 341
4.24.9 Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen 352
4.24.10 50hertz Transmission GmbH 352
4.24.11 Kulturbehörde, Denkmalschutzamt 360
4.24.12 Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. 360
4.24.13 Jagdgenossenschaft Moorburg 361
4.24.14 Wasser- und Bodenverband Moorburg 364
4.24.15 Handelskammer Hamburg 375
4.24.16 Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr 377
4.24.17 Behörde für Inneres und Sport, Polizei – VD12 378
4.24.18 Behörde für Umwelt und Energie, bzw. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft 378
4.24.19 Landesbetrieb für Brücken und Gewässer, Fachbereich Deichverteidigung und Deichaufsicht 384
4.24.20 Bezirksamt Harburg 385
4.24.21 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr 386
4.24.22 Behörde für Wirtschaft und Innovation - Stabsstelle Wasserstoffwirtschaft 387
4.24.23 Hamburger Verkehrsanlagen GmbH 387
4.24.24 HamburgWasser 388
4.24.25 Behörde für Verkehr und Mobilität 395

4.25 Gesamtabwägung 397

5 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG 399

1.2 Festgestellte Unterlagen

Zum festgestellten Plan gehören die folgenden Planunterlagen. Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Blau- bzw.- Magentaeintragungen in Texten und Plänen bzw. durch Deckblätter kenntlich gemacht.

1.2.1 Erläuterungsbericht

Erläuterungsbericht (zugleich allgemeinverständliche Zusammenfassung im Sinne des UVPG), aufgestellt am 28.06.2023.

1.2.2 Pläne, Verzeichnisse, Berichte und Gutachten

Nr.	Inhalt	Blatt- Nr.	Datum vom
2	Übersichtskarte	Blatt 1	21.11.2016
3	Übersichtslageplan	Blatt 1	20.12.2016
	Übersichtslageplan	Blatt 2A	30.09.2021
4	Übersichtshöhenplan	Blatt 1A	30.09.2021
5	Lageplan	Blatt 2B	28.06.2023
	Lageplan	Blatt 3B	28.06.2023
	Lageplan	Blatt 4B	17.11.2023
	Lageplan	Blatt 5B	28.06.2023
	Lageplan	Blatt 6A	30.09.2021
6	Höhenpläne		
6.1	Höhenplan Strecke	Blatt 2	20.12.2016
	Höhenplan Strecke	Blatt 3A	30.09.2021
	Höhenplan Strecke	Blatt 4A	30.09.2021
6.2	Höhenplan Rampe AK	Blatt 1	20.12.2016
	Höhenplan Rampe AK	Blatt 2	20.12.2016
	Höhenplan Rampe AK	Blatt 3B	28.06.2023
	Höhenplan Rampe AK	Blatt 4	20.12.2016
	Höhenplan Rampe AK	Blatt 5	20.12.2016
6.3	Höhenplan Rampen AS	Blatt 1A	30.09.2021

	Höhenplan Rampen AS Höhenplan Rampen AS Höhenplan Rampen AS	Blatt 2A Blatt 3A Blatt 4A	30.09.2021 30.09.2021 30.09.2021
6.4	Höhenplan Moorburger Hauptdeich	Blatt 1A	30.09.2021
8	Entwässerungsüber-sichtslageplan	Blatt 1B	28.06.2023
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
9.1	Maßnahmenübersichts-karte	Blatt 1B	28.06.2023
9.2	Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan Maßnahmenplan	Blatt 2B Blatt 3B Blatt 4B Blatt 5B Blatt 6B Blatt 7B Blatt 7w Blatt 8A Blatt 8w Blatt 9A Blatt 10 Blatt 11	28.06.2023 28.06.2023 28.06.2023 28.06.2023 20.12.2016 20.12.2016 20.12.2016 30.09.2021 20.12.2016 30.09.2021 30.09.2021 30.09.2021
9.3	Maßnahmenblätter	163 Seiten	28.06.2023
9.4	Vergleichende Gegen-überstellung von Eingriff und Kompensation	18 Seiten	28.06.2023
10	Grunderwerb		
10.1	Grunderwerbsplan Grunderwerbsplan	Blatt 2A Blatt 3B	30.09.2021 28.06.2023

	Grunderwerbsplan	Blatt 4A	30.09.2021
	Grunderwerbsplan	Blatt 5B	28.06.2023
	Grunderwerbsplan	Blatt 6A	30.09.2021
	Grunderwerbsplan	Blatt 7	20.12.2016
	Grunderwerbsplan	Blatt 8A	30.09.2021
	Grunderwerbsplan	Blatt 9A	30.09.2021
	Grunderwerbsplan	Blatt 10	30.09.2021
	Grunderwerbsplan	Blatt 11	30.09.2021
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	29 Seiten	22.06.2023
11	Inhaltsverzeichnis zum Regelungsverzeichnis	6	30.06.2021
11	Regelungsverzeichnis	65 Seiten	28.06.2023
14	Straßenquerschnitt	Blatt 1	20.12.2016
	Straßenquerschnitt	Blatt 2	20.12.2016
	Straßenquerschnitt	Blatt 3A	30.09.2021
	Straßenquerschnitt	Blatt 4	20.12.2016
	Straßenquerschnitt	Blatt 5	20.12.2016
16.1	Umbau der Behandlungsanlage Entwässerungsfeld Moorburg-Mitte, Änderungsgenehmigungsantrag nach § 16 BImSchG		
16.1.01	Textteil	16.1.01 Antrag Formblatt	11.05.2016
16.1.02	Pläne	01 Übersichtsplan 02 Lageplan Bestand 03 Lageplan Planung 04.1 Lageplan Flurstück Bestand 04.2 Lageplan Flurstück Planung	11.05.2016

		06 Längsschnitt gepl. Entwässerung Speicherbecken 07 Schnitte BW1 08 Querschnitte BW2 09 Schnitte BW3 10 Querschnitte BW4 11 Schnitte BW5 12 Rodungsplan 13 Lageplan Flächenerwerbsplan 14 Querschnitt Y-Y 15 Querschnitt X-X 16 Längsschnitt A26 Ost 17 Musterzeichnung Mönch 18 Musterdetail Betriebsstraße 19 Musterdetail Schachtfuß 20 Musterdetail Rohrgraben 21 Musterzeichnung Entwässerungsfeldaufbau	
16.2	Teilstillegung der Behandlungsanlage Entwässerungsfeld Moorburg-Mitte, Teilstillllegungsantrag nach § 15 BImSchG	Stilllegungsanzeige Antrag Erläuterungsbericht Direkteinleitung Antrag Erläuterungsbericht Anlage 1 Übersichtsplan Anlage 2 Lageplan Bestand Anlage 3 Feldaufbau Bestand Anlage 4 Lageplan Planung Anlage 5 Lageplan Planung Anlage 6.1 Querschnitt	14.12.2016 September 2016 17.08.2020 20.08.2020 01.11.2016 01.11.2016 02.11.2016 02.11.2016 08.09.2016 08.09.2016

		Anlage 6.2 Querschnitt Anlage 6.3 Querschnitt Anlage 6.4 Querschnitt Anlage 7 Entwässerungsbauz. Anlage 8 Auswirkungen	08.09.2016 08.09.2016 08.09.2016 08.09.2016 03.08.2016
16.3	Genehmigungsplanung 110-/380-kV-Freileitung		
16.3.1		16.3a Erläuterungsbericht inkl. Anlagen 1 - 8	30.06.2021
16.3.2	Lagepläne	Lageplan 481-483 Lageplan 483-484n Lageplan 484n-486n Lageplan 486n-487n Lageplan 487n-488n Lageplan 488n-489n Lageplan 489n-490n Lageplan 490n-491	17.06.2021 25.06.2021 25.06.2021 17.06.2021 17.06.2021 17.06.2021 25.06.2021 25.06.2021
16.3.3	Lagepläne Wald- und Hagplan	Lageplan 481-483 Lageplan 483-484n Lageplan 484n-486n Lageplan 486n-487n Lageplan 487n-488n Lageplan 488n-489n Lageplan 489n-490n Lageplan 490n-491	17.06.2021 25.06.2021 25.06.2021 25.06.2021 25.06.2021 17.06.2021 25.06.2021 25.06.2021
16.3.4	Lagepläne Montageflächen	Lageplan 480-481 Lageplan 481-483 Lageplan 483-484n Lageplan 484n-486n Lageplan 486n-487n	17.06.2021 17.06.2021 25.06.2021 25.06.2021 17.06.2021

		Lageplan 487n-488n	17.06.2021
		Lageplan 488n-489n	17.06.2021
		Lageplan 489n-490n	25.06.2021
		Lageplan 490n-491	25.06.2021
		Lageplan Rückbau 483-485	25.06.2021
		Lageplan Rückbau 485-487	17.06.2021
		Lageplan Rückbau 487-489	25.06.2021
16.3.5	Trassenpläne	Trassenplan 481-483	17.06.2021
		Trassenplan 483-484n	25.06.2021
		Trassenplan 484n-486n	25.06.2021
		Trassenplan 486n-487n	17.06.2021
		Trassenplan 487n-488n	17.06.2021
		Trassenplan 488n-489n	17.06.2021
		Trassenplan 489n-490n	25.06.2021
		Trassenplan 490n-491	25.06.2021
16.3.6		Mastliste 3 Seiten	Juni 2021
18	Wassertechnische Untersuchung		
18.1		Erläuterungsbericht 22 Seiten	22.06.2023
18.2		Wassertechnische Berechnungen 8 Seiten	28.06.2023
18.3		Gebietsentwässerung 48 Seiten	26.05.2023
19	Umweltfachliche Untersuchungen		
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		
19.1.1	Erläuterungsbericht	345 Seiten und Bericht „Vorkommen von Pflanzenarten der Roten Liste“vom September 2021	22.03.2023
19.1.2	Bestandsübersichtsplan	Blatt 1A	30.09.2021

19.1.3.	Bestandsplan Konfliktplan	Blatt 1B Blatt 2B	28.06.2023 28.06.2023
19.1.4	Bestand Pflanzen, Tiere Bestand Bodenfunktion Planungsbew. Pflanzen, Tiere Planungsbew. Boden	Blatt 1A Blatt 2A Blatt 3A Blatt 4A	30.09.2021 30.09.2021 30.09.2021 30.09.2021
19.9	Umweltverträglichkeits-studie	156 Seiten	22.03.2023
20	Geotechnische Genehmigungsplanung		
	Bericht	48 Seiten	29.11.2016
	Anlage 1: Übersichtslageplan	Blatt 1	20.12.2016
	Anlage 2: Lageplan Baugrundverbesserung	Blatt 1	20.12.2016
	Anlage 3: Querschnitte	Blatt 1 Station 0+130 Blatt 2 Station 0+274 Blatt 3 Station 0+423 Blatt 4 Station 0+744 Blatt 5 1+021 Blatt 6 1+411 Blatt 7 1+544	20.12.2016 20.12.2016 20.12.2016 20.12.2016 20.12.2016 20.12.2016 20.12.2016
	Anlage 4: Bauzeitliche Wasserhaltung	Anlage 4.1 Lageplan Entwässerungsfeld	20.12.2016
		Anlage 4.2 Laborberichte Wasseruntersuchungen 9 Seiten	12.05.2015
		Anlage 4.3 Fließschema Wasseraufbereitung	
	Anlage 5: Berechnungen	Anlage 5.1 Berechnungen zum Überschüttverfahren 7 Seiten	

		Anlage 5.2 Vorbemessung des Tragsystems 98 Seiten	
		Anlage 5.3 Berechnungen Vorbelastung Entwässerungsfeld 5 Seiten	
		Anlage 5.4 Berechnungen Standsicherheit Böschungen 5 Seiten	
		Anlage 5.5 Berechnungen Standsicherheit Baugeräte 3 Seiten	

1.3 Weitere Unterlagen

Nr.	Inhalt
7	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen
7.1	Übersichtsplan
7.2	Lagepläne Pegel
7.3	Lagepläne Summenpegel
12	Widmung, Umstufung, Einziehung
15	Bauwerksskizzen
16.0	Leitungspläne
17.1	Schalltechnische Untersuchungen
17.2	Luftschadstoffuntersuchungen
17.3	Schalltechnische Untersuchungen - Summenpegelbetrachtung
19.2	Artenschutzfachbeitrag
19.3	Ergebnisse faunistischer Untersuchungen (Amphibien, Libellen, Reptilien, Avifauna, Fische, Wassermollusken, Fledermäuse, Scharlachkäfer)
19.4	Hydrogeologischer Fachbeitrag
19.5	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
19.6	Gutachten zur Bodenbewertung (Bericht, Dokumentation, Anlagen)
19.8	Fachbeiträge zur UVS zur Voruntersuchung

	FB Tiere und Pflanzen, artenschutzrechtliche Beurteilung Anlage 1: Tabellen Anlage 2: Karten
	Artenschutz_Genehmigungsfaehigkeit_Sued1
19.10	FFH-Vorprüfung
21	Verkehrsuntersuchung
	Bericht
	Anlagenband
	Rechnerische Fortschreibung der Projektprognose 2030 mit aktualisierten Regionaldaten für den Prognosehorizont 2035

2 NEBENBESTIMMUNGEN

Die Vorhabensträgerin ist 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, 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 Vorhabensträgerin gleichermaßen wie im verfügenden Teil getroffene Entscheidungen, ohne dass erstere in jedem Einzelfall explizit auch im verfügenden Teil aufgeführt werden. Es wird durch diese Vorgehensweise vermieden, dass jede einzelne Entscheidung auch im Detail zusätzlich Gegenstand einer Nebenbestimmung sein und so doppelt aufgeführt werden müsste.

Die Begründung der Nebenbestimmungen ist den jeweiligen Fachkapiteln zu entnehmen.

2.1 Zustandsfeststellung

Vor Beginn der Bauarbeiten ist an baulichen Anlagen Dritter, die ganz oder teilweise weniger als 150 m von dauerhaft oder vorübergehend für die Herstellung des Autobahnausbaus in Anspruch

zu nehmenden Flächen entfernt sind oder die sich sonst im Gefahrenbereich der Baustelle befinden, der vorhandene bauliche Zustand auf Kosten der Vorhabensträgerin durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen festzuhalten, sofern der Eigentümer dies verlangt.

Es ist vor Baudurchführung eine Beweissicherung der betroffenen Anlagen des öffentlichen Hochwasserschutzes durchzuführen.

2.2 Umweltauswirkungen in der Bauzeit

Die Vorhabensträgerin ist 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 Abs. 1 BImSchG). Auch 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.

Die Vorhabensträgerin hat damit, soweit anderenfalls schädliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind, bei der Einrichtung und dem Betrieb von BE-Flächen alle geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen zu ergreifen. Dazu gehören insbesondere:

- sinnvolle Anordnung von lärmintensiven Maschinen,

- Nutzung der schallabschirmenden Wirkung von Containern oder anderem Inventar etc.,

- zusätzliche Schallschutzwände oder Umhausungen besonders lauter Maschinen,

- Vermeidung von Belastungen durch Staub- oder Sandaustragungen durch entsprechende Maßnahmen wie Bewässerung, Windschutzzäune o.ä.,

- Einsatz von umweltfreundlichen Baumaschinen,

- Einsatz von Baumaschinen, deren Motoren die Stufe III B der Richtlinie 97/68/EG einhielten oder über eine durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder bei einer technischen Prüfstelle im Rahmen einer Einzelabnahme geprüfte Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem (PMS) verfügen.

2.3 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch etc.) sind je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der

Beseitigung zuzuführen. Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden, die einen Verdacht auf Bodenverunreinigungen begründen (z. B. Verfärbung, Gerüche, Behältnisse), ist die Umweltbaubegleitung umgehend zu benachrichtigen. Ist dies nicht möglich und Gefahr in Verzug, sind das zuständige Bezirksamt oder das Schadensmanagement der BUKEA (Tel.: 040 42840-2300, E-Mail: schadensmanagement@bukea.hamburg.de - außerhalb der Dienstzeiten erfolgt die Alarmierung über die Polizei, Tel.: 110) zu benachrichtigen.

Untersuchung, Bewertung, Umgang und Verbleib haben sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Kreislaufwirtschaftsgesetz 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 Länderarbeitsgemeinschaft Abfall LAGA).

2.4 Bodenschutz und Altlasten

Mutterboden ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Aushubmaterial inkl. Mutterboden ist unter Berücksichtigung der jeweils geltenden abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg gemäß § 6 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) vorrangig wieder zu verwenden oder zu verwerten. Nur wenn eine Wiederverwendung oder Verwertung nach den rechtlichen Bestimmungen nicht angezeigt ist, ist das Aushubmaterial einer Beseitigung zuzuführen. Bei der Verwertung von Aushubmaterial, das aufgrund seiner Eigenschaften (Humusgehalt, Schadstofffreiheit, Struktur) zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht bzw. zum Auf- oder Einbringen in durchwurzelbare Bodenschichten geeignet ist, sind die Anforderungen des § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten. Bei der Verwertung des Aushubmaterials unterhalb einer durchwurzelbaren Bodenschicht oder in Technischen Bauwerken sind zusätzlich zu den Regelungen der §§ 9 ff. BBodSchV die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA Mitteilung 20)“ zu erfüllen. Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden (Verfärbung, Geruch, Ausgasungen), ist das Bezirksamt Hamburg-Harburg, Abteilung für Technischen Umweltschutz, zu benachrichtigen. Außerhalb der Dienstzeit ist die Rufbereitschaft der BUKEA, Tel.: +49 40 428 40 - 2300 zu informieren.

Der Aushub organischer Böden durch Ständerbauweise ist zu minimieren. Unumgänglichen Aushubmassen der organischen Böden sind nass wieder einzubauen. Vorab ist eine Mengenbilanzierung und Darstellung der beabsichtigten Verwertungswege vorzunehmen.

Die Baustelle ist durch eine bodenkundliche Baubegleitung bzw. durch ein Bodenmanagement durch die UBB zu begleiten.

Aufgabe der UBB ist, zu planen und überwachen

- dass besonders auf angrenzenden Flächen keine Bodenschadverdichtungen durch unsachgemäßes Befahren des Geländes außerhalb von befestigten Baustraßen und gesicherten Baueinrichtungsflächen erfolgt,

- dass die vorgezeichneten Verwertungswege für Torfe (Nasseinbau), keine Zwischenlagerung im oxidierenden Milieu, eingehalten werden und in der Bauablaufplanung berücksichtigt werden

Es ist ein Torfverwertungskonzept in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden zu erstellen.

2.5 Gewässerbelange

Die beantragten wasserrechtlichen Erlaubnisse werden dem Grunde nach erteilt. Im Zuge der Ausführungsplanung sind mit der jeweils zuständigen Wasserbehörde rechtzeitig (mindestens 12 Wochen vor Beginn der Wasserhaltungsmaßnahmen) schriftlich weitere Details abzustimmen und Unterlagen vorzulegen, die von der Wasserbehörde definiert werden. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnisse jeweils für

- die Einleitung des Niederschlagswassers der Fahrbahnen

- die Einleitung des Niederschlagswassers der Oberfläche des stillgelegten Spülfeldes

- die Einleitung des während der Bauphase anfallenden Poren- und Niederschlagswassers

in Oberflächengewässer, werden von der zuständigen Wasserbehörde – Bezirksamt Harburg - nach Vorlage der erforderlichen Antragsunterlagen festgelegt und sind spätestens im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig digital (wasserbehoerde@harburg.hamburg.de) zu beantragen.

Soweit die Wasserbehörde die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach Vorlage der Unterlagen mit Auflagen und Bedingungen versieht, sind diese von der Vorhabensträgerin zu berücksichtigen. Von den wasserrechtlichen Erlaubnissen darf erst nach Vorlage der Unterlagen und Zustimmung der Wasserbehörde Gebrauch gemacht werden.

Beim Durchteufen der grundwasserschützenden Deckschichten (Klei/Torf) dürfen keine hydraulischen Verbindungen zwischen oberflächennahem Stauwasser und erstem Hauptgrundwasserleiter geschaffen werden und eine Verschleppung von Schadstoffen in den Grundwasserleiter muss verhindert werden. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Entwässerungsfelder. Falls für die Gründung eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung erforderlich werden sollte, ist jeweils rechtzeitig (mindestens 12 Wochen) vor Beginn der Wasserhaltungsmaßnahmen eine gesonderte Wasserrechtliche Erlaubnis direkt bei der Wasserbehörde zu beantragen.

Bei Kampfmittelsondier- bzw. räumarbeiten ist durch die beauftragte Firma sicherzustellen, dass die durchteuften Weichschichten und Grundwasserstauer zeitnah und ordnungsgemäß wiederhergestellt werden, um einen Eintrag von belastetem Stauwasser ins Grundwasser zu vermeiden. Dies kann mit Ton, Bentonit-Granulat, Bentonit-Zement-Gemischen oder Bentonit-Schwerspat-

Gemischen geschehen.

Zum Schutz des Grundwassers vor den Spülfeldschadstoffen ist durch Vorerkundungen sicherzustellen, dass bei der Vorkonsolidierung durch Überschüttung mit Vertikaldrainagen in jedem Fall an der Basis der zu entwässernden Weichschichten mindesten 1,0 m der Sperrschicht erhalten bleibt.

Durch die Wahl geeigneter Bauverfahren ist sicherzustellen, dass die Schutzwirkung der Decksichten aufrecht erhalten bleibt, damit eine Belastung des Grundwassers vermieden wird.

Um bei den zur Baugrundverbesserung zum Einsatz kommenden Betonsäulen Verschleppungen von Schadstoffen aus dem Auffüllungsbereich durch die Weichschichten in den obersten Grundwasserleiter zu vermeiden, sind die Säulen mit vollflächigen 60°-Spitzen auszustatten.

Für die geplante Tiefgründung der Brückenbauwerke 7051/06, -/07, -/08 und -/09 ist ein Verfahren zu wählen, das Verschleppungen von Schadstoffen aus dem Auffüllungsbereich durch die Weichschichten in den obersten Grundwasserleiter verhindert. Hierfür sind Vollverdrängungsbohr- und Rammpfähle mit vollflächiger 60°-Spitze geeignet. Das Pfahlsystem ist mit der BUKEA, Amt für Umweltschutz, -U22- abzustimmen. Für die Bauwerksherstellung sind Wasserhaltungsmaßnahmen während der Bauphase erforderlich, so dass eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist, da belastetes Stau- bzw. Grundwasser angezogen oder gefördert werden kann.

Für die Oberflächengewässer ist ein Wasserstandsmonitoring durchzuführen, das auch den Untenburger Querweggraben, Wulfsgraben, Unterste Untenburger Wetterung und Moorburger Landscheide umfasst.

Der bestehende Abschnitt der Moorburger Landscheide darf erst verfüllt werden, wenn die Funktionsfähigkeit des neuen Gewässerabschnitts inklusive der naturnahen Gestaltung hergestellt wurde.

Dem Bezirksamt Harburg - Wasserwirtschaft sind nach Herstellung der Gewässer und Mulden digitale Bestandspläne zu übergeben.

Rechtzeitig vor dem Beginn der Baumaßnahmen und der geplanten Einleitung von Abwasser (im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte (Bau- und Betriebsphase) müssen aktuelle Analysen eingereicht werden.

Ein detaillierteres Konzept zur Abwasserbehandlung ist im Rahmen der Ausführungsplanung auf der Grundlage aktueller Analysen zu erstellen.

Für den Betrieb der Wasseraufbereitung wird ein Monitoring festgelegt, um auf entstehende Beeinträchtigungen der Gewässer – auch durch Verockerungen - rechtzeitig reagieren zu können.

Die wasserwirtschaftliche Ausführungsplanung ist mit der BUKEA, der HPA und dem Bezirksamt Harburg abzustimmen. Darüber hinaus ist die HPA bei der Betroffenheit von Hochwasserschutzanlagen im Zuge der Ausführungsplanung eng einzubinden.

Gewässerausbau

Spätestens 3 Monate nach Ausbau der Gewässer und Mulden sind der Wasserwirtschaft des Bezirksamtes Harburg Revisionslagepläne digital (wasserbehoerde@harburg.hamburg.de) zu übergeben.

In und an Gewässern dürfen keine Recyclingwasserbausteine eingebaut werden.

In und an Gewässern dürfen zur Böschungssicherung keine kunststoffhaltigen Netze verwendet werden.

Die Gewässersohle der Moorburger Landscheide ist im umverlegten Bereich mit mineralischen Materialien abzudichten.

Die Dammböschungen der A26 Ost Abschnitt 6a sind aus Materialien herzustellen, die eine spezifische Versickerungsrate von mindestens 150l/s*ha ermöglichen.

Wasserrechtliche Erlaubnis zur vorübergehenden Grundwasserabsenkung (U1212/841.44-712/327)

Gemäß §§ 8 Abs. 1 und 9 Abs. 2 Nummer 1 sowie §§ 10, 12, 13 und 18 WHG wird erlaubt, zur Herstellung des durch das Entwässerungsfeld Moorburg-Mitte verlaufenden Streckenabschnitts 2, der auf einer Länge von ca. 500 m (ab Bau-km 0+110) im Einschnitt des Altspülfeldes unterhalb des Grundwasserspiegels liegt, im Trockenen, oberhalb der natürlichen organischen Weichschichten (Torf / Klei) anstehendes Grundwasser mittels horizontal eingefräster, vakuumbeaufschlagter Drainagestränge - bei Bedarf in Verbindung mit offenen Wasserhaltungen - für eine Dauer von maximal 7 Monaten bis maximal 0,5 m unter das jeweilige Aushubniveau abzusenken. Diese Erlaubnis endet, wenn sie nicht vorher widerrufen bzw. nichts anderes bestimmt wird, mit Beendigung der Wasserhaltungsmaßnahmen, spätestens jedoch 7 Monate nach Beginn der Wasserhaltungsmaßnahmen zur Herstellung vorstehend beschriebenen Streckenabschnittes.

Der Beginn (vorab) und das Ende der Wasserhaltungsmaßnahmen sind der Wasserbehörde (BUKEA, Amt für Umweltschutz, Wasserwirtschaft, Referat U 12, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg) schriftlich anzuzeigen. Ebenso ist der Wasserbehörde ein Ansprechpartner der die Wasserhaltungsarbeiten ausführenden Fachfirma zu benennen. Der ausführenden Fachfirma ist eine Kopie dieser Wasserrechtlichen Erlaubnis einschließlich der zugehörigen Planunterlagen auszuhändigen.

Das Grundwasser darf im vorstehend beschriebenen Streckenabschnitt maximal 0,5 m unter die jeweilige Aushubebene abgesenkt werden.

Die Grundwasserabsenkung ist auf das Notwendigste zu beschränken. Sie ist in Abhängigkeit vom Baufortschritt jeweils so gering wie möglich zu halten und schnellstmöglich zu beenden.

Die geförderte Grundwassermenge ist mit einem Wassermengenmessgerät (Wasserzähler) kontinuierlich zu messen und mindestens dreimal wöchentlich abzulesen. Die Ergebnisse (in m³/h

und Σ m³) sind in einer Fortschreibungsliste aufzuzeichnen und der überwachenden Wasserbehörde alle 14 Tage sowie auf besondere Anforderungen hin zu übersenden. In der Fortschreibungsliste sind die jeweils in der Ausführung befindlichen Bau-km sowie die zugehörigen Absenkziele (bezogen auf Normalhöhennull / NHN) zu vermerken.

Die zur Trockenhaltung des Streckenabschnittes verwendeten Drainagestränge sind jeweils nach Abschluss der Wasserhaltung soweit wie möglich aus dem Boden zu entfernen, ansonsten abzudichten. Es ist jeweils eine vollständige, dauerhafte Außerbetriebnahme der für die vorübergehende Grundwasserabsenkung genutzten Drainagestränge zu gewährleisten.

Alle Ergebnisse der auferlegten Messungen sind schriftlich festzuhalten und zur Einsichtnahme für die Wasserbehörde auf der Baustelle zur Verfügung zu halten. Sämtliche Original-Unterlagen sind vom Erlaubnisinhaber für mindestens 2 Jahre nach Beendigung der Wasserhaltungen aufzubewahren.

Sofern unvorhergesehene Schwierigkeiten, z. B. Bauwerks-, Leitungs- und Geländesetzungen oder Auffälligkeiten wie z. B. Boden- oder Grundwasserverunreinigungen (Bodenverfärbungen, auffälliger Geruch etc.) abzusehen sind bzw. auftreten oder wenn deutlich mehr Grundwasser gefördert werden muss als erwartet, ist die Wasserbehörde umgehend zu informieren. Die Wasserbehörde behält sich vor, bei Auftreten von Problemen die Auflagen und Bedingungen der Erlaubnis zu erweitern, die Absenkziele anzuheben oder auch die Einstellung der Grundwassernutzung zu fordern.

2.6 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Tabuflächen und erforderliche Schutzzäune sind in den Ausführungsplänen mit Angabe des Schutzzwecks (z.B. § 30-Biotop) darzustellen und vor Baubeginn mit der BUKEA/N3 abzustimmen.

Für die CEF-Maßnahmen ist ein Nachweis der Funktionsfähigkeit zu erbringen und der BUKEA/N3 vorzulegen, bevor mit den Baumaßnahmen begonnen wird. Durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) ist eine rechtzeitige und fachgerechte Herstellung der CEF-Maßnahmen sicherzustellen. Die UBB hat die Herstellung der Maßnahmen zu dokumentieren.

Die bauzeitlichen Schutzmaßnahmen sind in den Ausführungsplänen im Detail zu berücksichtigen. Gleiches gilt für dauerhafte Schutz- und Leiteinrichtungen wie z.B. Amphibienleiteinrichtungen, Fischotterschutzzäune, Fledermausleitstrukturen oder Irritationsschutzwände.

Die Ausführungsplanung für die Naturschutzmaßnahmen ist mit der BUKEA abzustimmen. Bei artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen werden Funktionskontrollen durchgeführt. Das Ergebnis ist der BUKEA mitzuteilen.

Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind planfestgestellt. Die Vorhabensträgerin ist 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.

Die landschaftsplanerische Ausführungsplanung ist mit der BUKEA abzustimmen.

2.7 Baum- und Gehölzschutz

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

2.8 Klimaschonender Umgang mit den Moorböden

Mit den im Planungsgebiet vorkommenden Moorböden ist klimaschonend umzugehen. Hierzu ist der Aushub organischer Böden zu minimieren und der unvermeidbare Aushub im Wege des Nasseinbaus unter Gewährleistung einer dauerhaften Beibehaltung des nassen Milieus ortsnah wieder einzubauen. Das diesbezügliche Bauverfahren („Torfverwertungskonzept“) ist mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen.

Der Einbau der Torfböden ist durch ein Monitoring zu begleiten, das den Zustand der Torfböden und der Einbauorte vor Beginn der Baumaßnahme sowie baubegleitend bis zur Abnahme des gesamten Bauabschnitts umfasst. Das Monitoring ist vor Maßnahmenbeginn mit der BUKEA, Amt für Umweltschutz, Abteilung Bodenschutz/Altlasten, abzustimmen. Die Messergebnisse sowie eine gutachterliche Aussage zur Effektivität der Maßnahmen sind derselben Dienststelle nach Abschluss vorzulegen.

2.9 Artenschutz

Sofern bei dem Quartier Q1 der Verdacht auf Nutzung durch Fledermäuse besteht, ist das weitere Vorgehen mit der BUKEA/N33 abzustimmen.

Wenn sich aus den Funktionskontrollen ergibt, dass die Entwicklung nicht zufriedenstellend erfolgt, sind die zu entwickelnden ergänzenden Maßnahmen mit der BUKEA abzustimmen.

Maßnahme 4.5 A und 4.7 A: Der BUKEA/N33 sind Berichte über die jährlichen Kontrollen der Fledermauskästen und Ersatzgewässer zuzuschicken.

Die Querungshilfe für Fledermäuse darf nicht beleuchtet werden.

Maßnahme 1.8 V des LBP: Im westlichen Anschluss an die vorhandenen Gehölze (etwa 50 m Länge) muss die Pflanzung zu Betriebsbeginn eine Höhe von 3 m aufweisen und bis in diese Höhe so lückenlos ausgebildet sein, dass sie ihre Funktion als Leitstruktur erfüllen. Sollten die angepflanzten Gehölze diesen Anforderungen nicht entsprechen und die funktionale Höhe der

Gehölze nicht ausreichend bzw. rechtzeitig bereit sein, müssen zu Betriebsbeginn 3 m hohe temporäre Kollisionsschutzzäune errichtet werden. Diese Zäunung kann, sobald die Pflanzung die v.g. genannten Kriterien erreicht hat, abgebaut werden.

Leitpflanzung nach Osten zum Bauwerk 06: Die Ausbildung der Pflanzung ist entsprechend den v.g. Strukturen auszubilden. Zusätzlich ist der gesamte Bereich südlich der Leitpflanzung als attraktives Nahrungsgebiet für die Fledermäuse mit Gehölzgruppen, Brachflächen und Gewässern herzurichten (Maßnahmen 4.3 A und 4.6 A des LBP).

Die Gewässerabschnitte, in welche die Fische umgesetzt werden, sind mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Elektrobefischung darf nur von anerkannten Fachfirmen durchgeführt werden. Bei fischreichen Gewässern sind bis zu 3 Befischungsgänge durchzuführen um sicherzustellen, dass der überwiegende Teil der Tiere erfasst und umgesiedelt wird. Die Festlegung der Anzahl der Befischungsgänge ist mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.

Sämtliche CEF-Maßnahmen müssen vor Beginn der Beeinträchtigungen nachgewiesen funktionsfähig hergestellt sein. Der Inhalt des Funktionsnachweises ist mit der BUKEA abzustimmen und der Funktionsnachweis selbiger vorzulegen.

Die artenschutzrechtlichen Vorgaben zu den Bauzeitenregelungen sind einzuhalten. Sofern es im Rahmen der Bauausführung zu unvorhersehbaren, zwingend erforderlichen Abweichungen kommen sollte, sind diese im Rahmen der Ausführung und UBB in Abstimmung und Genehmigung der zuständigen Naturschutzbehörde zu regeln.

2.10 Monitoring Querungsbauwerke

Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Querungsbauwerke ist hinsichtlich ihrer naturschutzfachlichen Aufgabe einschließlich der zuleitenden Strukturen durch regelmäßige Überprüfung und ggf. Nachjustierung sicherzustellen. Inhalt und Intervalle der Prüfungen sind mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

2.11 Umweltbaubegleitung

Zusätzlich zu den planfestgestellten Maßnahmenblättern wird angeordnet:

Die Vorhabensträgerin hat gegenüber den Baufirmen und der Bauleitung sicherzustellen, dass die Umweltbaubegleitung bei Eilbedürftigkeit, insbesondere bei Gefahr im Verzug, auch ohne vorherige Beteiligung der Vorhabensträgerin in den Bauablauf eingreifen kann.

Soweit kritische Bauphasen dies erfordern, sind die zur regelmäßigen Information der Vorhabensträgerin seitens der Umweltbaubegleitung anzufertigenden Protokolle, auf Anforderung der BUKEA/N33 auch in kürzeren Abständen zu liefern.

2.12 Sicherheit des Eisenbahnbetriebes

Der Eisenbahnbetrieb darf außerhalb der seitens der Vorhabensträgerin mit der DB AG abgestimmten oder noch abzustimmenden Arbeiten durch die Bauarbeiten in keiner Weise gefährdet, gestört oder behindert werden. Die Gleisanlagen dürfen nur mit besonderen Sicherungsmaßnahmen überschritten bzw. betreten werden. Das Regellichtraumprofil einschließlich der Rangierwege darf in keiner Weise eingeschränkt oder überschwenkt werden. Es darf keine Beleuchtung errichtet werden, die zu Blendungen oder Signalverwechselungen führen kann. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit in Betrieb befindlicher Signalanlagen, Oberleitungsanlagen und Gleise darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Staubentwicklung darf die freie Sicht auf die Gleise nicht beeinträchtigen. Der Mindestabstand von 3 m zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung darf nicht unterschritten werden. Ggf. sind Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz von Signal- und Fernmeldekabeln erforderlich. Bei Einsatz von Spritzgeräten ist der Gefahr von elektrischem Überschlag aus der Oberleitung zu begegnen. Baumaschinen, die im 4 m Bereich der Bahnoberleitung arbeiten, sind bahnzuerden, auch dann, wenn sich nur ein Ausleger in diesem Bereich befindet. Großgeräte, Bagger, Baukrane sind so aufzustellen, dass die Bahnanlagen mit dem Ausleger und angehängten Transportteilen außerhalb von Sperrpausen nicht überschwenkt werden können, ggf. sind Schwenkbegrenzungen einzubauen. In jedem Fall ist eine Kranvereinbarung abzuschließen.

Die Bauarbeiten sind mit der Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur abzustimmen.

2.13 Räumliche Begrenzung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung

Die geplante vorübergehende Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen und soll so kurz wie möglich dauern. Eine Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Auch innerhalb der genehmigten Flächen ist die Inanspruchnahme auf das Erforderliche zu begrenzen.

Nach vollständiger Beendigung der Baumaßnahmen sind die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und baulichen Anlagen dem vorherigen Zustand entsprechend wiederherzustellen. Bodenstruktur und Bodenbeschaffenheit sind wiederherzustellen, das heißt Erdarbeiten mit geeigneten Geräten werden in Absprache mit dem Grundeigentümer durchgeführt. Soweit dies nicht möglich ist, ist eine Entschädigung zu leisten.

2.14 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Ent- und Versorgung, Verkehr und Baustellen

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle und auf den Umleitungsstrecken sind soweit möglich zu vermeiden und im Übrigen auf das erforderliche Maß zu beschränken.
Die bauzeitliche Verkehrslenkung ist frühzeitig zusammen mit der Vorhabensträgerin, der Verkehrsdirektion 2, dem zuständigen Polizeikommissariat, der Feuerwehr, der Verkehrs- und

Baustellenkoordination BVM/VF/K und dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer LSBG/S zu entwickeln und abzustimmen. Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen sind zeitgerecht vor Baubeginn mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzusprechen und von diesen anordnen zu lassen. Erforderliche Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalgeregelte Knoten sind mit LSBG/S und VD 52 abzustimmen sowie ggf. anordnen zu lassen.

Die Erreichbarkeit, Ver- und Entsorgung, Belieferung und Bewirtschaftung der Anliegergrundstücke und Landwirtschaftsflächen ist für die Anlieger und ihre Besucher, die landwirtschaftlichen Betriebe sowie für die Kunden von landwirtschaftlichen und Gewerbebetrieben sowohl per Straße/Wirtschaftsweg als auch per Fuß- bzw. Radweg durchgängig zu gewährleisten, soweit es dem Bestand entspricht. Einschränkungen hinsichtlich der Wegebreite, der Wegebeschaffenheit sowie Einbahnstraßenregelungen sind dabei ggf. nicht zu vermeiden und insoweit hinzunehmen. Auch provisorische Wegebeziehungen sind nach Möglichkeit barrierefrei zu gestalten. Ebenfalls sicherzustellen ist der durchgängige Anschluss an die Ent- und Versorgungsleitungen und an das Telekommunikationsnetz. Müssen Erreichbarkeit oder Anschlüsse kurzzeitig unterbrochen werden (beispielsweise für Umschlussarbeiten), ist der hierfür erforderliche Zeitrahmen nach Termin und Dauer in Absprache mit den Betroffenen frühzeitig im Voraus festzulegen und so kurz wie möglich zu halten; 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.

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

Die Detailplanungen und die Bauablaufplanung für Veränderungen am nachgeordneten Straßennetz sind im Vorwege mit dem jeweils zuständigen Träger der Wegebaulast abzustimmen.

Verkehrslenkungsmaßnahmen für Umleitungen bei Sperrungen oder Maßnahmen die den Verkehrsfluss im Umfeld der Baumaßnahme wesentlich beeinflussen sind im Vorwege mit der HPA abzustimmen.

Die durch verkehrslenkende Maßnahmen mittelbar und unmittelbar betroffenen Unternehmen sind von der Vorhabensträgerin über die anstehenden Baumaßnahmen frühzeitig zu informieren.

Die Massentransporte sind im Rahmen der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung hinsichtlich der Auswirkung auf die Hafenverkehre mit HPA abzustimmen.

Die bautechnischen Details der weiteren Planungen der Straße Moorburger Hauptdeich sowie die bauzeitliche Umfahrung am BW08 und BW09, insbesondere der Ausführungsplanungen, sind mit der HPA, TD21, abzustimmen.

Die Details der gemeinsamen Nutzung der Baustraßen 9a bis 9c sind mit der HPA abzustimmen. Sofern es bei einer Erweiterung des Entwässerungsfeldbetriebes Moorburg-Mitte durch die Zunahme des Verkehrs Im Bereich der der Baustraßen 9a bis 9c durch die gemeinsame Nutzung mit der HPA bei Verkehrsspitzen zu Konflikten kommt, ist den HPA-Verkehren - bei rechtzeitiger Vorabstimmung mit der A26-Baustelle und deren Bau-Auftragnehmern - Vorrang einzuräumen. Die regelmäßige Reinigung dieser Baustraßen ist durch die Vorhabensträgerin sicherzustellen.

2.15 Brandschutz/Rettungswege

Mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache sind die Art und die Anbringungsorte von Feuerwehrschlüsseldepots bzw. anderen Öffnungsmöglichkeiten wie z. B. Feuerwehrschließung/B-Schließzylinder oder Dreikant/Vierkant abzustimmen:

a) für Tore oder Türen in Zäunen oder Lärmschutzwänden im Verlauf von Rettungs- und Angriffswegen und

b) für sonstige Türen im Verlauf von Betriebswegen.

c) Ebenso sind die Kennzeichnungen der Türen und der Schließungen mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.

2.16 Leitungsarbeiten

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, müssen die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen bleiben. Über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen während der Baudurchführung sind daher mit dem jeweils zuständigen 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, ist das betroffene Leitungsunternehmen unverzüglich zu informieren.

Bei Arbeiten in der Nähe von oder an Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen sowie die Fachanweisungen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende über Aufgrabungen öffentlicher Wege nach dem Hamburgischen Wegegesetz und über die Zustimmung nach dem Telekommunikationsgesetz nebst zugehöriger Prozessübersichten zu beachten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der aktuelle Leitungsbestand der Leitungsunternehmen abzufragen und die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Sämtliche Schacht- und Kanalbauwerke, auch im Bau befindliche, sind vor dem Betreten durch Kontrollmessungen auf Gasfreiheit zu überprüfen. Leitungen, die nicht umgebaut werden sollen, sind durch mit dem jeweiligen Leitungsunternehmen abzustimmende Maßnahmen gegen Beschädigungen durch Bauarbeiten zu sichern.

Werden Rohrfernleitungen mit anderen Leitungen (z. B. Mineralöl-, Gas-, Wasser- , Abwasserleitungen), elektrischen Leitungen und Kabeln sowie Straßen, Eisenbahnlinien oder Wasserstraßen in einer gemeinsamen Trasse verlegt oder zu diesen parallel geführt, nähern sich oder kreuzen diese, sind Vorkehrungen zu treffen, die eine gegenseitige Beeinträchtigung der Sicherheit auch für mögliche anzunehmende Schadensfälle ausschließen. Der Korrosionsschutz und die Reparaturmöglichkeiten dürfen nicht beeinträchtigt werden.

2.16.1 Leitungen der Hamburg Netz GmbH

Sofern überführende Baustraßen notwendig werden, ist eine statische Nachrechnung bezüglich der Belastung der GasHDLtg. aufzustellen. Darin ist die Sicherheit der Rohrleitung nachzuweisen und die Anforderungen an die Höhe des Aufbaus der temporären Überführung und die Mindestüberdeckung in Abhängigkeit von der Rohrleitung zu bestimmen. Bei geplanten Querungen der Gashochdruckleitung mit Versorgungsleitungen sind von der Vorhabensträgerin Querschnittskizzen mit Informationen zur Ausführung der Kreuzungen an die Hamburg Netz GmbH zu übersenden.

Die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, sowie geplante Baustraßen und Baueinrichtungsflächen sind mit Gasnetz Hamburg GmbH abzustimmen.

2.16.2 NDO-Pipeline

Der Schutzstreifen ist von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs, der die Sicherheit der Rohrfernleitung beeinträchtigen kann, freizuhalten (Ziffer 3.3.4 TRFL).

Bei der Kreuzung mit anderen Leitungen sind Wechselwirkungen auszuschließen oder ist mit geeigneten Maßnahmen Abhilfe zu schaffen (dies betrifft auch die 380/110kV-Stromtrasse). Dasselbe gilt für aus dem Autobahnbau entstehende Wechselwirkungen auf die NDO-Pipeline.

Im Rahmen der Baumaßnahme ist sicherzustellen, dass der Korrosionsschutz der Pipeline nicht beeinträchtigt wird und die Möglichkeit des Zugangs zur Pipeline zu Wartungs- und Reparaturzwecken nach Absprache zwischen den Beteiligten.

2.17 Vereinbarungen und Zusagen

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen sowie die in dieser Entscheidung wiedergegebenen Zusagen und Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten, soweit dieser Planfeststellungsbeschluss keine abweichenden Regelungen trifft. Eine Wiederholung und Anordnung jeder einzelnen Zusage und Vereinbarung im verfügenden Teil ist nicht erforderlich.

2.18 Zulassung der Freileitungen und zugehörigen Masten nach § 9 FStrG

Die nach § 9 Abs. 2 FStrG erforderliche Zustimmung sowie die nach § 9 Abs. 1, 8 FStrG erforderliche Ausnahme für die Freileitungen und Maststandorte der 50Hertz Transmission GmbH wird dem Grunde nach erteilt. Die oberste Landesstraßenbaubehörde hat die dem Grunde nach erteilten Ausnahmen und Zustimmungen um die notwendigen Detailregelungen zu ergänzen.

2.19 Hochwasserschutz

Für die Durchführung der Arbeiten innerhalb der Sturmflutsaison (15.09. - 31.03.) ist die Zufahrt zum Moorburger Hauptdeich (= öffentliche Hochwasserschutzanlage) für die Deichverteidigung zu berücksichtigen und jederzeit sicherzustellen. Es ist rechtzeitig vor der Sturmflutsaison ein Baustellenverteidigungsplan mit dem LSBG, Fachbereich G4, abzustimmen und im Zuge der Baumaßnahmen ständig aktuell zu halten. Durch die Arbeiten darf bei Sturmfluten die Verteidigung der Hochwasserschutzanlage nicht behindert, beeinträchtigt oder unmöglich werden.

Die Breite der Deichverteidigungsstraße muss inkl. Lagerstreifen durchgängig 5,50 m betragen.

Für die Deichverteidigung muss durchgängig ein Lichtraumprofil mit einer Breite von 6,50 m und Höhe von 4,50 m vorhanden sein.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob die Übergangsbereiche der provisorischen 158m langen Spundwand (BW7051/09) in dem bestehenden Erddeich auf einer Länge von beidseitig min 5 m mit 2 Reihen Verkalit Pflaster umlaufend eingefasst werden können. Sollte dies technisch nicht möglich sein, sind Alternativen mit der HPA abzustimmen und umzusetzen.

2.20 Änderung und Teilstilllegung der Behandlungsanlage für Baggergut Entwässerungsfelder Moorburg – Mitte

2.20.1 Allgemeines

Die wesentliche Änderung der Anlage ist so durchführen, wie es in den Antragsunterlagen dargestellt ist. Dies gilt nicht, wenn sich aus den folgenden Nebenbestimmungen Abweichungen oder Änderungen ergeben. Diese haben stets Vorrang.

Bei dem beantragten Umbau sowie beim Betrieb und bei der Unterhaltung der Anlage sind die einschlägigen Vorschriften sowie der Stand der Technik zu beachteten.

Dies sind u.a., in der jeweils geltenden Fassung:

- die allgemein anerkannten Regeln der Technik (§ 3 Abs. 3 HBauO),
- Die Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissions-schutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft),
- die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissions-schutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm).

Die Nebenbestimmungen gelten in gleicher Weise auch für die mit der Durchführung der beantragten Tätigkeiten beauftragten Dritten. Die Beauftragten sind hierüber im Rahmen der Beauftragung in Kenntnis zu setzen und die Nebenbestimmungen in Schriftform auszuhändigen.

Eine Ausfertigung dieser Genehmigung und der dazu gehörenden Antragsunterlagen ist im Büro des für die Anlage zuständigen Bauleiters auf der Deponie Francop aufzubewahren und der jeweiligen Überwachungsbehörde auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

Es ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass ein unbefugter Zugang zur Anlage, insbesondere während der Bauarbeiten, nicht möglich ist.

Der Baubeginn und die Fertigstellung der beantragten baulichen Änderungen an den Entwässerungsfeldern und an dem Grabenentwässerungssystem ist der Überwachungsbehörde (Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz / Abfallwirtschaft) umgehend schriftlich mitzuteilen.

Es ist spätestens zwei Monate nach der Fertigstellung der beantragten baulichen Änderungen bei der Überwachungsbehörde ein Termin für die Schlussbesichtigung abzustimmen, bei dem die ordnungsgemäße Errichtung und den ordnungsgemäßen Betrieb der gesamten Anlage nachzuweisen ist.

Der Zeitpunkt der beabsichtigten Einstellung des Betriebes (Teilstilllegung) der Überwachungsbehörde unverzüglich nach der Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses oder spätestens bei Bekanntwerden der Flächeninanspruchnahme im Zuge der Folgenutzung mitzuteilen.

Vor dem Beginn der Rückbaumaßnahmen ist durch den Betreiber sicherzustellen, dass alle Ab-

fälle (mengenmäßig überwiegend entwässertes Baggergut), die sich in dem stillzulegenden Anlagenteil befinden, entfernt und der ordnungsgemäßen Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) zugeführt werden. Alle Materialien, die bei den geplanten Rückbaumaßnahmen anfallen, sind, sofern diese nicht in Abstimmung mit der Nachfolgenutzung durch den Autobahnbau oder die Ausgleichs- und Ersatzfläche im Zuge des Bauvorhabens wieder verwendet werden können (wie z.B. Mischböden, saubere Dränsande oder Dichtungsschlick) ebenfalls der ordnungsgemäßen Entsorgung nach den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes zuzuführen. Hierzu zählen unter anderem Mischböden, verunreinigte Drainsande und vor Ort nicht wieder einsetzbarer Dichtungsschlick, Drainagen und Entwässerungseinrichtungen sowie Asphaltfräsgut und Unterbaumaterialien der Baustraßen. Einrichtungen, wie Schlickdichtungen, die in Absprache mit der Nachfolgenutzung zum Schutz der unterhalb der BImSchG-Anlage befindlichen Altspülfeldkörpers unangetastet vor Ort verbleiben, sind hiervon ebenfalls ausgenommen.

Die Betriebsstraßen und der Entwässerungsgraben östlich der Entwässerungsfelder Nr. 33 bis 29 (Entwässerungsfeld Moorburg-Ost), der an das Raffineriegelände der Firma Holborn angrenzt, müssen stets in Betrieb bleiben, um die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems der Entwässerungsfelder aufrecht zu erhalten.

2.20.2 Betriebliche Organisation

Die Anforderungen an das Personal, die Dokumentation und den Betriebsablauf sowie die Informationspflichten gegenüber den Behörden gelten entsprechend der Betriebsgenehmigung vom 28.01.2008 (Gz.: U 33 - 107/07) fort.

2.20.3 Immissionsschutz und Betriebsführung

Schutz und Vorsorge

Die Anlage einschließlich aller zugehörigen Nebenanlagen ist so zu betreiben und unterhalten, dass schädliche Umwelteinwirkungen, erhebliche Nachteile und Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft - insbesondere durch Lärm- und Staubemissionen vermieden werden. Weitere Verunreinigungen der Gewässer (Grund- und Oberflächengewässer) oder sonstige nachteilige Veränderungen ihrer Eigenschaft sind zu vermeiden.

Bei der geplanten Teilverfüllung des Entwässerungsfeldrandgrabens ist zu berücksichtigen, dass das zur Verfüllung verwendete Material in Art und Durchlässigkeit dem der dort anstehenden natürlichen Weichschichten entspricht.

Es ist zu gewährleisten, dass sowohl für die Trasse der A26 als auch für den Bereich der Ausgleichs- und Ersatzfläche die vorhandene mineralische Schlickdichtung der rückzubauenden Entwässerungsfelder in ihrer Dichtungsfunktion erhalten, nicht vermindert oder zerstört bzw. in Bereichen mit fehlender oder zu geringer Schlickdichtung durch gleichwertige Dichtungsmaßnahmen (Kunststoffdichtungsbahn) ersetzt wird.

Immissionsschutz

Staub- und Lärmschutz

Die Anforderungen an den Schutz vor Staub und Lärmemissionen gemäß Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2 der Genehmigung nach § 16 Abs. 1 BImSchG vom 04.12.2012 (Gz.: U 33 - 109/12) gelten entsprechend fort.

Anforderungen an den Staubschutz während der Umbauarbeiten

Im Zuge der erforderlichen Erdbaumaßnahmen sind Staubemissionen durch Bodenbewegungen und Transporte auf das nicht vermeidbare Mindestmaß zu begrenzen. Staubimmissionen dürfen in der Nachbarschaft der Anlage und auf angrenzenden Straßen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führen. Bei Bedarf sind staubbegrenzende Maßnahmen (wie z.B. Windschutzzäune) und die Befeuchtung der der Austrocknung und dem Wind ausgesetzten Flächen und Fahrtrassen zu treffen.

Eine Wasserentnahme aus Oberflächengewässer ist rechtzeitig bei der zuständigen Wasserbehörde zu beantragen.

Anforderungen an Motoren

Bei Ausschreibung / Vergabe der Baumaßnahmen ist auf den Einsatz von Baumaschinen hinzuwirken, deren Motoren die Stufe III B der Richtlinie 97/68/EG[1] einhalten oder über eine Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem (PMS) verfügen.

Es sollen PMS verwendet werden, die entweder nach TRGS 554[2], VERT[3], Förderkreis Abgasnachbehandlungstechnologien für Dieselmotoren (FAD) zertifiziert oder nach Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) genehmigt wurden. Seit dem 1. 1. 2016 sollen nur PMS verbaut werden, die nach den Vorgaben der 2. Stufe der REC-Regelung[4] für Klasse-I-Systeme (ohne Zunahme der NO_2-Emissionen) genehmigt sind.

Der Einbau von PMS darf die Einhaltung anderer relevanter gesetzlicher Bestimmungen für die betroffenen Motoren bzw. Maschinen nicht beeinträchtigen. Einbau und Abnahme der Nachrüstung mit einem genehmigten PMS müssen durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder bei einer technischen Prüfstelle im Rahmen einer Einzelabnahme erfolgen.

1 Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.12.1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte.

2 Technische Regeln für Gefahrstoffe „Abgase von Dieselmotoren“

[3] Verification of Emission Reduction Technologies (VERT): http://vert-certification.eu/.

[4] UN Vehicle Regulations No. 132: Uniform provisions concerning the approval of Retrofit Emission Control devices (REC) for heavy duty vehicles, agricultural and forestry tractors and non-road mobile machinery equipped with compression ignition engines - Date of entry into force: 17 June 2014.

3 HINWEISE

3.1 Flächen-, Längen- und Höhenangaben

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

3.2 Umfang der Zulassung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 HmbVwVfG (Konzentrationswirkung). Es handelt sich dabei nicht um mehrere selbständige Entscheidungen, die nur äußerlich zusammengefasst wären, sondern um eine Gesamtentscheidung. Es bedarf grundsätzlich keiner ausdrücklichen Erwähnung der ersetzten Entscheidungen.

Mit der aus der Feststellung des Plans resultierenden Verpflichtung zum Abbruch oder zur Änderung von Leitungen und baulichen Anlagen, zur Aufgabe oder zeitweiligen Aussetzung einer Nutzung etc. sind die betroffenen Genehmigungen etc. nicht mehr ausnutzbar, soweit sie dem Vorhaben entgegenstehen.

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

Im Übrigen bleiben die vorhandenen Genehmigungen etc. unberührt, soweit sich aus der vorliegenden Entscheidung nichts anderes ergibt.

Demgegenüber werden sämtliche für das Vorhaben erforderlichen Genehmigungen etc. durch den vorliegenden Beschluss erteilt. 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 offen

bleiben 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 hat die Vorhabensträgerin demnach vor Baubeginn bei den zuständigen Stellen die gegebenenfalls noch erforderlichen Ergänzungen der Zulassungen zu beantragen.

Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen sind nach § 19 WHG zwar dergestalt in das fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebunden, dass ebenfalls die Planfeststellungsbehörde über deren Erteilung entscheidet (Zuständigkeitskonzentration). In Bezug auf die Entscheidungskonzentration wird jedoch die Eigenständigkeit des Entscheidungsbestandteils unter dem Verfahrensregime des WHG betont (BVerwGE 123, 243; 125, 279). Die wasserrechtliche Entscheidung tritt daher, auch wenn sie im Planfeststellungsbeschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung. Dies kommt u. a. auch darin zum Ausdruck, dass die Entscheidung gemäß § 19 Abs. 3 WHG nur im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen ist, vgl. Ziffer 3.3. Dem liegen die Erwägungen zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind und das wasserwirtschaftliche Entscheidungsermessen nicht beschnitten werden soll. Dementsprechend werden auch die wasserrechtlichen Entscheidungen dieses Planfeststellungsbeschlusses - im Einvernehmen mit der Wasserbehörde - dem Grunde nach erteilt und erforderliche Ergänzungen, insbesondere Nebenbestimmungen, unmittelbar von der zuständigen Wasserbehörde vorgenommen. Soweit das Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung einzelner wasserrechtlicher Erlaubnisse und Genehmigungen von den zuständigen Wasserbehörden bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren geprüft und für gegeben befunden worden ist, werden diese nach Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde ebenfalls mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Die zugehörigen Nebenbestimmungen finden sich unter Ziffer 2.5.

Zu den von diesem Planfeststellungsbeschluss umfassten Entscheidungen gehört auch die für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen Ausnahmen von § 2 der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in der Gemarkung Moorburg nach deren § 6 sowie Genehmigungen nach

deren § 3.

3.3 Einvernehmen

Die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Abteilung Naturschutz der Behörde für Umwelt und Energie Behörde hat das Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG in Verbindung mit § 17 Abs. 1 BNatSchG zu den planfestgestellten, zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie zur Kompensation unvermeidbarer Beeinträchtigungen erteilt.

Die zuständigen Wasserbehörden haben das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erteilt.

3.4 Kampfmittel

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

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

Näheres regelt die KampfmittelVO, hier insbesondere §§ 5 bis 9.

3.5 Entschädigungen

Entscheidungen über die Höhe und der Entschädigungen für die planfestgestellte **unmittelbare Inanspruchnahme** von Grundstücken, ob dauerhaft oder vorübergehend, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Betroffenen nicht gelingt, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 19 Abs. 1 FStrG iVm §§ 3, 4 Abs. 1 Satz 1 Hamburgisches Enteignungsgesetz das Enteignungsrecht. Hinsichtlich dieser Inanspruchnahmen kommt die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Tragen, so dass es keiner weiteren Entscheidungen über die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen bedarf (§ 19 Abs. 1 FStrG). Dies betrifft insbesondere das Enteignungsverfahren, in dem die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen nicht mehr zu prüfen ist (§ 19 Abs. 2 FStrG). Insbesondere bedarf es keiner ausdrücklichen Prüfung, ob das Vorhaben dem Wohl der

Allgemeinheit dient, denn durch die gesetzgeberische Entscheidung in § 19 FStrG steht dies für den Bau einer Bundesfernstraße bereits fest. Zu prüfen bleibt allein die Notwendigkeit der Enteignung, also ob das zu enteignende Eigentum für die Verwirklichung des Vorhabens überhaupt und in dem beantragten Maße benötigt wird. Dies ist vorliegend durchgehend der Fall. Im Übrigen ergäbe die Prüfung des Allgemeinwohlinteresses auch ohne die Bestimmung des § 19 FStrG eine Zulässigkeit der Enteignung, vgl. Ziffern 4.2 ff.

Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen; der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, 9 A 21/03, juris Rn. 21). Sofern es demnach hinsichtlich des Erwerbs bzw. der vorübergehenden Nutzung eines Grundstücks zu keiner Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und den Betroffenen kommt, entscheidet die Enteignungsbehörde nur noch über die Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigungen (§§ 19, 19a FStrG i.V.m. Abschnitt III Abs. 3 Nr. 3 der Anordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes i. V. m. dem Hamburgischen Enteignungsgesetz). Dies betrifft die vorübergehende Inanspruchnahme genauso wie die dauerhafte, denn durch Enteignung kann auch die Befugnis begründet werden, bei der Ausführung von Vorhaben, für welche die Enteignung zulässig ist, Grundstücke vorübergehend zu benutzen, § 4 Abs. 1 Nr. 6 HmbEnteignungsG.

Entschädigungen für **mittelbare Beeinträchtigungen** setzt die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach fest. Diesem voraus geht auch insoweit die Prüfung, ob die mittelbaren Beeinträchtigungen den Betroffenen zumutbar sind oder ob Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen aufgrund untunlicher oder mit dem Vorhaben unvereinbarer Schutzvorkehrungen erforderlich sind (§ 74 Abs. 2 S. 2, 3 HmbVwVfG). Wird der Eigentümer in der Nutzung seines Grundstücks durch nachteilige Einwirkungen des Vorhabens unzumutbar gestört und können diese Störungen nicht durch physisch-reale Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden, muss der Eigentümer die Einwirkungen auf sein Eigentum trotz deren Unzumutbarkeit zwar hinnehmen, wenn in der Abwägung hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen. Die darin liegende Beschränkung seines Eigentums ist aber nur verhältnismäßig, wenn er finanziell entschädigt wird. Wenn über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und der Vorhabensträgerin zustandekommt, wird hierüber in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden (§ 19a FStrG).

Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch **keine Entschädigung** können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese von erheblicher Bedeutung sind. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst negativ auswirken. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Kunden, die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Für unterbrochene Wegebeziehungen reicht es deshalb in der Regel aus, unter Inkaufnahme verbleibender Umwege einen Ausgleich durch ein Ersatzwegesystem vorzunehmen, solange die verbleibenden Umwege zumutbar sind. Auch Ertragseinbußen sind nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersatzfähig. Sie sind lediglich auszugleichen, soweit sie auf dem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle beruhen, BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 12.11., Rn. 67ff, m.w.N. Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass Eigentümer oder Gewerbetreibende nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten geschützt sind. Planungsbedingte Einbußen sind insoweit als Ausdruck der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen. § 74 Abs. 2 HmbVwVfG trifft insoweit eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Dies gilt speziell dann, wenn die Planung wie vorliegend dem öffentlichen Interesse dient. Selbst dauerhafte Wertminderungen werden hiervon nicht ausgeschlossen.

3.6 Kostentragung

Die Kostentragung, z. B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens nicht berührt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung öffentlich-rechtlich unbedenklich ist. Auf die Kostentragungspflichten hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss; ein Hinweis in der Planfeststellung hat nur klarstellende Bedeutung. Die Kostentragungspflicht ergibt sich z. B. aus Gesetzen, aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen, den Verträgen mit den Leitungsunternehmen oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie dem Verursacherprinzip. Daneben ergeben sich u. U. Kostenfolgen für die Vorhabensträgerin aus deren Zusagen.

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

3.7 Einwendungsdarstellung im Beschluss

Überwiegend wurden die Einwendungen im Rahmen der einzelnen Sachthemen inhaltlich behandelt. Soweit sich Einwendungen dort nicht integrieren ließen, finden sich die diesbezüglichen

Entscheidungen jeweils im Annex zu den einzelnen Themenbereichen.

Als Ausnahme hiervon wurde über die eigentumsbezogenen Einwendungen einzeln entschieden, weil es sich hierbei überwiegend um Inhalte handelte, die keinen Sachthemen zuzuordnen waren. Eine namentliche Nennung der Einwender unterbleibt aus datenschutzrechtlichen Gründen. Die angegebene Identifikationsnummer wird den Einwendern im Rahmen der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Sofern sich Einwendungen erledigt haben, werden sie nicht aufgeführt.

Der besseren Übersichtlichkeit halber erfolgt die Darstellung in der Regel in einer jeweils auf ein Argument beschränkten Wiedergabe der Einwendung, der unmittelbar hierauf bezogenen Äußerung der Vorhabensträgerin und der diesbezüglich getroffenen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Dabei erfolgt die Darstellung der Einwendung in Normalschrift, *die Äußerung der Vorhabensträgerin in Kursivschrift* **und die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Fettschrift.**

4 BEGRÜNDUNG

4.1 Verfahren

4.1.1 Antrag und Auslegung

Die Planfeststellung gemäß § 17 FStrG, §§ 72 ff. HmbVwVfG erfolgt auf Antrag der Vorhabensträgerin vom 21.12.2016 in der Fassung der Änderungsanträge vom 22.12.2021 und 17.11.2023. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 03.03.2017 bis zum 03.04.2017 im Bezirksamt Harburg und im Bezirksamt Bergedorf zur Einsicht ausgelegen. Auf die Auslegung war im Amtlichen Anzeiger Nr. 16 vom 24.02.2017 hingewiesen worden.

Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließen, sind von der Auslegung der Planunterlagen gemäß §§ 17 a FStrG, 73 Abs. 5 Satz 2, 3 HmbVwVfG benachrichtigt worden.

Parallel hat die Planfeststellungsbehörde unter dem 27.02.2017 unter Beifügung der Planunterlagen die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und andere Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme bis zum 18.04.2017 aufgefordert. Mit gleichem Schreiben wurden die in Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen über das Vorhaben, die öffentliche Auslegung und das Datum des Ablaufs der Stellungnahmefrist unterrichtet.

Gemäß § 73 Abs. 4 HmbVwVfG konnte jede Person, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 18.04.2017, schriftlich oder zur Niederschrift bei der Planfeststellungsbehörde oder einem der beiden vorstehend genannten Bezirksämter Einwendungen gegen den Plan erheben. Mit dem Ablauf dieser Frist waren alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen.

Diese Frist galt ebenso für die von der Freien und Hansestadt Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen oder anderen Vereinigungen im Sinne des § 73 Abs. 4 Nummer 5 HmbVwVfG. Hierauf war in der Bekanntmachung der Auslegung hingewiesen worden.

Für das Planfeststellungsverfahren ist nach § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG das UVPG in seiner Fassung vor dem 16.05.2017 anzuwenden. Die einmonatige Frist des § 21 Abs. 2 und 5 UVPG war daher nicht anzuwenden.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie dem Ergebnis aus dem Erörterungstermin vom 27. und 28.08.2019 wurde die Planung von der Vorhabensträgerin angepasst. Die Unterlagen wurden teilweise geändert oder ergänzt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um:

- Änderungen und Ergänzungen bei Betriebs- und Unterhaltungswegen
- Übernahme von Ergebnissen aus ergänzenden Planunterlagen
- Änderungen / Ergänzungen bei mehreren Brückenbauwerken
- Überarbeitung der Genehmigungsplanung zur Verlegung der 380/110 kV Freileitung
- Änderungen und Ergänzungen von Kabeltrassen entlang der A 26
- Übernahme von aktualisierten Leitungsplanungen und Abstimmungen
- Überarbeitung des Grunderwerbs (Anpassung an geänderte Planung)
- Konstruktive Änderungen an den Retentionsbodenfilterablagen
- Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung
- Überarbeitung der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anpassung an die geänderte Planung)
- Aktualisierung und Ergänzung von Kartierungen
- Überarbeitung des Artenschutzfachbeitrages
- Überarbeitung des Fachbeitrages Wasserrahmenrichtlinie
- Ergänzung einer abschnittsbezogenen Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage nach § 6 UVPG alte Fassung (a.F.))
- Rechnerische Fortschreibung der Projektprognose 2030 mit aktualisierten Regionaldaten für den Prognosehorizont 2035.

Die Änderungen und Ergänzungen sind in der Unterlage 0 „Übersicht der geänderten Unterlagen“ zusammenfassend dargestellt.

Zudem wurden nach Antragsstellung folgende Umbezeichnungen durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgenommen:

- AK HH-Süderelbe in künftig AK HH-Hafen
- AS HH-Hafen-Süd in künftig AS HH-Moorburg
- AD/AS HH-Stillhorn in künftig AD Süderelbe
- Abzweig Harburg in künftig West-Süd-Abzweig.

Zum besseren Verständnis werden nachfolgend beide Bezeichnungen verwendet.

Die geänderten Unterlagen wurden im Zeitraum vom 14.02.2022 bis 14.03.2022 nach vorheriger

Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger Nr. 12 gemäß § 3 Abs. 1 PlanSiG auf der Internetseite der Behörde für Wirtschaft und Innovation veröffentlicht sowie als zusätzliches Informationsangebot in den Bezirksämtern Hamburg Bergedorf und Hamburg Harburg in Papierform öffentlich ausgelegt. Die Stellen, bei denen Einwendungen, Stellungnahmen und Äußerungen gegen die Planänderung bis zum 28.03.2022 schriftlich oder zur Niederschrift erhoben bzw. abgegeben werden konnten, waren in der Bekanntmachung angegeben.

Am 17.11.2023 beantragte die Vorhabensträgerin redaktionelle und konkretisierende Planänderungen, die keine weitere Beteiligung hervorgerufen haben. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um:

- Einarbeitung von Hinweisen zur nicht konsistenten Übernahme in einzelnen Unterlagen von Darstellungen des bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffs durch die Kabelendportale und die Kabeltrasse im Bereich von Mast 490n auf dem Gelände des ehemaligen Kraftwerks Moorburg:
- Ergänzung einer nachgewiesenen Neubesiedlung der Flächen an der Moorburger Landscheide eines zusätzlichen Brutpaares der Wasserralle
- Berücksichtigung der Neubesiedlung des Käthnermoores durch den Star
- Erhöhung des Rückhaltevolumens der RFBA AS HH-Moorburg für ein 30-jähriges Ereignis
- Ergänzung von Angaben in UL 18.3 Gebietsentwässerung zur Abdichtung der Gewässersohle der Moorburger Landscheide, Querschnittsangaben zum Untenburger Querweggraben und Binnendeichgraben, Darstellung der Wasserspiegellage HQ10 in den Längsschnitte Moorburger Landscheide, Untenburger Querweggraben, Östlicher Dorfgraben Moorburg
- Übernahme von Zusagen für die Ausführungsplanung, u.a. Entfall eines Pumpwerks an einer Rampe des AK HH-Hafen
- Verlängerung der temporären und der permanenten Schutzzäune für den Moorfrosch von Bau-km 0+800 bis Bau-km 1+470
- Übernahme von redaktionellen Hinweisen zur Übereinstimmung von LBP und ASB
- Aktualisierung der Lage der NDO-Pipeline im Maßnahmenplan UL 9 Blattschnitt 2
- Redaktionelle Änderungen LBP, ASB und UVS

4.1.2 Erörterungstermin

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins am 27. und 28.08.2019 erörtert worden. Das sich aus dem Erörterungstermin ergebende Anhörungsergebnis hat Eingang in die 1. Planänderung vom 21.12.2021 gefunden. Eine Erörterung der im Rahmen der Planänderung eingegangenen Einwendungen, Stellungnahmen und Äußerungen war nach § 17a Nr. 2 FStrG nicht erforderlich. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Abs. 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Ein atypischer Sonderfall, der eine Erörterung der Planänderung erforderlich gemacht hätte, lag nicht vor. Die eingegangenen Einwendungen, Stellungnahmen und Äußerungen haben nicht erkennen lassen,

dass die Planänderungen im Einzelnen oder insgesamt unklar geblieben wären oder Missverständnisse ausgelöst hätten. Es liegt ein umfassender und entscheidungsreifer Vortrag der Einwender, der Behörden, der Träger öffentlicher Belange und der betroffenen Öffentlichkeit vor. Damit sind die gemäß gesetzlicher Wertung erforderlichen besonderen Gründe für eine Erörterung der Planänderung nicht gegeben.

4.1.3 Verfahrensrechtliche Einwendungen

Nachfolgend wird über die im Zusammenhang mit der Verfahrensdurchführung erhobenen Einwendungen entschieden, soweit diese nicht bereits durch die vorstehenden Ausführungen erfasst worden sind:

Das Brückenbauwerk zur Kreuzung der A 26 Ost mit der Straße Moorburger Hauptdeich (Bauwerk 7051/09) hat keine Funktion für die Anbindung des Abschnitts 6a in der Anschlussstelle HH-Hafen Süd und ist deshalb nicht erforderlich. Erst bei der Realisierung des Abschnitts 6b ist die bauliche Überquerung des Moorburger Hauptdeichs funktional notwendig. Da der Abschnitt 6b sich derzeit noch in der Entwurfsphase befindet und nicht abzusehen ist, ob er überhaupt realisiert werden kann, könnte das Bauwerk auf Dauer überflüssig sein. Die Planung verletzt damit das rechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Die Aufnahme des Brückenbauwerks in die Feststellungsunterlage für den Abschnitt 6a, das funktional jedoch eindeutig dem Abschnitt 6b zuzuordnen ist, verletzt zudem die verfahrensrechtliche Vorgabe gemäß § 75 VwVfG Abs. 1, dass durch die Planfeststellung allein die Zulässigkeit des Vorhabens selbst und nur der direkt damit verbundenen tatsächlich notwendigen anderen Anlagen festgestellt wird. Nicht alles, was in Bezug auf mögliche Folgemaßnahmen wünschenswert und zweckmäßig erscheint, kann in die Planfeststellung mit einbezogen werden. Die Anschlussstelle HH Hafen Süd des Autobahnabschnitts ist daher zunächst ohne das Brückenbauwerk 7051/09 auszuführen; das Brückenbauwerk ist aus der Genehmigungsunterlage des Abschnitts 6a zu entfernen.

Planfeststellungsbehörde: Die Integration des Brückenbauwerks über den Moorburger Hauptdeich in die Planfeststellung des Abschnitts 6a ist – entgegen dem vorgetragenen Einwand – nicht zu beanstanden. Es handelt sich dabei nicht um eine Folgemaßnahme des Vorhabens A26, sondern um einen originären Vorhabensbestandteil der A26 selbst. Zwar wäre die Verkehrsfunktion des Abschnitts 6a durch die Anbindung des Abschnitts über die von und nach Westen führenden Rampen der Anschlussstelle auch ohne das Brückenbauwerk gegeben. Allerdings ist das Brückenbauwerk auch ohne Verkehrsfunktion integrativer Bestandteil der Planung. Dessen Errichtung bereits im Abschnitt 6a erfolgt vor allem mit Blick auf eine umfassende Konfliktbewältigung der Belange des Hochwasserschutzes. Die Straße Moorburger Hauptdeich ist Bestandteil der gleichnamigen öffentlichen Hochwasserschutzanlage. Sowohl die Anbindung der AS HH-Hafen Süd als auch die Querung der öffentlichen Hochwasserschutzlinie durch die A 26 mittels des Brückenbau-

werks bedingen Eingriffe in diese Hochwasserschutzanlage. Ohne die Errichtung des Brückenbauwerks bereits im Abschnitt 6a wäre die Hochwasserschutzanlage zunächst nur für die Anbindung des Abschnitts 6a umzubauen. Würde das Brückenbauwerk erst im Zusammenhang mit dem Abschnitt 6b errichtet, müsste die Hochwasserschutzanlage für das Brückenbauwerk abermals umgebaut werden. Damit einhergehen würden deutlich umfangreichere baubedingte Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt sowie des Straßenverkehrs, die durch die gewählte Planung vermieden werden. Vor allem aber sind Umbauten von Hochwasserschutzanlagen aufgrund der zu gewährleistenden Hochwassersicherheit nach Umfang und Dauer auf das erforderliche Maß zu beschränken. Dies wäre bei einem wiederholten Eingriff in die Hochwasserschutzanlage nicht der Fall. Der Umbau der Hochwasserschutzanlage ist daher sinnvollerweise in einem Schritt durchzuführen. Aus diesen Gründen ist auch das Brückenbauwerk zulässigerweise bereits Gegenstand des Planfeststellungsantrages für den Abschnitt 6a. Im Übrigen ist auch die Befürchtung, die Brücke könnte sich später als überflüssig erweisen, rein spekulativ. Die Realisierungsabsicht der Vorhabensträgerin in Bezug auf den Abschnitt 6b steht außer Frage und nach derzeitiger Sachlage sind zwingende Gründe, die eine Versagung der Zulassung des bereits beantragten Vorhabens begründen könnten, nicht erkennbar.

Es wurde beantragt, darüber zu informieren, sofern und sobald die Antragstellerin zur Einwendung schriftlich oder mündlich gegenüber der Planfeststellungsbehörde eine Stellungnahme abgibt sowie über etwaige Absprachen und Gespräche zwischen der Antragstellerin und der Planfeststellungsbehörde.

Planfeststellungsbehörde: Der Antrag wird abgelehnt. Das Planfeststellungsrecht sieht weder vor, dass die Vorhabensträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde auf die Einwendungen und Stellungnahmen überhaut erwidert noch dass die Planfeststellungsbehörde, sofern dies der Fall ist, darüber informieren müsste. Erst recht besteht kein Informationsanspruch hinsichtlich etwaiger mit der Vorhabensträgerin geführter Gespräche. Die Erörterung einer Einwendung bleibt allein dem Erörterungstermin vorbehalten, sofern auf dessen Durchführung nicht gemäß § 17a FStrG verzichtet wird.

Die Überbauung der Trinkwasserbrunnen ist zwar durch das Vorhaben notwendig, der Ersatz wird aber nicht mit planfestgestellt. Der Rückbau und der Neubau der Trinkwasserbrunnen werden in den Planunterlagen der A 26 Ost nicht behandelt, dies soll unabhängig vom jetzigen Planfeststellungsverfahren durch den Betreiber der Anlagen selbst durchgeführt werden - obwohl alleiniger Verursacher die Autobahn ist.

Planfeststellungsbehörde: Die Trinkwasserbrunnen wurden seitens der Hamburger Wasserwerke GmbH aus unternehmerischen Erwägungen im Vorwege zurückgebaut. Sie werden bei Baubeginn nicht mehr vorhanden sein und werden daher nur nachrichtlich erwähnt.

Hinsichtlich des Umbaus der Behandlungsanlage Moorburg Mitte entfaltet die Bekanntmachung zur A26 Ost im Abschnitt 6a keine Anstoßwirkung. Sie erwähnt das Vorhaben tatsächlich gar nicht, obwohl es Voraussetzung für die Autobahnplanung ist.

Planfeststellungsbehörde: Die Bekanntmachung muss nur insoweit Anstoßwirkung erzeugen, als der Betroffene erkennen können muss, was für ein Vorhaben grundsätzlich wo verwirklicht werden soll und inwieweit seine Rechte und Belange davon betroffen sein könnten. Hierzu muss nicht auf jedes Planungsdetail hingewiesen werden. Die Einzelheiten sind dann dem Plan zu entnehmen. Dort ist der Umbau der Entwässerungsfelder und der Behandlungsanlage Moorburg Mitte detailliert dargestellt.

Das Gesamtvorhaben betrifft in wesentlicher Weise den Bezirk Hamburg-Mitte, der bei der Linienbestimmung wesentliche Einwände gegen die Trasse eingebracht hatte. Deshalb hätten die Unterlagen auch im Bezirksamt Hamburg-Mitte ausliegen müssen.

Planfeststellungsbehörde: Gemäß § 73 Abs. 2 HmbVwVfG ist der Plan nur in den Bezirken auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Der Bezirk Hamburg-Mitte ist durch den Abschnitt 6a jedoch nicht betroffen. Eine Auslegung dort war entbehrlich.

Die Pläne, welche die DEGES und die Behörde bei Bürgerinformationsveranstaltungen präsentiert haben, weichen erheblich von den in den Bezirksämtern ausgelegten Plänen ab, zu denen Einwendungen gemacht werden können. Auf dieser Grundlage wird das gesamte Prozedere der Einwendungsmöglichkeit absurd, da die Bürger getäuscht werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde hat keine Kenntnis von den bei Bürgerinformationsveranstaltungen präsentierten Plänen. Da die Einwendung zudem eine pauschale und nicht weiter substantiierte Behauptung enthält, ist eine Entscheidung hierüber nicht möglich. Im Übrigen sind für das Planfeststellungsverfahren allein die von der Planfeststellungsbehörde ausgelegten Pläne von Bedeutung.

4.2 Planungsziele und wesentliche Planungsmerkmale

4.2.1 Planungsziele

Mit dem Bauabschnitt 6a der A 26 zwischen dem AK Süderelbe (künftig: AK HH-Hafen) und der AS Hafen-Süd (künftig: AS Moorburg) verfolgt die Vorhabensträgerin im Wesentlichen folgende planerische Ziele:

- Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz,
- Bündelung des West-Ost-Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre,

- Entlastung innerstädtischer Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen,
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens,
- Schaffung eines redundanten Straßennetzes

Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz:
Als neue West-Ost-Verbindung schließt die A 26-Ost eine Netzlücke mit überregionaler Verbindungsfunktion. Sie verknüpft die A 7 am AK HH-Süderelbe (künftig: AK HH-Hafen) und die A 1 am AD HH-Stillhorn (künftig: AD Süderelbe). Sie ist die direkte Weiterführung der aus westlicher Richtung verlaufenden A 26 (Stade – Hamburg), nachfolgend als A 26-West bezeichnet.

Bündelung des West-Ost-Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre:
Im Planungsgebiet werden die Nord-Süd-Verkehre im Zuge der Bundesautobahnen A 1 und A 7 sowie im Zuge der A 252, A 253 und der B 75 abgewickelt. Für die West-Ost-Verkehre sind die Haupthafenroute und die nicht anbaufreie Bundesstraße B 73 allein nicht ausreichend leistungsfähig, so dass sich die Verkehrsströme auch auf Routen im untergeordneten Straßennetz verteilen. Dadurch ergeben sich für die Stadtteile Harburg und Wilhelmsburg hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie innerstädtische Trennwirkungen. Durch den Bau der A26- Ost werden diese Verkehre weiträumig zusammengefasst und gebündelt.

Entlastung innerstädtischer Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen:
Durch die mit der Bündelung der vorbeschriebenen Verkehre verbundenen Verkehrsumlagerungen werden Wohnquartiere erheblich von Durchgangsverkehren und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet.

Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens:
Neben der überregionalen Funktion im Autobahnnetz wird die A 26-Ost im Zusammenwirken mit dem vorhandenen Bundes-, Stadt- und Hafenstraßennetz zu einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur und damit zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Hamburger Hafen beitragen.

Schaffung eines redundanten Straßennetzes:
Mit der A26-Ost wird ein redundantes Straßennetz geschaffen, mit dem bei einer Vollsperrung der Köhlbrandbrücke eine vollständige Verlagerung des Schwerverkehrs auf die neue A26 im Süden erreicht wird ohne die Wohngebiete an der B73 und in Wilhelmsburg zusätzlich zu belasten. Damit besteht durch den Bau der A26 im Südkorridor neben der vorhandenen Haupthafenroute eine zweite leistungsfähige Querverbindung und Hafenerschließung.

4.2.2 Wesentliche Planungsmerkmale

Die A 26-Ost ist in folgende drei Verkehrseinheiten (VKE) gegliedert:

- VKE 7051, Abschnitt 6a, AK HH-Süderelbe (künftig: AK HH-Hafen) – AS HH-Hafen Süd (AS Moorburg),

- VKE 7052, Abschnitt 6b, AS HH-Hafen Süd (künftig: AS Moorburg) – AS HH-Hohe Schaar,
- VKE 7053, Abschnitt 6c, AS HH-Hohe Schaar – AD/AS HH-Stillhorn (künftig: AD Süderelbe)

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist die VKE 7051, Abschnitt 6a. Diese beginnt am AK Süderelbe (künftig: AK HH-Hafen) und endet östlich der Anschlussstelle Hafen-Süd (künftig: AS Moorburg). Im Abschnitt der VKE 7051 plant zeitgleich die Hamburg Port Authority (HPA) Bahnanlagen zur Erweiterung des Schienennetzes, den Umbau der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte als Folgemaßnahme des Autobahnbaus sowie als Nachnutzung der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte eine Baggergutmonodeponie. Die A 26-Ost ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter der Projektnummer A 26-G10-HH als Projekt im vordringlichen Bedarf enthalten. Der Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) liegt mit Datum vom 18.11.2016 vor.

Die VKE 7051 beginnt im Kreuzungspunkt mit der A 7 bei Bau-km 0+000 und endet östlich der AS HH-Hafen Süd (künftig: AS Moorburg) bei Bau-km 1+950. Die VKE 7051 ist 1.950 m lang. In der VKE 7051 kommt als Querschnitt im Streckenbereich ein vierstreifiger Regelquerschnitt (RQ) 31 mit durchgehenden beidseitigen Verflechtungsstreifen zum Einsatz, im Bereich der Brückenbauwerke ein RQ 31 B. In der VKE 7051 werden insgesamt sechs Brückenbauwerke im Zuge des Neubaus der Autobahn bzw. zu überführender Rampen im Autobahnkreuz sowie ein Brückenbauwerk im nachgeordneten Wegenetz errichtet. Zusätzlich ist ein Bauwerk im Zuge einer bestehenden Gleisanlage der Hafenbahn, der sog. Südbahn herzustellen. Die A 26-Ost liegt im Zuge einer überregionalen Verbindung mit Verbindungsfunktionsstufe (VFS) II. Sie ist gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) der Straßenkategorie AS II zuzuordnen. Ein zweibahniger Querschnitt und kurze Knotenpunktabstände kennzeichnen den Streckencharakter. In Anbetracht der teilweisen Führung innerhalb bebauter Gebiete und überwiegenden Lage auf Bauwerken wird die Geschwindigkeit auf 80 km/h festgelegt. Durch die Trassenführung im Bereich des Hamburger Hafens mit extremen Zwängen und der Aufgabe, innerstädtische und Hafenverkehre abzuwickeln, können die Entwurfs- und Betriebselemente einer Überregionalautobahn nicht erreicht werden. In Abwägung der Konfliktsituation zwischen der Verkehrsbedeutung der A 26-Ost, dem hohen Verkehrsaufkommen und dem überwiegend städtebaulichen Umfeld im Hafen- und Industriegebiet wurde die Einstufung als Stadtautobahn (EKA 3) vorgenommen. Mit der in der VKE 7051 vorgesehenen Trassierung werden die westlich anschließende A 26, Stade - Hamburg und die östlich anschließende VKE 7052 verbunden und eine einheitliche Streckencharakteristik erreicht. Für das Jahr 2030 werden bis zu 58.100 Kfz/24h, davon 13.800 SV/24h für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) prognostiziert. Zur Minimierung der visuellen Wirkungen auf das Landschaftsbild wurde die Gradiente der Autobahn gegenüber Bearbeitungsständen vorangegangener Planungsphasen so weit wie möglich abgesenkt. Die Querung der A 7 in Tieflage sowie die Minimierung der zwingend erforderlichen Gradientenhöhe im

Bereich des 2. Grünen Ringes südlich von Moorburg reduzieren landschaftliche Beeinträchtigungen. Insoweit wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht (dort Ziffer 1, Unterlage 01) verwiesen.

4.3 Planrechtfertigung, Bedarf

Die Planrechtfertigung für das vorliegende Vorhaben ist gegeben.

Eine hoheitliche Fachplanung trägt ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) objektiv erforderlich sein. Diese Voraussetzung ist nicht erst bei einer unabweislichen Notwendigkeit, sondern bereits dann erfüllt, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Die Planrechtfertigung muss sich dabei an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes orientieren. Sie liegt stets vor, wenn der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)) das Vorhaben als Vordringlichen Bedarf verbindlich aufgenommen hat. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG; die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 FStrG verbindlich. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gilt diese Bindung auch für das gerichtliche Verfahren. Danach sind sowohl Einwendungen als auch Klagen mit dem Vorbringen, für den planfestgestellten Autobahnabschnitt bestehe kein Verkehrsbedarf, durch gesetzgeberische Entscheidung ausgeschlossen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98).

An diesen Grundsätzen gemessen liegt hier die Planrechtfertigung für den Bau der A26, Bauabschnitt 6a zwischen dem AK Süderelbe (künftig: AK HH-Hafen) und der AS Hafen-Süd (neu: AS Moorburg) vor. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan (Anlage zu § 1 Abs. 2 FStrAbG in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354) als Vordringlicher Bedarf eingestuft. Die Einstufung in den Bedarfsplan spiegelt die Bedeutung des Neubaus der A26-Ost wieder.

Der Bauabschnitt 6a der A26 führt gemeinsam mit der bereits planfestgestellten A 26 West dazu, dass die A26 die Verkehre von West nach Ost bündelt und die untergeordneten Streckennetze entlastet. Insoweit wird auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziffer 4.2 (Planungsziele und wesentliche Planungsmerkmale) dieses Beschlusses und im Erläuterungsbericht, Planfeststellungsunterlage 1, S. 4 f. Bezug genommen. Dies entspricht originären Zielen des FStrG (siehe insbesondere § 3 FStrG).

Die Planrechtfertigung zu bejahen, bedeutet noch nicht, dass damit bereits über die Planfeststellung und die verschiedenen Komponenten der Planung insgesamt positiv entschieden wäre. Diese Prüfung ist Gegenstand der sich an die Frage der Planrechtfertigung anschließenden Prüfung und Abwägung, vgl. hierzu diesen Planfeststellungsbeschluss im Übrigen.

Nachfolgend wird über die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen entschieden, soweit diese nicht bereits durch die vorstehenden Ausführungen erfasst worden sind.

Einwendungen zu Planrechtfertigung, Bedarf

Der Bedarf der A26-Ost wird auf der Grundlage veralteter und überzogener Prognosedaten bzgl. des Verkehrsaufkommens und des Hafenumschlags begründet. In den letzten Jahren ist das Güterverkehrsaufkommen des Hamburger Hafens zumindest nicht gestiegen. Es fehlt ein fachlicher Nachweis, dass diese Autobahn überhaupt erforderlich ist

Vorhabensträgerin: *Die Berechnung der Prognose 2030 wurde anhand aktuell verfügbarer, abgestimmter und anerkannter Prognosegrundlagen durchgeführt. Insbesondere ist hier die Verflechtungsprognose 2030 des Bundes, die koordinierte Bevölkerungsvorausschätzung für die Stadt Hamburg sowie die prognostizierte Hafenentwicklung zu nennen. Die verwendeten Prognosegrundlagen sind im Verkehrsgutachten detailliert aufgeführt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Bedarf ist gesetzlich festgestellt, s.o. Im Übrigen ist die Prognose, die mit aktuellen Daten bis 2035 rechnerisch fortgeschrieben wurde, nicht zu beanstanden, vgl. Ziffer 4.7 dieses Beschlusses.

Die Einstufung in den vordringlichen Bedarf erfolgt, weil „das Vorhaben wegen der Hinterlandanbindung der Seehäfen bedeutsam ist“. Die Entlastungswirkung ist durch das zum Einsatz gekommene Verkehrsmodell nicht nachgewiesen. Der Differenzplot zeigt eine gegenüber dem heutigen Zustand nahezu konstante Verkehrsstärke quer durch das Hafengebiet. Auswirkungen auf das Hafengebiet selbst sind nicht zu erkennen. Demnach wird die Maßnahme nahezu ausschließlich Durchgangsverkehr aufnehmen. Das Ziel, den Hafen wirkungsvoll zu entlasten, wird auch nicht in geringem Maße erreicht. Die Einstufung in den vordringlichen Bedarf ist fachlich falsch.

Vorhabensträgerin: *Sowohl die Differenzbelastungsdarstellungen im Projektdossier zum BVWP2030 als auch die im Rahmen des Verkehrsgutachtens durchgeführten Modellrechnungen zeigen deutliche flächenhafte Entlastungswirkungen im nachgeordneten Straßennetz (Anlage 4-11). Bei der Beurteilung der verkehrlichen Wirkung ist hierbei immer der Vergleich zum Prognosenullfall bzw. Bezugsfall mit demselben Zeithorizont heranzuziehen, um von denselben strukturellen Rahmenbedingungen auszugehen. Ein Vergleich mit der heutigen Situation, wie in der Einwendung dargelegt, ist weder sinnvoll noch aussagekräftig. Die A26 wird eine wichtige Bedeutung für den Durchgangsverkehr haben, was sie als Bundesfernstraße auch haben muss. Der Durchgangsverkehrsanteil auf der A26 liegt bei knapp 50%, die restlichen Verkehre entfallen auf Quell-/Zielverkehre des Hafengebiets sowie Wilhelmsburg, Harburg und Heimfeld. Die Aussage, dass die A26 "nahezu ausschließlich" Durchgangsverkehr aufnimmt, ist somit falsch. Die Einstufung in den vordringlichen Bedarf ist aufgrund der oben beschriebenen Sachverhalte sowie des deutlich positiven Nutzen-/Kosten-Verhältnisses gerechtfertigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Über die Einstufung „vordringlicher Bedarf“ wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahren nicht entschieden. Im Übrigen wird der Erwiderung der Vorhabensträgerin gefolgt.

Die jetzt vorliegende Planung der A 26 Abschnitt 6a sieht zwischen dem AK HH-Süderelbe (künf-

tig AK HH-Hafen) und der AS HH-Hafen-Süd (künftig AS HH-Moorburg) die durchgängige 6-Streifigkeit der Fahrbahn vor. Zusammen mit den Standstreifen hat dieser Abschnitt dann einen 8-streifigen Querschnitt. Die über den Regelquerschnitt hinausgehenden zusätzlichen Fahrstreifen weisen eine Länge von ca. 470 m auf und werden im Erläuterungsbericht „Verflechtungsstreifen" genannt. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen des Abschnitts 6a in Höhe von max. 21.200 DTV (Planfall 3, U 21 Anlage 6-4) und der entsprechend geringen zufließenden und abfließenden Verkehrsmengen auf den Rampen der AS HH-Hafen-Süd (künftig AS HH-Moorburg) und des AK HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen) sind zusätzliche Verflechtungsstreifen zur sicheren Verkehrsabwicklung nicht erforderlich. Der Abschnitt 6a ist in dem betreffenden Streckenabschnitt hinsichtlich des Querschnitts überdimensioniert, wodurch vermeidbarer zusätzlicher Flächenbedarf, vermeidbare Eingriffe in die Schutzgüter und die unnötige Verausgabung von Steuermitteln verursacht werden.

Vorhabensträgerin: *Der Verflechtungsstreifen ist nach Stand der Technik auf Grund des geringen Knotenpunktabstands zwischen dem AK HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen) und der AS HH Hafen Süd (künftig AS HH-Moorburg) erforderlich. Der Einwand der Überdimensionierung wird somit zurückgewiesen. Der Bemessung des Querschnitts wird zudem der Planfall 1 mit vollständiger A26 zugrunde gelegt. Im Übrigen ist die prognostizierte Verkehrsbelastung im Rahmen der rechnerischen Fortschreibung der Projektprognose im Planfall 1 im Abschnitt 6a nicht deutlich geringer. Die rechnerische Fortschreibung der Prognose weist für den Abschnitt 6a eine geringfügig höhere Gesamtbelastung bei ca. 13 % weniger Schwerverkehr auf.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Die Verflechtungsstreifen sind in erster Linie dem geringen Knotenpunktabstand geschuldet, innerhalb dessen sich der Verkehr auf kurzer Strecke sicher der jeweiligen Verkehrsbeziehung entsprechend ordnen können muss. Für eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zwischen den beiden Knotenpunkten auf die zwei Hauptfahrstreifen fehlt es am entsprechenden Raum bzw. Länge. Die Verkehrsqualität bzw. die Kapazität der Strecke spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Der Anreiz für den Hafenverkehr, die neue A 26 Ost zu nutzen, muss aufgrund der Trassierung abseits der Haupthafenumschlagsplätze als gering bezeichnet werden. Die bestehenden West-Ost-Verbindungen über die Köhlbrandbrücke werden wegen der direkten Erschließung der umschlagsstärksten Hafenanlagen weiterhin bevorzugt genutzt werden. Von einer Bündelung des Hafenverkehrs kann nicht die Rede sein, weil nach den Planungen der Hauptstrom nach wie vor über die Hafenhauptroute Köhlbrandbrücke-Veddeler Damm verlaufen soll und bisher als Durchfahrstraßen genutzte Wohnstraßen wie die Harburger Chaussee und Kornweide keineswegs entlastet werden. Die Anschlussstelle Hohe Schaar ist erheblich weiter von den Umschlaggebieten des Hafens (u.a. Containerterminal Tollerort, geplanter Centralterminal Steinwerder) entfernt als e AS Waltershof und zudem nur über eine Klappbrücke zu erreichen.

Grundlage der A 26 Ost-Planung und der Linienbestimmung ist die Hafenumschlagsprognose

von 2007, nach der sich der Containerumschlag von damals 9,8 Mio. TEU auf 18 Mio. TEU im Jahr 2015 erhöhen sollte und zusätzliche Containerterminals in Steinwerder und Moorburg gebaut werden sollten, die nahe an der Trasse der A 26 Ost liegen würden. Tatsächlich gab es überhaupt kein Wachstum des Containerumschlags, im Jahr 2015 und bis jetzt sind es weniger als 9 Mio. TEU. Die Planungen für neue Containerterminals sind aufgegeben. In der Planung der A 26 Ost ist nur ein geringfügiger LKW-Anteil aus dem Hafen veranschlagt. Sie hat keinen relevanten Nutzen für den Hafenverkehr. Wie das Ingenieurbüro Spiekermann Consulting Engineers in seinem Gutachten im Auftrag der Hamburg Port Authority (HPA (Machbarkeitsstudie zur Köhlbrandquerung, 21.10.2011) feststellt, „sind die verkehrstechnischen Probleme im inneren Hafengebiet“ „durch die Entscheidung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, den geplanten Bau der Hafenquerspange in der vom Bund im Jahre 2005 linienbestimmten Trasse nicht mehr zu verfolgen und als ‚Alternative hierzu eine im Süden des Hafengebietes verlaufende Trasse zu realisieren“, „nicht ausreichend gelöst“. Das heißt, die jetzt geplante südliche Variante hat aus Sicht der Hafenwirtschaft keine besondere Bedeutung, zur Sicherstellung des Hafenverkehrs wird vor allem mittel- bis langfristig die Erneuerung der Köhlbrandquerung für erforderlich erachtet.

Darüber hinaus ist nicht hinreichend berücksichtigt, wie sich der fortschreitende Ausbau des schienengebundenen Güterumschlagsauf den Straßengüterverkehr auswirkt. Da der Umschlag im Hafen im Ergebnis seit langem in gleicher Größenordnung bleibt, bedeutet die Verstärkung des Bahngüterverkehrs eine Reduzierung des Straßengüterverkehrs. Diese Verlagerung des Güterverkehrs ist erklärtes Ziel der Stadt Hamburg und daher perspektivisch zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Die A26 wird künftig für die Hafenverkehre eine wichtige Bedeutung haben. Auswertungen der Verkehrsströme auf der A26 zeigen, dass der Anteil der hafenbezogenen Kfz-Verkehre am Gesamtverkehrsaufkommen auf der A26 abschnittsbezogen zwischen 27 und 37% liegt. Betrachtet man nur den Schwerverkehr, liegen die Anteile sogar zwischen 55 und 63%. So führt auch die geplante Südanbindung des Containerterminals Altenwerder am Moorburger Elbdeich zu einer verstärkten Nutzung der A26. Somit hat die A26 neben einer hohen Bedeutung für den regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr auch eine große Wichtigkeit für die hafenbezogenen Verkehre. Als Folge hiervon konnten mit den Modellrechnungen im nachgeordneten Netz (z.B. auch Harburger Chaussee und Kornweide) deutliche Entlastungswirkungen nachgewiesen werden. Die heutige Haupthafenroute über den Köhlbrand wird, wie eingewendet, auch künftig bei realisierter A26 aufgrund der direkten Anbindung der Containerterminals eine hohe Bedeutung haben und unverzichtbar für den leistungsfähigen Betrieb des Hafens sein. Der Ausbau der Hafenbahn ist nachfrageseitig durch eine Verschiebung des Modal Split vom straßenseitigen Güterverkehr auf die Schiene sowie auf das Binnenschiff in der Prognose der Hafenverkehre berücksichtigt.*

Die im Rahmen des Planänderungsverfahrens vorgelegte rechnerische Fortschreibung der Projektprognose wurde -wie auch dort im Kap. 1 ausgeführt - zum einen zum Zwecke der Validierung des Bedarfs trotz fortgeschriebener Prognosedaten für den Hafen durchgeführt, und zum anderen zur Berechnung der CO2-Emissionen im Rahmen der Bewertung des Abwägungsbelangs des

§ 13 KSG. Ergebnis dieser Fortschreibung ist zum einen die Bestätigung des Bedarfs des Vorhabens auch mit den fortgeschriebenen Prognosedaten und zum anderen die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des § 13 KSG. Grundlage für die Berechnung war u. a. die Hafenprognose von 2035, die Bevölkerungsprognose 2035 und die Berücksichtigung der im Rahmen der aktuellen Verkehrsentwicklungsplanung angestrebten Entwicklung der innerstädtischen Verkehrsmittelwahl mit einem Zielwert von 20% Kfz-Anteil am wegebezogenen Modal Split. Bezüglich des Containerumschlags wurde hierbei von 13 Mio. TEU pro Jahr ausgegangen. Eine verstärkte Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene sowie auf das Binnenschiff ist ebenfalls berücksichtigt. Bei dieser Berechnung mit den aktualisierten Eingangsdaten konnten keine signifikanten Änderungen des Bedarfs festgestellt werden.

Im Ergebnis der Berechnungen wird der verkehrliche Bedarf für das vorstehende Vorhaben somit auch über den bisher ermittelten Prognosehorizont 2030 hinaus weiterhin bestätigt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Über den Bedarf wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entschieden, s.o. Im Übrigen wird die A26-Ost künftig nachweislich sowohl eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes als auch eine verbesserte Anbindung der Hafenverkehre bewirken. Dies wird durch die für die Planung erstellten Modellrechnungen belegt, an deren Richtigkeit die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass zu Zweifeln sieht. Die Verkehrsprognose wurde nach dem aktuellen Stand der Verkehrswissenschaft von einem renommierten Büro erstellt und rechnerisch fortgeschrieben und kommt zu plausiblen Ergebnissen, vgl. zur Vorgehensweise auch Ziffer 4.13 dieses Beschlusses.

Dass der Containerumschlag aktuell nicht die prognostizierten Zahlen erreicht, ist der derzeitigen schwierigen Situation geschuldet, die von den Nachwirkungen der Coronaepidemie, dem Krieg in der Ukraine und der Lage der Weltwirtschaft gezeichnet ist. Bei der Betrachtung von Punktprognosen (in diesem Fall 2035) muss berücksichtigt werden, dass Entwicklungen selten linear verlaufen, Wellenbewegungen in Zeitreihen waren schon immer zu verzeichnen und dürfen nicht den Blick auf langfristig erforderliche Weichenstellungen verstellen. Zudem wurde die Bedarfsfeststellung nicht allein am Containerumschlag im Hamburger Hafen festgemacht.

In der Planung zur A26 Ost ist eine Querung der Süderelbe geplant, welche eine Durchfahrtshöhe von über 53 m für große Seeschiffe garantiert. Hinter dieser Brücke stromaufwärts befinden sich aber keine großen Terminals oder Umschlagsanlagen für Seeschiffe. Auch die Wassertiefe ist in diesem Bereich nicht für große Seeschiffe geeignet. Die Brücke ist deutlich überdimensioniert. Die einzige Ausnahme bildet das Kohlekraftwerk Moorburg mit einer Anlegestelle für große Seeschiffe. Dessen langfristiger Betrieb ist allerdings fraglich. Angesichts der völkerrechtlichen Verpflichtungen Deutschlands hinsichtlich der Einsparung von CO2 sowie des erwarteten Beitrags der FHH ist eine dauerhafte Zufahrt / Versorgung des Kraftwerks Moorburg durch Kohle-Bulker unwahrscheinlich. Wahrscheinlicher ist dagegen, dass sich bei Fertigstellung des Autobahnpro-

jektes der Versorgungsbedarf von Kohle-Bulkern mit hohen Aufbauten zu diesem Zeitpunkt bereits erledigt haben wird, bzw. absehbar erledigt sein würde. Dafür eine Brücke dieser Größenordnung vorzuhalten, ist hinsichtlich der Veränderung des Landschaftsbildes einerseits und der Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung andererseits nicht zu verantworten. Hinsichtlich der aufzuwendenden Mehrkosten ist die Planung sogar unverantwortlich. Zudem würde es bedeuten, dass in einem sehr engen Raum unter Umständen zwei große Brückenbauwerke entstehen. Denn wahrscheinlich ist, dass die heutige Querung des Köhlbrands aus Kostengründen zukünftig wieder eine Brücke sein wird, wenn das Bauwerk ab 2030 ersetzt werden muss. Nicht zu erwarten ist, dass hinter einer Brückenquerung im Bereich der heutigen Kattwykbrücke größerer Bedarf für Schiffe mit besonders hohen Aufbauten besteht, der ein Bauwerk dieser Größenordnung und Höhe rechtfertigen würde.

Vorhabensträgerin: *Die Süderelbbrücke ist kein Bestandteil des in diesem Verfahren planfestzustellenden Abschnitts 6a der A 26. Unabhängig davon ist die Durchfahrtshöhe der Süderelbbrücke als Planungsparameter von der HPA vorgegeben und berücksichtigt die Entwicklung im südlichen Hafen.*

Planfeststellungsbehörde: Der Einwand wird zurückgewiesen. Innerhalb dieses Verfahrens wird nur über den 1. Abschnitt (6a) der A26-Ost entschieden. Im Übrigen ist die Durchfahrtshöhe der Süderelbbrücke auch unter dem Gesichtspunkt einer Vorausbetrachtung der Nachbarabschnitte kein Parameter, der Einfluss auf die Abwägungsentscheidung zu Abschnitt 6a haben kann, da die Verkehrsleistung der Süderelbbrücke nicht von deren Höhe abhängt.

Bei der Planung der Hafenquerspange von 1979 bis 2009 war die Entlastung der Hamburger Innenstadt das Ziel der Hafenquerspange. Diese wäre auch bei der Nordtrasse nicht relevant erfolgt, bei der jetzigen Trasse ist eine Entlastung gänzlich ausgeschlossen. In Harburg gibt es eine gewisse Entlastung einer einzigen Straße, der B73, die als Teil einer Doppeltrasse mit der Bahn dennoch nicht zur Wohnstraße umgewandelt werden kann. Nach den Überprüfungen des Gesamtmobilitätskonzepts (Röhling 2012) ermöglicht eine A26-Ost auch keinen Rückbau der jetzigen B73, weil dann der Verkehr in den Stadtteil hinein verlagert würde. In Moorburg und Wilhelmsburg bringt eine A26-Ost keine wirkliche Entlastung der Wohngebiete. Stattdessen werden anbaufreie Straßen wie die Köhlbrandbrücke oder B75 entlastet, was aber die Belastung der Bevölkerung nicht reduziert.

Vorhabensträgerin: *Mit dem Projektziel "Entlastung innerstädtischer Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen" verfolgt die Vorhabensträgerin die Zielsetzung, den Gesundheitsschutz der Bewohner grundsätzlich zu verbessern. Im Bereich des Abschnittes 6a wird die A26 in erheblichem Umfang Verkehre der Stader Straße, des Fürstenmoordammes und des Moorburger Elbdeiches aufnehmen und damit für Entlastungswirkungen hinsichtlich Lärm- und Schadstoffemissionen sorgen. Auch im Umfeld der weiteren Abschnitte konnten mit Modell-*

rechnungen im untergeordneten Netz deutliche Entlastungswirkungen, beispielsweise in der Harburger Chaussee, nachgewiesen werden. Um die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetztes zu gewährleisten, werden städtische Hauptstraßen wie die Haupthafenroute oder die Stader Straße Ihre Bedeutung als Hauptverkehrsstraßen behalten. Einerseits werden sie zwar teilweise erheblich entlastet, insbesondere von LKW-Verkehren, andererseits kann aber von der Möglichkeit einer Umwandlung zur "Wohnstraße" oder gar Rückbau keine Rede sein.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Über den Bedarf wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entschieden, s.o. Im Übrigen wird die A26-Ost künftig nachweislich eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes bewirken. Dies wird durch die für die Planung erstellten Modellrechnungen belegt, an deren Richtigkeit die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass zu Zweifeln sieht. Die Verkehrsprognose wurde nach dem aktuellen Stand der Verkehrswissenschaft von einem renommierten Büro erstellt und kommt zu plausiblen Ergebnissen, vgl. zur Vorgehensweise auch Ziffer 4.13 dieses Beschlusses.

Nach dem Fernstraßenausbaugesetz (§4 FStrAbG) muss der Bedarf einer Baumaßnahme alle 5 Jahre neu überprüft werden. Für die A26-Ost wäre dies im Jahr 2021 der Fall gewesen. Daher fordere ich, dass der Bedarf der A26-Ost basierend auf den aktuellen Umschlagszahlen und realistischen Prognosen für die Zukunft neu ermittelt wird.

Vorhabensträgerin: *Das Vorhaben ist in der Anlage zum aktuellen FStrAbG enthalten. Auch wurde in den aktuellen PF-Unterlagen (zur 1. Planänderung) zur Begründung des Vorhabens ausgeführt (u.a. EB U01, Kap. 2). Dort wird auch dargelegt, dass die Verkehrsuntersuchung von PTV -Verkehrsprognose 2025- aus dem September 2013 zwar als Grundlage für die Erstellung des RE-Vorentwurfs diente, dem Feststellungsentwurf aber die auf den Prognosehorizont 2030 aktualisierte Verkehrsuntersuchung von PTV zu Grunde lag.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Weder die Bedarfsfeststellung noch deren Überprüfung werden von der Planfeststellungsbehörde getroffen. Bis zum Abschluss der Überprüfung gilt das FStrAbG in der Fassung vom 23.12.2016.

4.4 Einwendungen zur Finanzierung

Für die Planfeststellung ist grundsätzlich gleichgültig, wie die Finanzierung des Vorhabens erfolgt (während diese z.B. bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit von Schutzvorkehrungen abwägungsrelevant sein kann). Die Finanzierung einer Bundesfernstraße ist ihrer Art nach eine finanz- und haushaltspolitische Entscheidung, die haushaltsrechtlichen Bindungen unterliegt. Der sachliche Geltungsbereich und der Adressatenkreis der haushaltsrechtlichen Normen sind begrenzt. Das Haushaltsrecht begründet vornehmlich organschaftliche Bindungen für die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie ihrer Kontrolle befassten Organe und Behörden des Staates. Es entfaltet keine materiell-rechtliche Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger. Das gilt auch für das Verhältnis zwischen Haushaltsrecht und straßenrechtlicher Fachplanung. Das

planungsrechtliche Abwägungsgebot soll die Zielkonflikte, die die Planung eines bodenbeanspruchenden Infrastrukturvorhabens auslöst, einer kompromisshaften, interessenausgleichenden Lösung zuführen. Diese Planungsaufgabe beschränkt den Kreis der abwägungsbeachtlichen Belange. § 17 Satz 2 FStrG bringt dies mit den Worten zum Ausdruck, dass bei der Planfeststellung „die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange" im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen seien. Von dem Vorhaben "berührt" werden vor allem die Belange, die inhaltlich einen bodenrechtlichen Bezug aufweisen. Die öffentlichen und privaten Belange, die „nach Lage der Dinge", d.h. nach den tatsächlichen Verhältnissen, in die Abwägung einzustellen sind, ergeben sich aus den Lebenssachverhalten, auf die die Planung trifft. Haushaltsrechtliche Gesichtspunkte, die die Art und Weise der Vorhabenfinanzierung betreffen, fallen darunter nicht. Der Planfeststellungsbeschluss regelt daher nicht, auf welche Weise ein Straßenbauvorhaben zu finanzieren ist (stRspr., siehe etwa BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98).

Anders wäre dies lediglich zu beurteilen, wenn offensichtlich wäre, dass die Realisierung aus finanziellen Gründen ausgeschlossen ist. Dann fehlte dem Vorhaben die Planrechtfertigung (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, Az. 4 A 12.98). Umgekehrt genügt es, dass im Zeitpunkt der Planfeststellung lediglich nicht ausgeschlossen ist, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb nur zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Der Beschluss der Bundesregierung, ein Straßenbauprojekt (einschließlich seiner notwendigen Folgemaßnahmen) der Dringlichkeitsstufe des Vordringlichen Bedarfs zuzuordnen, und die Entscheidung des Bundesgesetzgebers, diese Einstufung in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes zu übernehmen, schließen die Annahme aus, die Finanzierbarkeit des Vorhabens sei ausgeschlossen (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98).

4.5 Linienbestimmung

Von der Freien und Hansestadt Hamburg wurde 2002 das Linienbestimmungsverfahren einer Autobahn, welche im Bereich der Haupthafenroute verlaufen sollte, beim zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen beantragt. Die Linienbestimmung erfolgte im Juli 2005 unter der Bezeichnung „A 252 Südtangente Hamburg Hafenquerspange“.

Im Jahr 2008 wurde eine Neubewertung der Varianten „Korridor Süd“ und „Korridor Nord“ (2005 linienbestimmte Variante) im Rahmen einer Projektstudie vorgenommen. Maßgeblich ausschlaggebende Gründe für diese waren zum einen die veränderten Hafenumschlags- und Entwicklungsprognosen, künftige Schiffsgrößen sowie notwenige Modernisierungen des Hafenbahn- und Straßennetzes und zum anderen städtebauliche Interessen der Freien und Hansestadt Hamburg mit den Leitprojekten „Sprung über die Elbe“, Hafen City und dem Spreehafen. Als Ergebnis wurde im Juni 2009 die Variante des „Korridors Süd 1“ als Vorzugsvariante vorgestellt, da diese die neuen Rahmenbedingungen am besten und kostengünstigsten umsetzt. Diese Änderung der Linienbestimmung zu Gunsten der Variante „Korridor Süd 1“ legte der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 31.03.2010

vor. Die Unterlagen wurden im Zeitraum vom 18.10.2010 bis 18.11.2010 öffentlich ausgelegt. Die geänderte Linienführung der Variante „Korridor Süd 1“ wurde gem. § 16 Abs. 1 S. 1 FStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06. 2007 am 15.02.2011 linienbestimmt. Als Grundlage der ab Mai 2011 abgeschlossenen Vorplanung und Erstellung des RE-Entwurfs diente die Verkehrsuntersuchung von der PTV Transport Consult GmbH „Neubau A 26 Ost AK HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen)(A7) bis AD-AS HH-Stillhorn (künftig AD Süderelbe) (A1) Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planfällen-Schlussbericht“ von September 2013. Die aktualisierte Fassung der PTV Transport Consult GmbH „Neubau A 26 Ost AK HH-Hafen (A7) bis AD-Süderelbe (A1) Verkehrsprognose 2030 und Berechnung von Planfällen-Schlussbericht“ (August 2016) wurde ins Planfeststellungsverfahren eingebracht (U 21 der Feststellungsunterlagen).

Die Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 S. 1 FStrG geht inhaltlich in das ihr zeitlich nachfolgende Planfeststellungsverfahren ein. Dabei ist eine weite Zeitspanne zwischen der Bekanntgabe der Linienbestimmungsänderung (2011) und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund des Umfangs fernstraßenrechtlicher Planungsverfahren nicht außergewöhnlich (vgl. Bayer. VGH, Urteil vom 24.11.2010, 8 A 10.40022). Dies gilt vor allem auch in einem Fall wie dem vorliegenden, in welchem seitens der Vorhabensträgerin eine komplexe Planungssituation zu bewältigen war und im Verlauf der Planung aufgrund der erhobenen Einwendungen und der abgegebenen Stellungnahmen sowie aufgrund erkanntem Optimierungsbedarfs im Wege von Planänderungen auf verschiedenste geänderte Parameter eingegangen werden musste (vgl. Ziffer 4.1 insbesondere zum Inhalt der Planänderung).

Das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Abs. 1 S. 1 FStrG ist weder formelle noch materielle Voraussetzung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses. Es ist nicht auf unmittelbare Rechtswirkungen nach außen gerichtet, sondern hat innerhalb des Planungsverlaufs den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bedeutung. Rechtliche Verbindlichkeit erlangt die Linienbestimmung erst dadurch, dass sie in den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses ihren Niederschlag findet (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2013 9 A 14/12, Rn. 31). Insoweit wird auf die Abwägung der Trassenvarianten unter Ziffer 4.8 verwiesen.

Einwendungen zur Linienbestimmung

Das Planungsgebiet muss vernünftig sein, zu den Planungszielen passen und in den geographischen Bereich passen. Es muss aber auch so geartet sein, dass die Schutzgüter beachtet werden, es muss also stadt-, umwelt- und menschenverträglich sein. Der Raum für die Linienbestimmung ist willkürlich auf die Elbinseln begrenzt worden, da es keine Raumordnung gibt und der geltende Flächennutzungsplan keine Aussagen über die Hafenquerspange (früher A252, jetzt A26-Ost) macht. Die Planungen der Hamburger Baubehörde für eine Autobahn von Stade nach Hamburg in den 1970er Jahren bezogen sich auf Trassen südlich der Elbe entlang den Harburger Seehäfen und mit Anschluss in HH-Neuland an die A1. Damit würde eine aufwändige Elbebrücke entfallen. Der Bezirk Hamburg-Mitte hat bei der Linienbestimmung ausdrücklich eine Führung der

Trasse über HH-Neuland gefordert. Bei der notwendigen Verkehrsträger übergreifenden Betrachtung gehört die parallele S-Bahn von Stade nach Hamburg, die durch Harburg führt, zum Planungsraum. In einem so empfindlichen großstädtischen Bereich ist eine Umfahrung der Stadt geboten. Deshalb muss der Planungsraum für eine Linienbestimmung über die Stadtgrenze hinaus ausgedehnt werden. Hierfür liegt bereits die Trasse der A7, A39 und A1 vor, die von dem Verkehr der A26 mit genutzt werden und ggf. ausgebaut werden kann.

Vorhabensträgerin: *Mit der Neuplanung war die Zielsetzung verbunden, im Hamburger Süderelbraum zwischen Norderelbe und Harburg ein leistungsfähiges und redundantes Gesamtstraßennetz aus Bundes- und Hauptverkehrsstraßen zu gewährleisten. Eine Trasse südlich der Elbe drängte sich dabei nicht auf, da die B73 dort bereits vorhanden ist und zudem dichter besiedelte Wohn- und Industriegebiete betroffen wären. Die vorhandene A253 mit der Brücke über die Süderelbe wäre in keinster Weise in der Lage, den zwangsläufig entstehenden zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Entscheidung für den Planungsraum wurde in dem vorgelagerten Linienbestimmungsverfahren bzw. bereits mit der Bedarfsplanung getroffen. Im Übrigen entspricht die Trassenführung der verkehrlichen Zielsetzung und nimmt dabei weitestmöglich Rücksicht auf die durch die Planung räumlich betroffenen Belange, vgl. Ziffern 4.2 und 4.8.

Die Linienbestimmung ist rechtsfehlerhaft, da bei der Trassenwahl neben den dargestellten Trassenvarianten keine Alternative ohne den Bau einer neuen Bundesfernstraße („Nullvariante“) untersucht wurde und weil zumutbare Alternativen allein aus finanziellen Erwägungen verworfen wurden. Der Ausschluss dieser Variante allein aufgrund der höheren Kosten und aus sachfremden politischen Überlegungen ist rechtlich zu beanstanden, die Linienbestimmung ist daher insgesamt rechtsfehlerhaft zustande gekommen.

Die aktuell bevorzugte Linienvariante „Südtrasse“ wurde noch 1999 verworfen, weil sie die Natur und Umwelt am stärksten von allen damals untersuchten Varianten schädigen würde. An dieser Bewertung hat sich nichts verändert. Im Erläuterungsbericht selbst wird das große Konfliktpotential der Südvariante 1 im Hinblick auf Umwelt und Artenschutz eingeräumt: „Insgesamt konnte im Südkorridor mit der Variante Süd 1 nicht die aus Umweltsicht günstigste Trassenführung linienbestimmt werden. Aufgrund der naturräumlichen Ausstattung und der Konzentration von Biotopen hoher Bedeutung mit Lebensraumfunktionen für geschützte Arten südlich von Moorburg sind dort erhebliche Umweltauswirkungen auf die abiotischen und biotischen Schutzgüter unvermeidbar. Betroffen ist dort auch das Schutzgut Menschen durch die Ortslage Moorburg sowie Erholungsfunktionen im 2. Grünen Ring. Aus Sicht der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit weisen alle Varianten potenziell erhebliche, jedoch planerisch lösbare artenschutzrechtliche Konflikte auf. Die Variante Süd 1 hat dabei das größte Konfliktpotenzial." (Erläuterungsbericht Seite 38). Im Erläuterungsbericht wird im Kapitel 3 ausführlich begründet, warum im Rahmen der Linienbestimmung im Jahre 2010 der Variante Süd 1 der Vorzug vor den Nordvarianten gegeben wurde, obwohl sie

aus Umweltsicht weitaus schlechter abschneidet als diese.

Die zunächst linienbestimmte Variante Nord mit durchgehender Hochstraße wurde von der Stadt Hamburg wegen städtebaulicher Gründe im Bereich des Spreehafens als nicht zumutbar bezeichnet und verworfen. Der Ausschluss der abgeänderten Variante Nord mit Tunnel vom weiteren Verfahren wird in dem genannten Gutachten wie folgt begründet (S. 16): „Daher wird im Rahmen dieses Antrages zur Änderung der Linienbestimmung im Nordkorridor als Alternative zur linienbestimmten Trasse lediglich eine Tunnelvariante zur Querung des Spreehafens betrachtet, die Variante Nord 1. Die Vorplanungen der ReGe Hamburg wurden Anfang 2008 abgeschlossen mit dem Ergebnis, dass aufgrund der zu beachtenden planerischen Randbestimmungen eine Trassierung im Nordkorridor erheblich teurer würde als noch bei der Linienbestimmung angenommen. Aufgrund der deutlich höheren Kosten ist die Finanzierbarkeit und Realisierbarkeit der Variante Nord 1 nicht gesichert“. Weiter heißt es „Da im Ergebnis dieser Prüfungen im Südkorridor Varianten entwickelt wurden, die bei deutlich geringeren Kosten die Planungsziele ebenfalls erfüllen und auch die planerischen Randbedingungen im Südkorridor erfüllen, stellt die deutlich teurere Variante Nord 1 keine zumutbare Alternative mehr dar". Der Ausschluss dieser Variante allein aufgrund der höheren Kosten und aus sachfremden politischen Überlegungen ist rechtlich zu beanstanden, die Linienbestimmung ist daher insgesamt rechtsfehlerhaft zustande gekommen. Die Linienbestimmung, die die Trassierung im Bereich des Abschnitts 6a festlegt, ist fehlerhaft, da die bestimmte Variante Süd 1 bei der Schutzgutbewertung gegenüber den anderen Trassenvarianten fast immer auf den schlechtesten Rang eingestuft wurde. Die Zerstörung von Lebensräumen ist rechtswidrig, da schon allein das Kriterium der Alternativlosigkeit nicht erfüllt wird.

Vorhabensträgerin: *Zunächst ist festzuhalten, dass die Linienbestimmung als vorbereitende Grundentscheidung lediglich verwaltungsinterne Wirkung entfaltet. In der hierzu durchzuführenden Variantenuntersuchung sind solche Varianten zu betrachten, welche von der Sache her naheliegen, sich ernsthaft anbieten oder sich sogar aufdrängen. Dies ist für die sogenannte "Nullvariante" nicht der Fall. Denn eine "Nullvariante" im Sinne des Verzichts auf das Vorhaben würde dazu führen, dass die Herstellung eines leistungsfähigen, redundanten Gesamtnetzes nicht möglich wäre - sprich, ein wesentliches Planungsziel nicht erreicht werden könnte. Varianten, die dieses Kriterium - Erreichung des Planungsziels - nicht erfüllen, müssen im Sinne des oben Gesagten nicht untersucht werden.*

Zur Linienbestimmung wurden die unterschiedlichen Umweltauswirkungen der Varianten untersucht. Dass andere Varianten teilweise geringere Umweltauswirkungen zur Folge gehabt hätten, ist ein Ergebnis der UVS und wurde bei der Linienbestimmung entsprechend berücksichtigt.

Die Wirtschaftlichkeit einer Variante ist im Rahmen von Variantenuntersuchungen unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit ein zulässiges Beurteilungskriterium.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der sogenannten Nullvariante ist zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber vorliegend verbindlich über den Bedarf entschieden hat, vgl. Ziffer 4.3. Die Wahl der Nullvariante würde sich über diesen gesetzlichen Planungsauftrag hinwegsetzen und kommt daher als Ergebnis des

Abwägungsprozesses nicht in Betracht. Die Nullvariante in Form der Bestandsdarstellung wird aber an verschiedenen Stellen herangezogen, um die Auswirkungen des Planfalls zu beurteilen, so z.B. im Rahmen der Verkehrsprognose, der Umweltverträglichkeitsprüfung, der Eingriffsbilanzierung, der Beurteilung der artenschutzrechtlichen Folgen etc.

Die Tatsache, dass mit der neu linienbestimmten Variante nicht die umweltverträglichste Variante gewählt wurde, ist nicht zu beanstanden. Die Umweltverträglichkeit ist ein Aspekt unter vielen Aspekten und entscheidet nicht allein über die Zulässigkeit der Variantenwahl. Dies gilt ebenso für wirtschaftliche Erwägungen. Die Variantenauswahl erfolgte unter Betrachtung und Abwägung sämtlicher erforderlicher Gesichtspunkte. Die Planfeststellungsbehörde hält das Ergebnis für tragfähig. Insoweit wird auf Ziffer 4.8 verwiesen.

Da eine direkte oder indirekte Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten ausgeschlossen ist (vgl. Ziffer 4.15), ist auch das Kriterium des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG der zumutbaren Alternative, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, hier nicht einschlägig. Dies gilt auch für die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Da solche nicht eintreten, vgl. Ziffer 4.16, ist das Kriterium des § 45 Abs. 7 BNatSchG der nicht vorhandenen zumutbaren Alternative ebenfalls nicht einschlägig. Im Übrigen wurde in Ziffer 4.8 gezeigt, dass die ausgeschiedenen Varianten auch keine zumutbaren Alternativen im vorstehenden Sinne darstellen.

Im Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes (Ul-01A_E-Bericht_2021-12-20.pdf) wird auf den Seiten 14 bis 44 noch einmal ausführlich auf die Linienbestimmung eingegangen mit einem „Vergleich der Varianten“ und den Kriterien, die zur „Wahl der Linie“ geführt haben. Die Beschreibung der damaligen Varianten und deren Bewertung an Hand von sechs Zielfeldern (Seite 17: „Verkehrliche Wirkung, Technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Stadtentwicklung/Stadtbild, Hafenbelange und Kosten sowie zusätzliche Artenschutzprognosen“) ist eine Zusammenfassung der Überlegungen zur Linienbestimmung von 2010. Die Linienbestimmung von 2010 ging jedoch von Voraussetzungen aus, die überholt sind, sodass eine Überprüfung der Linienbestimmung erforderlich ist. Die Haupthafenroute mit der Köhlbrandbrücke war bis zur Auflösung des Freihafens 2013 eine interne Straße des Hafens, die vom Autobahnnetz durch eine Zollgrenze getrennt war. Als eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung zwischen A7 und A1 mit zügiger Hinterlandanbindung konnte man sich damals nur die „Hafenquerspange“ vorstellen, eine zusätzliche Autobahn mit einer zweiten Köhlbrandquerung, die nicht den Beschränkungen des Freihafens unterworfen war. Jetzt ist der westliche Teil der Haupthafenroute eine weitgehend anbaufreie Bundesstraße, die nach dem Vorschlag der DEGES zu einer Stadtautobahn zwischen A7 und A1/A255 über die AS der B75 Georgswerder entwickelt werden soll. Im Linienbestimmungsverfahren von 2010/2011 sollte die Nordtrasse in einem Autobahndreieck mit der Wilhelmsburger Reichsstraße münden. Dies ist nach dem Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße jetzt nicht mehr möglich. Die städtebaulichen Vorhaben der IBA im Norden Wilhelmsburgs sind daher unabhängig von

einer verlängerten B3. Notwendig ist eine Linienbestimmung, die die Planungen sowohl für eine A26-Ost, als auch für die B3/Haupthafenroute umfasst.

Die Nachteile bzw. Probleme der „Hafenquerspange“ in ihrer Nordvariante wurden im Laufe der Planungen immer offensichtlicher:

- Wie kann eine Verknüpfung der hafeninternen Haupthafenroute mit der überregionalen Autobahn gelingen?

- Wie gestaltet sich die Erreichbarkeit des Container Terminal Altenwerder, wenn die Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke von 53 Metern nicht weiter erhöht wird?

- Verlärmung und städtebauliche Barrierewirkung für den „Sprung über die Elbe“, für den Spreehafen, das nördliche Wilhelmsburg und die Wohngebiete auf der Veddel und der Harburger Chaussee,

- Die explodierenden Kosten für die diese Trasse dominierenden Ingenieurbauwerke Brücken bzw. Brücken und Tunnel (Variante Nord 1)

- Die erheblichen Widerstände in den betroffenen Stadtteilen.

Rückblickend ist es wenig verständlich, wie es im Jahre 2005 - trotz dieser Konflikte - zu einer Linienbestimmung für diese Trasse der Hafenquerspange kommen konnte. Bei der Suche nach einer Alternative setzte sich schließlich eine Südvariante durch und wurde 2010 mit der Präferenz für die „Südvariante 1“ auch linienbestimmt. Diese Variante vermeidet gegenüber der alten Nordtrasse mehrere Nachteile (wie im Erläuterungsbericht ausführlich dargelegt). Zugleich wurde damit die Trasse gewählt, die aus Umweltsicht das größte Konfliktpotential aufweist. Die Umweltkonflikte, mit der erheblichen Betroffenheit von Naturräumen und Menschen, für vielfältige Arten und mit der Beeinträchtigung für die örtliche und Hamburger Naherholung machen zugleich deutlich, dass auch die jetzige Trasse keinesfalls ohne Probleme ist. Daher ist eine erneute Überprüfung der Linienbestimmung erforderlich.

Eine Erneuerung der Köhlbrandquerung (neue Brücke oder Tunnel) befindet sich im Stadium konkreter Planung. Mit Kosten von über 3 Milliarden Euro wird gerechnet. Mit der Umwidmung dieser Trasse zu einer Bundesstraße muss ein relevanter Teil dieser Kosten vom Bund übernommen werden. Für eine bessere Anbindung der Haupthafenroute im Osten an die B255/A1 wird in einer von der DEGES beauftragten Verkehrsuntersuchung ein Tunnel unterhalb der Müggenburger Durchfahrt (vor der Veddel) vorgeschlagen. Wenn eine derart erneuerte und ertüchtigte Haupthafenroute als Teil des Bundesfernstraßennetzes betrachtet und geprüft würde, hätten wir es mit einer veränderten „Nordtrasse“ zu tun, die die wesentlichen Probleme und Nachteile der ursprünglich linienbestimmten Trasse von 2005 hinter sich lässt (keine Doppeltrasse mehr, neue Köhlbrandquerung kann die freie Fahrt zum Containerterminal Altenwerder berücksichtigen, keine Konflikte mit der Stadtentwicklung und Schutz der Wohngebiete im nördlichen Wilhelmsburg und auf der Veddel durch Tunnellösung im Osten, Sicherung der Finanzierung, weil die Mittel aus Hamburg und vom Bund auf das für den Hamburger Hafen unverzichtbare Verkehrs-

Infrastrukturprojekt konzentriert werden können). Eine solche Haupthafenroute macht eine weitere West-Ost Verbindung nur 2 bis 3 km weiter südlich im Hamburger Hafen, wie sie die A26-Ost/Hafenpassage darstellen soll, überflüssig. Die für die Ä 26-Ost propagierten Projektziele - „Lückenschluss“, „Bündelung”, „"Entlastung, „Verbesserung der Erreichbarkeit” - werden mit dieser neuen Haupthafenroute erreicht. Auch für das weitere Projektziel „redundantes Straßennetz" kann auf die A 26-Ost verzichtet werden. Bei Störung oder Sperrung der Haupthafenroute existieren südlich der Elbe bereits 2 Ausweichstrecken, die die A7 mit der A1 verbinden: zum einen die Verbindung über das Maschener Kreuz und innerhalb Hamburgs die Verbindung über die Rethe und über den Kattwyk (Süderelbe) mit Anschluss an die A7 per AS Moorburg. Dabei ist die Leistungsfähigkeit dieser Strecke mit der neuen Rethebrücke und einer 2. Kattwykbrücke (die Straße und Schiene getrennt aufnehmen) bereits erheblich gesteigert worden. Mit der Köhlbrandquerung im Norden und der Kattwykquerung im Süden gibt es dann bereits 2 Querungen über die Süderelbe im Abstand von nur 3 km. Und beide Querungen sichern auf kurzem Wege die Anbindung des Hafens an die A7. Mit der A 26-Ost wird jetzt eine zusätzliche 3. Querung über die Süderelbe geplant. Es darf bezweifelt werden, dass diese Planung einer Überprüfung durch den Bundesrechnungshof standhalten wird. In der Präambel des Bundesverkehrswegeplanes wird zudem als wesentlicher Grundsatz in der Verkehrspolitik „Erhalt vor Neubau” formuliert. Eine Erneuerung bzw. Optimierung der bereits vorhandenen Haupthafenroute hätte dementsprechend Vorrang vor dem Neubau einer zusätzlichen

***Vorhabensträgerin**: Es besteht keine Veranlassung für eine Neubewertung. Die 2010 linienbestimmte Südvariante entspricht nach wie vor den Anforderungen an das Verkehrsnetz und steht nicht im Widerspruch zur Verkehrsuntersuchung "Haupthafenroute Hamburg". Die in der Einwendung aufgeführte Verkehrsuntersuchung "Haupthafenroute Hamburg" vom August 2022 kommt zu der Empfehlung, die Haupthafenroute als Bundesstraße aufzustufen und mit dem geplanten Neubau der Köhlbrandquerung diesen bedarfsgerecht zu ersetzen. Dazu ist ein vierstreifiger Neubau mit einer planfreien Anbindung an A7 und Roßdamm erforderlich. Als vierstreifiger Neubau wird die Haupthafenroute zwar eine etwas höhere Qualität aufweisen, da es aber bei einer vierstreifigen Straße bleibt, wird die Leistungsfähigkeit nur geringfügig gesteigert. Nach wie vor ist daher zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Gesamtnetzes im südlichen Hafengebiet sowohl die Haupthafenroute als auch die A26 als Ergänzung erforderlich. In Verlängerung der A 26 von der A 7 bis zur A 1 erfüllt sie als vierstreifige Stadtautobahn diese Zielsetzung in idealer Weise. Mit der A26-Ost als neuer Autobahnverbindung im südlichen Hafengebiet wird damit das Gesamtnetz aus Bundesfern- und Stadtstraßen nachweislich leistungsfähiger, ist die städtebauliche Verträglichkeit gegeben und ein zukünftiger Ausbau des südlichen Hafengebietes im Zusammenhang mit dem notwendigen Neubau bzw. Erneuerung der Haupthafenroute uneingeschränkt möglich.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die der Linienbestimmung zugrundeliegenden verkehrlichen Randbedingungen wurden durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung überprüft und führen nicht zu einer Neubewertung. Hinsichtlich der Variantenwahl und der Verkehrsprognose wird auf die Ziffern 4.7 und 4.8 verwiesen.

Die Linienbestimmung der Gesamttrasse der A26 Ost hat keine raumordnungsrechtliche Grundlage. Die Autobahnplanung A26-Ost ist in erheblichem Maß raumbedeutsam, sie muss daher in einem öffentlichen Raumordnungsverfahren festgelegt werden. Im Stadtstaat Hamburg erfolgt dies auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Der gültige Flächennutzungsplan enthält die geplante Trasse der A26 Ost jedoch nicht und der Öffentlichkeit und den Verbänden war kein Rechtsbehelf gegen die raumordnerische Überplanung der Fläche mit einer Bundesautobahn möglich. Die Ergebnisse eines vorgeschalteten Raumordnungsverfahrens (bzw. hier der Flächennutzungsplanung) konnten demnach bei der Linienbestimmung der A26-Ost gar nicht berücksichtigt werden, wie dies gemäß § 16 Abs. 2 FStrG vorgeschrieben ist.

Eine Änderung der Flächennutzungsplanung, die erst im Nachgang zur Planfeststellung oder sogar zum Bau von Teilabschnitten durchgeführt würde, widerspräche dem rechtlichen Anspruch der Öffentlichkeit und der Verbände, ihre Belange rechtswirksam zur Geltung bringen zu können, bevor unzulässig Fakten geschaffen werden. Die Feststellung der Planung ohne eine diesbezügliche Flächennutzungsplanung wäre rechtsfehlerhaft, da eventuell abweichende Ergebnisse der raumordnerischen Planung der Freien und Hansestadt Hamburg nicht mehr berücksichtigt werden könnten. Die grundsätzliche Vorrangstellung der Bundesplanung gegenüber der Landesplanung gemäß § 16 Abs. 3 FStrG bleibt davon unberührt, nicht jedoch die konkrete Festlegung der Trasse im städtischen Raum.

Planfeststellungsbehörde: Planungen und sonstige Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind, werden gemäß § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich in den Flächenbedarfsplan übernommen. Damit soll der Funktion des Flächennutzungsplans Genüge getan werden, für das gesamte Gemeindegebiet die geplante Bodennutzung darzustellen. Die Übernahme der Inhalte der Planfeststellungen dient der Koordinierungsfunktion des Flächennutzungsplans und der Orientierungsfunktion für die geplante Weiterentwicklung des Stadtgebiets. Es besteht jedoch keine Notwendigkeit der nachrichtlichen Übernahme bevor die Planfeststellung bestandskräftig geworden ist. Die Planung wird demnach erst nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen, vgl. auch die Stellungnahme der zuständigen Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen vom 13.04.2017.

Da gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben werden kann, wird der Öffentlichkeit und den Verbänden auch nicht die Möglichkeit genommen, ihre Belange rechtswirksam zur Geltung bringen zu können.

In der aktuellen Planung wird von den Grundlagen der Linienbestimmung durch den Bau eines Tunnels unterhalb einer Siedlung statt unter der Kornweide wesentlich abgewichen. Begründet wird diese Verlegung vor allem mit den tief gegründeten Fundamenten der Bahn, unter denen man keinen Tunnel bauen könne.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung bezieht sich auf den Abschnitt 6c, der hier nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

4.6 Abschnittsbildung

Die von der Vorhabensträgerin vorgenommene Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden.

Straßen, insbesondere Autobahnen, können aufgrund ihrer Länge in der Regel nur in einzelnen Bauabschnitten hergestellt werden. Sowohl aufgrund der baulichen Kapazitäten als auch insbesondere aufgrund der Vielzahl der zu betrachtenden Belange kommt eine Planfeststellung einer gesamten Autobahn kaum in Betracht und erfordert die Aufteilung eines derartigen Linienbauwerks in einzelne Abschnitte. Anders wären ein solches Vorhaben und das zugehörige Planfeststellungsverfahren inhaltlich und zeitlich nicht in angemessener Zeit zu bewältigen.

Mit der Planung der A26 Ost liegt eine Gesamtplanung vor, die durch ein Gebiet mit einem komplexen Bestand an unterschiedlichsten Belangen führt, sodass eine Vielzahl entsprechender Teilkonfliktlösungen erforderlich wird. Anders als eine Autobahnstrecke, die durch unbebautes Gebiet mit beispielsweise ausschließlich landwirtschaftlich genutzten Flächen führt, sind hier verschiedenste Anforderungen auf kürzester Strecke zu erfüllen. Dies spiegelt sich u.a. in der vielgestaltigen Streckenausbildung wider, die zunächst als klassischer Erdbau beginnt und durch ein naturschutzfachlich wertvolles Areal führt, dann die Hochwasserschutzanlage kreuzen muss, um anschließend die Süderelbe mittels eines aufwändigen Brückenbauwerks zu queren, das Hafen- und Industriegebiet als Hochstraße durchläuft und die dortigen Verbindungen an das nachgeordnete Straßennetz aus dieser Hochlage heraus herstellen muss, den Reiherstieg und anschließend die Wilhelmsburger Reichsstraße quert um dann in Richtung A1 weitere Anschlüsse an das nachgeordnete Straßennetz bereitzustellen und schließlich das Wohngebiet an der Kornweide mittels einer Tunnellösung zu queren. Eine derart komplexe Strecke kann nicht mehr sinnvoll in einem Zuge geplant und planfestgestellt werden.

Andererseits darf die Abschnittsbildung nicht willkürlich erfolgen. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, dass ein Abschnitt eine eigene sachliche Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung aufweist. Zudem besteht das planerische Ermessen der Vorhabensträgerin nach der bundesverwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung hinsichtlich der Bestimmung des Gegenstands eines Vorhabens nur innerhalb der Grenzen des materiellen Planungsrechts. Grenzen für die Bestimmung des Vorhabens ergeben sich aus den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes und dem Abwägungsgebot. Die Aussagekraft der Abwägung darf weder durch eine übermäßige Aufsplitterung in Teilplanungen noch umgekehrt durch eine Zusammenfassung mehrerer Planungen beeinträchtigt werden. Eine Teilplanung kann daher nicht so weit verselbstständigt werden, dass durch die Gesamtplanung geschaffene Probleme unbewältigt bleiben. Erforderlich, aber auch ausreichend ist vielmehr eine summarische Prüfung, ob der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 - 9 A 18/15, juris Rn. 32 m.w.N. aus der Rechtsprechung).

Die eigene sachliche Rechtfertigung ergibt sich zum einen bereits daraus, dass das Gesamtvorhaben der A26-Ost und damit auch der Abschnitt 6a selbst im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Projekt im vordringlichen Bedarf enthalten ist. Zum anderen wird die eigene sachliche Recht-

fertigung dadurch vermittelt, dass der gebildete Abschnitt über eine eigenständige Verkehrsbedeutung verfügt. Hiermit soll unter anderem gewährleistet werden, dass der einzelne Abschnitt auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte. Dies ist vorliegend der Fall. Nach Fertigstellung des Abschnitts 6a kann der Verkehr bereits von der A26 West/A7 kommend über die neue Anschlussstelle am Moorburger Hauptdeich und über den Kattwykdamm, die Kattwykbrücke, die Hohe-Schaar-Straße und die Kornweide die A1 erreichen. Damit erzielt bereits der Abschnitt 6a eine entlastende Wirkung auf das nachgeordnete Straßennetz und bindet die angrenzenden Hafengebiete Altenwerder und Harburg besser an das Autobahnnetz an. Nicht erforderlich (und nicht möglich) ist dabei, dass der einzelne Abschnitt bereits in vollem Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugedachte Verkehrsfunktion hat.

Schließlich dürfen nach einer summarischen Prüfung der Verwirklichung des Gesamtvorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Ausreichend ist insoweit eine prognostische Betrachtung der Verwirklichung der übrigen Planungsabschnitte nach Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils. Auch danach steht der hier vorgenommenen Abschnittsbildung nichts entgegen:

Der Planung des hier planfestgestellten Abschnittes 6a liegt eine Gesamtplanung vom Autobahndreieck HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen) an der A7 im Westen und bis zum Autobahndreieck HH-Stillhorn (künftig AD Süderelbe) an der A1 im Osten zugrunde. An den hier planfestgestellten Abschnitt 6a schließen sich die weiteren Abschnitte 6b und 6c an, s. Ziff. 4.2. Auch diese Abschnitte befinden sich mittlerweile im Planfeststellungsverfahren. In beiden Verfahren hat die Öffentlichkeitsbeteiligung bereits stattgefunden, sind die Einwendungs- und Stellungnahmefristen abgelaufen und die Einwendungen und Stellungnahmen seitens der Planfeststellungsbehörde einer ersten kursorischen Betrachtung unterzogen worden. Danach ist, ohne dem Ergebnis der noch ausstehenden Erörterungstermine und dem Abschluss des Abwägungsprozesses vorzugreifen, jedenfalls aus derzeitiger Sicht nicht zu erkennen, dass einem der beiden Folgeabschnitte Hindernisse entgegenstünden, die bereits jetzt erkennen ließen, dass eine Zulassung nicht - auch nicht nach Durchführung etwaiger Planänderungen oder durch Anordnung von Nebenbestimmungen - möglich sein wird.

Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass der beantragte Abschnitt zutreffend gebildet wurde. Er ist so gewählt, dass er sowohl baulich als auch verfahrenstechnisch gut beherrschbar ist. Selbst wenn die Nachbarabschnitte östlich des Abschnitts 6a entgegen der ersten kursorischen Betrachtung nicht gebaut werden könnten, verfügte er über eine eigenständige Verkehrsbedeutung. Durch die Gesamtplanung auftretende Konflikte, die durch die Abschnittsbildung unsichtbar geblieben sein könnten, sind nicht erkennbar. Ebenso sind keine Konflikte erkennbar, die durch eine andere Abschnittsbildung hätten vermieden werden können.

Einwendungen zur Abschnittsbildung

Eingewandt wurde, dass das Brückenbauwerk zur Kreuzung der A26 Ost mit der Straße Moorburger Hauptdeich (Bauwerk 7051/09) keine Funktion für die Anbindung des Abschnitts 6a an die Anschlussstelle habe. Es sei erst bei der Realisierung des Abschnitts 6b notwendig. Da ungewiss sei, ob der Abschnitt 6b realisiert werde, könne das Bauwerk überflüssig werden. Zudem verletze die Planung insoweit das rechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Planfeststellungsbehörde: Diese Einwendung war zurückzuweisen. Das innerhalb des Deichgrundes zu errichtende Brückenbauwerk über den Moorburger Hauptdeich musste bereits vollständig in den Bauabschnitt 6a integriert werden, weil nur so eine hochwassersichere Planung aus einem Guss möglich wird. Ein Ausklammern dieses Teils der Anschlussstelle würde bedeuten, dass im Zuge des Ausbaus des benachbarten Abschnitts 6b erneut Arbeiten an der Hochwasserschutzanlage erforderlich würden. Dies widerspräche den Anforderungen an die Hochwassersicherheit, wonach Eingriffe in den bestehenden Hochwasserschutz möglichst, gerade auch in zeitlicher Hinsicht, zu minimieren sind. Überdies ist die Realisierung des Abschnitts 6b nicht ungewiss; nach dem Stand dieses Planungsverfahrens ist nicht erkennbar, dass eine Zulassung nicht möglich sein wird.

Weiterhin wurde eingewandt, dass durch die vorgenommene Abschnittsbildung eine Vorfestlegung für den gesamten weiteren Verlauf der A26 Ost erfolge. Alternative Planungen und Trassierungen der Folgeabschnitte seien aufgrund von dadurch entstehenden Zwangspunkten nicht mehr möglich.

Planfeststellungsbehörde: Auch diese Einwendung war zurückzuweisen. Eine vollständig andere Linienführung ist bei einer Gesamtplanung tatsächlich nicht mehr möglich. Eine derartige Offenheit der Variantenwahl ist aber auch nicht erforderlich. Müsste diese gewährleistet werden, wäre jede Abschnittsbildung unzulässig, da sie aufgrund der damit bereits feststehenden Anfangs- und Endpunkte unvermeidbar Zwangspunkte erzeugte. Dies ist aber tatsächlich nur in der unmittelbaren Nähe des Anfangs- und Endpunkts der Fall. Je weiter die Planung sich hiervon entfernt, desto größer sind die Möglichkeiten der Abweichung von der Gesamtplanung, sodass insoweit keine Vorfestlegung besteht. Um die durch die Abschnittsbildung geschaffenen Zwangspunkte hinsichtlich der Rechtsschutzmöglichkeiten zu berücksichtigen, kann sich ein Grundeigentümer im Falle der abschnittsweisen Verwirklichung eines Straßenbauvorhabens gegen eine heranrückende Planung, die sein Grundstück noch nicht unmittelbar betrifft, zur Wehr setzen, wenn ein Zwangspunkt geschaffen wird, der im weiteren Planungsverlauf unvermeidbar dazu führen muss, dass er in seinen Rechten betroffen wird, vgl. die sogenannte „Zwangspunktrechtsprechung“ des BVerwG (Urteil vom 24.03.2004, 9 A 34.03).

4.7 Verkehrsprognose

Für die A26 Ost wurde eine rechnerische Fortschreibung der Projektprognose 2030 mit aktualisierten Regionaldaten für den Prognosehorizont 2035 neu erstellt (vgl. Unterlage 21 in der Fassung der 1. Planänderung vom Dezember 2021). Die seitens des Büros PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe, für die Verkehrsprognose verwandte Methodik beruht auf einer komplexen Datenbasis, die eine Vielzahl an Eingangsdaten aus unterschiedlichen Quellen aufweist. Anhand eines für den zu betrachtenden Verkehrsbereich kalibrierten und qualitätsgesicherten Netzmodells werden daraus die aktuellen Verkehrsströme ermittelt. Die Ergebnisse werden u.a. mit den Zähldateninformationen von Dauerzählstellen und Knotenpunktzählungen abgeglichen und somit an der Realität gemessen. Aus dem so erzeugten und abgesicherten Analysezustand wird anschließend über die in das Verkehrsmodell eingespeisten Prognosedaten (u.a. Bundesverkehrswegeplan 2030, Bevölkerungsprognose 2035, Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg, Prognose der Wirkungen der Mobilitätswende, Umschlagpotenzialprognose Hamburger Hafen 2035, Flächenentwicklungen Hamburger Hafen 2035, Automatisierung von Containerterminals, Stadtentwicklung Kleiner Grasbrook, Flughafenprognose 2030, vgl. Unterlage 21, S. 17 ff) und unter Berücksichtigung der Prognosenetzmaßnahmen (Neubau der A26 zwischen Stade und der A7, Erweiterung der A1 zwischen AS HH-Harburg und AD HH-Südost, Erweiterung der A7 in Hamburg sowie zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein bis zum AD Bordesholm, Neubau der A20 zwischen Drochtersen/Stade und der A21 (Bad Segeberg) mit Elbquerung Glückstadt, Neubau der A20 zwischen dem Raum Oldenburg und der A26 bei Stade (Küstenautobahn), Erweiterung der A23 zwischen AS Tornesch und AD HH-Nordwest, Verbindung Versmannstraße – Amsinckstraße (Großmarktbrücke), Verlängerung Holstenkamp, Erweiterung der Waltershofer Brücken, geänderte Anbindung Steinwerder, Entflechtung des Straßenverkehrs vom Bahnverkehr im Zuge der Kattwykbrücke, vgl. Unterlage 21, S. 16/17) die Verkehrsnachfrage sowohl für den Prognosenullfall als auch für den Planfall mit vollständig realisierter A26 Ost erstellt. Danach wären im Prognosenullfall im gesamten Untersuchungsbereich deutliche Verkehrszunahmen festzustellen (vgl. Tabelle 6 auf S. 25 der Unterlage 21). Grund dafür sind im Wesentlichen die prognostizierte allgemeine Verkehrszunahme, die Verkehrsströme aus dem Raum Stade in Richtung Hamburger Süderelbraum, die prognostizierten Nachfrageentwicklungen im Hafen sowie die zu erwartenden Siedlungsentwicklungen.

Querschnitt	Kfz Analysefall [in Kfz/24h]	SV Analysefall [in SV/24h]	Kfz Prognosenullfall [in Kfz/24h]	SV Prognosenullfall [in SV/24h]	Kfz Veränderung [in %]	SV Veränderung [in %]
A26 AS Neu Wulmstorf - AK HH-Süderelbe	0	0	50.800	7.500	-	-
A7 AS HH-Heimfeld - AS HH-Hausbruch	108.000	17.900	125.700	21.000	16%	17%
A7 AS HH-Hausbruch - AK HH-Hafen	114.500	19.300	140.000	24.400	22%	26%
A7 AK HH-Hafen - AS HH-Waltershof	114.500	19.300	132.500	24.700	16%	28%
A7 Elbtunnel	125.000	18.100	131.000	19.700	5%	9%
A1 AS HH-Harburg - AS HH-Stillhorn	130.200	24.300	141.000	29.100	8%	20%
A1 AS HH-Stillhorn - AD HH-Norderelbe [1]	131.500	24.300	143.300	29.400	9%	21%
A1 AD HH-Norderelbe - AD HH-Südost [2]	131.400	26.700	163.300	34.300	24%	28%
B75 Europabrücke	58.800	5.900	59.500	6.800	1%	15%
B75 AS HH-Kornweide - AS HH-Wilhelmsburg	55.300	4.100	57.400	4.600	4%	12%
B75 AS HH-Wilhelmsburg - AS HH-Georgswerder	59.200	6.000	59.900	7.000	1%	17%
B75 Elbbrücken	125.800	10.000	127.700	10.800	2%	8%
B73 östlich Neu Wulmstorf	30.600	3.000	27.700	1.600	-9%	-47%
B73 östlich AS HH-Heimfeld	40.200	2.800	46.700	1.900	16%	-32%
B73 westlich Seehafenbrücke	32.300	1.700	36.800	1.100	14%	-35%
Haupthafenroute Köhlbrandbrücke	38.400	15.000	44.200	21.500	15%	43%
Haupthafenroute Veddeler Damm	25.700	6.400	39.300	10.000	53%	56%
Haupthafenroute Freihafenelbbrücke	11.700	1.600	21.700	3.200	85%	100%
Fürstenmoordamm westlich Moorburger Bogen	16.500	2.400	19.100	5.200	16%	117%
Moorburger Bogen östlich Fürstenmoordamm	13.700	1.800	16.400	4.300	20%	139%
Moorburger Bogen südlich Fürstenmoordamm	6.500	1.100	6.000	700	-8%	-36%
Moorburger Hauptdeich nördlich Fürstenmoordamm	6.200	1.500	7.800	2.000	26%	33%
Kattwykbrücke	8.800	1.500	11.500	2.000	31%	33%
Kattwykdamm westlich Hohe-Schaar-Straße	8.200	1.500	10.900	2.100	33%	40%
Hohe-Schaar-Straße südlich Kattwykdamm	10.100	3.200	13.600	4.600	35%	44%
Hohe-Schaar-Straße nördlich Kattwykdamm	8.600	3.300	10.000	4.500	16%	36%
Neuhöfer Straße östlich Neuhöfer Damm	16.900	5.200	17.400	7.500	3%	44%
Neuhöfer Damm nördlich Neuhöfer Straße	19.800	7.500	20.800	10.900	5%	45%
Kornweide westlich Otto-Brenner-Straße	10.100	2.400	11.100	3.100	10%	29%
Otto-Brenner-Straße nördlich Kornweide	11.100	1.100	9.600	1.300	-14%	18%
Georg-Wilhelm-Straße nördlich Mengestraße	13.800	1.200	13.500	1.300	-2%	8%
Georg-Wilhelm-Straße nördlich Kornweide	12.300	2.100	14.300	2.600	16%	24%
Neuenfelder Straße östlich Drateinstraße	17.600	1.300	18.000	1.600	2%	23%
Harburger Chaussee östlich Schlenzigstraße	22.800	4.700	22.300	6.300	-2%	34%
Neuländer Straße östlich Großmoorbogen	21.500	3.000	29.000	5.700	35%	90%

1) In Analysefall AS HH-Stillhorn - AK HH-Süd
2) In Analysefall AK HH-Süd - AK HH-Südost

Tabelle 6: Belastungsübersicht Prognosenullfall

Im Planfall 1 (durchgängige Realisierung der A26-Ost) hingegen ergeben sich durch den Neubau der A26 Ost nahezu durchweg positive verkehrliche Wirkungen auf das untergeordnete Straßennetz im gesamten Hamburger Süderelbraum. Auf fast allen Streckenabschnitten sind gemäß Tabelle 7 auf Seite 29 der Unterlage 21 deutliche Verkehrsabnahmen festzustellen. Teilweise liegen die verkehrlichen Belastungen sogar deutlich unter den jeweiligen Belastungen des Analysefalls, also den heutigen Verkehrsverhältnissen. Damit wird gezeigt, dass die prognostizierten Verkehre wirksam und langfristig aus dem überlasteten untergeordneten Straßennetz auf die neue und hinreichend aufnahmefähige Autobahn gelenkt und damit gebündelt und verflüssigt werden.

Querschnitt	Kfz Prognosenullfall [in Kfz/24h]	SV Prognosenullfall [in SV/24h]	Kfz Planfall 1 [in Kfz/24h]	SV Planfall 1 [in SV/24h]	Kfz Veränderung [in %]	SV Veränderung [in %]
A26 AK HH-Hafen - AS HH-Moorburg	0	0	59.500	12.000	-	-
A26 AS HH-Moorburg - AS HH-Hohe-Schaar	0	0	46.100	10.900	-	-
A26 AS HH-Hohe Schaar - West-Süd-Abzweig A26/B75	0	0	43.700	8.200	-	-
A26 West-Süd-Abzweig A26/B75 - AS HH-Stillhorn	0	0	36.800	6.900	-	-
A26 AS HH-Stillhorn - AD HH-Süderelbe	0	0	51.500	10.000	-	-
A26 AS Neu Wulmstorf - AK HH-Süderelbe	50.800	7.500	55.300	7.700	-	-
A7 AS HH-Heimfeld - AS HH-Hausbruch	125.700	21.000	113.700	21.000	-10%	0%
A7 AS HH-Hausbruch - AK HH-Hafen	140.000	24.400	124.600	21.200	-11%	-13%
A7 AK HH-Hafen - AS HH-Waltershof	132.500	24.700	137.400	25.600	4%	4%
A7 Elbtunnel	131.000	19.700	131.300	19.700	0%	0%
A1 AS HH-Harburg - AD HH-Süderelbe [1]	141.000	29.100	130.500	26.700	-7%	-8%
A1 AD HH-Süderelbe - AD HH-Norderelbe [2]	143.300	29.400	162.600	32.300	13%	10%
A1 AD HH-Norderelbe - AD HH-Südost	163.300	34.300	167.400	34.900	3%	2%
B75 Europabrücke	59.500	6.800	58.700	6.300	-1%	-7%
B75 AS HH-Kornweide - AS HH-Wilhelmsburg	57.400	4.600	48.300	3.700	-16%	-20%
B75 AS HH-Wilhelmsburg - AS HH-Georgswerder	59.900	7.000	53.300	5.800	-11%	-17%
B75 Elbbrücken	127.700	10.800	129.000	11.100	1%	3%
B73 östlich Neu Wulmstorf	27.700	1.600	25.700	1.500	-7%	-6%
B73 östlich AS HH-Heimfeld	46.700	1.900	26.700	600	-43%	-68%
B73 westlich Seehafenbrücke	36.800	1.100	23.600	500	-36%	-55%
Haupthafenroute Köhlbrandbrücke	44.200	21.500	34.200	16.700	-23%	-22%
Haupthafenroute Veddeler Damm	39.300	10.000	32.200	8.800	-18%	-12%
Haupthafenroute Freihafenelbbrücke	21.700	3.200	18.300	2.300	-16%	-28%
Fürstenmoordamm westlich Moorburger Bogen	19.100	5.200	7.000	300	-63%	-94%
Moorburger Bogen östlich Fürstenmoordamm	16.400	4.300	17.800	3.200	9%	-26%
Moorburger Bogen südlich Fürstenmoordamm	6.000	700	8.100	1.200	35%	71%
Moorburger Hauptdeich nördlich Fürstenmoordamm	7.800	2.000	19.100	3.900	145%	95%
Kattwykbrücke	11.500	2.000	4.800	500	-58%	-75%
Kattwykdamm westlich Hohe-Schaar-Straße	10.900	2.100	5.800	1.000	-47%	-52%
Hohe-Schaar-Straße südlich Kattwykdamm	13.600	4.600	6.900	1.900	-49%	-59%
Hohe-Schaar-Straße nördlich Kattwykdamm	10.000	4.500	14.200	5.800	42%	29%
Neuhöfer Straße östlich Neuhöfer Damm	17.400	7.500	15.600	5.900	-10%	-21%
Neuhöfer Damm nördlich Neuhöfer Straße	20.800	10.900	17.900	8.100	-14%	-26%
Kornweide westlich Otto-Brenner-Straße	11.100	3.100	10.100	2.600	-9%	-16%
Otto-Brenner-Straße nördlich Kornweide	9.600	1.300	14.200	2.200	48%	69%
Georg-Wilhelm-Straße nördlich Mengestraße	13.500	1.300	14.600	1.300	8%	0%
Georg-Wilhelm-Straße nördlich Kornweide	14.300	2.600	14.300	2.800	0%	8%
Neuenfelder Straße östlich Dratelnstraße	18.000	1.600	16.700	1.100	-7%	-31%
Harburger Chaussee östlich Schienzigstraße	22.300	6.300	21.100	5.800	-5%	-8%
Neuländer Straße östlich Großmoorbogen	29.000	5.700	20.200	2.800	-30%	-51%

1) in Prognosenullfall AS HH-Harburg - AS HH-Stillhorn
2) in Prognosenullfall AS HH-Stillhorn - AD HH-Norderelbe

Tabelle 7: Belastungsübersicht Planfall 1

Zur Verkehrsprognose wurden folgende Einwendungen erhoben:

Die von der FHH bei der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan angegebenen prognostizierten Verkehrsstärken von 42.200 - 56.600 Kfz pro Tag (Mittelwert: 49.400 Kfz) wurden vom Bund mit der Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplanes um 35% nach unten korrigiert mit berechneten 32.000 Kfz pro Tag (PRINS, S. 1f)

Vorhabensträgerin: *Der BVWP basiert auf der Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planfällen „Neubau A26 Ost – AK HH-Süderelbe (A7) bis AD/AS HH-Stillhorn (A1)“ mit Stand vom September 2013 (PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe sowie Prognoseberechnungen für den Zeithorizont 2030 von IVV Aachen, letztere wurden einheitlich für alle angemeldeten Projekte durchgeführt). Den Planfeststellungsunterlagen liegt hingegen das aktuellste Gutachten der PTV Transport Consult GmbH Karlsruhe zugrunde (rechnerische Fortschreibung der Projektprognose 2030 mit aktualisierten Regionaldaten für den Prognosehorizont 2035 neu erstellt, vgl. Un-*

terlage 21 in der Fassung der 1. Planänderung vom Dezember 2021). Die Berechnungsergebnisse im BVWP 2030 und diejenigen im Verkehrsgutachten zur A26 weisen in der Tat zum Teil deutliche Unterschiede auf, welche auch analysiert wurden. Die Analyse der Unterschiede hat jedoch kein Indiz für einen Modellierungsfehler der PTV-Untersuchung ergeben. Ausschlaggebend für die höhere Belastung auf der A26 im PTV-Modell ist, dass in der BVWP-Modellrechnung die A20 keine Berücksichtigung fand und eine geringere Verkehrsnachfrage in Ost-West-Richtung angenommen wurde, weil der BVWP-Modellrechnung die wesentlich differenziertere netz- und nachfrageseitige Abbildung der Verkehre im untergeordneten Netz (vor allem im Hafen und in Wilhelmsburg) des PTV-Modells fehlt. Aufgrund der detaillierten Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen der A26 im Rahmen des derzeit laufenden Planungsprozesses stellt das verwendete Verkehrsmodell der PTV eine plausible und verlässliche Grundlage dar. Die Netz- und Nachfragestruktur besitzt eine ausreichende Detailtiefe, um die verkehrlichen Wirkungen des Neubaus der A26 korrekt abzubilden. Der BVWP-Ansatz erhebt dagegen lediglich den Anspruch, die regionalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen im Rahmen der deutschlandweiten Betrachtung abzubilden, ohne auf kleinräumiger Ebene eine vergleichbare Detailtiefe zu erreichen. Daher können die Belastungszahlen aus dem BVWP nicht Grundlage für weiterführende Fachplanungen sein.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die der Planfeststellung zugrundeliegende Verkehrsprognose (s.o.) beruht auf deutlich aktuelleren und präziseren Verkehrsdaten als die Projektdokumentation des Projektinformationssystems zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS). Beim PRINS handelte es sich um eine erste Grobabschätzung auf Bundesebene mit vereinfachter Modellstruktur und gegenüber dem aktuellen Verkehrsmodell stark reduzierter Berücksichtigung lokaler Detailentwicklungen, sodass z.B. die positiven Verlagerungseffekte noch nicht berücksichtigt werden konnten. Die Daten des PRINS und die aktuellen Berechnungen der Vorhabensträgerin sind daher nicht miteinander vergleichbar.

Nach den Planungsunterlagen der A26 Ost wird nachweislich der Unterlagen des Vorhabensträgers für die Bundesverkehrswegeplanung ein hoher Anteil der von den PKW gefahrenen Kilometern aus „induziertem Verkehr“ stammen. Dieser zusätzlich generierte Verkehr entsteht qua Definition allein aufgrund des zusätzlichen Straßenangebots. Das bedeutet, die A26 Ost erzeugt zusätzlichen Verkehr, den es sonst nicht geben würde. Die der Planung zu Grunde liegende prognostizierte Verkehrsbelastung der A26 Ost ist zu einem erheblichen Teil auch auf die Verkehrsverlagerung vom ÖPNV, insbesondere von den S-Bahnlinien S 3 und S 31, auf die Straße zurückzuführen. Erhebliche Anteile des Pendlerverkehrs in einem Umfang bis zu ca. 16.000 Kfz-Fahrten/24h könnten laut dem Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum (PTV, Schlussbericht Juli 2012) vom ÖPNV auf die geplante A26 Ost verlagert werden, wenn nicht zeitgleich zum Bau der A26 ein massiver Ausbau des ÖPNV erfolgt. Die durch den geplanten Bau der A26 Ost induzierten Verkehrsmengen erzeugen auch auf den bestehenden Autobahnen A1 und A7 zwischen den neuen Knotenpunkten mit der A26 Ost und den Elbquerungen eine deutlich erhöhte

Verkehrsbelastung (U 21 Anlage 4-10), die zu einer Häufung und Verschärfung der bereits bestehenden Stauproblematik in diesen Streckenabschnitten und zu einer deutlichen Erhöhung der damit einhergehenden Emissionsproblematik führen wird. Das Argument, die A26 Ost würde zur Verringerung der Stauproblematik auf den Autobahnen A1 und A7 beitragen, wird durch die vorliegende Verkehrsprognose eindeutig widerlegt.

Vorhabensträgerin: *Die im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der A26 sind Resultat räumlicher Verlagerungen insbesondere auch von Streckenzügen des nachgeordneten Netzes (z.B. B73). Sie kommen nicht durch induzierten Verkehr und/oder modale Verlagerungen zustande. Gemäß BVWP wird unter induziertem Verkehr - anders als in der Einwendung angemerkt - kein infolge des Vorhabens zusätzlich generierter Verkehr verstanden, sondern Verkehr als Folge veränderter Zielwahl. Diese Verkehre finden auch im Fall ohne das Vorhaben statt, allerdings über andere Routen und mit veränderten Zielen. Die im zitierten Gesamtmobilitätskonzept Süderelbe gemachten Aussagen zur Vermeidung von Verlagerungen vom ÖPNV auf den MIV sind hiervon unabhängig und werden in dieser Form weiter durch den Gutachter vertreten. Der Ausbau des ÖPNV ist aber nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zur A26. Neben dem Neubau der A26 sind auch der 8-streifige Ausbau der A7 auf dem Abschnitt K20 (Hochstraße Elbmarsch) sowie der 8-streifige Ausbau der A1 zwischen der AS HH-Harburg und dem AD HH-Moorfleet im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030. Diese Maßnahmen führen zu einer Kapazitätserhöhung auf diesen Achsen und somit zu einer Reduzierung der Stauproblematik. Somit ist die in der Einwendung genannte Befürchtung nicht begründet.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Auslegung des Begriffs „induzierter Verkehr“ besteht offenbar ein Missverständnis. Während die Einwendung dabei von zusätzlichem Verkehr ausgeht, den es sonst nicht geben würde, ist mit induziertem Verkehr im Zusammenhang mit der Bundesverkehrswegeplanung die Abbildung der geänderten Zielwahl aufgrund von zwischen Planfall und Bezugsfall veränderten Widerständen im Straßennetz aufgrund der Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur gemeint (vgl. Methodenhandbuch zum Verkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 07.10.2016, Kapitel III 2.3.1, S. 75). Damit ist offensichtlich kein Mehrverkehr gemeint, sondern die Verlagerung der Verkehre auf die verbesserte Infrastruktur. Unabhängig hiervon sind vorliegend jedoch die konkret ermittelten Daten der hier verfahrensgegenständlichen Verkehrsprognose sowie die Zielerreichung der Planung ausschlaggebend, vgl. Ziffern 4.2 und 4.3. Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Die Nutzung des ÖPNV ist im Wesentlichen abhängig vom Angebot, das durch diesen gemacht werden kann. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Umgekehrt kann ein möglicherweise unzureichendes Angebot auf dem Sektor des ÖPNV nicht dazu führen, erforderliche Planungen auf dem Sektor des MIV zu unterlasen, da dann auch insoweit ein unzureichendes Angebot bestünde.

Die Verkehrsanalyse betrachtet nicht, welche Änderungen sich in den Verkehrsströmen durch den Ausbau der A20 und des zugehörigen Elbtunnels ergeben. Da hier ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren läuft, ist die mögliche Veränderung mit einzubeziehen.

Vorhabensträgerin: *Die Verkehrsprognose berücksichtigt auch die neue Küstenautobahn A 20 mit der Elbquerung bei Glückstadt und dem Anschluss an die A 26 nördlich von Stade.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Verkehrsströme der A20 finden in den Unterlagen Berücksichtigung, vgl. U21 in der Fassung der 1. Planänderung vom Dezember 2021.

In den Prognosen fehlt eine Betrachtung der Verkehrsentwicklung auf der Georg-Wilhelm-Straße südlich der Mengestraße. Die Planung der A26-Ost berücksichtigt nicht die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz. Die Behauptung, nur auf der Otto-Brenner-Straße käme es zu zusätzlichen Verkehren, ist unzutreffend. Tatsächlich werden diese Verkehre auch den Straßenzug Neuenfelder Straße - Mengestraße - Bei der Wollkämmerei und den Straßenzug Kirchdorfer Straße - Niedergeorgswerder Deich – Harburger Chaussee erheblich belasten.

Vorhabensträgerin: *Das für die Berechnungen eingesetzte Verkehrsmodell enthält neben dem gesamten Bundesfernstraßennetz (Autobahnen und Bundesstraßen) im Großraum Hamburg auch das gesamte nachgeordnete Netz mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Insbesondere in Wilhelmsburg weist das Modell einen hohen Detaillierungsgrad auf. Mit dem Modell konnten die durch den Neubau der A26 Ost zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen im nachgeordneten Netz detailliert abgebildet werden. Die Ergebnisse sind im zugehörigen Verkehrsgutachten dargestellt und beschrieben. Die Mehrbelastung auf der Otto-Brenner-Straße setzt sich nicht weiter fort über die Neuenfelder Straße / Mengestraße auf das weitere nachgeordnete Netz. Die Mehrbelastung entsteht durch eine Änderung der Routenwahl für die Verkehre der an der Otto-Brenner-Straße liegenden Siedlungsgebiete. Im Fall mit A26 Ost nutzen diese Verkehre verstärkt die Otto-Brenner-Straße und die Kornweide zur AS HH-Stillhorn (Planfall 1). Im Prognosenullfall ohne A26 Ost nutzen die Verkehre stattdessen stärker die Route über die Neuenfelder Straße / Dratelnstraße zur AS Rotenhäuser Straße an der Wilhelmsburger Reichsstraße, da die Route zur AS HH-Stillhorn über die Otto-Brenner-Straße aufgrund der im Prognosenullfall deutlich höher belasteten Kornweide unattraktiver ist. Dies führt in Planfall 1 zu der Mehrbelastung auf der Otto-Brenner-Straße, welche sich aber nicht im weiteren Streckenverlauf nach Norden fortsetzt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Verkehrsgutachten (U21) wird das nachgeordnete Netz detailliert betrachtet. Die Planfeststellungsbehörde folgt den plausiblen Erläuterungen der Vorhabensträgerin.

Der Bedarf der A26 Ost wurde auf der Grundlage veralteter und zu hoher Prognosedaten bzgl. des Verkehrsaufkommens und des Hafenumschlags ermittelt. Die rechnerische Fortschreibung

für den Prognosehorizont 2035 zeigt, dass die der Linienbestimmung zu Grunde liegenden Verkehrs- und Hafenumschlagsdaten nicht eingetreten sind. Die jetzt neu vorgelegten prognostizierten Verkehrsstärken basieren auf angenommenen Wachstumsraten des Personen- und Güterverkehrs, die aufgrund der mit großer Sicherheit eintretenden langfristigen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und des Krieges Russlands gegen die Ukraine keine Gültigkeit mehr haben. Die nachgewiesene erhebliche Reduzierung der prognostizierten Verkehrsstärken im betrachteten Straßennetz wird sich wegen der nachhaltigen Störung der internationalen Handelsbeziehungen weiter fortsetzen. Das Erfordernis zum Bau der A26 Ost kann daher nicht mit diesen Prognosedaten begründet werden. Bei der Prognose sind zudem die geplanten Maßnahmen der Stadt Hamburg zur Reduzierung des MIV durch die verstärkte Verkehrsverlagerung zum ÖPNV (Verstärkung der S-Bahnlinien S 3 und S 31, Verlängerung der U 4 bis zur Haltestelle Veddel) und zur Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger intermodaler Verkehrskonzepte sowie die in den letzten Jahren verstärkte Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene nicht berücksichtigt.

Vorhabensträgerin: *Die rechnerische Fortschreibung der Verkehrsprognose erfolgte auf Grundlage der aktuell vorliegenden Umschlagprognose des Hafens von 13 Mio TEU im Jahr 2035, welche bereits unter Berücksichtigung der Wirkungen der Corona-Pandemie erstellt wurde. Die durch die Pandemie zu erwartenden Langzeitwirkungen auf das Verkehrsaufkommen lassen sich noch nicht zuverlässig abschätzen. Gerade auf das Aufkommen im Güterverkehr hatte die Pandemie nur einen geringen Einfluss. Weltpolitische Ereignisse wie der aktuelle Krieg in der Ukraine können aufgrund der nicht absehbaren Folgen nicht seriös in einer Verkehrsprognose berücksichtigt werden. Die durch die Stadt Hamburg aufgestellten Ziele zur Entwicklung des innerstädtischen Modal Split mit einer Reduzierung des Wegeanteils im Pkw-Verkehr auf 20% sind in der rechnerischen Fortschreibung der Verkehrsprognose berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die im Rahmen der Verkehrsprognose in der Fassung der rechnerischen Fortschreibung verwendeten Daten stellen die aktuellste und bestmögliche Datengrundlage dar. Die Auswertung der Daten erfolgte nach bewährter Methodik und ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Szenarien wie Pandemien, Wirtschaftskrisen oder durch Kriege ausgelöste Unsicherheiten können naturgemäß nicht Gegenstand von Prognosen sein, die von einer durchschnittlichen Entwicklung der äußeren Umstände ausgehen müssen. Aller Erfahrung nach sind solche Störungen auch nicht nachhaltiger Natur, wie am Beispiel der Entwicklung des Flugverkehrs nach Ende der Pandemie bereits deutlich abzulesen ist. Würden solche in der Regel temporären Störungen zur Grundlage von Planungen gemacht, ist das Risiko, in Zukunft der letztlich doch absehbaren Entwicklung hinterherplanen zu müssen größer als das Risiko einer möglicherweise für einen temporären Zeitraum etwas großzügigeren Planung.

In der Verkehrsuntersuchung wird nicht hinreichend differenziert zwischen der Arte des Schwerverkehrs wie kleine Lieferwagen oder Kleinbusse, Sattelschlepper, Container-Laster und

Schwerstfahrzeugen. Der Unterschied zwischen einem Lieferwagen und einem 40t-Lastzug ist offenkundig und hat auch für die Belastbarkeit von Brücken eine erhebliche Bedeutung.

Vorhabensträgerin: *Im Verkehrsmodell wird differenziert zwischen Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Der Unterschied zwischen einem Lieferwagen und einem Lastzug wird also berücksichtigt. Diese Differenzierung der Fahrzeuggruppen entspricht dem Stand der Technik für die Durchführung von Verkehrsuntersuchungen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nach gutachterlicher Auskunft handelt es sich insoweit um die übliche und ausreichende Methodik.

4.8 Variantenprüfung

4.8.1 Variantenuntersuchung zur A26 / gewählte Linie

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Auffassung der Vorhabensträgerin, dass die beantragte Variante Süd 1 die vorteilhafteste Variante darstellt.

Zur fachplanerischen Abwägung gehört grundsätzlich auch die Prüfung von Planungsalternativen. Zum Abwägungsmaterial gehören demnach alle Trassenvarianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, B. v. 20.12.1998, 4 B 211.88). Es reicht hierfür aus, wenn die Behörde ernsthaft in Betracht kommende Alternativen prüft, sich mit dem Für und Wider der jeweiligen Lösung auseinandersetzt und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten ist (OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005, 1 M 2/04).

Der Prüfungsmaßstab der Planfeststellungsbehörde ist dabei allerdings nicht auf die gerichtliche Kontrolldichte beschränkt, wonach die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Alternativen-/Trassenwahl erst dann überschritten sind, wenn eine andere als die gewählte Alternative unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange sich eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde (BVerwG, B. v. 12.04.2005, 4 VR 41.04, Rn 41). Zwar ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen der Vorhabensträgerin durch abweichende eigene Überlegungen zu ersetzen. Ihr ist aber ein über die gerichtliche Kontrolldichte hinausgehendes nachvollziehendes Planungsermessen eingeräumt, mit dem ihr die Befugnis zusteht, bisher noch nicht berücksichtigten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials muss sie darum alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen (BVerwG, B. v. 26.09.2013, 4 VR 1.13, Rn. 41 m.w.N).

Die Planfeststellungsbehörde hat den Sachverhalt dabei nur soweit aufzuklären, wie dies für eine

sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen (BVerwG, B. v. 24.04.2009, 9 B 10.09). Weiter ist die Planfeststellungsbehörde befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuscheiden (BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9.97). In der Festlegung der ersten groben Bewertungskriterien für eine Vorauswahl ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemein bestehenden rechtlichen und fachgesetzlichen Bindungen grundsätzlich frei (BVerwG, Urt. v. 05.03.1997, 11 A 25/95).

Nach diesen Maßstäben erweist sich die Vorzugsentscheidung der Vorhabensträgerin aus den nachstehenden Gründen als nachvollziehbar und wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet.

4.8.1.1 Gewählte Linie (Vorzugsvariante)

Die Variante Süd 1 beginnt in Verlängerung der aus Stade kommenden A26-West an der A 7 am AK HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen). Sie hat insgesamt eine Länge von ca. 9,6 km. Unmittelbar östlich der A7 schwenkt die Trasse in einem Rechtsbogen in Richtung Südosten. Dort durchquert die Trasse die „Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte“ der HPA bevor sie in einem Linksbogen die Ortslage Moorburg umfährt und so auch das Hafenerweiterungsgebiet Zone I umgeht. Am Moorburger Hauptdeich schließt die künftige Autobahn über die neue AS HH-Hafen-Süd (künftig: AS HH-Moorburg) an das nachgeordnete Straßennetz Hamburgs an. Dort endet der erste Bauabschnitt der A26-Ost. In Fortsetzung soll die A26-Ost in den weiteren Bauabschnitten dann östlich von Moorburg weiter über das Hafengelände in Richtung Nordosten verlaufen. Die Süderelbe wird mit einer Höhe von 53 m mit einer Hochbrücke gequert. Anschließend führt die Trasse auf einer Hochstraße nach Osten zum Kattwykdamm und schließt mit der AS HH-Hohe Schaar wiederum an das nachgeordnete Hafenstraßennetz Hamburgs an. Weiterhin als Hochstraße geführt, schwenkt die Trasse in Richtung Süden parallel zur Hohe-Schaar-Straße. In Höhe der Reiherstiegschleuse quert die Trasse den Reiherstieg in Richtung Osten und bindet - weiterhin als Hochstraße - im Bereich der AS HH-Wilhelmsburg-Süd (B 75), Abzweig Harburg (zukünftige Bezeichnung: West-Süd-Abzweig), an das Bundesfernstraßennetz an. Anschließend wird die Trasse in Tunnellage im Bereich der Bahnanlage und der anschließenden Wohnbebauung geführt. An der A 1 endet die Trasse der Variante Süd 1 im Bereich der vorhandenen AS HH-Stillhorn.

Die wesentlichen Aspekte für den Verlauf der Trasse im Abschnitt 6a lagen zum einen in dem Bestreben, die geringstmögliche Zerschneidung der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte mit sinnvoll nutzbaren Restflächen zu ermöglichen. Zum anderen sollte der Streckenverlauf den größtmöglichen Abstand zur Wohnbebauung im Bereich Moorburger Elbdeich / Moorburger Kirchdeich aufweisen und zugleich das Hafenerweiterungsgebiet Zone I weitestmöglich schonen.

Zudem sollten die Planungen des Bauvorhabens „Südliche Bahnanbindung Altenwerder“ der HPA sowie zur geplanten Seehafenanbindung Berücksichtigung finden. Dies beeinflusste auch die Anordnung der AS HH-Hafen Süd (künftig: AS HH-Moorburg) zwischen der Südbahn, dem Moorburger Hauptdeich und der Seehafenanbindung. Die Trasse ist mit diesen Zwangspunkten weitgehend festgelegt. Die Inanspruchnahme der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte konnte im Ergebnis dabei nicht ganz vermieden werden. Die nordöstlich der A26 gelegenen Felder werden umgebaut und weiterbetrieben. Die kleine verbleibende Restfläche südwestlich der Trasse wird stillgelegt.

4.8.1.2 Großräumige Varianten

Untersucht wurden zur A26-Ost insgesamt fünf Varianten. Die Variante der Nordtrasse war 2005 zunächst die linienbestimmte Variante. Im Rahmen des Verfahrens zur Änderung der Linienbestimmung wurden weitere vier Varianten untersucht. Von diesen Varianten führt eine weitere ebenfalls als Nordtrasse durch das Hafengebiet (Variante Nord 1) und die restlichen drei verlaufen als Südtrassen im Bereich Hamburg-Moorburg (Variante Süd 1, Süd 2 und Süd 4). Die Variante Süd 1 ist seit 2011 die linienbestimmte Variante, vgl. hierzu auch Ziffer 4.5. Die Varianten sind in der Karte im Erläuterungsbericht (Unterlage 01), Kapitel 3.2, S. 16 als Abb. 4 dargestellt:

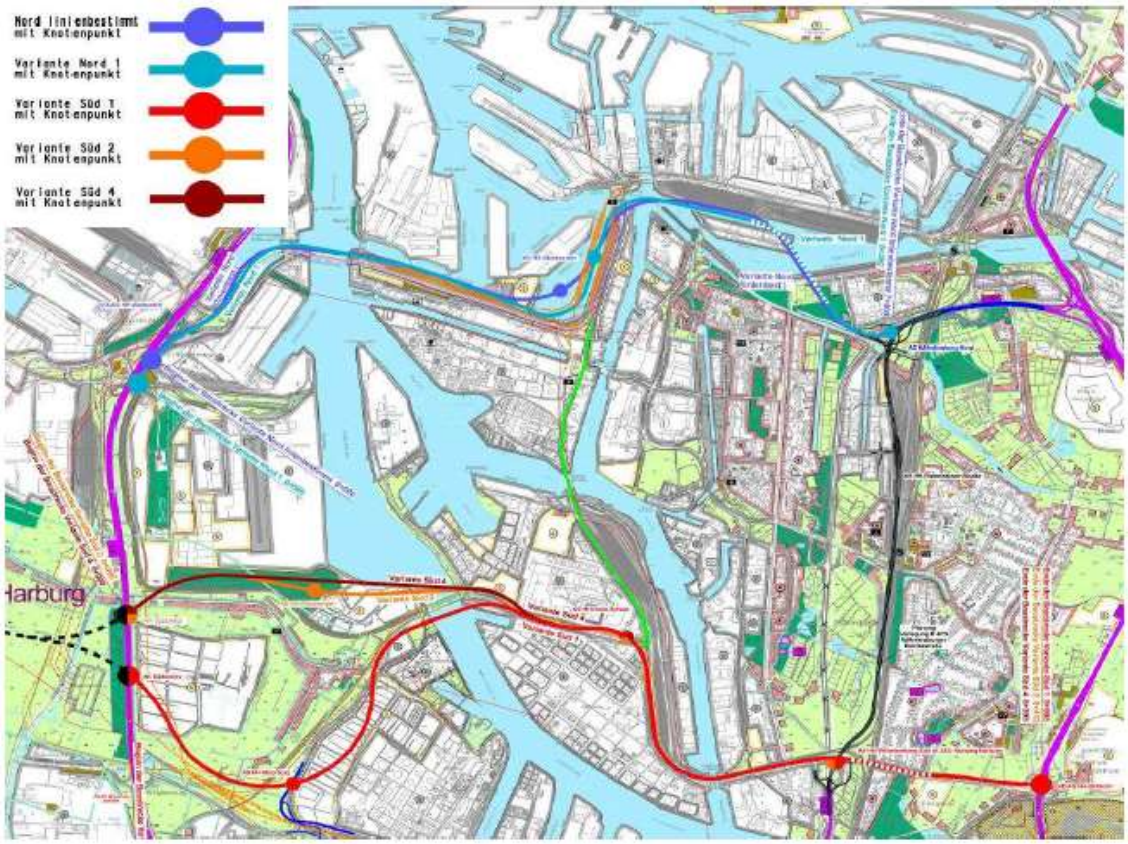


Abb. 4 Übersicht der untersuchten Varianten in der Linienbestimmung

4.8.1.3 Nordvarianten

Die Variante Nord entspricht der im Jahre 2005 linienbestimmten Trasse. Sie beginnt an der A7 im Bereich der vorhandenen Anschlussstelle HH-Waltershof und endet an der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße im Bereich des Autobahndreiecks HH-Wilhelmsburg-Nord. Die Variante Nord hat eine Länge von ca. 8,3 km. Als Folgemaßnahme wird auf einer Länge von 0,6 km ein Ausbau der A 252 von der Kreuzung mit der DB AG über die AS HH-Georgswerder bis zur A1 erforderlich.

Im Bereich der vorhandenen AS HH-Waltershof (A7) erfolgt wegen des Neuanschlusses der Variante Nord an die A7 der Umbau zum AD/AS HH-Waltershof. Im Weiteren verläuft die Trasse unmittelbar westlich bzw. nördlich der Köhlbrandbrücke als Vorlandbrücke und Hochbrücke über den Rugenberger Hafen, die Rugenberger Schleusen sowie den Köhlbrand und nimmt anschließend auf einer Hochstraße eine Lage zwischen Roßkanal/ Roßhafen und Bahnhof Roß ein. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse der Variante Nord quer durch den Travehafen als Hochstraße nach Nordosten. Im Bereich Travehafen wird die AS HH-Steinwerder angeordnet. Nördlich der AS HH-Steinwerder schwenkt die Variante Nord in Richtung Osten auf das Gelände des Hafenbahnhofs Hamburg Süd ein, überquert zuvor den Reiherstieg, den Klütjenfelder Hafen und die Veddelkanalbrücke. Vor der vorhandenen Brandenburger Brücke schwenkt die Trasse ebenerdig, hochwassersicher nach Südosten auf die Brandenburger Halbinsel ein und überquert im Weiteren den Spreehafen, das Berliner Ufer und die Harburger Chaussee. Unmittelbar danach schwenkt die Variante Nord wieder in Richtung Osten, umgeht das Gewerbegebiet Stenzelring südlich, unterquert die Schlenzigstraße im Trog und bindet westlich der Gleise der DB AG an die A 252 an.

Die Variante Nord 1 ist die Weiterentwicklung der Variante Nord unter Berücksichtigung der aktuellen städtebaulichen Aspekte und der neuen Rahmenbedingungen im Hamburger Hafen. Die Variante Nord 1 hat eine Länge von ca. 8,3 km. Als Folgemaßnahme wird auch hier auf einer Länge von 0,6 km ein Ausbau der A 252 von der Kreuzung mit der DB AG über die AS HH-Georgswerder bis zur A1 erforderlich. Die Trasse beginnt am neu geplanten AD/AS HH-Waltershof (A 7) und verläuft unmittelbar westlich bzw. nördlich parallel zur Köhlbrandbrücke als Vorlandbrücke und Hochbrücke über den Rugenberger Hafen, die Rugenberger Schleusen sowie den Köhlbrand und nimmt anschließend auf einer Hochstraße eine Lage zwischen Roßkanal/Roßhafen und Bahnhof Roß ein. Am Travehafen verschwenkt die Trasse nach Norden in eine parallel zum Roeloffsufer liegende Gerade. Hier wird die AS HH-Steinwerder angeordnet. Nördlich der AS HH-Steinwerder schwenkt die Variante Nord 1 in Richtung Osten, überquert dabei den Reiherstieg, den Klütjenfelder Hafen und die Veddelkanalbrücke. Vor der Kreuzung mit der Brandenburger Brücke schwenkt die Trasse nach Südosten und unterquert dabei die Brandenburger Brücke, die Nordostecke der Brandenburger Insel und den Spreehafen in einem Tunnel. Nach Unterquerung der Deichanlagen und der Harburger Chaussee erreicht der Tunnel sein Ende im Bereich einer Grünfläche nördlich des Ernst-August-Kanals. Unmittelbar danach schwenkt die Variante Nord 1 wieder in Richtung Osten, umgeht das Gewerbegebiet Stenzelring

südlich, unterquert die Schlenzigstraße und bindet westlich der Gleise der DB AG an die A 252 an.

Die Vorhabensträgerin hat die Nordvarianten ausgeschieden. Sie ist der Auffassung, dass die im Jahr 2005 linienbestimmte Variante Nord sowie die im Linienbestimmungsverfahren zur Neubestimmung der Linie untersuchte Variante Nord 1 im Verhältnis zu den ebenso geprüften Südvarianten insgesamt erheblich ungünstiger abschneiden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Bereits verkehrlich weisen die Nordvarianten erhebliche Defizite auf. Auf der A7 in Richtung Elbtunnel werden bereits im Bestand höchste Verkehrsstärken erreicht. Um von der A26 West kommend die Nordvarianten zu erreichen, müsste der Verkehr jedoch genau dort geführt werden. Es erfolgte damit eine Überlagerung des Verkehrs zwischen der A 26-West und den Nordvarianten mit den starken Verkehren auf der A7. Damit gestaltete sich der Verkehrsablauf im Vorfeld des Elbtunnels durch das zusätzliche Autobahndreieck mit integrierter AS HH-Waltershof deutlich ungünstiger und wiese ein deutlich erhöhtes Störungspotenzial in einem ohnehin bereits oft gestörten Verkehrsbereich auf.

Ähnliches gilt im Osten im Bereich des Anschlusses an die Wilhelmsburger Reichsstraße und die A 255. Auch dieser Bereich ist bereits hoch belastet, sodass die Aufnahme weiterer Verkehre dort kritisch zu betrachten ist.

Darüber hinaus beeinträchtigen die Nordvarianten auch vorhandene Quartiere und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, wie z.B. den „Sprung über die Elbe“ im Bereich des kleinen Grasbrooks, da die Trasse eine Barrierewirkung entfalten und zu Lärmbeeinträchtigungen führen würde. Durch den für die Variante Nord 1 vorgesehenen Tunnel würde ein Teil dieser Konflikte zwar vermieden, es verbliebe aber ein Konflikt im Bereich des Anschlusses an die Wilhelmsburger Reichsstraße hinsichtlich des sich nördlich anschließenden Wohngebiets auf der Veddel. Zudem führte der Tunnel zu erheblichen Mehrkosten.

Ein weiterer erheblicher Nachteil der Variant Nord 1 ist die Querung der Hauptdeichlinie durch den Tunnel. Zum einen darf die Hochwassersicherheit der vorhandenen Hochwasserschutzanlage nicht gefährdet werden, was einen erhöhten konstruktive Aufwand bedeutete. Zum anderen darf der die Hochwasserschutzlinie kreuzende Tunnel nicht selbst zum Hochwasserrisiko werden, indem eine Sturmflut die Hochwasserschutzanlage unterirdisch unterlaufen könnte. Da eine jeweils hochwassersichere Höhe der Tunnelöffnungen wasserseitig und landseitig wegen der Geländehöhen in Wilhelmsburg nicht realisierbar wäre, müssten stattdessen Schotts in jeder Tunnelröhre eingebaut werden. Verschließbare Schotts, die im Sturmflutfall geschlossen werden müssten, stehen dem verkehrlichen Zweck einer Autobahn jedoch diametral entgegen und stellten ein Verkehrssicherheitsrisiko dar.

Die Variante Nord ist zwar insgesamt am kostengünstigsten. Durch diese Variante wird jedoch die erforderliche Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt nicht eingehalten, was zum Ausschluss dieser Variante führen muss. Bei der Variante Nord 1 würde dies durch eine entsprechende Brückenhöhe vermieden, allerdings würden dadurch die Kosten gravierend steigen. Die Variante

Nord 1 würde durch die erforderlichen Ingenieurbauwerke zur teuersten aller untersuchten Varianten. Würde die Variante Nord entsprechend modifiziert, wäre auch dort eine Erhöhung der Köhlbrandquerung auf 72 m erforderlich. Damit würde auch diese Variante erheblich teurer.

Schließlich erweisen sich die Nordvarianten auch als aus Umweltsicht ungünstig, soweit damit aufgrund der Nähe zu Wohngebieten erhebliche Auswirkungen verbunden sind.

Insgesamt waren die Nordvarianten daher auszuscheiden.

4.8.1.4 Südvarianten

Neben der linienbestimmten Vorzugsvariante Süd 1 wurden zwei weitere Südvarianten geprüft. Diese Varianten Süd 2 und Süd 4 verlaufen beide zunächst nördlich der Variante Süd 1. Sie beginnen an der A7 ein wenig weiter nördlich als die Variante Süd 1 des AK Süderelbe (künftig: AK HH-Hafen), unterhalb des kreuzenden Moorburger Elbdeichs. Von hier verlaufen die Trassen weiter Richtung Nordosten und umgehen das Dorfgebiet Moorburg nördlich auf einer Aufschüttung.

Die Variante Süd 2 mit einer Länge von ca. 8,4 km verfügt nördlich von Moorburg über eine AS HH-Altenwerder, die u.a. das Container Terminal Altenwerder erschließt. Von dieser Anschlussstelle verläuft die Trasse in gestreckter Linienführung über eine Vorlandbrücke in Richtung Süderelbe/Kattwykbrücke und überquert dabei den Drewer Hauptdeich. Im weiteren Verlauf Richtung Osten quert die Variante Süd 2 die Süderelbe auf einer Hochbrücke mit 53 m lichter Höhe und schwenkt unmittelbar östlich der Süderelbe auf die Trasse der Variante Süd 1 ein und verläuft im Weiteren wie die Variante Süd 1.

Die Variante Süd 4 hat eine Länge von ca. 8,4 km. Sie hat hinsichtlich der Lage fast den gleichen Trassenverlauf wie Variante Süd 2. Im Unterschied hierzu berücksichtigt die Variante Süd 4 vollumfänglich alle Erweiterungsoptionen der Hafenwirtschaft im Hafenerweiterungsgebiet Zone I. Aus diesem Grund verläuft die Variante in diesem Bereich geringfügig nördlicher, deutlich gestreckter und wesentlich höher. Die Trasse überquert das Hafenerweiterungsgebiet mit einer Hochstraße/Hochbrücke in 72 m Höhe. Im Weiteren verläuft die Variante Süd 4 am Ufer der Süderelbe in gestreckter Linienführung weiter mit einer Strombrücke von 53 m Höhe über die Süderelbe nördlich der Kattwykbrücke. Unmittelbar östlich der Süderelbe läuft die Variante Süd 4 weiter über die Vorlandbrücke und nachfolgend über die Hochstraße neben Industriebebauung sowie Hafenbahnanlagen auf der Trasse der Variante Süd 1.

Insgesamt weisen die Südvarianten geringere Konflikte mit städtebaulichen Entwicklungen als die Nordtrassen auf, da sie im Bereich Kornweide/Finkenriek in Tunnel- und anschließend in Troglage ausgeführt werden. Untereinander treten die Südvarianten 2 und 4 - ebenso wie die Nordvarianten - in der Gesamtbetrachtung jedoch hinter die Vorzugsvariante Süd 1 zurück:

Die Variante Süd 1 ist in der Gesamtschau als die vorteilhafteste Variante zu betrachten. Insbesondere erfüllt sie im Vergleich der Südvarianten das Kriterium der Berücksichtigung der zukünf-

tigen Hafenentwicklung am besten. Zwar schneidet die Variante Süd 1 hinsichtlich der Umweltauswirkungen und der Belange des Artenschutzes schlechter ab. Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der Konzentration von Biotopen hoher Bedeutung mit Lebensraumfunktionen für geschützte Arten sind bei der Realisierung der Variante Süd 1 erhebliche Umweltauswirkungen unvermeidbar. Betroffen sind dort auch das Schutzgut Mensch im Bereich Moorburger Kirchdeich und Umgebung sowie die Erholungsfunktion im Verlauf des 2. Grünen Rings. Auch bestehen bei der Variante Süd 1 größere Konflikte in Bezug auf das Landschaftsbild als bei den Varianten Süd 2 und Süd 4. Die Umweltauswirkungen der Varianten Süd 2 und Süd 4 stellen sich günstiger dar. Die erheblichen Umweltauswirkungen der planfestgestellten Variante Süd 1 sind jedoch unvermeidbar, da sämtliche anderen geprüften Varianten die verkehrlichen Ziele nicht erreichen, die vorhandene Wohnbebauung beeinträchtigen, die Entwicklungspotentiale hinsichtlich des Hafens und des Wohnungsbaus nicht ausreichend berücksichtigen oder zu unangemessen hohen Baukosten führen. Durch die Planfeststellung von CEF-Maßnahmen wird zudem die Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden.

So behinderte die artenschutzrechtlich konfliktärmere Variante Süd 2 die Hafenentwicklung, indem sie das Hafenerweiterungsgebiet Zone I von der Elbe quasi abtrennte. Dies ist bereits allein als Ausschlussgrund zu werten, da damit die Erweiterungsoption des Hafens für Containerschiffe der neuesten Generation zukünftig ausgeschlossen wäre.

Die artenschutzrechtlich ebenfalls konfliktärmere Variante Süd 4 wurde nicht ausgewählt, da aufgrund der Hochlage der Straße kein direkter Anschluss an das untergeordnete Hafenstraßennetz hergestellt werden kann. Dass hiermit das verkehrliche Projektziel einer verbesserten Hafenanbindung nicht erreicht werden kann, ist ebenfalls als Ausschlussgrund zu betrachten. Desweiteren käme es durch die Variante Süd 4 zu einer Durchschneidung der Siedlungsstruktur, da sich das Autobahnkreuz mit der A 7 dann weiter nach Norden in den Bereich der Bebauung verschoben hätte. Dies wird mit der planfestgestellten Variante Süd 1 vermieden. Zudem sprechen die hohen Kosten gegen die Variante Süd 4.

Demgegenüber vermag die Variante Süd 1 den gesamten südlichen Hafenbereich gut an das übergeordnete Straßennetz anzubinden.

Zudem wird mit den Südvarianten ein redundantes Straßennetz geschaffen, mit dem bei einer Vollsperrung der Köhlbrandbrücke eine vollständige Verlagerung des Schwerverkehrs auf die neue A26 im Süden erreicht wird ohne die Wohngebiete an der B73 und in Wilhelmsburg zusätzlich zu belasten. Damit besteht durch den Bau der A26 im Südkorridor neben der vorhandenen Haupthafenroute eine zweite leistungsfähige Querverbindung und Hafenerschließung.

Hinsichtlich der Kosten bewegt sich die Variante Süd 1 im unteren Bereich der geprüften Varianten. Sie ist mit zum Zeitpunkt der Prüfung durch die Vorhabensträgerin geschätzten 754 Mio. Euro nur unwesentlich teuer als die Variante Nord (712 Mio. Euro) und die Variante Süd 2 (727 Mio. Euro) und erheblich günstiger als die Variante Süd 4 (854 Mio. Euro) und die Variante Nord 1 (1.081 Mio. Euro).

Planfestgestellt wird damit zu Recht die beantragte Variante „Süd 1“. Sie erfüllt die verkehrlichen

Ziele und berücksichtigt die städtebaulichen Belange sowie die zukünftige Hafenentwicklung in hinreichender Weise. Die mit ihrer Verwirklichung in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen der Umweltbelange und insbesondere der artenschutzrechtlichen Belange sind vor dem Hintergrund unvermeidbar, als die anderen Varianten aufgrund der nicht erfüllten anderweitigen Zielvorgaben auszuscheiden waren. Zudem ist das Vorhaben aufgrund des im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgestellten Verkehrsbedarfs aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig.

4.8.2 Einwendungen zur Trasse/Alternativenwahl

Es scheint, dass die wasserseitigen Probleme insgesamt bei der Variantenwahl nur eine sehr geringe Rolle gespielt haben. Eingriffe in bestehende Entwässerungsstrukturen wären bei den Nord-Varianten viel geringer.

Vorhabensträgerin: *Die Betroffenheit von Gewässern wurde in den Untersuchungen zur Linienbestimmung im Zielfeld bzw. Kriterium Umweltverträglichkeit bewertet. Dennoch ergeben sich im Ergebnis der Gesamtbewertung über alle Zielfelder hinweg deutliche Vorteile für die Varianten des Südkorridors und insbesondere Variante Süd 1.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Variantenauswahl erfolgte unter Betrachtung und Abwägung verschiedener Gesichtspunkte, u.a. auch der Umweltbelange. Innerhalb der Prüfung der Umweltbelange wurde auch das Schutzgut Wasser betrachtet, vgl. Ziffer 3.3.4, Tabelle 10 des Erläuterungsberichts. Gleichwohl setzte sich in der Gesamtbetrachtung die Variante Süd 1 durch, vgl. Ziffer 4.8.1.

Die Kostenabwägung muss aktualisiert werden. Die Kostenabwägung vernachlässigt die Tatsache, dass die Nordtrasse in einem weit fortgeschrittenen Planungsstadium war und in diesem Planungsstadium die Kosten in die Höhe schnellten. Dasselbe passiert jetzt mit der Südtrasse: Die Führung über die Hohe Schaar ist mit einer dreigeschossigen Anschlussstelle erheblich aufwändiger geworden, der Kostenansatz für die Süderelbbrücke ist angesichts der Vervielfachung der Kosten der meisten neu gebauten Straßenbrücken unrealistisch, in Kirchdorf führen aufgrund der Bodenverhältnisse die Schwierigkeiten, Tunnel und Trog entsprechend der Linienbestimmung und Umweltverträglichkeitsprüfung zu bauen, dazu, dass die DEGES beabsichtigt, nicht einmal die Minimalbedingungen der Linienbestimmung einzuhalten.

Vorhabensträgerin: *Bei der Kostenabwägung zwischen Nord- und Südtrassen gingen alle Varianten nicht über das Planungsstadium einer Vorplanung hinaus. Zudem wurden Kostenansätze angeglichen, um eine Vergleichbarkeit der ermittelten Kosten zu ermöglichen. Erst mit Abschluss der Entwurfsphase werden auch Kosten im Detail ermittelt. Ein höherer Detaillierungsgrad führt dabei nicht zwangsläufig zu Kostensteigerungen. Zurzeit liegt der Baupreisindex zwar über der allgemeinen Inflationsrate, von einer Vervielfachung der Kosten bei Straßenbrücken kann nichtsdestotrotz keine Rede sein. Die schwierigen Bodenverhältnisse auf Hamburger Stadtgebiet sind*

dem Vorhabenträger bekannt. Sie können im Entwurfsprozess tatsächlich Anlass geben, über unterschiedliche Entwurfslösungen und Bauverfahren nachzudenken.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Variantenauswahl erfolgte unter Betrachtung und Abwägung verschiedenster Gesichtspunkte, die Kosten waren nur einer davon. Soweit sich die Baukosten zwischenzeitlich deutlich verteuert haben, trifft dies auf alle Varianten zu. Zwar mögen sich die Varianten mit mehr und teureren Ingenieurbauwerken stärker verteuern als andere Varianten. Dies ändert aber nichts an der Untauglichkeit der ausgeschiedenen Varianten unter den Gesichtspunkten verkehrliche Ziele, Beeinträchtigung der städtebaulichen Belange, Beeinträchtigung der Hafenentwicklung etc. Auch die Berücksichtigung der Umweltbelange bleibt davon unberührt. Vor diesem Hintergrund würde die allgemeine Preisentwicklung nicht auf die Abwägungsentscheidung durchschlagen. Vgl. zur Variantenwahl Ziffer 4.8.1.

Großräumige Tunnellösungen statt Hochstraßen müssen neu bewertet werden. Sowohl im Norden wie im Süden ist es erforderlich, großräumige Tunnellösungen mit Bohrtunneln neu zu erkunden, weil Tunnel stadtverträglicher sind und weil 2017 Tunnellösungen nach den Erfahrungen mit Autobahnbrücken sowie der Fehmarn-Belt-Querung anders beurteilt werden als bis vor 10 Jahren. Dementsprechend wird von der HPA auch keine neue Köhlbrandbrücke geplant sondern eine Köhlbrandquerung mit neuer Prüfung der Alternative Tunnel oder Brücke.

Vorhabensträgerin: *Wegen ihrer exorbitant höheren Kosten in Bau und Unterhaltung drängen sich Tunnel als Lösungen bei Straßenbauvorhaben meist nicht auf. Sie sind grundsätzlich auch nicht stadtverträglicher, da Risiko- und Gefährdungsabschätzungen dazu führen können, dass Gefahrguttransporte Tunnel nicht befahren dürfen und somit weiterhin städtische Straßen benutzen müssen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Tunnel kommen aufgrund der deutlich höheren Baukosten und den darüber hinaus mit ihnen verbundenen tunnelspezifischen Problemfelder in der Regel nur in Betracht, wenn zur Schonung von Umweltbelangen oder Belangen Dritter anderweitige Lösungen ausscheiden. Genannt seien hier neben den von der Vorhabensträgerin benannten Problemen mit Gefahrguttransporten auch die besondere Stauanfälligkeit von Tunneln, die Bewältigung der Gefahren durch Unfälle und Brände im Tunnel, die längere Bauzeit, die schwierigere Durchführung von Wartungsarbeiten verbunden mit Tunnelsperrungen, die Beeinträchtigung von Grundwasserleitern etc. Aktuell zeigt gerade die notwendig gewordene Überprüfung der Tunnelvariante der Köhlbrandquerung die besonderen ingenieurtechnischen Herausforderungen und die damit verbundenen hohen Kosten.

Beim Vergleich der Wirkungen der untersuchten 5 Varianten wurde die am Ende favorisierte Variante „Süd 1“ scheinbar ohne die Anschlussstelle Otto-Brenner-Straße berücksichtigt. Zumindest

kann ich in keiner Publikation zu diesem Variantenvergleich diese AS finden (siehe „Erläuterungsbericht zur A 26-Ost, Abschnitt 6a (VKE 7051) - Feststellungsentwurf, Unterlage 1 von Feb. 2017"). Diese AS hat meiner Meinung nach eine erhebliche Auswirkung auf die Ermittlung der Auswirkungen der Variante. So kann bei der Umsetzung einer solchen AS nicht die Rede sein von „minimierte Beeinträchtigungen der Siedlung Kornweide“ (Erläuterungsbericht, Tab. 8). Beim Vergleich der Wirkungen der untersuchten 5 Varianten wurde die am Ende favorisierte Variante „Süd 1" mit einer Troglage der A26 zwischen Finkenriek und Stillhorn berücksichtigt. In den neuesten zugänglichen Planungen ist hiervon nichts mehr zu sehen. Bei der Linienbestimmung 2011 wurden meiner Meinung nach die Auswirkungen für die Siedlung Kirchdorf-Süd nicht genügend berücksichtigt. Obwohl hier ein Großteil der dort lebenden Personen mit erheblichen negativen Folgen zu rechnen haben (zumindest eine stark steigende Lärmbelästigung), wird dies in den Vergleichen der Varianten nicht offensichtlich.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Minimierung der Beeinträchtigung der Siedlung Kornweide bezieht sich in erster Linie auf die dort gewählte Tunnellösung, durch die die Siedlung deutlich weniger beeinträchtigt wird als durch eine oberirdische Lösung. Die sich durch die Anschlussstelle Otto-Brenner-Straße darüber hinaus ergebenden Lärmbeeinträchtigungen sind im Rahmen des Abschnitts 6c zu bewerten.

Als Alternative für die Südtrasse schlagen wir den Umbau des vorhandenen Deiches und der Straßen Fürstenmoordamm, Moorburger Str., Moorburger Bogen, Seehafenstr., sowie Bostelbeker Hauptdeich mit dem zugehörigen Gleisgelände vor, weiter im Einspültrog bzw. Tunnel entlang der Konsul-Ritter-Str., Losekai, Neuländer Straße. Nachdem die hochgelegte Hannoversche Straße unterquert wurde, erfolgt der Anschluss an die A 253 in HH-Neuland und der Anschluss an die A1 in HH-Neuland über die ausgebaute Neuländer Straße. Die Sinnhaftigkeit einer Süderelbe-Querung für die Autobahn wäre wirtschaftlich zu untersuchen, denn wir bezweifeln, dass sich diese über Zeitgewinn oder geringeren Verbrauch je rechnen wird.

Vorhabensträgerin: *Eine Trasse südlich der Elbe drängt sich nicht auf, da die B73 dort bereits vorhanden ist und zudem dichter besiedelte Wohn- und Industriegebiete betroffen wären. Die vorhandene A1 mit der Brücke über die Süderelbe wäre in keinster Weise in der Lage, den zwangsläufig entstehenden zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Im Übrigen erfüllte eine solche Trasse nicht die Anforderung einer verbesserten Aufnahme der Hafenverkehre.

Die jetzt vorliegende Planung der A26 Abschnitt 6a sieht zwischen dem AK HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen) und der AS HH-Hafen-Süd (künftig: AS HH-Moorburg) die durchgängige 6-Streifigkeit der Fahrbahn vor. Zusammen mit den Standstreifen hat dieser Abschnitt dann einen 8-

streifigen Querschnitt. Die über den Regelquerschnitt hinausgehenden zusätzlichen Fahrstreifen weisen eine Länge von ca. 470 m auf und werden im Erläuterungsbericht „Verflechtungsstreifen“ genannt.

Schon bei den im Jahr 2017 prognostizierten Verkehrsmengen des Abschnitts 6a in Höhe von max. 21.200 DTV (Planfall 3, U 21 Anlage 6-4) und der entsprechend geringen zufließenden und abfließenden Verkehrsmengen auf den Rampen der AS HH-Hafen-Süd (künftig: AS Moorburg) und des AK HH-Süderelbe (künftig: AK HH-Hafen) wurde das Erfordernis eines zusätzlichen Verflechtungsstreifens zur sicheren Verkehrsabwicklung nicht hinreichend belegt. Da bei der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2035 geringere Verkehrsstärken ermittelt wurden, kann davon ausgegangen werden, dass die tatsächliche Kapazitätsreserve erheblich größer wäre als ursprünglich berechnet und der Verflechtungsstreifen für das Erreichen einer hinreichenden Verkehrsqualität gar nicht erforderlich wäre. Dass die Verkehrsqualität auf der Grundlage der neuen Prognosedaten nicht erneut berechnet und das Erfordernis des durchgängigen Verflechtungsstreifens nicht überprüft wurde, stellt einen eklatanten Planungsmangel dar.

Der Abschnitt 6a muss folglich in dem betreffenden Streckenabschnitt hinsichtlich des Querschnitts als überdimensioniert gelten, wodurch vermeidbarer zusätzlicher Flächenbedarf, vermeidbare Eingriffe in die Schutzgüter und unnötige Kosten verursacht werden. Die Planung verletzt damit das rechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Die Planung ist daher entsprechend zu überarbeiten und der Querschnitt zu reduzieren.

Vorhabensträgerin: *Der Verflechtungsstreifen ist nach Stand der Technik auf Grund des geringen Knotenpunktabstands zwischen dem AK HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen) und der AS HH Hafen Süd erforderlich. Der Einwand der Überdimensionierung wird somit zurückgewiesen. Der Bemessung des Querschnitts wird zudem der Planfall 1 mit vollständiger A26 zugrunde gelegt. Im Übrigen ist die prognostizierte Verkehrsbelastung im Rahmen der rechnerischen Fortschreibung der Projektprognose im Planfall 1 im Abschnitt 6a nicht deutlich geringer. Die rechnerische Fortschreibung der Prognose weist für den Abschnitt 6a eine geringfügig höhere Gesamtbelastung bei ca. 13 % weniger Schwerverkehr auf.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Die Verflechtungsstreifen sind in erster Linie dem geringen Knotenpunktabstand geschuldet, innerhalb dessen sich der Verkehr auf kurzer Strecke sicher der jeweiligen Verkehrsbeziehung entsprechend ordnen können muss. Für eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zwischen den beiden Knotenpunkten auf die zwei Hauptfahrstreifen fehlt es am entsprechenden Raum bzw. Länge. Die Verkehrsqualität bzw. die Kapazität der Strecke spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

4.9 Auswirkungen in der Bauzeit

4.9.1 Baulärm, baubedingte Erschütterungen und Setzungen sowie Belastungen durch Staub- oder Sandaustragungen

Es wurden Einwendungen vorgebracht, in denen die Sorge vor baubedingten Erschütterungen und Setzungen zum Ausdruck gebracht wird. Die hier vorgebrachten Befürchtungen lassen sich wie folgt zusammenfassen: Durch die umfangreichen Baumaßnahmen, wie das Eintreiben der Pfeiler in den Moorboden, werden erhebliche Schäden an der Bausubstanz erwartet. Auf Erschütterungen und Vibrationen beim Bau sei in den Unterlagen nicht ausreichend eingegangen worden. Erschütterungen, die über den Moorboden nach Moorburg und Bostelbek getragen würden, bedrohten massiv die ältere Bausubstanz. Es wird befürchtet, dass die vorgeschädigte Bausubstanz überdurchschnittlich stärker leide. Es werden Bausicherungsverfahren, Entlastungen in der Bauphase und Ersatzunterkünfte im Fall eines Überhandnehmens von Lärm, Luftschadstoffbelastungen und Erschütterungen nachgefragt.

Die Einwendungen sind unbegründet.

Baustellen und BE-Flächen sind als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden, vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG. Die Vorhabensträgerin hat damit bei der Einrichtung und dem Betrieb von BE-Flächen alle geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen zu ergreifen. Dazu gehören insbesondere:

- sinnvolle Anordnung von lärmintensiven Maschinen,

- Nutzung der schallabschirmenden Wirkung von Containern, Bodenaushub oder anderem Baumaterial,

- zusätzliche Schallschutzwände oder Umhausungen besonders lauter Maschinen,

- Einsatz von umweltfreundlichen Baumaschinen.

Baubedingte Erschütterungen, die zu Schäden an den Gebäuden führen könnten, sind nicht zu erwarten. Bei Abständen von mehr als 20 m ist grundsätzlich nicht mit Schäden an Gebäuden zu rechnen. Dennoch erfolgt eine Zustandsfeststellung in einem Bereich von bis zu 150 m, vgl. Ziff. 2.1. Bei geringeren Abständen zu Gebäuden als 20 m ist der Einsatz vibrationsarmer Bauverfahren vorgeschrieben, z. B. Bodenverdichtung durch mittelschwere Flächenrüttler und nicht durch Vibrationswalzen, vgl. die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2. Auch Boden- und Gebäudesetzungen auf den Wohngrundstücken sind nicht zu erwarten, da die A26 und die Rampe für die Straße Hinterdeich ausreichend große Abstände zu den Gebäuden aufweisen. Relevante Veränderungen der Grundwassersituation werden nicht erwartet, da Grundwasserentnahmen nicht geplant sind. Da Veränderungen der Bodensituation auf das unmittelbare Baufeld begrenzt sind, sind Folgen für angrenzende Gebäude nicht zu erwarten. Da die Vorhabensträgerin erschütterungsarme Gründungsbauweisen favorisiert, ist nicht erkennbar, wie es an ca. 500 m entfernten Gebäuden zu Schäden kommen soll. Belastungen durch Staub- oder Sandaustragungen werden

durch entsprechende Maßnahmen wie Bewässerungen oder das Aufbringen von Bindemitteln so weit wie möglich vermieden, vgl. Ziffer 2.2. Im Übrigen wird die Vorhabensträgerin vor Baubeginn durch eine Fachfirma die Auswirkungen von Erschütterungen/ Vibrationen beurteilen lassen und den Radius der Zustandsfeststellung für Gebäude sowie für ein ggf. erforderliches Monitoring festlegen lassen, vgl. Ziffer 2.1.

Im Übrigen wird auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter den Ziffern 2.1, 2.2 und 2.14 verwiesen. Hinsichtlich des Befahrens der umliegenden Straßen ist darauf hinzuweisen, dass die Befahrung von dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen auch durch Baufahrzeuge im Rahmen der Widmung und unter Beachtung etwaiger Tonnagebeschränkungen zulässig ist.

Darüber hinaus wird um den Bestand der Gebäude der Kirche durch die Erschütterungen und Bodenbewegungen während der Bauzeit gefürchtet. Das Gemeindehaus verfüge über zwei Mietwohnungen im ersten Stock. Es werde eine deutliche Verschlechterung der Wohnverhältnisse befürchtet, die letztlich zu einer Unvermietbarkeit führen können. Die Mieter würden weiter mit Lärm belastet und zudem würden sie direkt auf das Brückenbauwerk schauen und dieses würde eine erdrückende Wirkung auf sie ausüben.

Die Einwendung war indessen ebenfalls zurückzuweisen. Das Brückenbauwerk ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dass einer ausreichenden Berücksichtigung von Lärm- oder Denkmalschutz im weiteren Verlauf der Trasse unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen könnten ist nicht erkennbar, da die Autobahn in mehr als 200 m Abstand von dem Kirchengebäude verläuft. Eine erdrückende Wirkung ist nicht zu besorgen.

4.9.2 Verkehrliche Auswirkungen

Unterschiedliche Einwendungen beschäftigten sich mit den Auswirkungen des Vorhabens auf den Verkehrsfluss.

So wurde gefordert, für die Bauphase dieses Abschnittes darauf zu achten, den Verkehrsfluss im Hamburger Hafen sowie auf der stark frequentierten A7 zu gewährleisten. Zudem sollten die anliegenden Unternehmen frühzeitig über diese Maßnahme informiert werden. Eventuelle Auswirkungen auf den Hafenverkehr sollten so gering wie möglich gehalten werden und die Verkehrssituation im näheren Umfeld nicht durch weitere Baumaßnahmen zusätzlich verschärft werden. Auch wurde hinterfragt, mit welchen Maßnahmen den zusätzlichen Risiken während Bauphase Rechnung getragen werde, soweit mit Verkehrseinschränkungen und zusätzlichen Schwerlastverkehr auf einer der drei Ab-/Zufahrtsstrecken zum Tanklager zu rechnen sei.

Darüber hinaus könne die Straße Moorburger Kirchdeich aufgrund geringer Tragfähigkeit sowie erheblicher Beschädigungen der Straßenentwässerungsleitungen nicht für die Abwicklung von Baustellenverkehr im jetzigen Zustand benutzt werden. Sollte die Straße dennoch für die Benutzung durch Baustellenverkehr in Betracht gezogen werden, sei diese mind. 2 Jahre vor Eintritt der Benutzung durch eine Grundinstandsetzung seitens der Vorhabensträgerin entsprechend herzustellen. Dies beinhalte die komplette Planung sowie die Finanzierung. Auch der Moorburger

Elbdeich sei nicht für Baustellenverkehr geeignet.

Schlussendlich dürften Zu- und Ablieferungen vom bzw. zum Gelände des ehemaligen Kraftwerks Moorburg nicht durch den Bau und Betrieb der A26 beschränkt werden. Dies gelte auch für Schwerlastverkehr über 40 Tonnen, der mit einer Dispositionszeit von höchstens 24 Stunden jederzeit möglich sein müsse.

Den Einwendungen war zum Teil zu entsprechen.

Die hauptsächliche Erschließung ist über den Fürstenmoordamm und den bestehenden Moorburger Hinterdeich geplant. Darüber hinaus werden alle bereits vorhandenen Baustraßen zur Realisierung der A26-West sowie der vorgesehenen Trasse für die Pipelineverlegung NDO weitergenutzt. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Auswirkung von Massentransporten zu gegebener Zeit mit HPA abzustimmen.

Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die bauzeitlichen Auswirkungen auf den Hafenverkehr soweit wie möglich zu minimieren. Im Rahmen der weiteren Planung zur A 26, sowie im Projekt „Koordinierung Gesamtablauf BAB A7“ werden die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Baumaßnahmen aufgezeigt, bewertet und ggf. Maßnahmen ergriffen.

Die öffentlichen Hafenstraßen Hohe-Schaar-Straße, Kattwykdamm und Rethedamm auf der Insel Hohe Schaar stehen auch für den Baustellenverkehr zur Verfügung. Moorburger Hauptdeich, Kattwykdamm und Fürstenmoordamm werden von zusätzlichem LKW-Verkehr von und zur Baustelle betroffen sein, allerdings zahlenmäßig im Vergleich zur normalen Verkehrsbelastung keine große Rolle spielen, da der Hauptverkehr für große Mengentransporte von Westen her über die Trasse der A 26 unter der A 7 abgewickelt wird. Schwerlasttransporte beispielsweise für die wenigen großen Brückenbauteile werden in Abstimmung mit Polizei und Anliegern ausschließlich außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden in kurzen Tages- und Nachtzeitfenstern stattfinden.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, den Moorburger Kirchdeich sowie alle für den Baustellenverkehr genutzten Flächen, soweit nötig, entsprechend der vorgesehenen Nutzung und den Erfordernissen innerhalb der Baufeldgrenzen bauzeitlich zu ertüchtigen. Beim Moorburger Kirchdeich beschränkt sich die Nutzung und ggf. nötige Ertüchtigung auf den Abschnitt zwischen Untenburger Querweg und Moorburger Hinterdeich. Der Moorburger Elbdeich wird nach Auskunft der Vorhabensträgerin lediglich von Westen bzw. der A7-Unterführung kommend und nicht mittels Ortsdurchfahrt Moorburg als Baustellenzufahrt genutzt.

Die Vorhabensträgerin hat im Übrigen zugesagt, Zu- und Ablieferungen von bzw. zum ehemaligen Kraftwerk Moorburg in ihrer detaillierten Planung zur Verkehrsführung der Bauzeit zu berücksichtigen. Die Vorhabensträgerin hat darüber hinaus zugesichert, dass die Zufahrt von Norden über die Kattwykbrücke durch das Vorhaben zu keiner Zeit beeinträchtigt wird. Im Bereich der südlichen Zufahrt über den Moorburger Hauptdeich werden örtliche Umleitungen und teilweise auch Sperrungen für den Kraftverkehr (z. B. für BW 7051/09) erforderlich. Die Sperrungen werden voraussichtlich nur kurzzeitig für den Umbau von Verkehrsführungen erforderlich sein. Der Neubau der AS HH-Hafen Süd erfolgt im Wesentlichen außerhalb bestehender Verkehrsflächen. Der

Moorburger Hauptdeich wird lagegleich zum Bestand gebaut, hier sind einseitige wechselseitige Verkehrsführungen vorgesehen.

Zusätzlich wird auf die Nebenbestimmungen unter den Ziffern 2.14 und 2.17 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4.9.3 Einwendungen zu baubedingten Immissionen im Übrigen

Es wurde zu den baubedingten Immissionen grundsätzlich eingewandt, die Auswirkungen der Bauarbeiten zur Herstellung der Verkehrsbauwerke des Abschnitts 6a würden nur hinsichtlich der Verkehrsführung und der möglichen Verkehrsbeeinträchtigungen dargestellt (U 01, Ziffer 9). Diese Angaben seien unzureichend, da wegen der enormen Massen an Baustoffen, die für die Errichtung des Damms südlich von Moorburg und für die vielen Ingenieurbauwerke angeliefert, verarbeitet und eingebaut werden müssten und wegen der umfangreichen Erdbewegungen und Bodenumlagerungen auch im Bereich des schadstoffbelasteten Spülfeldes erhebliche Emissionen an Lärm, Staub und Luftschadstoffe freigesetzt und in die Wohnlagen von Moorburg und Bostelbek getragen würden. Es sei in den vorliegenden Planunterlagen nicht dargestellt. wie die bei den Bauarbeiten entstehenden Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen vermieden oder vermindert werden sollten und mit welchen Maßnahmen einer Einwirkung der Emissionen auf die betroffenen Bereiche Moorburg und Bostelbek begegnet werden solle. Zum Schutz der in den genannten Ortsteilen ansässigen Bevölkerung sei die Ausarbeitung eines entsprechenden Maßnahmenplans unter Beachtung der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und die Ergänzung in den Planunterlagen erforderlich.

Den entsprechenden Einwendungen war indessen nicht zu folgen.

Zum einen hat die Vorhabensträgerin den entsprechenden rechtlichen Vorschriften zur Vermeidung von Immissionen zu folgen, vgl. Ziffer 2.2. Zum anderen ist eine detaillierte Baulogistikplanung Teil der Ausführungsplanung. Es ist auch nicht zu beanstanden, die Bauausführung aus der Planfeststellung auszuklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, Az.: 11 A 5/96). Insoweit wird auf den Abschnitt zu Baulärm, baubedingte Erschütterungen und Setzungen sowie Belastungen durch Staub- oder Sandaustragungen sowie die entsprechenden Nebenbestimmungen verwiesen. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabensträgerin anstrebt, die zahlenmäßig maßgeblichen Erdmengentransporte zum Bau des Autobahndammes über die Trasse der A26-West unter der A7 zu führen.

Darüber hinaus wurde eingewandt, im Zuge der für die Stilllegung erforderlichen Erdbaumaßnahmen seien Staubemissionen durch Bodenbewegungen und Transporte auf das nicht vermeidbare Mindestmaß zu begrenzen, Staubimmissionen dürften in der Nachbarschaft der Anlage und auf angrenzenden Straßen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führen. Bei Bedarf seien staubbegrenzende Maßnahmen (wie z.B. Windschutzzäune) und die Befeuchtung der der Austrocknung und dem Wind ausgesetzten Flächen und Fahrtrassen zu treffen. Bei Ausschreibung / Vergabe der Rückbaumaßnahmen sei auf den Einsatz von Baumaschinen hinzuwirken, deren

Motoren die Stufe III B der Richtlinie 97/68/EG einhielten oder über eine Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem (PMS) verfügten. Der Einbau von PMS dürfe die Einhaltung anderer relevanter gesetzlicher Bestimmungen für die betroffenen Motoren bzw. Maschinen nicht beeinträchtigen. Einbau und Abnahme der Nachrüstung mit einem genehmigten PMS müssten durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder bei einer technischen Prüfstelle im Rahmen einer Einzelabnahme erfolgen.

Der Einwendung wurde vollständig durch die Zusage der Vorhabensträgerin abgeholfen, die Ausschreibung entsprechend zu formulieren, vgl. hierzu Ziffern 2.2 und 2.17 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit darüber hinaus eine grundsätzliche Beeinträchtigung der Lebensqualität und der Umwelt durch Lärm, erhöhtes Verkehrsaufkommen und vermehrte Abgase geltend gemacht wurde, war dem nicht zu folgen. Die konkreten zukünftigen Belastungen werden in den Lärm- und Luftschadstoffgutachten der jeweiligen Planungsabschnitte betrachtet. Für den Abschnitt 6a liegen diese Berechnungen vor vgl. Unterlage 17 der Planfeststellungsunterlagen. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen gelingt die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl für den Tag-, als auch für den Nachtzeitraum (Vollschutz). Die Luftschadstoffuntersuchung weist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nach. Die Grenzwerte werden an allen Untersuchungspunkten deutlich unterschritten. Die Auswirkungen von Verkehrslärm und Luftschadstoffen werden auch in den Lärm- und Luftschadstoffgutachten der Abschnitte 6b und 6c zum Prüfungsgegenstand gemacht, sodass durch geeignete Maßnahmen ausgeschlossen wird, dass es zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen kommt.

4.9.4 Einwendungen zu baubedingten wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens

Auch wurde eingewandt, den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen sei nicht zu entnehmen, mit welchen Maßnahmen das Risiko von Versorgungsunterbrechungen minimiert werde. Die Einwendung lässt indessen außer Acht, dass sämtliche Leitungsverlegungen von der Vorhabensträgerin bei den Ver- und Entsorgungsunternehmen veranlasst und demzufolge nicht selbst durchgeführt werden. Dadurch wird gewährleistet, dass die Arbeiten von entsprechenden Fachfirmen nach den anerkannten Regeln der Technik ausgeführt werden. Dazu gehört in der Regel auch die Realisierung von Provisorien und die Abstimmung von Abschaltplanungen im Vorfeld des Eingriffs in die betroffenen Leitungsanlagen. Diese auch betrieblich relevanten Abläufe werden in Abstimmung mit allen relevanten Kunden durchgeführt. Dies wird durch eine entsprechende Nebenbestimmung abgesichert, sodass eine ungeplante Versorgungsunterbrechung im Zusammenhang mit den geplanten Arbeiten nicht zu besorgen ist, vgl. Ziffer 2.14.

Schließlich wurde eingewandt, dass während der Bauphase mit Verkehrseinschränkungen und zusätzlichem Schwerlastverkehr zu rechnen sei. Die verlängerten Fahrzeiten und die erhöhte Staugefahr führe zu Wettbewerbsnachteilen im Vergleich zu Konkurrenten in der Region, die weniger oder gar nicht durch das A26-Projekt betroffen seien. Besonders werde der Verlust von

Großkunden befürchtet, die auf dem hart umkämpften norddeutschen Markt ihre Lieferanten entsprechend der Produktpreise, Transportkosten und Fahrzeiten auswählten. Den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen sei nicht zu entnehmen, mit welchen Maßnahmen Verkehrsbehinderungen während der Bauphase auf Straße und Schiene vermieden werden sollen.

Der Einwendung war aus unterschiedlichen Aspekten nicht zu folgen. Belange der gewerblichen Nutzung weisen Eigentums- und Besitzbezug auf. Ansässige Betriebe genießen in ihrem Bestand zwar den Schutz eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs nach Art. 14 GG. Dieses Recht jedoch wird durch das Vorhaben nicht berührt, da die an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossenen Betriebe lediglich Erwerbschancen nutzen, deren dauerhaft ungestörter Fortbestand eigentumsrechtlich nicht geschützt ist. Es besteht grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf Aufrechterhaltung individuell günstiger Verkehrswege. Planungsbedingte Einbußen sind insoweit als Ausdruck der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen, vgl. hierzu auch Ziffer 3.5. Dies bedeutet zwar nicht, dass die Interessen der Betreiber rechtlich in keiner Weise zu Buche schlagen. Sie sind vielmehr als solche von der Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eingestellt worden. Zugleich waren sie aber in Relation zu setzen zu dem Zweck des planfestgestellten Vorhabens. In der Abwägung der widerstreitenden Belange genießt das Ausbauvorhaben jedoch den Vorzug, da das Vorhaben im öffentlichen Interesse durchgeführt wird und Verkehrsbehinderungen nicht vollständig zu vermeiden sein werden.

4.10 Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens

4.10.1 Verkehrslärm

Wesentlicher Bestandteil des planfestgestellten Vorhabens sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen. Eine Wiedergabe der einzeln betrachteten Immissionspunkte hinsichtlich ihrer jeweiligen Beeinträchtigung durch Verkehrslärm sowie der technischen und rechtlichen Bewältigung dieser Beeinträchtigungen ist an dieser Stelle weder sinnvoll noch erforderlich. Diesbezüglich wird auf Unterlage 17.1 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Lärmtechnische Untersuchung einer Prüfung unterzogen und deren Methodik, die der vorgeschriebenen und bewährten Vorgehensweise entspricht, für zutreffend erachtet. Im Ergebnis wird im hier planfestgestellten Abschnitt 6a ein Vollschutz der anliegenden Wohngebäude erzielt, d.h. dass die geltenden Immissionsgrenzwerte am Tage sowie nachts durchgehend eingehalten werden können:

In der schalltechnischen Untersuchung werden drei Schutzabschnitte definiert: Schutzabschnitt 1 (Moorburger Elbdeich), Schutzabschnitt 2 (Moorburger Kirchdeich) und Schutzabschnitt 3 (südlich Ellernweg (Bostelbek)). Im Schutzabschnitt 1 werden alle Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. In den Schutzabschnitten 2 und 3 wurden hingegen an jeweils vier Gebäuden Überschreitungen der Grenzwerte ermittelt. Durch den Bau von Lärmschutzwänden können die Grenzwerte auch in diesen Schutzabschnitten eingehalten werden. Damit werden erhebliche schallbedingte Beeinträchtigungen von Wohnfunktionen vermieden. Die Lärmschutzwände sind Gegenstand der Planfeststellung und damit für die Vorhabensträgerin verbindlich.

Nachfolgend wird über die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen entschieden,

soweit diese nicht bereits durch die vorstehenden Ausführungen erfasst worden sind.

Einwendungen zu Verkehrslärm

Die Einstufung von Moorburg als Dorf- und Mischgebiet ist zu hinterfragen. Schon bei den Planfeststellungen zum Hafenausbau in Altenwerder wurde in einer Stellungnahme der Stadtentwicklungsbehörde die Einordnung als Wohngebiet gefordert.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde hält die Einstufung als Dorf- und Mischgebiet für zutreffend. In der Lärmtechnischen Untersuchung heißt es hierzu, „die Bebauung ist entlang des Moorburger Elbdeichs durch aufgelockerte dörfliche Straßenrandbebauung gekennzeichnet. Eine ähnliche Art der Bebauung befindet sich entlang des Moorburger Kirchdeichs, wobei hier ein starker Anteil gewerblicher Nutzung besteht“. Dies ist zutreffend. Damit ist hier eindeutig die Einstufung nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV gegeben.

Ein mehr als 5 km entfernt wohnender Einwender fordert eine Untersuchung der Fernwirkung der neuen Verkehrsströme.

Vorhabensträgerin: *Ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestzustellenden Straßenbauvorhaben und einer etwaigen Zunahme der Lärmbelastung im Bereich des Wohnortes des Einwenders kann aus immissionstechnischer Sicht aufgrund der großen Distanz von mehr als 5 km zum Straßenbauvorhaben A26, Abs. 6a, sowie aufgrund zahlreicher Straßen des übergeordneten Straßennetzes und den damit verbundenen zusätzlich einwirkenden Verkehrsströmen nicht nachgewiesen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Grundsätzlich sind nur die von der neu zu bauenden Straße ausgehenden Immissionen zu betrachten. Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht, vgl. BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 , 4 A 18/04. Ein solcher Ursachenzusammenhang liegt hier offensichtlich nicht vor.

Ausweislich der Verkehrsprognose ist auf dem Moorburger Hauptdeich nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Abschnitts 6a und der AS HH-Hafen Süd mit der erhöhten Verkehrsmenge von bis zu 11.700 Fahrzeugen und einem Schwerverkehrsanteil von 37 % zu rechnen (U21, Anlage 6-3). Der Moorburger Hauptdeich ist derzeit nicht mit Lärmschutzwänden ausgestattet und

soll laut der vorliegenden Planung auch keine Lärmschutzwände erhalten. Die zusätzlichen Lärmimmissionen im gesamten östlichen Teil Moorburgs und des Moorburger Kirchdeichs, die vermutlich eine Grenzwertüberschreitung gemäß 16. BImSchV verursachen werden, soll nach der vorliegenden Planung so lange auf die betroffenen Menschen einwirken, bis der Abschnitt 6b fertig gestellt und in Betrieb genommen sein wird. Für den nicht unwahrscheinlichen Fall, dass der Abschnitt 6b erst in sehr vielen Jahren oder gar nicht realisiert werden kann, würden diese gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen dauerhaft bestehen bleiben. Ich fordere daher, die Planung um eine wirksame Lärmschutzwand auf der Westseite des Moorburger Hauptdeichs zu ergänzen.

Vorhabensträgerin: *Eine Zunahme des Verkehrs und damit auch eine mögliche Zunahme der Verkehrslärmbelastung allein ziehen grundsätzlich noch keine Ansprüche auf Lärmschutz nach sich. Ansprüche auf Lärmschutz entstehen grundsätzlich nur bei Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte. Diese ergeben sich aus der 16. BImSchV. Die Anwendung der 16. BImSchV und damit die Berücksichtigung der Immissionsgrenzwerte ist im Fall der Verkehrszunahme auf dem Moorburger Hauptdeich jedoch nicht möglich, da es sich weder um einen Neubau einer Straße noch um eine wesentliche Änderungen einer bestehenden Straße gemäß § 1 16. BImSchV handelt. Im vorliegenden Fall einer temporären Verkehrszunahme kann nur dann die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden, wenn bestimmte immissionsrechtliche Grundvoraussetzungen gegeben sind. Hierbei spielt insbesondere der Grad einer möglichen erhöhten Lärmbelastung eine Rolle. Als lärmschutzauslösende Faktoren ist durch die Rechtsprechung das Erreichen oder Überschreiten der Schwellenwerte von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht, ab denen eine Gefährdung der Gesundheit droht, genannt. Die prognostizierten Verkehrsmengen des Moorburger Hauptdeichs führen im Bereich der schutzwürdigen Nutzungen (Moorburger Kirchdeich) aufgrund der ausreichend großen Entfernung nicht zu einer Überschreitung dieser Schwellenwerte.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Grundsätzlich sind nur die von der neu zu bauenden Straße ausgehenden Immissionen zu betrachten. Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße allerdings zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (BVerwG, Urteil vom 17. März 2005, 4 A 18/04). Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Zwar ist ein Ursachenzusammenhang gegeben. Allerdings übersteigt der vom Moorburger Hauptdeich ausgehende Verkehrslärm nicht die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte, die die Rechtsprechung in Fällen, in denen die 16. BImSchV nicht unmittelbar anzuwenden ist, für jedwede Wohnnutzung als Orientierungspunkt für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse betrachtet (BVerwG aaO., BVerwG, Urteil vom 23.09.1999, 4 C 6/98. Vielmehr werden diese nach überschlägiger Betrachtung deutlich unterschritten, wie der Gutachter auf

Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erklärte. Damit werden die vom Einwender befürchteten Beeinträchtigungen nicht eintreten.

Die im Abschnitt 6a vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung in Moorburg und in Bostelbek (U 1, Ziffer 4.8) sollen nicht durchgehend und in ausreichender Höhe errichtet werden, damit eine unzulässige Verlärmung der betroffenen Bereiche mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann, sondern beschränken sich auf diejenigen einzelnen kurzen Abschnitte und auf die mindestens erforderlichen Höhen, um gerade noch die rechnerische Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV zu erreichen. Bei der angewandten Berechnungsmethodik wird jedoch völlig verkannt, dass die faktische Schallausbreitung wegen der oftmals starken Winde und der ständig wechselnden Windrichtungen weit über das Maß hinausgeht, das rechnerisch ermittelt wurde. Es ist daher mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass die geplanten Lärmschutzwände keinen ausreichenden Schutz bieten werden und die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte häufig überschritten werden. Aus Vorsorge für die Gesundheit der Wohnbevölkerung in den betroffenen Stadtteilen Moorburg und Bostelbek fordere ich daher, die aktiven Lärmschutzmaßnahmen erheblich auszuweiten. Die Lärmschutzwände müssen auf voller Länge beidseits der Autobahntrasse und nahtlos auf allen Rampen in mindestens 4 m Höhe ausgeführt werden.

Vorhabensträgerin*: Die Berechnungen der Lärmimmissionen (Beurteilungspegel) erfolgen auf der Grundlage der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS - 90). Die nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS - 90) berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Die Ermittlung möglicher Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV sowie die daraus resultierende Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen wurden damit richtlinienkonform berücksichtigt. Es ist dem Anwender der RLS-90 nicht freigestellt, andere Eingangswerte zu verwenden. An Gebäuden, die auch ohne Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen (LSW) außerhalb des akustischen Wirkbereichs der Autobahn liegen, sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV auszuschließen. Insofern fehlt die Rechtsgrundlage (Anspruchsvoraussetzung) zur Anordnung von aktiven und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Berechnung der Beurteilungspegel sind nach der vorgeschriebenen Methodik ermittelt und die danach erforderlichen Schallschutzmaßnahmen entsprechend dimensioniert worden, sodass im Abschnitt 6a ein Vollschutz erzielt wird.

In den Planungsunterlagen ist die Planung der Hafenbahn ganz kurz erwähnt. Es gibt jedoch keine belegte Einschätzung der daraus resultierenden Lärmbelastung für die südlichen Anwohner im Bereich VKE 7051 Bau-km. 1 + 950.000. Der geplante Lärmschutz südlich der A26 Ost reflektiert den Lärm der Bahn und belastet die südlichen Anwohner umso mehr. In diesem Bereich

muss ein erheblich durchdachterer Lärmschutz geplant und gebaut werden.

Vorhabensträgerin: *Das Gebäude liegt auch ohne Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen außerhalb des akustischen Wirkbereichs der Autobahn. Durch den Abstand von ca. 500 m zur geplanten Trasse liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV vor. Durch den Bau einer Lärmschutzwand werden die Beurteilungspegel weiter reduziert.*

Da durch die vorhandenen Verkehrslärmquellen des nachgeordneten Straßennetzes sowie durch die vorhandenen und geplanten Schienenverkehre (südliche Bahnanbindung Altenwerder) an den neu zu errichtenden Lärmschutzwänden Reflexionen ausgeschlossen werden sollen, werden sämtliche Lärmschutzwände beidseitig hochabsorbierend ausgebildet.

Umgebungslärm: Im Ergebnis einer verkehrsabschnittsübergreifenden Summenpegelbetrachtung, Unterlage 17.3, lässt sich feststellen, dass keine Überschreitungen der enteignungsrechtlichen Schwellenwerte (“Gesundheitsschwellenwerte“) ermittelt werden konnten, die durch die Lärmemissionen des erweiterten Untersuchungsraums verursacht werden. Dabei wurden neben den Verkehrsabschnitten 7051 und 7052 der zukünftigen A26 auch die Lärmemissionen der HPA Hafenbahn und des Hauptstraßennetzes in Moorburg berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für das den Gegenstand der Einwendung bildende, im Schutzabschnitt 3 gelegene Gebäude besteht ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung kein Anspruch auf Lärmschutz. Die Immissionsgrenzwerte werden an dem Gebäude bereits ohne Lärmschutz eingehalten. Im Schutzabschnitt 3 wurden ohnehin lediglich an 4 Gebäuden – zu denen das einwendungsgegenständliche Gebäude nicht gehört - Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ermittelt. Durch den Einsatz der planfestgestellten Lärmschutzwände werden auch an diesen Gebäuden, wie im gesamten Abschnitt der A26 Ost, Bauabschnitt 6a, die Grenzwerte durchgehend eingehalten. Auch hinsichtlich des Gesamtlärms ergibt sich nichts anderes. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

4.10.2 Luftschadstoffe

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 27 der 39. BImSchV) unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Die Verwirklichung des Vorhabens darf lediglich die Möglichkeit nicht ausschließen, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern, was insbesondere der Fall wäre, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschritten. Von solchen Ausnahmen abgesehen, geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 - 9 A 19.11 -

Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228 Rn. 38, BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 – 9 A 14/16 –, BVerwGE 160, 78-103, Rn. 119 - 121).

Ein solcher Ausnahmefall liegt nicht vor. Ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 17.2) ergeben sich keine lufthygienischen Bedenken gegen das Bauvorhaben.

Die Luftschadstoffuntersuchung in der Fassung der 1. Planänderung berücksichtigt die Entwicklung seit der 2016 zur Planfeststellung eingereichten Unterlage und beinhaltet die aktualisierten „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen“ (RLuS 2012, Fassung 2020), die Berechnungen mit dem PC-Programm RLuS 2.1, dem die aktuellen Emissionsfaktoren des Handbuchs für Emissionsfaktoren HBEFA 4.1 zu Grunde liegen sowie eine Aktualisierung der Windgeschwindigkeit, der Luftschadstoffvorbelastung und der entsprechenden Berechnungsergebnisse.

Die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für die relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO2), Feinstaub PM10 und Feinstaub PM2,5 an allen Untersuchungspunkten deutlich unterschritten werden. Die prognostizierten Jahresmittelwerte der Gesamtbelastung liegen für NO2 34 %, für PM10 48 % und für PM2,5 43% unter dem jeweils gültigen Immissionsgrenzwert. Die Anzahl der zulässigen 18 Überschreitungen des 1h-Mittelwertes von 200 µg/m³ für NO2 wird an den Untersuchungspunkten mit nur 2 Überschreitungen sicher eingehalten. Der 24h-Mittelwert von 50 µg/m³ für PM10 wird höchstens 17 mal (von 35 zulässigen Malen) überschritten. Dabei bilden die Zusatzbelastungen durch den Verkehr nur einen kleineren Anteil an den Gesamtbelastungen (max. 9,6 % bei NO2, max. 3,1 % bei PM10 und max. 1,8 % bei PM2,5). Der Hauptanteil der Luftbelastung stammt aus der Vorbelastung.

Weitere Einzelheiten können der Unterlage 17.2 entnommen werden.

Einwendungen zu Luftschadstoffen

Es werden keinerlei vor Ort erhobene Daten verwendet. Die ausgewerteten Luftmessstationen können die reale Situation nicht abbilden, weil Sie unter gänzlich anderen Gegebenheiten ihre Daten erheben und zwischen ihnen und dem betrachtetem Gebiet diverse dauerhafte Emissionsquellen vorhanden sind, die eine Übertragung der Ergebnisse verhindern.

Es findet keine abschnittsübergreifende Betrachtung statt. Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass die verwendete Software für die im angrenzenden Abschnitt 6b vorgesehene Dammlage nicht geeignet sei. Für den Abschnitt 6b sei daher eine Luftschadstoffuntersuchung mit einem Modell zu berechnen, das die Bedingungen dort berücksichtigen könne. Die Frage, warum die Betroffenen nun ihre Belastung aus zwei Abschnitten in zwei unterschiedlichen Modellen ermitteln müssen, wird nicht Thema.

Vorhabensträgerin: *Die Daten stammen von Messstationen, die für den Bereich des Planungsabschnittes übertragbare Daten liefern. Die Vorbelastungsdaten sind mit der zuständigen Behörde abgestimmt und sind repräsentativ für das zu untersuchende Gebiet.*

Die beiden Planungsabschnitte unterscheiden sich hinsichtlich der Ausbreitungsbedingungen sehr stark: Es ist offensichtlich, dass in Hochlage auf einer Brücke eine andere Windsituation mit deutlich anderer Anströmung vorliegt als im Planungsabschnitt. Das hier verwendete PC-Programm RLUS kann nur für bodennahe Quellen verlässliche Ergebnisse liefern. Welches PC-Programm für den Nachbarabschnitt angewandt wird, ist hier unerheblich. Es sind mehrere PC-Programme möglich und anwendbar. Die Auswirkungen des Nachbarabschnittes auf die Immissionen im Planungsabschnitt sind vernachlässigbar gering.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine abschnittsübergreifende Betrachtung ist erfolgt. Es werden auch die verkehrsbedingten Emissionen des anschließenden Abschnitts in einem Übergangsbereich bei den relevanten Gebäuden / Immissionsorten berücksichtigt. Insofern wurden die Verkehrsmengen des Nachbarabschnitts aufgeführt (siehe LSU Kapitel 4.2, Tab. 2, Nr. 4 und Abb. 2) und auch bei der Berechnung der Immissionen - soweit relevant - berücksichtigt (siehe Kapitel 4.6, Tabelle 5 P 3). Bei der konkreten Bearbeitung stellte sich nach Auskunft der Vorhabensträgerin jedoch heraus, dass der Einflussbereich der verkehrsbedingten Emissionen der A26 sich auf den südlichen Teil Moorburgs beschränken. Beim Immissionspunkt P 3 zeigte sich dann auch, dass der anschließende Abschnitt der A 26 mehr als 200 m entfernt ist und damit keinen Einfluss mehr hat.

Auf Nachfrage erklärte der zuständige Gutachter, dass die ausgewerteten Messstationen die Vorbelastungen im Untersuchungsgebiet in ausreichender Weise repräsentierten. Für die Ermittlung der Hintergrundbelastung gebe es danach kein vorgegebenes Verfahren. Hinsichtlich der Daten aus den umliegenden Messstationen sei die jeweilige Art der Messstationen zu berücksichtigen (Hintergrund, vorstädtisch, städtisch, Verkehr usw.). In einem komplexen Umfeld wie in Moorburg im Übergang zwischen ländlichen Gebieten im Westen, vorstädtischen Siedlungen in Moorburg und dem Hafengebiet mit großen Emittenten müsse eine gutachterliche Abschätzung vorgenommen werden. So befänden sich die Stationen Neugraben und Wilhelmsburg in Gebieten ohne große lokale Emittenten, womit die Messwerte dieser Stationen tendenziell unter den in Moorburg zu erwartenden Messwerten lägen. Die Station Hafen läge dagegen in einer Region mit vielen Emittenten und werde tendenziell höhere Messwerte liefern als in Moorburg zu erwarten seien. Zudem müsse der Effekt der Corona-Pandemie auf die Messwerte des Jahres 2020 berücksichtigt werden. In Summe dieser Überlegungen seien die in der LSU aufgeführten Werte als Vorbelastung festgelegt worden. Diese Vorgehensweise – eine auf gutachterlicher Erfahrung basierende Abschätzung auf Grundlage der Daten der umgebenden Messstationen bei Berücksichtigung deren spezifischer Eigenheiten - erscheint der Planfeststellungsbehörde als plausibel.

Angesichts der deutlichen Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte und des geringen Anteils der A26 Ost, Abschnitt 6a, an der Gesamtbelastung ist nicht zu erwarten, dass die

Auswirkungen des Nachbarabschnitts 6b zu einer anderen Beurteilung der lufthygienischen Situation führen werden. Die Verwirklichung des Vorhabens wird daher auch insgesamt nicht dazu führen, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung unmöglich wird.

Hinsichtlich der Eignung der Software wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

4.10.3 Betriebsbedingte Erschütterungen

Betriebsbedingte Erschütterungen, die zu Schäden an den Gebäuden führen könnten, sind nicht zu erwarten. Bei Abständen von mehr als 20 m ist grundsätzlich nicht mit Schäden an Gebäuden zu rechnen.

Im Übrigen wird auf die entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 2.1 verwiesen, nach der eine Zustandsfeststellung vor Baubeginn stattfindet. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Bestandssituation erfasst wird. Sollte es wider Erwarten zu betriebsbedingten Erschütterungsschäden kommen, würde dies dokumentiert. Entsprechende Schäden wären ggf. nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen.

4.10.4 Verkehrliche Auswirkungen

Folgende Einwendungen wurden diesbezüglich erhoben:

Eine erhebliche Anzahl von Fahrzeugen aus dem südlichen Teil des Moorburger Kirchdeichs nutzen die Wegstrecke über den Moorburger Hinterdeich zum Moorburger Hauptdeich. Insbesondere das Bauunternehmen August Ernst GmbH & Co. KG mit seiner umfangreichen Fahrzeugflotte, die zum Großteil aus Muldenkippern und Sattelaufliegern besteht, und die dort Beschäftigten nutzen ausnahmslos diese Strecke, da der Moorburger Kirchdeich überwiegend Wohnnutzung aufweist und die große Anzahl von Fahrzeugen täglich schon früh morgens erhebliche Lärmbetroffenheit auslösen würde. Mit dem geplanten Wegfall des Moorburger Hinterdeichs wird es zwangsläufig zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrs auf dem Moorburger Kirchdeich und der dortigen Verkehrslärmimmissionen kommen. Ich fordere daher, im Zuge des Autobahnbaus die bestehende südlich der Ortslage gelegene Straßenverbindung vom Moorburger Kirchdeich zum Moorburger Hauptdeich wieder herzustellen.

Vorhabensträgerin: *Der Moorburger Hinterdeich ist ein Privatweg, der nach Hamburgischem Wegegesetz nicht als öffentliche Straße gewidmet ist. Das Befahren durch unbefugte Kraftfahrzeuge ist nicht gestattet. Der Moorburger Hinterdeich ist der Unterhaltungsweg für die Moorburger Landscheide. Er ist anteiliges Eigentum der Flurstückseigentümer nördlich der Moorburger Landscheide. Eigentümer dieser Flurstücke ist durchweg die Freie und Hansestadt Hamburg. Im Grundbuch ist als Nutzungsart Grünland (siehe Grunderwerbsverzeichnis zum Grunderwerbsplan 4, z.B. Nummern 4.17, 4.18 ff.) ausgewiesen. Mit Verlegung der Moorburger Landscheide in Richtung Fürstenmoordamm wird ein neuer Unterhaltungsweg an der Landscheide hergestellt.*

Formal hat die Vorhabensträgerin aus vorgenannten Gründen keine Veranlassung, eine bisher nicht vorhandene öffentliche Straßenanbindung an den Moorburger Hauptdeich herzustellen.

In Kenntnis der tatsächlichen Nutzung des Weges durch ortsansässige Fahrzeuge wurde eine Aufrechterhaltung der Anbindung geprüft. Eine Straßenanbindung an den Moorburger Hauptdeich südlich der AS-HH Hafen Süd hat sich aus folgenden Gründen als nicht realisierbar erwiesen: Es ist keine Querung der zukünftigen Südlichen Bahnanbindung Altenwerder möglich. Der Abstand zwischen den Knotenpunkten Rampe Süd der AS-HH Hafen Süd/ Moorburger Hauptdeich und Moorburger Hauptdeich/Fürstenmoordamm beträgt nur 270 m. Die Geometrie und die Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte ermöglichen keine zusätzliche Straßenanbindung. Der Raum ist zudem durch die Erweiterungsfläche für die Direktverbindung und den Anschluss des Seehafenbahnhofs belegt. Der Bezirk Harburg war frühzeitig in die Entscheidung einbezogen und hat in Kenntnis der o.g. Gründe zugestimmt, ausschließlich eine südliche Anbindung eines Geh- und Radverkehrs an den Fürstenmoordamm zu realisieren.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Moorburger Hinterdeich wird vollständig von den Anlagen der A26 Ost, Abschnitt 6a, überbaut. Es müsste eine neue Wegeverbindung zwischen Moorburger Kirchdeich und Moorburger Hauptdeich nördlich oder südlich der A26 Ost, Abschnitt 6a, hergestellt werden. Dazu müsste jedoch die bestehende Bahnanlage mittels eines neuen Bauwerks gequert werden. Nördlich wäre zusätzlicher Grunderwerb erforderlich, südlich würden zum einen die Hafenbahnplanungen entgegenstehen und zum anderen zusätzliche Flächen des Grünen Rings in Anspruch genommen. Diesbezüglich wurde ein hoher Planungsaufwand betrieben, um dessen Durchgängigkeit und Fortbestand trotz des hohen Planungsdrucks zu sichern. Eine weitere Wegeverbindung ist daher weder nördlich noch südlich der A26 Ost, Abschnitt 6a, möglich. Da es sich bei dem Moorburger Hinterdeich auch nicht um einen öffentlichen Weg handelt und der Eigentümer des Weges dessen Rückbau zugestimmt hat, ist die Vorhabensträgerin auch insoweit nicht zu einem Ersatz der wegfallenden Wegeverbindung verpflichtet.

4.11 Fragen des Grunderwerbs

Durch das Vorhaben werden neben Flächen, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, auch Flächen in Anspruch genommen, die in Privateigentum stehen. Die Inanspruchnahmen sind zum Teil nur bauzeitlicher Natur, zum Teil jedoch auch dauerhaft. Der hier planfestgestellte Eingriff in das Privateigentum infolge der Realisierung des Vorhabens hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Zu den Einzelheiten der Inanspruchnahmen wird auf die Planunterlagen, insbesondere die Grunderwerbspläne und -verzeichnisse in Planunterlage U10-Grunderwerb verwiesen. Diesbezügliche Zusagen der Vorhabensträgerin sind im Rahmen der Nebenbestimmungen unter den Ziffern 2.13 und 2.14 zusätzlich gesichert worden.

Einwendungen zum Grunderwerb

Die für die dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme erforderlichen Flächen werden von der

Vorhabensträgerin erworben werden bzw. für dauernd zu beschränkende Flächen eine Dienstbarkeit eingetragen. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung nicht gelingt, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 19 Abs. 1 FStrG iVm §§ 3, 4 Abs. 1 Hamburgisches Enteignungsgesetz das Enteignungsrecht. Für die Enteignung ist von der Vorhabensträgerin eine Entschädigung zu leisten. Vgl. hierzu auch den Hinweis unter Ziffer 3.5.

Für die vorübergehende Inanspruchnahme steht den Betroffenen ebenfalls eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Sofern eine Einigung mit der Vorhabensträgerin nicht gelingt, entscheidet auch insoweit die Enteignungsbehörde, vgl. Ziffer 3.5 .

Diese Inanspruchnahme privater oder auch im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Grundstücke ist in dem von der Vorhabensträgerin beantragten Umfang rechtmäßig, weil das Vorhaben nach Abwägung aller von ihm berührten privaten und öffentlichen Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient, vgl. hierzu auch Ziffern 4.2, 4.3. Die für das Vorhaben sprechenden Interessen des Gemeinwohls überwiegen die nach Art. 14 Abs. 1 GG geschützten privaten Interessen. Die Vorhabensträgerin hat glaubhaft dargestellt, dass es zu der Grundstücksinanspruchnahme keine Alternative gibt; gleichzeitig hat sie die Beeinträchtigungen bereits durch die ursprüngliche Planung und sukzessiv durch die Planänderungen optimiert und minimiert.

Nach § 17 Satz 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere darf die mögliche Enteignung nicht außer Verhältnis zu dem Zweck des Vorhabens stehen. Die Eigentumsinteressen der Betroffenen sind demnach zu dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung gemessen an den Planungszielen (vgl. Ziffer 4.2) ins Verhältnis zu setzen. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf die Ausführungen unter Ziffer 4.3 zur Planrechtfertigung verwiesen.

Die vorhabensbedingten dauerhaften Flächeninanspruchnahmen sind auf Grundstücke verteilt, die weit überwiegend in öffentlicher Hand liegen.

Der hier planfestgestellte Eingriff in das Privateigentum infolge der Realisierung des Vorhabens hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Der Umfang der dauerhaften Flächeninanspruchnahmen resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb der Flächen für Dritte, welcher für die Verlegung der Moorburger Landscheide vorgenommen wird (vgl. U10 Blatt 4). Die weiteren Flächen der dauerhaften Inanspruchnahme dienen u.a. der Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Die vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen sind für die Baustelleneinrichtung und Baudurchführung beidseits der Trasse notwendig.

Erhebliche Erschütterungen, die zu Schäden an Gebäuden führen könnten, sind weder in der Bauphase, noch im Betrieb der A26 zu erwarten. Eine für Gebäude schadensgeeignete Übertragung von Bodenschwingungen auch ausgehend von dem Baubetrieb erscheint nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unwahrscheinlich, vgl. auch Ziffer 2.2. Sollte es wider Erwarten baubedingt zu schädigenden Einwirkungen auf benachbarte bauliche Anlagen oder Nutzungen kommen, so sind diese nach dem Ergebnis der angeordneten Zustandsfeststellung auszugleichen.

Mit Blick auf die durch das Vorhaben berührten Eigentumsbelange ist somit nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens die damit verbundenen Beeinträchtigungen des privaten Eigentums einschließlich etwaiger faktischer Wertminderungen und etwaiger (entschädigungspflichtiger) Substanzeinbußen überwiegt.

Soweit Einwendungen den Verlust von Pachtflächen zum Inhalt haben, so ist die Begründung eines Teils der Existenzgrundlage auf Pachtflächen grundsätzlich mit einem wirtschaftlichen Risiko behaftet, das vom Betriebsinhaber selbst zu tragen ist. Die Pachtverträge beinhalten Kündigungsmöglichkeiten. Dieses wirtschaftliche Risiko ist den Pächtern bekannt und von diesen zu tragen. Gerade Pachtverträge sollen dem Eigentümer die Option ermöglichen, die eigenen Flächen künftig selbst einer anderen Nutzung zuführen zu können. Eine fristgemäße ordentliche Kündigung bestehender Pachtverhältnisse ruft keine außervertraglichen Entschädigungsansprüche hervor.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, in welchem Umfang mein Eigentum betroffen ist, wie die Erreichbarkeit und Nutzung des Flurstücks 3202 gewährleistet werden soll und wer für die ordnungsgemäße Entwässerung verantwortlich ist.

Vorhabensträgerin: *Das betroffene Grundstück ist dem Grunderwerbsplan (U10, Blatt 4) zu entnehmen. Teile des Grundstücks werden für die Verlegung der Moorburger Landscheide einschließlich des begleitenden Unterhaltungsweges in Anspruch genommen. Auf dem restlichen Grundstück soll mit Ausnahme der Erweiterungsfläche für den Anschluss des Seehafens eine Ausgleichsmaßnahme der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Sicherung und Entwicklung von feuchten Hochstaudenfluren und Röhrichten) durchgeführt und dinglich gesichert werden. Die natürliche Gebietsentwässerung wird durch die umverlegte Moorburger Landscheide und den Bostelbekgraben im Süden sowie den Abzugsgraben Harburg im Osten sichergestellt und ist von der Straßenentwässerung entkoppelt. Alles Weitere wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich durch die Erläuterungen der Vorhabensträgerin erledigt. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der 1. Planänderung zugesagt, eine direkte Zufahrt zum Grundstück herzustellen. Diese Zufahrt ist der Planunterlage U10 Blatt 4 zu entnehmen.

Der Untenburger Querweg ist zentral für die Bewirtschaftung von ca. 9 ha arrondierter Fläche. Der Betriebsleiter fährt von der Hofstelle über den Kirchdeich zum Untenburger Querweg. Dieser muss - wenn denn überhaupt in diesen eingegriffen werden muss - nach Süden ertüchtigt werden. Denn für die Verlegung nach Norden müsste der nördliche Graben (Schaugraben) überbaut werden. Es ist unnötig, den Weg nach Norden auf die Flächen zu verlegen, wenn eine Verlegung nach Süden in Betracht kommt. Der Querweg muss für die Landwirtschaft befahrbar bleiben. Die

Flächen müssen zu jeder Zeit bewirtschaftbar bleiben. Die verrohrten Überfahrten vom Weg auf die bewirtschafteten Flächen würden durch die Überbauung außerdem angegriffen und die einzelnen Beetgräben müssten aufwendig wiederhergestellt werden. Zudem sind die Flächen im Knick Querweg/Kirchdeich Richtung Norden durch eine Rohrtrasse (Richtung Hof) getrennt, auch hier kann nur vom Untenburger Querweg oder Kirchdeich bewirtschaftet werden.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin sagt zu, auf den Ausbau des Untenburger Querweges in der in den ausgelegten Unterlagen dargestellten Art und Weise zu verzichten. Stattdessen wird der Wartungsweg für die A26 direkt an die Böschung verlegt. Der Untenburger Querweg wird lediglich bauzeitlich ertüchtigt. Ein bauzeitlicher Eingriff in die Flächen nördlich des Weges ist damit nicht mehr erforderlich. Inwieweit der Untenburger Querweg gelegentlich von Baufahrzeugen genutzt wird, wird im weiteren Planungsverlauf geprüft. Massentransporte über den Untenburger Querweg sind nicht vorgesehen. Der Weg bleibt auch während der Bauphase für die Landwirtschaft befahrbar.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich durch die entsprechenden Änderungen im Zuge der 1. Planänderung erledigt.

4.12 Ausführungsplanung

Grundsätzlich müssen alle durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Konflikte im Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Ausgenommen werden hiervon jedoch solche Fragen, die auch ohne eine abschließende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss in vorhersehbarer Weise werden gelöst werden können. Voraussetzung hierfür ist, dass für die später erfolgende Lösung keine planfeststellungsrechtliche Abwägung erforderlich ist oder eine solche bereits im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach vorweggenommen werden kann. Es muss also zur Zeit des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses feststehen, dass ein Sachverhalt in der späteren Bauausführung oder im späteren Betrieb ohne Weiteres auf die eine oder andere Weise zu bewältigen ist und es hinsichtlich der Gesamtabwägung unerheblich ist, wie diese Bewältigung aussehen wird. Dies ist vorliegend, soweit Lösungen der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben, durchgehend der Fall.

Dies gilt auch für die Bauablaufplanung. Es ist hinreichend bestimmt, welche Baumaßnahmen durchgeführt werden müssen und welche Rechte und Belange hiervon betroffen sein werden. Die Bauablaufplanung liegt den Prognosen der bauzeitlichen Beeinträchtigungen sowie den hieraus sich ergebenden Schutzvorkehrungen zu Grunde. Darüber hinaus ist es jedoch nicht sinnvoll, die einzelnen Bauphasen detaillierter planen zu lassen und nach Art, Maß, Zeitdauer und Zeitpunkt planfestzustellen. Dies führte zum Verlust jedweder Flexibilität, die auf einer Baustelle, zumal auf einer solch komplexen Baustelle, erforderlich ist. Diese Flexibilität kommt nicht nur der Vorhabensträgerin, sondern auch den Betroffenen zu Gute, denn nur so lässt sich die Baustelle effektiv und möglichst zügig abwickeln sowie auf unvorhersehbare Situationen reagieren. Bei einer Festschreibung der Bauablaufplanung im Planfeststellungsbeschluss müsste bei Abweichungen stets

ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden. Dies würde die Dauer der Baumaßnahme erheblich verlängern.

4.13 Berücksichtigung der Klimaschutzziele

Gemäß § 13 Abs. 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 Ziele 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. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Die weiteren Vorgaben des § 13 Abs. 1 und des Abs. 2 betreffen hingegen Beschaffungsvorgänge und finden in einem Planfeststellungsverfahren keine Anwendung. Ein Planfeststellungsbeschluss begründet (nur) ein Baurecht und stellt weder selbst eine Investitions- oder Beschaffungsmaßnahme dar noch bereitet er (…) eine solche unmittelbar vor, weshalb die Vorgaben nach § 13 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 KSG für ihn nicht gelten (vgl. vgl. BVerwGE 9 A 7.21 vom 04.05.2022, Rn. 79.)

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. Neben Vorschriften für Wärmenetze, den Kohleausstieg und Anforderungen an Gebäude enthält das HmbKliSchG in § 29 auch besondere Bestimmungen, die den Verkehrssektor betreffen. Danach ist Ziel, eine nachhaltige und emissionsarme Mobilität im Sinne von § 4 Abs. 3 HmbKliSchG zu erreichen, insbesondere durch:

1. die Verbesserung und Optimierung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils,

2. die schrittweise Ersetzung von Fahrzeugen mit fossilen Antrieben durch andere klimafreundliche Antriebsformen; hierbei gilt eine uneingeschränkte Technologieoffenheit,

3. die Steigerung des Anteils von Rad- und Fußgängerverkehr,

4. geeignete verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen.

Gemäß § 29 Abs. 2 HmbKliSchG müssen alle mobilitäts- und infrastrukturbezogenen Planungen in besonderer Weise die Ziele des HmbKliSchG berücksichtigen. Beim Bau oder Umbau von öffentlichen Straßen sind die Ziele des HmbKliSchG zu beachten und zu fördern. Es wird darauf hingewirkt, dass diese den Erfordernissen eines attraktiven und sicheren Fahrrad- und Fußgängerverkehrs entsprechen und ausreichend Raum für öffentliche Ladeinfrastruktur für elektrische

Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben geschaffen wird. Hiermit werden im Wesentlichen eigenständig anzustrebende Maßnahmen angesprochen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Planfeststellung des vorliegenden Vorhabens stehen.

Zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 Abs. 1 KSG sind gemäß § 4 Abs. 1 KSG in Anlage 2 zu § 4 KSG Jahresemissionsmengen festgelegt für die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Sonstiges. Als weiterer zu betrachtender Sektor ergibt sich aus Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft.

Nicht festgelegt sind im KSG Mengenkontingente für Einzelvorhaben. Gleiches gilt für die Sektorenziele des Hamburger Klimaplans gemäß § 6 HmbKliSchG. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG verlangt zwar, den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Das setzt voraus, dass die Behörde die zu erwartende Menge an Treibhausgasen ermittelt, welche aufgrund des Projekts emittiert werden, vgl. BVerwG 7 VR 3.23 vom 22.06. 2023, Rn. 39; BVerwG 7 VR 6.23 vom 15.09.2023, Rn. 42. Anforderungen und Vorgaben zur Art und Weise der Umsetzung dieser Verpflichtung in einem Planfeststellungsverfahren enthält das Gesetz jedoch nicht, vgl. BVerwGE 9 A 7.21 vom 04.05.2022, Rn. 77 ff. Für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen oder für deren Bewertung hat das BMDV für den Bau und die Änderung von Bundesfernstraßen mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, Stand 16.12.2022, VkBl 4/2023, Amtlicher Teil, S. 70 (i.F. BMDV-Hinweise) Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassungen erarbeitet und veröffentlicht, die für Zulassungsentscheidungen im Fernstraßenbereich anzuwenden sind. Die Anwendung dieser Hinweise hat vor dem Hintergrund zu erfolgen, dass die Anforderungen an die Anwendung des § 13 KSG nicht überspannt werden dürfen, "mit Augenmaß" inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden müssen und der Behörde keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen dürfen, vgl. BVerwGE 9 A 7.21 vom 04.05.2022, Rn. 80, mit weiterer Begründung. Dementsprechend ist es nicht Aufgabe der Zulassungsbehörden und entzöge sich auch deren Möglichkeiten, im Rahmen von Zulassungsverfahren für Einzelvorhaben übergeordnet für die Einhaltung der Sektorenziele zu sorgen. Es obliegt vielmehr dem Gesetzgeber, den Verbrauch der zulässigen Jahresemissionsmengen und das Erreichen der Minderungsziele auf einer übergeordneten Ebene – bei Straßenbauvorhaben beispielsweise mittels der Bedarfsplanung - zu steuern. Gleiches gilt für das Klimaschutzgebot des Art. 20a Grundgesetz und die grundrechtlichen Schutzpflichten gegen Klimawandelfolgen aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1, Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz. In Bezug genommen wird hierdurch die Gesamtheit der durch das KSG zugelassenen THG-Emissionen, nicht die einzelne Planung und Entscheidung (vgl. Fellenberg in Fellenberg/Guckelberger, Klimaschutzrecht, 1. Auflage 2022, § 13 KSG, Rn. 57 m.w.N.). So müsste einer Verfehlung der sektorenspezifischen Klimaziele ggfls. durch Sofortprogramme entgegengewirkt werden. Die Aufgabe einer übergeordneten Klimaschutzplanung obliegt jedenfalls erkennbar nicht der Planfeststellungsbehörde.

Die Anforderungen der Klimaschutzgesetze sind am effektivsten auf der Planungsebene zu berücksichtigen, auf der der Planungsträger sich noch im Entscheidungsprozess über das Ob und

Wie eines Vorhabens und damit auch über Art und Umfang der Möglichkeiten zur Berücksichtigung der Klimaschutzziele befindet. Anschließend muss die Planfeststellungsbehörde die Planung auf die hinreichende Beachtung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung bei ihrer Entscheidung berücksichtigen. Sie hat also den Gesetzeszweck und die gesetzlichen Klimaschutzziele sowie deren Beachtung durch die Vorhabensträgerin als öffentliche Belange in ihre Abwägungsentscheidung einzubeziehen. Im Wesentlichen geht es dabei um die Frage, ob die Angaben der Vorhabensträgerin methodisch plausibel ermittelt wurden, in welchem Maß danach THG-Emissionen in den einzelnen Sektoren anfallen und inwieweit dieses Maß an THG-Emissionen sich grundsätzlich auf die Einhaltung der Jahresemissionsmengen und damit die Erreichung der Klimaschutzziele auswirken kann. Hierzu sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Klimaschutz bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele anhand der Angaben der Vorhabensträgerin zu ermitteln und die Ermittlungsergebnisse in die Abwägung einzustellen. In diesem Sinne sind die bau-, anlage- und betriebsbedingt entstehenden Emissionen sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu betrachten. Klimarelevant sind dabei nicht nur die in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 6 KSG genannten Sektoren, die als potentiell emissionsverursachende Sektoren den Minderungszielen des § 3 KSG unterworfen sind, sondern alle in Anlage 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes genannten Sektoren und damit auch der positiv für die Gesamtbilanz wirkende Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG (Nr. 7 der Anlage 1 zum Gesetz). Dieser ist daher in den Blick zu nehmen, wenn Klimasenken durch das Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden. Dies ergibt sich aus Sinn und Zweck des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG, vgl. BVerwGE 9 A 7.21 vom 04.05.2022, Rn. 83.

Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde im Zulassungsverfahren sämtliche für ihre Entscheidung einschlägigen Rechtsvorschriften zu beachten und die Berücksichtigung der Erzeugung bau-, anlage- und betriebsbedingter THG-Emissionen neben einer Vielzahl weiterer abwägungsrelevanter Aspekte in ihre Gesamtabwägung einzustellen hat. Die Anforderungen an den Klimaschutz sind zwar Gegenstand der Abwägung, sie genießen jedoch keine Priorität und sind demzufolge nur ein Aspekt unter sämtlichen Abwägungsgesichtspunkten. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert eine Berücksichtigungspflicht, aber keine gesteigerte Beachtenspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen, BVerwGE 9 A 7.21 vom 04.05.2022, Rn. 85. Dem Klimaschutzgebot kommt trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu; ein solcher lässt sich weder aus Artikel 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten. Auch aus dem Klimaschutzbeschluss des Bundesverfassungsgerichts ergibt sich nichts anderes, BVerwGE 9 A 7.21 vom 04.05.2022, Rn. 86; BVerwG 7 VR 3.23 vom 22.06. 2023, Rn. 40. Es hängt deshalb bei konfligierenden Interessen vom Einzelfall ab, ob und gegebenenfalls in welchem Ausmaß sich am Ende der Klimaschutz oder ein anderer Belang durchsetzt, BVerwG 7 VR 3.23 vom 22.06. 2023, Rn. 40.

Im Rahmen der Prüfung des vorliegenden Vorhabens wurden auf Grundlage der Vorgaben der BMDV-Hinweise die Sektoren Verkehr (Straßenverkehr), Industrie (Bau und Unterhaltung der

Straße) und Landnutzung/Landnutzungsänderung (Änderungen der Landnutzung durch Flächeninanspruchnahmen durch das Vorhaben selbst sowie die Ausgleichsmaßnahmen) getrennt betrachtet:

a) THG-Emissionen des Vorhabens

- **Bau- und unterhaltungsbedingte THG-Emissionen / Sektor Industrie**

  Der Bauvorgang, die spätere bauliche Unterhaltung und der nicht die verkehrliche Nutzung der Straße betreffende Betrieb der Autobahn sind dem Sektor Industrie zuzuordnen. THG-Emissionen, die hierdurch entstehen, gehören weder dem späteren, auf Dauer angelegten verkehrlichen Betrieb an, noch handelt es sich um anlagebezogene Auswirkungen. Der Sektor Verkehr ist durch den Bauvorgang und die spätere Unterhaltung demnach nicht betroffen und im Zusammenhang mit den betriebsbedingten Auswirkungen zu betrachten. Der Sektor Landnutzung/Landnutzungsänderung wird anschließend im Zusammenhang mit den anlagebezogenen Auswirkungen untersucht.

  Die Vorhabensträgerin hat für die Lebenszyklusbetrachtung der THG-Emissionen für den Abschnitt 6a der A26 Ost auf das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 07.10.2016 (Methodenhandbuch), zurückgegriffen. Die Anwendung des Methodenhandbuchs sehen auch die BMDV-Hinweise vor.

  Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass die verwendete Berechnungsmethode von realistischen Ansätzen ausgeht, zumal sie laut Angaben des BMDV auf der Studie des Umweltbundesamts „Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland“ (UBA-Studie) beruht, vgl. S. 8, 9 der BMDV-Hinweise.

  Unter den Begriff der THG-Lebenszyklusemissionen fallen alle THG-Emissionen, die mit dem Bau, der Erhaltung (Erneuerung und Instandsetzung) und dem Betrieb der Straßeninfrastruktur verbunden sind. Unterschieden wird zwischen Bundesautobahnen und Bundesstraßen, einen Aufschlag gibt es für Brücken- und Tunnelabschnitte (BMDV-Hinweise, Tabelle 4, S. 8). Die THG-Emissionen werden in kg CO2-Äquivalenten pro m² Straßenoberfläche und Jahr ausgegeben. Die quantitative Abschätzung der THG-Lebenszyklusemissionen erfolgt nach der im Methodenhandbuch beschriebenen Methodik, welche auf der UBA-Studie basiert. Die Bewertungsvorschriften für die Nutzenkomponente ,,Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL)‘‘ des Verkehrsträgers Straße finden sich in Kap. III 3.3.9, S. 162 ff., Tabellen 63 und 64 sowie als Beispiel in Kap. VIII 1.1.3.9, S. 383, des Methodenhandbuchs; im Methodenhandbuch werden die Begrifflichkeiten „Erstinvestition“ für den Bau und „Ersatzinvestition“ bzw. „Reinvestition“ für die Erhaltung (Erneuerung und Instandsetzung) verwendet (vgl. Rn. 28 der BMDV-Hinweise, S. 8).

Dabei werden die bau- und unterhaltungsbedingten THG-Emissionen als jährlicher Wert umgelegt, um sie mit den betriebsbedingten THG-Emissionen vergleichen zu können. Zur Berechnung der THG-Emissionen wird in einem ersten Schritt die Fläche aus Länge und Regelquerschnitt berechnet. Hierzu werden die spezifischen THG-Emissionen für Bundesautobahnen oder Bundesstraßen nebst ggf. anfallenden Aufschlägen für Brücken- und Tunnelabschnitte (s.o.) pro Quadratmeter und Jahr zugrunde gelegt. Diesen pauschalisierten Angaben liegt ein Mix von Beton, Asphalt, Schotter, Kies und Zement für Deckschichten, Trag- und Bindeschichten und den Unterbau zugrunde; eine baustoffspezifische Betrachtung findet nicht statt. Der Energieaufwand für den Straßenbau und Baustellenbetrieb ist mit eingerechnet (Transport und Energie nehmen 18% ein), vgl. BMDV-Hinweise, Text und Tabelle 4 auf S. 9. Anschließend wird das Ergebnis durch die Anzahl der Jahre der Lebensdauer dividiert (beim Untergrund und Unterbau 90 Jahre, beim Oberbau 25 Jahre und bei Brücken und Tunnelbauwerken 50 Jahre). Die so ermittelten jährlichen THG-Emissionen der einzelnen Straßenbestandteile werden anschließend addiert. Der jährliche Gesamtwert für die Herstellung von 1 m² Straße berücksichtigt somit die unterschiedlichen Lebensdauern der Einzelelemente. Im Ergebnis ist nach dem Methodenhandbuch für eine Bundesautobahn ein CO2-Äquivalent von 6,2 kg je m² Straßenoberfläche und Jahr anzunehmen. Aufgrund des erhöhten Aufwandes wird für Brückenabschnitte ein Aufschlag von 12,6 kg und für Tunnelabschnitte ein Aufschlag von 27,1 kg je m² angesetzt (Methodenhandbuch, S. 162, Tabelle 63: spezifische THG-Lebenszyklusemissionen bei der Straßeninfrastruktur). Hierbei handelt es sich um langjährige Erfahrungswerte für die erforderlichen Materialmengen.

Dabei sind auch Emissionen berücksichtigt, die bei der Gewinnung der Rohstoffe sowie deren Transport und deren Verarbeitung zu den Grundmaterialien (wie z. B. Beton, Stahl, Kupfer) entstehen, sowie die Emissionen, die durch die Transporte der Materialien zum Bauort und durch die Energieverbräuche auf den Baustellen entstehen, vgl. UBA-Studie, Ziffer 2.1, S. 7. Damit stellt die Vorhabensträgerin hinsichtlich der Gewinnung der Rohstoffe und der Herstellung von Materialien nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde mehr in die Bilanz ein, als sie einzustellen verpflichtet gewesen wäre. Die insoweit vorgelagert entstehenden THG-Emissionen sind grundsätzlich im Rahmen der Zulassungsentscheidungen für die Gewinnungs- und Verarbeitungsprozesse sowie der dortigen Abbau- und Produktionsprozesse zu betrachten.

Dementsprechend hat das OVG Berlin-Brandenburg bereits entschieden, dass hinsichtlich der Herstellung von Materialien, seien es solche, die für die Errichtung der Anlage erforderlich sind, oder seien es solche, die für den Betrieb der Anlage erforderlich sind, die Umweltauswirkungen am Produktionsstandort dieser Materialien in dem dort maßgebenden Verfahren betrachtet werden müssten. Die gegenteilige Betrachtung führte zu einer unüberschaubaren Ausweitung der Prüfungspflicht, insbesondere in Fällen, in denen sehr viele unterschiedliche Materialien unterschiedlicher Herkunft zur Verwendung gelangten.

So müssten auch deren jeweilige Fertigungsstätten näher beschrieben werden. Eine derartige Ausweitung widerspräche zudem der Systematik des UVPG, da z.B. Produktionsstätten von Stahlteilen ihrerseits dem UVPG unterfallen können, vgl. dessen Anlage 1, dort Nr. 3. Dementsprechend werde auch in der Literatur zum Errichtungsbegriff nach UVPG vertreten, dass die die Herstellung vorgefertigter Anlagenteile (etwa Baumaterialien), die an einem anderen Ort als dem geplanten Standort erfolge, nicht unter den Begriff der „Errichtung“ fielen (OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 12.03.2020, 11 A 7.18, Rn. 58).

Zudem unterliegen zumindest die in der EU hergestellten Bauprodukte insbesondere der Eisen- und Stahlverhüttung sowie der Zement- und Kalkherstellung dem Europäischen Emissionszertifikatehandel (EU-ETS) oder dem nationalen Emissionshandelssystem. Eine Berücksichtigung der durch diese Herstellungsprozesse erzeugten THG-Emissionen auch bei deren späterer Verwendung bedeutete quasi eine doppelte Berücksichtigung. Eine solche doppelte Berücksichtigung von THG-Emissionen, die einer eigenständigen Regulierung unterliegen, fordert § 13 KSG auch nach der jüngeren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.06.2023, 7 VR 3.23, Rn. 45). Die Planfeststellungsbehörde stellt die Ermittlungsergebnisse im Sinne einer worst-case-Betrachtung dennoch in die Abwägung ein, weil hierdurch noch stärker verdeutlicht wird, dass die bau- und unterhaltungsbedingten THG-Emissionen des Vorhabens selbst unter Berücksichtigung auch dieser Fremd-Emissionen der Zulassung nicht entgegenstehen.

Die folgende Tabelle ist der Planfeststellungsunterlage 01A (Erläuterungsbericht), S. 167, entnommen:

Länge	1.950 m
Straßenoberfläche bei RQ 31	60.450 m²
CO2-Emissionen/Jahr bei einem CO2-Äquivalent von 6,2 kg je m²/Jahr	375 t
Brücken (Gesamtlänge Brückenabschnitte)	~150 m
Fläche Brückenabschnitte (Länge x RQ 31)	4.650 m²
CO2-Aufschlag Brücken /Jahr (12,6 kg je m²/Jahr)	59 t
CO2-Äquivalente pro Jahr	434

Die bau- und unterhaltungsbedingten THG-Emissionen aus dem Bauvorgang und der späteren baulichen Unterhaltung betragen damit für den Abschnitt 6a der A26 Ost 434 t pro Jahr.

Zu den bau- und unterhaltungsbedingten THG-Emissionen der Nachbarabschnitte 6b und 6c vgl. die Ausführungen in der Gesamtabwägung unter c).

- **Betriebsbedingte THG-Emissionen / Sektor Verkehr**

  Die aus dem Straßenverkehr resultierenden, betriebsbedingten THG-Emissionen sind dem Sektor Verkehr zuzuordnen. Solange noch in nennenswertem Umfang Verbrennungsmotoren betrieben werden, und dies wird trotz der Befristung der Neuzulassungen von Verbrennungsmotoren bis 2035 auch noch für einige Zeit danach gelten, werden durch den Verkehr auf der neuen Autobahn THG-Emissionen erzeugt. Deren Menge und Zusammensetzung ändert sich jedoch kontinuierlich mit dem zunehmenden Anteil an elektrisch oder mit Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen sowie mit der Fortentwicklung emissionsarmer Verbrennungsmotoren und deren Betankung mit synthetischen Kraftstoffen. Damit wird der Ausstoß an betriebsbedingten THG-Emissionen zukünftig erheblich sinken. Dies ist in der durch die Vorhabensträgerin in Auftrag gegebenen Prognose berücksichtigt. Zudem erfolgten die Berechnungen auf der Grundlage des für den Neubau der A26 Ost verwendeten Verkehrsmodells, sodass auch die erwünschten räumlichen Verlagerungswirkungen, die durch den Neubau der A26 entstehen, berücksichtigt sind.

  Die THG-Emissionen werden dabei sowohl hinsichtlich des vorliegend planfestgestellten Abschnitts als auch hinsichtlich der vollständig realisierten A26 Ost betrachtet und jeweils dem Prognosenullfall gegenübergestellt. In letzterem Fall werden die Wirkungen der gesamten neuen Autobahn betrachtet, ohne dass die Anschlussabschnitte bereits planfestgestellt wären. Diese Berechnungen sind jedoch im Sinne einer vorsorglichen Betrachtung anzustellen, um festzustellen, welche Auswirkungen nicht nur die THG-Emissionen des Abschnitts 6a, sondern auch die THG-Emissionen der gesamten fertiggestellten A26 Ost auf die Erreichung der Klimaziele haben können.

  Die betriebsbedingten THG-Emissionen wurden auf Basis der rechnerischen Fortschreibung der Projektprognose 2030 mit aktualisierten Regionaldaten für den Prognosehorizont 2035 (Unterlage 21) unter Verwendung des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes ermittelt (a.a.O., S. §31 ff). Die seitens des Büros PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe, für die Verkehrsprognose verwandte Methodik beruht auf einer komplexen Datenbasis, die eine Vielzahl an Eingangsdaten aus unterschiedlichen Quellen aufweist. Anhand eines für den zu betrachtenden Verkehrsbereich kalibrierten und qualitätsgesicherten Netzmodells werden daraus die aktuellen Verkehrsströme ermittelt. Die Ergebnisse werden u.a. mit den Zähldateninformationen von Dauerzählstellen und Knotenpunktzählungen abgeglichen und somit an der Realität gemessen. Aus dem so erzeugten und abgesicherten Analysezustand wird anschließend über die in das Verkehrsmodell eingespeisten Prognosedaten (u.a. Bundesverkehrswegeplan 2030, Bevölkerungsprognose 2035, Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg, Prognose der Wirkungen der Mobilitätswende, Umschlagpotenzialprognose Hamburger Hafen 2035, Flächenentwicklungen Hamburger Hafen 2035, Automatisierung von Containerterminals, Stadtentwicklung Kleiner Grasbrook, Flughafenprognose 2030, vgl. Unterlage 21, S. 17 ff) und unter Berücksichtigung der Prognosenetzmaßnahmen (Neubau der A26 zwischen Stade und der A7, Erweiterung der A1 zwischen AS HH-Harburg und AD HH-Südost, Erweiterung der A7 in

Hamburg sowie zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein bis zum AD Bordesholm, Neubau der A20 zwischen Drochtersen/Stade und der A21 (Bad Segeberg) mit Elbquerung Glückstadt, Neubau der A20 zwischen dem Raum Oldenburg und der A26 bei Stade (Küstenautobahn), Erweiterung der A23 zwischen AS Tornesch und AD HH-Nordwest, Verbindung Versmannstraße – Amsinckstraße (Großmarktbrücke), Verlängerung Holstenkamp, Erweiterung der Waltershofer Brücken, geänderte Anbindung Steinwerder, Entflechtung des Straßenverkehrs vom Bahnverkehr im Zuge der Kattwykbrücke, vgl. Unterlage 21, S. 16/17) die Verkehrsnachfrage sowohl für den Prognosenullfall als auch für den Planfall mit vollständig realisierter A26 Ost erstellt. Danach wären im Prognosenullfall im gesamten Untersuchungsbereich auf Hamburger Stadtgebiet deutliche Verkehrszunahmen festzustellen (vgl. Tabelle 6 auf S. 25 der Unterlage 21). Grund dafür sind im Wesentlichen die prognostizierte allgemeine Verkehrszunahme, die Verkehrsströme aus dem Raum Stade in Richtung Hamburger Süderelbraum, die prognostizierten Nachfrageentwicklungen im Hafen sowie die zu erwartenden Siedlungsentwicklungen.

Der geplante Abriss der Köhlbrandbrücke und deren Ersatz durch einen Tunnel sind dabei als mehr oder weniger neutral zu betrachten. Zwar würde der geplante Köhlbrandtunnel gegenüber der vorhandenen Brücke aufgrund der etwas direkteren Linienführung zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen und somit die Stauanfälligkeit auf der Haupthafenroute tatsächlich verbessern. Die im Rahmen der Planungen zum Köhlbrandtunnel durchgeführten Modellrechnungen zeigen allerdings nach Auskunft der Vorhabensträgerin nur geringe verkehrliche Verlagerungswirkungen zwischen der A26 und der Haupthafenroute aufgrund des Tunnelbaus im Vergleich zur Brücke. Somit treten infolge der Realisierung des Köhlbrandtunnels keine erheblichen Veränderungen ein. Umgekehrt würde der geplante Köhlbrandtunnel aber ebenso wie die vorhandene Köhlbrandbrücke ohne die A26 Ost mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen und einem sehr hohen Lkw-Anteil beaufschlagt, welches zu sehr hoher Auslastung bzw. Überlastung des Tunnels und so zu erhöhten THG-Emissionen führte. Auch insoweit bleibt es daher bei dem Entlastungseffekt der A26 Ost.

Im Planfall hingegen ergeben sich durch den Neubau der A26 Ost nahezu durchweg positive verkehrliche Wirkungen auf das untergeordnete Straßennetz im gesamten Hamburger Süderelbraum. Auf fast allen Streckenabschnitten sind gemäß Tabelle 7 auf Seite 29 der Unterlage 21 deutliche Verkehrsabnahmen festzustellen. Teilweise liegen die verkehrlichen Belastungen sogar deutlich unter den jeweiligen Belastungen des Analysefalls, also den heutigen Verkehrsverhältnissen. Damit wird gezeigt, dass die prognostizierten Verkehre wirksam und langfristig aus dem überlasteten untergeordneten Straßennetz auf die neue und hinreichend aufnahmefähige Autobahn gelenkt und damit gebündelt und verflüssigt werden. In dieser Verflüssigung des Verkehrs infolge der zusätzlichen leistungsfähigen Verkehrsachse ist neben den ohnehin sinkenden THG-Emissionen aufgrund der rückläufigen Mengen von Verbrennungsmotoren auch der wesentliche Grund für die Emissionsreduzierung zu sehen.

Die vorstehend umschriebene antragsgegenständliche Betrachtung der THG-Emissionen beruht auf deutlich aktuelleren und präziseren Verkehrsdaten, Emissionsfaktoren und Projektparametern als die Projektdokumentation des Projektinformationssystems zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS). Beim PRINS handelte es sich um eine erste Grobabschätzung auf Bundesebene mit vereinfachter Modellstruktur und gegenüber dem aktuellen Verkehrsmodell stark reduzierter Berücksichtigung lokaler Detailentwicklungen, sodass z.B. die positiven Verlagerungseffekte noch nicht berücksichtigt werden konnten. Die Daten des PRINS und die aktuellen Berechnungen der Vorhabensträgerin sind daher nicht miteinander vergleichbar.

Zusammenfassend ergibt sich im Planfall durch die A26 Ost insgesamt und damit bei voller Verkehrswirksamkeit durch die Verlagerung und Verflüssigung des Verkehrs eine Reduzierung der betriebsbedingten THG-Emissionen um rd. 48.600 Tonnen pro Jahr im Vergleich zum Prognosenullfall. Für den Abschnitt 6a ergibt sich im Planfall immerhin noch eine Reduzierung der betriebsbedingten THG-Emissionen um 11.680 Tonnen pro Jahr. Vgl. hierzu auch die Tabelle unter Buchstabe c) innerhalb der Gesamtabwägung. Grund hierfür ist nach Auskunft der Vorhabensträgerin vor allem die deutliche Entlastung des Fürstenmoordamms sowie der B73 zwischen der AS HH-Heimfeld und dem Moorburger Bogen, welche im Prognosenullfall durch eine hohe Stauanfälligkeit und damit verbunden durch hohe THG-Emissionen gekennzeichnet sind.

Diese Ergebnisse sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angesichts des hohen Berechnungsaufwandes auf einer breiten Datenbasis, der Qualitätssicherung der verwandten Modelle und der nachvollziehbaren Interpretation der Ergebnisse plausibel.

- **Anlagebedingte THG-Emissionen / Sektor Landnutzung/Landnutzungsänderung**

  Von der baulichen Anlage als solcher, also nach Fertigstellung und losgelöst von Unterhaltung und Betrieb (die vorstehend bereits betrachtet wurden), gehen keine THG-Emissionen aus. Allerdings führt die Flächeninanspruchnahme zu dauerhaften Auswirkungen auf die zuvor dort vorhandenen Biotope und Böden. Deren Überbauung führt zu deren Funktionsverlust oder zu Funktionseinschränkungen. Ein Teil dieser Funktion besteht aus der Fähigkeit, CO2 zu binden und mittel- bis langfristig zu speichern. Dies gilt insbesondere für kohlenstoffreiche Böden (Moorböden oder moorähnliche Böden) und Flächen, die mit Bäumen bestanden sind, jedoch auch für sämtliche anderen bewachsenen Flächen inclusive landwirtschaftlich genutzten Flächen. Mit deren Überbauung geht diese Funktion verloren. Zu betrachten sind hier demnach nicht Emissionen, sondern der Verlust an der Fähigkeit, auch in der Zukunft CO2 aus der Umgebungsluft aufzunehmen und zu binden. Demnach ist, soweit das Vorhaben zur Überbauung von Flächen führt, der Sektor Landnutzung/Landnutzungsänderung betroffen.

Diese Betroffenheit des Sektors Landnutzung/Landnutzungsänderung führt allerdings nicht nur zu einem Verlust bzw. einer Minderung der Fähigkeit, CO2 zu binden und zu speichern, sondern durch die im Rahmen der Eingriffsregelung erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ebenso zu einer korrespondierenden Steigerung der CO2-Bindungsfähigkeit auf zuvor insoweit weniger geeigneten Flächen. Deshalb findet hinsichtlich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen eine Betrachtung der Inanspruchnahme von Böden und Biotopen nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung statt, vgl. BMDV-Hinweise, S. 8. So wirken sich insbesondere die vorgesehenen großflächigen Nutzungsextensivierungen und Wiedervernässungen von Grünlandflächen durch die damit verbundene Erhöhung der CO2-Bindungsfähigkeit positiv auf die Klimabilanz aus, vgl. hierzu die folgende Ziffer b) sowie zu den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen Ziffer 4.17. Insofern ist davon auszugehen, dass sich bei einer ausgeglichenen Eingriffsbilanz im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung - vorliegend kommt es insoweit sogar zu einer Überkompensation - keine nachhaltige Betroffenheit des Sektors Landnutzung/Landnutzungsänderung im Sinne des KSG ergibt und eine gesonderte Bilanzierung entbehrlich ist. Aus der ausgeglichenen Eingriffsbilanz im Sinne der Eingriffsregelung folgt somit gleichzeitig, dass der Sektor Landnutzung/Landnutzungsänderung nicht nachhaltig betroffen ist.

b) Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Reduzierung von THG-Emissionen

Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen unterliegen einer Vielzahl von Richtlinien und technischen Bestimmungen, die z.B. die Erreichung des verkehrlichen Ziels, die Betriebssicherheit, die geordnete und umweltverträgliche Entwässerung oder den Lärmschutz zum Gegenstand haben (z.B. die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen RAA, die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen RStO, die 16. BImSchV i.V.m. der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen und den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie eine Vielzahl von DIN-Normen etc.) und die unmittelbar oder mittelbar die Dimensionierung der Bundesfernstraßen vorgeben. Von deren Mindestanforderungen kann in der Regel nicht ohne Weiteres abgewichen werden. Da andererseits gesetzliche Vorschriften und andere Normen bestehen, die die Vorhabensträgerin gleichzeitig verpflichten, die Inanspruchnahme von Flächen und die betriebsbedingten Beeinträchtigungen auf das erforderliche Maß zu begrenzen, wie z.B. das Eigentumsrecht, das Vermeidungsgebot der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung oder die Vorschriften zur Luftreinhaltung und eben dem Klimaschutz, sind die genannten Regelwerke bereits sorgfältig austariert. Nicht zuletzt ist die Vorhabensträgerin auch aus finanziellen Erwägungen heraus nicht daran interessiert, ein Übermaß an Flächeninanspruchnahmen und Beeinträchtigungen zu generieren, denn jegliche Überdimensionierung kostete gleich mehrfach, zum einen durch die Herstellung der baulichen Anlage selbst (Baudurchführung, Materialkosten, Zeitbedarf etc.), zum anderen durch die damit verbundenen Kompensationserfordernisse. So ist bereits von vornherein sichergestellt, dass die Planung sich in erster Linie an den Mindestanforderungen an die zu erzielende verkehrliche Verbesserung orientiert.

Andererseits ist nicht jeder Aspekt der Planung durch die genannten Regelwerke bereits hinreichend konkret vorgegeben. Aber auch in diesen Fällen muss die Planung entsprechend den gesetzlichen Vorgaben Bau- oder Vorgehensweisen vorsehen, die dem Ziel der Minderung von Eigentumsbeeinträchtigungen sowie der Vermeidung und Minderung von naturschutzrechtlichen Eingriffen und anderen Umweltbeeinträchtigungen entsprechen. Hierzu gehören und interessieren an dieser Stelle insbesondere die umweltbezogenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen, soweit diese die bau-, anlage- und betriebsbedingten THG-Emissionen betreffen. Zu diesem Komplex gehört auch die Minimierung von Boden- und Materialtransporten. Dazu werden die Baustelleneinrichtungs- und Materiallagerflächen trassennah eingerichtet, um die Anzahl erforderlicher Lkw-Fahrten zu mindern.

Ebenfalls zu den baubedingten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen gehört das Torfeinbaukonzept der Vorhabensträgerin, das den klimaneutralen Wiedereinbau der bauzeitlich freizulegenden Torfböden unterhalb des Grundwasserstandes vorsieht. Hierdurch wird eine baubedingte Freisetzung von THG durch eine Offenlegung des Torfes weitestgehend vermieden sowie eine weitere Zersetzung, z.B. durch eine landwirtschaftliche Nutzung, verhindert. Wesentlichen Einfluss auf die Vermeidung baubedingter Freisetzung von CO2 durch eine Offenlegung des Torfes hat dabei die gewählte Gründungsvariante des Damms der A 26. Hier wird durch ein aufgeständertes Gründungspolster der Torf dauerhaft im Boden belassen.

Desweiteren werden durch die planfestgestellten Umweltmaßnahmen die naturnahen Biotopstrukturen im Niedermoorkomplex südlich von Moorburg gesichert, umfangreiche Gehölzpflanzungen vorgenommen und im Bereich der stillgelegten Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte neue Biotopstrukturen angelegt. Auch hierdurch werden die landnutzungsbedingten THG-Emissionen gemindert und auf lange Sicht neutralisiert.

Auch die übrigen Ausgleichsmaßnahmen, mit denen zum Teil großflächig Nutzungsextensivierungen verbunden sind und mit denen Grünlandflächen wieder vernässt werden, führen zu einer erhöhten CO2-Bindungsfähigkeit der betroffenen Böden. Nach Angaben der Vorhabensträgerin bewirken allein die Ausgleichsmaßnahmen in Kirchwerder und Neuengamme durch deren Nutzungsextensivierung und die Anhebung der Wasserstände eine massive Reduktion der Abbauprozesse von organischem Bodenmaterial und damit eine Reduktion von THG-Emissionen und eine zusätzliche CO2-Bindung von ca. 200 t pro Jahr.

Eine ausführliche Alternativenbetrachtung im Hinblick auf die Klimaschutzziele ist hier nicht erforderlich, da die gewählte Route bereits eine positive Klimabilanz aufweist und es nicht wahrscheinlich ist, dass die Wahl einer anderen Route - bei entsprechender Verkehrsfunktionalität - zu einer weiteren deutlichen Reduzierung der THG-Emissionen führen würde. Abgesehen davon, dass die Route der A26 Ost durch die Linienbestimmung bereits weitgehend festgelegt ist und diesbezüglich keine Defizite festgestellt werden können (vgl. Ziffer 4.5), verlaufen die A7 und die A1 im zu betrachtenden Raum weitgehend parallel zueinander, sodass die zu überbrückende Distanz zwischen beiden Autobahnen an allen für deren Verbindung in Betracht kommenden Punkten in

etwa gleich bliebe. Weiter nördlich entfernen sich beide Autobahnen voneinander und eine Verbindung zwischen Ihnen müsste durch das Stadtgebiet führen. Südlich der gewählten Variante würde die angestrebte Entlastungswirkung erheblich abgeschwächt, denn je weiter im Süden die Verbindung zwischen A7 und A1 läge, desto geringer wäre das Reduktionspotenzial insbesondere für die Streckenzüge B73, Moorburger Elbdeich, Hohe-Schaar-Straße und Kornweide. Eine in etwa gleiche zu überbrückende Distanz bedeutete einen in etwa gleichen baulichen Aufwand zur Herstellung und Unterhaltung, zumal die Raumwiderstände zwischen beiden Autobahnen im zu betrachtenden Raum ähnlich hoch sind. Wo auch immer also eine Verbindung zwischen A26 West/A7 und A1 hergestellt würde, wäre damit die Herstellung von Brücken- oder Tunnelbauwerken verbunden. Dementsprechend ist kein Trassenverlauf erkennbar, der nicht ebenfalls aufwändige Bauwerke erforderte. Signifikante Einsparungsmöglichkeiten an THG-Emissionen wären durch eine andere Variante demgemäß nicht zu erwarten. Demgegenüber nähme die Entlastungswirkung mit zunehmender Abweichung in Richtung Süden ab. Damit stünde einem in etwa gleichen Herstellungsaufwand ein verringertes Reduktionspotential gegenüber (die anlagebedingten Klimaeffekte hinsichtlich des Sektors Landnutzung/Landnutzungsänderung können hier vernachlässigt werden, da sie in allen Fällen durch die Erforderlichkeit einer ausgeglichenen Eingriffsbilanz neutralisiert würden). Insgesamt würde eine Alternativenbetrachtung hinsichtlich der THG-Emissionen demnach zu keinem wesentlich anderen und insbesondere zu keinem besseren Ergebnis führen, zumal das Reduktionspotenzial bei den betriebsbedingten THG-Emissionen aufgrund deren Größenordnung schwerer wiegt als eine etwaige Einsparung bau- und unterhaltungsbedingter THG-Emissionen.

Nicht festgesetzt werden Nebenbestimmungen zur verpflichtenden Beschaffung klimaneutraler Baustoffe etc. Dies ist weder erforderlich noch wäre es verhältnismäßig, solange die eingesetzten Baumaschinen und Baustoffe für die planfestgestellte Anwendung geeignet und zugelassen sind. Zudem dürfte die Vorhabensträgerin auch kaum in der Lage sein, derartige Anforderungen zu erfüllen, denn sie ist weder selbst Hersteller der Maschinen und Baustoffe noch kann sie die Herstellungsprozesse überprüfen. Somit würde der Vorhabensträgerin etwas abverlangt, was sie auf dem Markt möglicherweise nicht beschaffen kann oder was es nicht in ausreichender Menge oder Qualität gibt. Anforderungen, die sich aus dem Klimaschutz ergeben, müssen daher insoweit allein auf der Ebene der Maschinen- und Baustoffzulassung gestellt und geprüft werden, s.o. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 12.03.2020, 11 A 7.18, Rn. 58. Ergänzend stellen die BMDV-Hinweise, Ziffer IV, S. 6, fest, dass der Einsatz CO2-freundlicher Bauweisen bzw. Baustoffe erst in der anschließenden Ausführungsplanung Bedeutung erlange; im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen sowie der Baustellenablaufplanung seien weitere Maßnahmen zur Minderung der THG-Emissionen zu prüfen. Entscheidende Kriterien seien dann die Wahl der Baustoffe hinsichtlich der Ausstattungselemente, die Recyclingquote der Baustoffe sowie die Wiederverwendung mineralischer Baustoffe oder Bodenmaterials vor Ort. In der Entwurfs- und Genehmigungsplanung könnten hierzu noch keine konkreten Festlegungen getroffen werden.

c) Gesamtabwägung hinsichtlich der Berücksichtigung der Klimaschutzziele

Bei den betriebsbedingten THG-Emissionen ergibt sich durch die A26 Ost insgesamt durch die damit verbundene Verkehrsverlagerung und -verflüssigung nach den plausiblen Untersuchungen der Vorhabensträgerin eine Reduzierung um rund 48.600 Tonnen pro Jahr im Vergleich zum Prognosenullfall. Bliebe es hingegen bei der Verwirklichung allein des hier planfestgestellten Abschnitts 6a, ergäbe sich immer noch eine Reduzierung der betriebsbedingten THG-Emissionen um 11.680 Tonnen pro Jahr.

Bei den anlagebedingten THG-Emissionen des Abschnitts 6a ergibt sich durch die sogar überschießend ausgeglichene Eingriffsbilanz im Rahmen der Eingriffsregelung keine nachhaltige Betroffenheit des Sektors Landnutzung/Landnutzungsänderung (dasselbe ist für die Betrachtung der gesamten A26 Ost zu erwarten, da die für die Abschnitte 6b und 6c vorgelegten Pläne ebenfalls ausgeglichene Eingriffsbilanzen ausweisen).

Die bau- und unterhaltungsbedingten THG-Emissionen des Abschnitts 6a betragen 434 t im Jahr (für die Abschnitte 6b und 6c werden in den diese Abschnitte betreffenden Unterlagen 2.800 t (6b) und 3.680 t (6c) angegeben; insgesamt ist daher von rund 6.914 t/Jahr auszugehen). Dies verdeutlicht, dass die Menge der baubedingten THG-Lebenszyklusemissionen im Vergleich deutlich hinter den betriebsbedingt eingesparten Emissionsmengen zurück bleibt, obwohl bei den baubedingten THG-Emissionen bereits Emissionen berücksichtigt sind, die nicht unmittelbar dem Vorhaben anzurechnen sind, s.o. Damit werden die eingesparten betriebsbedingten THG-Emissionen der gesamten A26 Ost die Emissionen durch Bau und Unterhaltung der gesamten A26 Ost mehr als aufwiegen. Für den Fall, dass es bei dem Bau nur des hier planfestgestellten Abschnitts 6a bliebe, wird immerhin noch ein betriebsbedingtes Reduktionspotential von 11.680 Tonnen pro Jahr erzielt. Im Ergebnis stellt sich der Bau der A26 Ost sowohl insgesamt als auch bereits nur des Abschnitts 6a somit als dem Klimaschutz dienlich dar.

Im Übrigen wäre die Menge von 434 t an bau- und unterhaltungsbedingten THG-Emissionen pro Jahr selbst ohne eine parallele Reduktion der betriebsbedingten THG-Emissionen insgesamt so gering, dass sie nur einen marginalen Effekt auf die Erreichung der Klimaschutzziele haben könnte, da sie im Vergleich zu den zulässigen Jahresemissionsmengen sehr gering ausfällt (für den insoweit einschlägigen Sektor Industrie werden in Anlage 2 zu § 4 KSG für das Jahr 2030 zulässige 118.000.000 t CO2-Äquivalent angegeben). Zudem vermögen die auch mit dem isolierten Bau des Abschnitts 6a immer noch – wenn auch in reduzierter Form - verbundenen verkehrlichen Vorteile (im Wesentlichen die Erschließung der in diesem Umfeld gelegenen Hafenbereiche, im Vergleich zu einem Bauende der A26 an der A7 erste Entlastungen im Zuge der B73 sowie deutliche Entlastungen auf dem Fürstenmoordamm und dem Moorburger Elbdeich) die relativ geringen baubedingten THG-Emissionen zu überwiegen.

Dies würde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde selbst dann gelten, wenn die prognostizierten Mengen am Ende wider Erwarten Abweichungen enthielten. Es handelt sich nach wie vor lediglich um - wenn auch sorgfältig ermittelte - prognostische Abschätzungen. Deren Ergebnisse sprechen jedoch eine deutliche Sprache. Danach wird es jedenfalls grundsätzlich dabei

bleiben, dass den THG-Emissionen aus Bau und Unterhaltung betriebsbedingte Einsparungen gegenüberstehen und die THG-Emissionen insgesamt jedenfalls keine Größenordnung erreichen werden, die diese in einem gänzlich anderen Licht erscheinen ließen. Es wird daher selbst unter der Annahme späterer Abweichungen von der Prognose jedenfalls kein Mehrausstoß in einer Größenordnung zu erwarten sein, der der Erreichung der Klimaschutzziele entgegenstehen könnte.

Vergleich A26 Ost insgesamt und nur Abschnitt 6a (Angaben in t/Jahr):

	Bau-/unterhaltungs-bedingt (Sektor Industrie)	Anlagebedingt (Sektor Landnut-zung)	Betriebsbe-dingt (Sektor Verkehr)	Summe
A26O insgesamt	+ 6.914 6a: +434, 6b: +2.800, 6c: +3.680	Nicht näher zu betrachten, s.o.	-48.600 6a: -11.680, 6b: -16.090, 6c: -20.830	-41.686
A26O 6a	+434	Nicht näher zu betrachten, s.o.	-11.680	-11.246

Daneben erzeugt auch die Unterhaltung der bestehenden Straßen THG-Emissionen. Diese erfahren aufgrund der Verkehrsverlagerung auf die A26 Ost eine verringerte Belastung, sodass sich der Unterhaltungsbedarf der bestehenden Straßen entsprechend verringert. Dies führt zu einer – wenn auch nicht konkret quantifizierbaren - weiteren Reduzierung der unterhaltungsbedingten THG-Lebenszyklusemissionen in der Gesamtbetrachtung.

Da demnach der verkehrliche Betrieb der A26 Ost sowohl insgesamt als auch lediglich in Form des hier planfestgestellten Abschnitts 6a zu einer Reduktion der betriebsbedingten THG-Emissionen gegenüber dem Prognosenullfall führen wird, die anlagebedingten THG-Emissionen als durch den naturschutzrechtlichen Ausgleich neutralisiert gelten können und die bau- und unterhaltungsbedingten THG-Emissionen neben der betriebsbedingten Reduktion nur wenig ins Gewicht fallen werden, überwiegen die für den Bau der A26 Ost insgesamt als auch die nur für den Abschnitt 6a sprechenden verkehrlichen Belange die Klimaschutzbelange - die zwar einen hohen Stellenwert genießen, denen aber im Rahmen der Abwägung kein Vorrang zukommt, vgl. BVerwGE 9 A 7.21 vom 04.05.2022, Rn. 86; BVerwG 7 VR 3.23 vom 22.06. 2023, Rn. 40.

Bei dieser Abwägung ist auch zu berücksichtigen, dass Straßen – und damit auch die A26 Ost - als wichtiger Teil der Mobilitätsinfrastruktur auch langfristig benötigt werden und entsprechend gebaut und unterhalten werden müssen. Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und gleichzeitig Voraussetzung für eine moderne, arbeitsteilige Gesellschaft in einer globalisierten

Welt. Sie ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Austausch, sichert Beschäftigung und Wohlstand und fördert die Chancengleichheit (Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, S. 49). Es wird auf unabsehbare Zeit nicht möglich sein, die verkehrlichen Bedarfe gewerblicher und privater Natur vollständig auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Auch ist bisher nicht erkennbar, dass die Engmaschigkeit des Straßennetzes von anderen Verkehrsträgern ersetzt werden könnte. Bleiben die Straßen aber unverzichtbar, ist es die Aufgabe des Gesetzgebers, den auf diesen Straßen fließenden Verkehr so auszugestalten, dass er der Erreichung der Klimaschutzziele nicht entgegensteht. Dementsprechend gibt es bereits jetzt umfangreiche Maßnahmenpakete, die die Reduktion der THG-Emissionen des Straßenverkehrs zum Ziel haben (z.B. Elektrifizierung von Kfz, Verbot der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab 2035, verursachergerechte CO2-Bepreisung, Förderung des ÖPNV, Förderung des Fuß- und Radverkehrs etc.).

So stellt auch das BVerwG fest (Urteil vom 04.05.2022, 9 A 7.21, Rn. 97), dass ein Verzicht auf den Bau von Straßen kein im Rahmen der politischen und umweltschutzfachlichen Klimaschutzdiskussionen besonders propagiertes Ziel sei; erst recht habe es im Bundes-Klimaschutzgesetz keinen Niederschlag gefunden. Für den Verkehrssektor seien als Steuerungsmaßnahmen für einen klimagerechten Verkehr acht Bausteine im Gespräch, die ordnungsrechtliche, ökonomische und infrastrukturelle Instrumente umfassten und die Elektrifizierung und Effizienz von Pkw und Lkw, den Abbau klimaschädlicher Subventionen, eine verursachergerechte Bepreisung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, den Ausbau des Schienenverkehrs, die Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs, Rad- und Fußverkehrs sowie postfossile Brennstoffe beträfen (vgl. Umweltbundesamt, Klimaschutzinstrumente im Verkehr, Bausteine für einen klimagerechten Verkehr, Stand 19.05.2022, veröffentlicht auf der Webseite des Umweltbundesamtes www.umweltbundesamt.de); die Reduzierung des Baus neuer Straßen gehöre nicht dazu. Das Erfordernis von Infrastruktur auch für den Individualverkehr werde als solches nicht in Frage gestellt. In der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung würden künftig auch die möglichen Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes in geeigneter Weise berücksichtigt werden (vgl. die Antwort der Bundesregierung vom 29.10.2020 auf eine Kleine Anfrage, BT-Drs. 19/23823 S. 3); es gebe aber kein Moratorium für den im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Straßenbau. Hierüber zu entscheiden sei Aufgabe des Gesetzgebers und nicht der einzelnen Planfeststellung.

Letzteres wäre im Übrigen auch rein praktisch nicht möglich, da die Planfeststellungsbehörde nur über ein einzelnes Projekt entscheidet und über keine Angaben verfügt, welcher Anteil an der jeweils zulässigen sektoralen Jahresemissionsmenge für dieses Projekt neben allen weiteren, ihr nicht im Einzelnen bekannten Emittenten noch zur Verfügung steht. Dementsprechend kann der Einfluss des planfestzustellenden Vorhabens auf die Sektorenziele von der Planfeststellungsbehörde nur für sich allein überschlägig betrachtet werden. Dies ist hier geschehen. Im Ergebnis dieser Betrachtung lässt sich erkennen, dass der Bau der A26 Ost insgesamt als auch allein des hier planfestgestellten Abschnitts 6a zu einer Reduktion von THG-Emissionen führen wird. Damit

wird die Erreichung der Klimaschutzziele nicht auch nur annähernd gefährdet. Im Ergebnis überwiegen daher die verkehrlichen Ziele (vgl. Ziffern 4.2, 4.3) vorliegend diejenigen des Klimaschutzes.

4.14 Umweltverträglichkeit

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

Für das Vorhaben ist gemäß §§ 3 a UVPG i.V.m. Ziffer 14.3 Anlage 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Das UVPG ist in der Fassung die vor dem 16.05.2017 galt anzuwenden, da die Übergangsvorschrift des §74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG zur Anwendung kommt.

4.14.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG a.F.

Die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen der hier planfestgestellten Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin stellen sich zusammenfassend wie folgt dar (ein Alternativenvergleich hatte hier nicht zu erfolgen. Die Prüfung nach §§ 11, 12 UVPG ist eine strikt projektbezogene Untersuchung. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, die Alternativenprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem aktuellen Planungsstand ernstlich in Betracht kommt (vgl. BVerwG, Urt. vom 19.5.1998, Az.: 4 C 11/96, Rn. 42). Dabei handelt es sich in diesem Fall um die hier planfestgestellte Vorzugsvariante. Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann zwar - wenn Anlass besteht - auch dazu benutzt werden, eine Auswahlentscheidung vorzubereiten. Eine Rechtspflicht, gerade in dieser Weise vorzugehen, besteht für die Planfeststellungsbehörde indes nicht (BVerwG, ebda.).

4.14.1.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Die Wirkungen des Vorhabens lassen sich unterteilen in Auswirkungen, die auf den Bau des Vorhabens zurückzuführen sind (baubedingte Auswirkungen), auf die Anlage (anlagebedingte Auswirkungen) sowie Auswirkungen die sich auf den Betrieb des Vorhabens (betriebsbedingte Auswirkungen) beschränken.

Diese Auswirkungen sind nach ihrer Art, Intensität, räumlichen Ausdehnung und Dauer für die einzelnen Schutzgüter sehr unterschiedlich.

Baubedingte Auswirkungen sind insbesondere Beeinträchtigungen, die sich im unmittelbaren Baustellenbereich durch Baustellenbetrieb, die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen und den Bauverkehr ergeben. Diese sind jedoch zeitlich durch den Abschluss der Bauphase begrenzt.

Als anlagenbedingte Auswirkungen sind insbesondere die dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung im Bereich der Fahrbahn, die visuellen Wirkungen sowie die Zerschneidung des Raumes von Bedeutung.

Die betriebsbedingten Auswirkungen beziehen sich insbesondere auf die Lärm- und Schadstoffemissionen.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind grundsätzlich nachhaltig und dauerhaft.

Die projektspezifischen Wirkfaktoren des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter sind in Tabelle 2 der UVS detailliert beschrieben, auf die hier verwiesen wird.

Innerhalb dieser UVP erfolgt eine Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen für das Gesamtvorhaben, also den Neubau der A26 Ost Abschnitt 6a inklusive der notwendigen Folgemaßnahmen.

4.14.1.2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik

Der Untersuchungsraum des Abschnitts 6a liegt überwiegend im Stadtteil Moorburg süd-westlich der Süderelbe im Bezirk Harburg. Der südliche Bereich des Gebietes reicht in den Stadtteil Heimfeld und grenzt im Südwesten an den Stadtteil Hausbruch. Aus natur-räumlicher Sicht befindet sich der Untersuchungsraum im Bereich der Harburger Elbmarsch und damit im Stromspaltungsgebiet der Elbe. Im Süden wird der Bereich durch die Geest-gebiete der Harburger Berge und die Lüneburger Heide begrenzt. Westlich des Planungs-raums beginnt das Alte Land. Das übrige Umfeld im Norden und Osten wird durch urbane Bereiche (Siedlung und Hafen) geprägt. Die natürlichen Gegebenheiten sind im Untersuchungsgebiet nur noch kleinräumig südlich von Moorburg vorhanden. Das übrige Untersuchungsgebiet ist anthropogen stark überprägt.

Es sind nur wenige Siedlungsflächen vorhanden. Landwirtschaftlich genutzte, zusammenhängende Flächen befinden sich westlich Moorburgs zwischen der Straße „Moorburger Kirchdeich“ und den Entwässerungsfeldern Moorburg-Mitte. Prägendes Verkehrselement im Untersuchungsgebiet ist die A 7 inkl. der AS HH-Hausbruch und des im Zuge der A 26-West planfestgestellte AD HH-Hafen. Größere Straßen stellen zudem der Fürstenmoordamm im Süden, der Moorburger Hauptdeich und der Moor-burger Kirchdeich dar. Zudem gibt es weitere, teils unbefestigte Verbindungswege im Süden des UG. Zusätzlich zu den Straßen verläuft eine Bahnlinie der Hafenbahn in Nord-Süd-Richtung.

Große Bereiche des Untersuchungsraumes nehmen die Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte ein. Sie grenzen östlich an die A 7 und dienen als Behandlungsanlagen für Hafenaushub bzw. Baggergut aus Hamburger Gewässern. Östlich des Moorburger Hauptdeiches liegen die Entwäs-

serungsfelder Moorburg-Ost, die große Teile des erweiterten Untersuchungsgebietes für die Verlegung der 380 kV-Leitung einnehmen. Nördlich der Entwässerungsfelder befindet sich das mittlerweile stillgelegte Kraftwerk Moorburg.

Methodisch wurden zunächst schutzgutunabhängig die wesentlichen Grundlagen ausgewertet und beschrieben, die zur Erfassung und Bewertung von besonderen Werten und Funktionen im Untersuchungsraum erforderlich sind. Besonders zu nennen sind in diesem Zusammenhang die die naturräumlichen Gegebenheiten, Nutzungen, Schutzausweisungen und sonstige fachplanerische Vorgaben. Zu den diesbezüglichen Einzelheiten wird auf Kapitel 4 der UVS verwiesen. In einem weiteren Schritt wurde dann die schutzgutbezogene Ermittlung und Bewertung besonderer Werte und Funktionen des Raumes und seiner Bestandteile für die Schutzgüter des UVPG durchgeführt, vgl. Kapitel 5 der UVS. Die aus beiden Schritten gewonnenen Erkenntnisse liegen den Ermittlungen der Umweltauswirkungen und deren anschließender Bewertung zu Grunde, vgl. Kapitel 6 der UVS.

4.14.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

4.14.1.3.1 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit

Entscheidend für die Beschreibung des Zustands des Schutzgutes Menschen ist der vom Menschen üblicherweise für seinen Aufenthalt genutzte Raum. Hierbei werden insbesondere der zum Wohnen genutzte Bereich (Teilschutzgut Wohn- und Wohnumfeldfunktion) sowie die Bereiche, die der Erholungsnutzung dienen (Teilschutzgut Erholungs- und Freizeitfunktion), betrachtet. Der Teilaspekt „Gesundheit und Wohlbefinden“ wird unter dem Aspekt der Wohn- und Wohnumfeldfunktion mitbetrachtet. Hier stellen insbesondere die Siedlungsflächen den primären Aufenthaltsraum des Menschen dar. Der Teilaspekt „Erholungs- und Freizeitfunktionen“ bezieht sich vorwiegend auf erholungsrelevante Freiflächen im Siedlungsraum, siedlungsnahe so-wie ausgewiesene Erholungsräume und Elemente der freizeitbezogenen Infrastruktur.

Die Wohnfunktionen im Untersuchungsgebiet werden durch die Wohnbauflächen der Ortslage Moorburg gebildet, deren gesamte Ortslage im Hafenerweiterungsgebiet liegt sowie der Siedlung Bostelbek. Daran angrenzend befinden sich Industrie- und Gewerbegebiete und die Bahnlinie in Richtung Harburg. Daraus ergibt sich sowohl eine Vorbelastung durch Luftschadstoffe sowie Lärmvorbelastungen durch den Straßenverkehr (s. Ziffer 5.1.2 UVS).

Die Grünland- und Niedermoorbereiche stellen siedlungsnahe Freiflächen mit Erholungs- und Freizeitfunktion dar. Die Niedermoorgebiete sind zudem Teil des 2. Grünen Rings der Stadt Hamburg. Durch das Untersuchungsgebiet führen zwei von der Stadt Hamburg ausgewiesene Freizeitrouten (Velorouten 11 und 14). Im unmittelbaren Umfeld Moorburgs und Bostelbeks sind verschiedene Freizeiteinrichtungen vorhanden (Schützenverein, Spielplatz, Sportplatz, Kleingartensiedlung).

Es ist insbesondere mit betriebsbedingten Schall- und Lärmauswirkungen zu rechnen. Diese sind umfassend in der Planunterlage 17 dargestellt.

Sowohl während der Bauphase als auch im Betrieb wird es zu Veränderungen von Wegebeziehungen kommen. Ebenfalls führen bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen zu Beeinträchtigungen von Flächen, die unter anderem der Erholungs- und Freizeitfunktion dienen.

4.14.1.3.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die nachfolgend dargestellten Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt basieren insbesondere auf den Ergebnissen des LBP sowie dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag.

Betroffenheiten von FFH- und Vogelschutzgebieten können grundsätzlich ausgeschlossen werden, da sich im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens keine solchen befinden. Auch können Auswirkungen auf das nächstgelegene Natura 2000-Gebiet ausgeschlossen werden, da sich dies erst im großräumigen Umfeld zum Vorhaben befindet und dazwischen liegende urban geprägte und zum Teil störungsintensive Stadtgebiete (z. B. Autobahnen sowie Hafen-, Gewerbe- und Industrieflächen) vorhabenbedingte Auswirkungen in Form von Licht-, Lärm- oder Schadstoffemissionen bis in die Schutzgebiete ausschließen. Das beinhaltet ebenso mögliche Wirkzusammenhänge über Wasser- und Luftpfade.

Innerhalb und angrenzend an das FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ sind externe Ausgleichsmaßnahmen geplant. Ziel der Maßnahme ist es, artenreiche Feucht- und Nasswiesen mit den gebietstypischen Grabenstrukturen zu fördern, indem ein Wassermanagement zur Anhebung und kontinuierlichen Führung der Grabenwasserstände eingerichtet wird. Die Wasserstände werden sich über ein entsprechendes Zuwässerungssystem anpassen lassen können. Zusätzlich werden Biotopentwicklungsmaßnahmen vorgesehen.

Ein weiterer Teil der Ausgleichsmaßnahmen liegt im Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“. Ziel der Maßnahme ist insbesondere die Sicherung und Entwicklung von lichten Gehölzbeständen als Lebensraum für den Fitis.

Der Verlauf des Abschnitts 6a der A26 sowie der 380-kV-Leitung führt zu einer unvermeidbaren Betroffenheit des Landschaftsschutzgebietes „Moorburg“. Die Autobahn durchquert nahezu auf gesamter Länge das Schutzgebiet. Auch der westliche Abschnitt der neuen Freileitungstrasse der 380-kV-Leitung verläuft durch das Schutzgebiet, sodass dadurch Eingriffe in Form von zwei neuen Masten (Nr. 484n und 485n) und Baustelleinrichtungsflächen im Schutzgebiet notwendig werden.

Geschützte Landschaftsbestandteile sind in Form von Einzelbäumen und Baumreihen im Eingriffsbereich des Vorhabens vorhanden.

Eine Betroffenheit von Naturschutzgebieten und Naturdenkmalen gemäß BNatSchG kann aufgrund des Fehlens entsprechender Schutzkategorien im Planungsraum ausgeschlossen werden

Aufgrund der großflächigen Verbreitung gesetzlich geschützter Biotope innerhalb des Nieder-

moorkomplexes südlich von Moorburg führt das Vorhaben zu bau- und anlagebedingten Eingriffen in gesetzlich geschützte Biotope. Die anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen führen grundsätzlich zu einem dauerhaften Verlust der geschützten Biotope. Auch die baubedingten vorübergehende Inanspruchnahmen der geschützten Biotope werden bei Biotopstrukturen mit langen Entwicklungszeiten (z. B. Wäldern) als dauerhafte Verluste eingestuft. Bei den Biotopstrukturen mit kurzen bis mittleren Entwicklungszeiträumen wird grundsätzlich von einer Wiederherstellbarkeit nach Abschluss der Baumaßnahme ausgegangen. In der Bilanzierung wurden allerdings alle bauzeitlichen Inanspruchnahmen gesetzlich geschützter Biotope vollständig als Verlust berücksichtigt. Die Flächengrößen sind der Tabelle 18 der UVS zu entnehmen (insgesamt 14,7046 ha).

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen ergeben sich bei einem Verlust oder einer Beeinträchtigung von Biotoptypen hoher Wertigkeit und langer Entwicklungsdauer. Dabei handelt es sich um Flächen von insgesamt 53,34 ha mit der Wertstufe 1 und höher sowie 11,66 mit der Wertstufe 0 (Tabelle 19 der UVS). Dies sind Wald, Gebüsche und Kleingehölze, lineare Fließgewässer, Stillgewässer, Gehölzfreie Biotope der Sümpfe und Niedermoore, Offenbodenbiotope, Grünland, ruderale und halbruderale Krautfluren, vegetationsbestimmte Habitatstrukturen besiedelter Bereiche, Biotope der Verkehrsflächen und Biotopkomplexe der Siedlungsflächen. Weitere Wirkungen können auch auf angrenzende Biotopstrukturen im Bereich der Baufelder ausgehen. Zusätzlich gibt es eine Betroffenheit von 66 Einzelbäumen.

Es können Veränderungen von angrenzenden Entwässerungssystemen oder Veränderungen der Grundwasserflurabstände durch Aufstauungen oder Absenkungen als Folge des Dammkörpers anlagebedingte Veränderungen der Standortverhältnisse im Um-feld der Autobahn eintreten. Dies kann Veränderungen der Vegetations- und Biotopstrukturen hervorrufen.

Einträge von betriebsbedingten Schadstoffen und Nährstoffeinträge aus Verkehrsemissionen in angrenzende Biotope und Habitatstrukturen können zu Beeinträchtigungen trassennaher Biotopstrukturen führen.

Es können Einflüsse auf Biotope durch Staubemissionen während der Bauphase entstehen.

Die Flächeninanspruchnahmen und die betriebsbedingten Wirkungen führen zu einem Ver-lust bzw. einer Abnahme der Habitateignung für einige Arten bzw. Artengruppen. Das artenschutzrechtliche Konfliktpotenzial sowie die konkrete Betroffenheit geschützter Arten sind umfassend im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dargestellt. Es ist mit vorhabenbedingten Auswirkungen auf Biber und Fischotter, Fledermäuse, Brutvögel, Rastvögel/Vogelzug, Amphibien, Reptilien, Libellen, Wassermollusken, Fische und Nachtkerzenschwärmer zu rechnen.

In den Kreuzungsbereichen kann es zu Kollisionen von Bibern und Fischottern mit dem Straßenverkehr kommen. Diese Individuenverluste lassen sich jedoch durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wirksam verhindern (s. UVS S. 112).

Hinsichtlich der Fledermäuse sind Tagesverstecke in den Gehölzen im Baufeld nicht auszuschlie-

ßen. Ein potenzielles Tötungsrisiko bei Baumfällungen besteht für die vier regelmäßig vorkommenden, baumbewohnenden Fledermausarten Abendsegler, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus. Eine bedeutende Fledermausflugroute der Wasserfledermaus wird durch die Trasse der A26 gequert, so dass ein relevantes Risiko betriebsbedingter Kollisionen für die Art mit Fahrzeugen gegeben ist. Auch bei den Fledermäusen sind wirksame Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Die Biotoptypenverluste haben Auswirkungen auf die Nahrungshabitate der Fledermäuse. Bestehende Nahrungshabitate werden durch die anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen verkleinert.

Während der Brutzeit können baubedingte Auswirkungen auf Brutvögel entstehen, wenn Baumaßnahmen in von Brutvögeln besetzten Habitaten durchgeführt werden.

Aufgrund von dauerhaften Flächenverlusten sowie betriebsbedingten Wirkungen im Bereich der jeweils artspezifischen Effekt- und Fluchtdistanzen ist bei den folgenden Arten von einer dauerhaften Aufgabe bestehender Brutreviere auszugehen:

• Neuntöter: 2 Brutpaare

• Feldlerche: 3 Brutpaare

• Fitis: 5 Brutpaare

• Gartengrasmücke: 1 Brutpaar

• Gelbspötter: 3 Brutpaare

• Grauschnäpper: 1 Brutpaar

• Kuckuck: 1 Brutpaar

• Nachtigall: 1 Brutpaar

• Star: 1 Brutpaar

• Teichralle: 2 Brutpaare

• Wasserralle: 2 Brutpaare

In die für Rastvögel maßgeblichen Biotopstrukturen wird baulich nicht eingegriffen. Die Störradien für Rastvögel und Überwinterungsgäste sind bei auf Wasserflächen rastenden Enten und Tauchern auf 150 m beschränkt. Jedoch können betriebsbedingte Störungen für den Bergpieper trotz der geringen Fluchtdistanz nicht ausgeschlossen werden.

Das Vorhaben führt zu Flächeninanspruchnahmen innerhalb der hochwertigen Amphibienlebensräume südlich von Moorburg. Dies betrifft insbesondere Vorkommen des Moorfroschs innerhalb der Gräben südlich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte. Weitere nachgewiesene Arten sind Erdkröte, Grasfrosch, Teichfrosch, Seefrosch und Teichmolch. Angrenzende Bereiche von in Anspruch zu nehmenden Flächen haben für diese Arten eine Relevanz als Sommerlebensraum und Winterquartier. Baubedingt besteht ein hohes Tötungsrisiko für die im Bereich des zukünftigen Baufeldes lebenden Amphibien. Betroffen davon ist südlich der Entwässerungsfelder Moorburg

auch der streng geschützte Moorfrosch. Auch betriebsbedingt besteht für die Amphibien aufgrund der Zerschneidungswirkungen der Autobahn ein relevantes Risiko bezüglich verkehrsbedingter Tötungen durch den Kfz-Verkehr. Verbunden mit den dauerhaften Flächeninanspruchnahmen und Biotoptypenverlusten kommt es zu anlagebedingten und damit dauerhaften Verlusten bzw. erheblichen Beeinträchtigungen von bedeutsamen Laichgewässern und Landlebensräumen aller festgestellten Arten. Es wird hinsichtlich der vorgesehenen Schutzmaßnahmen auf die Ausführungen unter Ziffer 4.16.5.5 verwiesen.

Durch das Vorhaben kommt es zu Verlusten von potenziellen Reptilienlebensräumen wobei maßgebliche Funktionsbeeinträchtigungen dadurch nicht zu erwarten sind (s. UVS S. 118).

Mit der unvermeidbaren Betroffenheit von Gewässern im Trassenverlauf ist auch eine Betroffenheit der Artengruppe der Libellen verbunden. Relevante Wirkfaktoren sind bau- und anlagebedingte Eingriffe in Gewässer sowie Zerschneidungswirkungen.

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit der streng geschützten Zierlichen Tellerschnecke wird ausgeschlossen, da die Art aktuell lediglich in den Untenburger Absetzteichen nachgewiesen ist, in die vorhabenbedingt nicht eingegriffen wird. In der Moorburger Landscheide wurde die Art aktuell nicht nachgewiesen. In einigen betroffenen Gewässern wurden jedoch andere, gefährdete Süßwassermolluskenarten nachgewiesen

Die bau- und anlagebedingte Betroffenheit von Gewässern stellt für die Fischfauna einen erheblichen Eingriff dar. Mit dem Verlust von Gewässern gehen auch die Habitatfunktionen für Fische verloren. Die Durchgängigkeit der wesentlichen Verbindungsgewässer (Moorburger Landscheide, Wulfsgraben, Untenburger Querweggraben) wird allerdings nicht beeinträchtigt. Relevant für Fische sind neben bau- und anlagebedingten Eingriffen auch betriebsbedingte stoffliche Belastungen der Gewässer. Diese können durch schadstoffbelasteten Reifenabrieb, Staub- sowie Nährstoffeinträge durch stickstoffhaltige Abgase oder winterliche Streusalzeinträge entstehen.

Durch Baufeldräumungen kann es im Rahmen der Bauphase zu artenschutzrechtlichen Konflikten mit dem Nachtkerzenschwärmer kommen. Die Entfernung von Futterpflanzen während der Raupenzeit kann zu baubedingten Tötungen von Individuen führen.

Im Bereich des Niedermoorbiotopkomplexes südlich von Moorburg führt das Vorhaben zu einer Zerschneidung von Lebensräumen und Lebensraumfunktionen für Biber und Fischotter, Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien, Libellen, Wassermollusken, Fische und andere an entsprechende Biotopstrukturen gebundene Tierarten. Durch den Verlust von Biotopstrukturen entlang der Verbundachsen entstehen Einschränkungen der Biotopverbundfunktionen.

4.14.1.3.3 Schutzgut Boden

Die Bodenverhältnisse im Bereich der Ortslage Moorburg werden größtenteils durch Ablagerungen von Kleitypischer Ausprägung der Flussmarschen und über Niedermoortorf oder von Auesand mit Lagen von Klei und Torf bestimmt. Südlich von Moorburg beginnt jedoch der Einfluss

durch die Flussablagerungen zurückzugehen und Niedermoorböden prägen die Bodenlandschaft. Das gesamte Untersuchungsgebiet wird durch intensive Entwässerungen beeinflusst.

Aufgrund der aktuellen Nutzungsstrukturen sind die Böden zu einem Großteil bereits erheblich anthropogen überformt. Natürliche Bodenverhältnisse sind teilweise großflächig durch anthropogene Überdeckungen verloren gegangen.

Der Neubau der A 26 führt insgesamt zu einer Versiegelung, zu Abträgen oder Veränderungen von Böden. Durch die Versiegelung von Böden gehen sämtliche Bodenfunktionen dauerhaft verloren. Aufgrund von Schadstoff- und Salzeinträgen kann dies auch für erheblich belastete, fahrbahnnahe Teilversiegelungen wie Straßenbankette angenommen werden. Im Bereich der Böschungen und Mulden kommt es zu einer Veränderung bzw. Störung des natürlichen Bodengefüges sowie zur Durchmischung der natürlichen Bodenhorizonte.

Die dauerhafte Inanspruchnahme der Böden durch Aufschüttungen und Abgrabungen sowie die temporäre Inanspruchnahme von Flächen für Arbeitsstreifen, Materiallager usw. stellen ebenfalls Beeinträchtigungen dar.

Baukörper und Baufeld des Abschnitts 6a der A 26 beanspruchen insgesamt rd. 52,97 ha Fläche. Allerdings sind nur rd. 46,45 ha von erheblichen Eingriffen betroffen, da aufgrund von großflächigen Vorbelastungen ein Teil der Böden nur eine geringe Wertigkeit besitzt. Von einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen durch Neuversiegelung und fahrbahnnahen Teilversiegelungen sind 12,44 ha Böden betroffen. Zusätzlich kommt es auf 22,77 ha zu Beeinträchtigungen bzw. einem teilweisen Verlust der Bodenfunktionen durch Überbauungen und Aufschüttungen z.B. durch Dammbauwerke. Dies beinhaltet auch die Flächen zur Verlegung der Moorburger Landscheide in einem Umfang von 0,66 ha.

Durch die 380-kV-Leitung ergeben sich zusätzliche Verluste (s. LBP, S. 297, Tab. 62). In der UVS sind die Zahlen zur 380kV-Leitung separat benannt (UVS S. 123).

Durch die Verlegung der Moorburger Landscheide einschließlich der naturnahen Gestaltung des Gewässers werden Niedermoorböden anlagebedingt in Anspruch genommen. Der dadurch entstehende naturschutzfachliche Zielkonflikt, lässt sich vorhabenbedingt nicht vermeiden.

Insgesamt sind durch anlage- und baubedingte Beeinträchtigungen rd. 18,43 ha hochwertige Böden, bei denen es sich überwiegend um Niedermoorböden mit besonderen Archiv-funktionen handelt, betroffen.

Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens sind neben den genannten bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens zu erwarten. Luftschadstoffimmissionen aus dem Straßenverkehr führen zu einer Schadstoffbelastung der fahrbahnnahen Böden, die mit zunehmender Entfernung zur Straße abnimmt. Der Entfernungsbereich, in dem sehr häufige Überschreitungen durch Schadstoffe auftreten, beträgt 0 – 10 m vom Fahrbahnrand und nimmt bis 50 m vom Fahrbahnrand stark ab. Negative Auswirkungen ergeben sich besonders für die naturschutzfachlich hochwertigen Böden des Niedermoorkomplexes zwischen der A 7 und dem Moorburger Hauptdeich.

Durch die Verlegung der 380-kV-Leitung kommt es im Bereich der neuen Masten durch die Errichtung der Fundamente zu geringfügigen anlagebedingten Verlusten von Böden. Schutzwürdige Niedermoorböden sind nur im Bereich der neuen Masten 484n und 485n vorhanden. Darüber hinaus führt der Bau der Leitung zu vorübergehenden Inanspruchnahmen durch die Anlage von Baustraßen und der erforderlichen Arbeitsbereiche wie z. B. Kranaufstellflächen. Auch im hier ist im Bereich der Niedermoorböden davon auszugehen, dass die baubedingten Inanspruchnahmen zu nachhaltigen Beeinträchtigungen der Bodenstruktur und Bodenfunktionen führen können.

4.14.1.3.4 Schutzgut Wasser

Die gesamten Oberflächengewässer sowie die Grundwasserstände sind durch die langjährigen Bewirtschaftungsmaßnahmen zur Sicherung von Moorburg beeinflusst. Natürliche Regulationsfunktionen im Landschaftswasserhaushalt, wie sie Gewässer in den nicht eingedeichten Vorlandbereichen noch haben, besitzen die Gewässer daher nicht mehr.

Innerhalb des Schutzgutes „Wasser“ werden die beiden Teilschutzgüter „Oberflächengewässer“ und Grundwasser behandelt.

Hinsichtlich der Oberflächengewässer stellt sich die Situation wie folgt dar:

Das Untersuchungsgebiet des Abschnitt 6a liegt in der Marschen- und Auenlandschaft der Elbe. Die Regulierung der natürlichen Gewässerdynamik wird hauptsächlich durch die Hochwasserschutzanlagen im Raum Moorburg erreicht. Das Hauptgewässer im Untersuchungsgebiet ist die Moorburger Landscheide. Sie verläuft parallel zum Moorburger Hinterdeich im Süden des Untersuchungsgebietes und unterquert im Bereich der AS HH-Hausbruch die A 7. Sie ist Teil des Gewässersystems Hohewisch und dient als primärer Vorfluter. Der Über-wiegende Teil des Untersuchungsgebietes gehört zum Gewässersystem Moorburg. Die Wasserstände im Untersuchungsgebiet werden überwiegend durch ein komplexes System aus Gräben, Wettern und Kanälen bewirtschaftet. Größere Entwässerungsgräben sind der Wulfsgraben östlich und die Unterste Untenburger Wetterung nördlich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte. Die Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte werden unabhängig von den genannten Graben-systemen über eigenständige Einrichtungen entwässert. Das größte Stillgewässer im Untersuchungsgebiet ist ein Absetzteich mit zum Teil naturnahen Uferstrukturen im Südosten der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte. Auch die Untenburger Absetzteiche nordöstlich der AS HH-Hausbruch weist naturnahe Strukturen auf. Die Moorburger Landscheide ist gemäß Wasserrahmenrichtlinie ein berichtspflichtiger Gewässerabschnitt des Oberflächenwasserkörpers „Moorwettern“.

Am östlichen Bauende des Abschnitts 6a wird bauzeitlich und anlagebedingt geringfügig in den Hochwasserschutzdeich am Moorburger Hauptdeich eingegriffen.

Die Moorburger Landscheide wird auf einem Teilstück durch die A 26 überbaut und muss daher verlegt werden.

Der Untenburger Querweggraben wird auf einer Teilstrecke so weit verlegt, dass er offen im Bereich von Bauwerk 6 unter der A 26-Ost hindurchgeführt werden kann.

Teile des Ringgrabens um das Wasserwerksgelände Käthnermoor sowie zahlreiche kleinere Gräben im Trassenbereich werden verfüllt. Der Randgraben der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte muss gemäß der Teilstilllegungsanzeige in Teilabschnitten verfüllt werden, um schädliche Umweltwirkungen – insbesondere auf das Grundwasser – auszuschließen.

Im Bereich der Anschlussstelle an den Moorburger Hauptdeich (AS HH-Hafen-Süd (künftig: AS Moorburg)) geht innerhalb des Gehölzbestandes zwischen der Bahnstrecke zur Kattwykbrücke sowie dem Moorburger Hauptdeich ein kleines naturnahes Stillgewässer verloren.

Temporäre Gewässertrübungen (z. B. durch Sedimentaufwirbelungen) sind während der Bauphase nicht vollständig vermeidbar.

Hinsichtlich des Grundwassers stellt sich die Situation wie folgt dar:

Im Untersuchungsgebiet sind mehrere Grundwasserleiter ausgebildet. Den obersten Leiter bilden natürliche holozäne Weichschichten, die sich besonders aus Torfen zusammensetzen, sowie anthropogene Auffüllungen (z. B. Entwässerungsfelder). Die Weichschichten wurden mit Mächtigkeiten zwischen ca. 2,5 m bis 8,8 m im Rahmen der Bodenfunktionskartierung angetroffen. Beim Grundwasser im obersten Grundwasserleiter handelt sich um Stauwasser über holozänen, schwer durchlässigen Weichschichten (Torf, Mudde, Klei). Der Stauwasserspiegel unterliegt starken Schwankungen. Die Böden im Untersuchungsgebiet besitzen im Ergebnis der Bodenfunktionskartierung eine mittlere Funktion als Ausgleichsmedium und sind nicht besonders empfindlich gegenüber Stoffeinträgen. Eine besondere Bedeutung für den Grundwasserschutz haben die trennenden Weichschichten, aufgrund derer im Bereich des Untersuchungsgebietes keine besondere Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers gegenüber verkehrsbedingten Immissionen vorliegt. Ausgewiesene Wasserschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Die Wassergewinnung auf dem Brunnengelände am Käthnermoor wurde aufgegeben, sodass auch hier keine ausgewiesenen Schutzzonen mehr bestehen.

Im Bereich des Bauwerks kann es aufgrund von Überbauungen und Bodenaustausch grundsätzlich zu Beeinträchtigungen der Ausgleichsfunktionen und einem erhöhten Risiko von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser kommen.

Es kommt anlagebedingt durch die Versiegelung zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Anlagebedingt sowie baubedingt kann es darüber hinaus durch die Bauwerksgründungen und den Dammkörper lokal zu Veränderungen von Grundwasserständen und -fliessrichtungen kommen.

Aufgrund bauzeitlicher Porenwasserauspressungen bei der Konsolidierung des Dammkörpers können Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Eine Verschlechterung des chemischen Zustand im Sinne der WRRL sowie nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung westlich der A7 werden jedoch gutachterlich ausgeschlossen (UVS S. 126 basierend auf Ergebnissen

des FB WRRL).

4.14.1.3.5 Schutzgut Klima/Luft

Aus lokalklimatischer Sicht gestaltet sich das Untersuchungsgebiet größtenteils sehr homo-gen. Stark belastete Räume mit einem ausgeprägten Wärmeinseleffekt (nächtliche Abweichung vom städtischen Temperaturmittel von > 2 °C) finden sich lediglich am Rand des Gebietes.

Der Großteil des Untersuchungsgebietes wird hingegen von Räumen gebildet, die aufgrund ihrer bebauungsfreien Biotopstrukturen (Niedermoorflächen, Grünland, Krautfluren, Gehölze, Kleingewässer) und ihrer Flächengröße eine nächtliche Abkühlung von bis zu 3 °C im Vergleich zum städtischen Temperaturmittel erfahren. Diese großflächigen Kaltluftentstehungsgebiete haben dadurch eine Wirkung als siedlungsnahe Ausgleichsräume. Als einziger Wald mit regionaler Klimaschutzfunktion bzw. Immissionsschutzwald kann die langgestreckte, ca. 90 m breite Waldfläche westlich der A 7 angesehen werden. Naturnahe unversiegelte Böden mit Grundwasseranschluss bis 1 m Tiefe, denen eine Klimafunktion zugewiesen werden kann, kommen auf größeren zusammenhängenden Flächen besonders in den Niedermoor- und Grünlandkomplexen nördlich und südlich der Moorburger Landscheide und des Untenburger Querwegs vor. Tiefliegende Torfvorkommen, die große Mengen an Treibhausgasen speichern, sind im Untersuchungsgebiet überwiegend im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte und Moorburg-Ost, im Umfeld der A 7 und des geplanten AK HH-Hafen sowie im Bereich der Ortslage Moorburg zu finden.

Durch die Inanspruchnahme und den dauerhaften Verlust von Freiflächen und Grünstrukturen durch den Neubau der A 26 in einer Größenordnung von rd. 23 ha östlich der A 7 sind für Moorburg bestehende lokalklimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktionen betroffen. Den Entwässerungsfeldern im Raum Moorburg werden in dem Zusammenhang keine lokalklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen zugewiesen. Im Bereich der Fahrbahnen und sonstigen Flächenversiegelungen gehen diese Funktionen dauerhaft verloren.

Aufgrund der überwiegend geringen Reliefenergie des Planungsgebietes sind keine nennenswerten Kaltluftströme vorhanden, so dass durch die Dammbauwerke auch keine Be-hinderungen im Kaltluftabfluss möglich sind. Durch die Versiegelung von Freiflächen kommt es zu veränderten Strahlungsbilanzen, verbunden mit kleinklimatisch negativen Auswirkungen. Diese betreffen den unmittelbaren Trassenbereich. Der mit dem Autobahnbau verbundene Verlust von Gehölzstrukturen, Hecken und Einzelgehölzen, ist in seinen klima-tischen Auswirkungen ebenfalls nur von kleinräumiger Bedeutung.

Verkehrsemissionsbedingte Beeinträchtigungen der Luftqualität sind grundsätzlich möglich. Bezüglich der verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen durch Stickstoffdioxid (NO2) und Feinstaub (PM10 und PM2,5) sind keine Grenzwertüberschreitungen im Umfeld der Trasse zu erwarten.

4.14.1.3.6 Schutzgut Landschaft

Innerhalb des Untersuchungsgebietes können verschiedene Landschaftsbildeinheiten unterschieden werden, die sich hinsichtlich der landschaftlichen Eigenart, der naturräumlichen Situation, der Nutzung und der Strukturvielfalt unterscheiden. Dies sind die in Tabelle 16 der UVS dargestellten Landschaftsbildeinheiten als abgegrenzten Freiräume und Freiraumachsen:

Landschaftsbildensemble Moorburg mit dörflich geprägter Bebauung und angeschlossenen landwirtschaftlichen Flächennutzungen, Niedermoor-Biotopkomplexe südlich von Moor-burg (2. Grüner Ring), Landschaftsbereich um das HEW Abspannwerk Süd und die A 26-West, Fürstenmoor, Randbereiche Bostelbek und Kleingärten Radeland, Waldgebiet Harburger Berge, Erdwall Altenwerder, Süderelbe/Köhlbrand und westliche Elbtalachse (Grünland und Obstanbaugebiet).

Aufgrund der verkehrsbedingten Zerschneidung und der angrenzenden Industrie- und Versorgungsanlagen bestehen bereits erhebliche Vorbelastungen für die naturräumliche Qualität der Landschaft in Bezug auf die Erholungsfunktionen. Größere zusammenhängende Landschaftsbereiche, die aufgrund ihrer Ungestörtheit und ästhetischen Wahrnehmung der menschlichen Erholung dienen, sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Die klein-räumigeren, siedlungsnahen Erholungsräume sind im Zusammenhang mit dem Schutzgut Menschen beschrieben. Zudem sind einige Gehölzflächen im Umfeld von Moorburg als Erholungswälder im Rahmen der Waldfunktionskarte ausgewiesen worden. Dabei handelt es sich nicht um große, zusammenhängende Wälder, sondern eher vereinzelte, vergleichsweise kleinflächige Wald- und Gehölzbestände.

Durch die Fremdkörperwirkung der Autobahntrasse kommt es im gesamten Streckenabschnitt zu einer weiteren Überformung des überwiegend bereits erheblich vorbelasteten Landschaftsbildes. Die Beeinträchtigungen beginnen bereits während der Bauphase. Die Anlage von Baustraßen, Materiallagerplätzen, die erforderlichen Erdbewegungen usw. führen zu einer erheblichen technischen Überprägung des betroffenen Raumes. Die Eingriffe in das Landschaftsbild sind in den Bereichen der Ortschaft Moorburg sowie des 2. Grünen Rings besonders erheblich, die durch eine hohe Empfindlichkeit gekennzeichnet sind. Durch die Anpassungen von untergeordneten Wegen sowie Gewässerverlegungen kommt es zu weiteren visuellen Veränderungen.

Die 380-kV-Leitung wird gegenüber dem Bestand um 250 m (bei Mast 489n) bzw. bis zu 350 m (bei Mast 487n) weiter nach Osten in den Bereich der Entwässerungsfelder Moor-burg-Ost verlegt. Der Abstand der Leitung zu dem hochwertigen Landschaftsbildensemble Moorburg vergrößert sich entsprechend. Dadurch befinden sich in Zukunft noch mehr sichtverschattende Gehölzstrukturen zwischen Moorburg und der Leitung. Die Höhe der Leitungstraverse verändert sich nicht wesentlich.

4.14.1.3.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Im Umfeld der Ortschaft Moorburg sind diverse Baudenkmäler ausgewiesen (z.B. das Kirchengebäude der Kirche St. Maria Magdalena, das zusammen mit dem angrenzenden Kirchhof als

Ensemble geschützt ist). Entlang des Moorburger Elbdeiches sind mehrere mittelalterliche Wurten dokumentiert, die als Bodendenkmäler ausgewiesen wurden. Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich jedoch nur vier Bodendenkmäler (s. Tabelle 17 UVS). Baudenkmäler sind nicht vorhanden.

Die denkmalgeschützten Objekte spielen aufgrund ihrer kulturhistorischen Bedeutung eine wichtige Rolle für das Schutzgut. Die Wurten sind Überreste von ehemaligen Hofstrukturen, die zusammen mit dem Standort des ehemaligen Kirchhofs die Besiedlung Moorburgs seit dem Mittelalter belegen.

4.14.1.3.8 Wechselwirkungen

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 UVPG sind bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen.

Bei der Ermittlung der direkten Auswirkungen sind die primär betroffenen Schutzgüter und ihre Schutzgutfunktionen erfasst und bewertet worden. In die Beurteilung der schutzgutbezogenen Auswirkungen sind darüber hinaus die Wechselbeziehungen, die zwischen den Schutzgütern und ihren Funktionen bestehen, mit eingeflossen.

Als besonders empfindliches Ökosystem mit vielseitigen Wechselwirkungen zwischen den biotischen und abiotischen Schutzgütern ist der Niedermoor-Biotopkomplex südlich von Moorburg hervorzuheben. Die Bestandsaufnahmen der einzelnen Schutzgüter zeigen, dass sich insbesondere in dem Bereich zahlreiche Werte und Funktionen überlagern, die z. T. in einem engen funktionalen Zusammenhang zueinanderstehen, z. B. Bodenfunktionen, Biotopfunktionen, Klimafunktionen und Erholungs- und Freizeitfunktionen.

4.14.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG a.F.

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen.

Das Ergebnis dieser Bewertung fließt dann anschließend in den Gesamtprozess der Abwägungsentscheidung ein.

4.14.2.1 Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit

Relevant in Bezug auf das Schutzgut Menschen sind die betriebsbedingten Schall- und Luftschadstoffimmissionen. Überbauungen von Wohnbauflächen und Gärten entstehen durch dieses Vorhaben nicht.

Bezüglich der Ortslage Moorburg und der Ortslage Bostelbek gab es Untersuchungen hinsichtlich

der betriebsbedingten Auswirkungen (Lärm und Luftschadstoffe). Die Details dazu sind in den Antragsunterlagen enthalten. Insgesamt werden durch die vorgesehenen Lärmschutzwände die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an sämtlichen untersuchten Gebäuden eingehalten. Weiterhin sind die Planungen aus lufthygienischer Sicht und im Hinblick auf die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit bezogen auf die bestehende Wohnnutzung mit den geltenden Vorschriften vereinbar.

Nicht zu vermeiden sind anlagebedingte, visuelle Wirkungen in Richtung der Ortslage Moorburg. Auf den Böschungen der A 26 sind durchgängige Gehölzpflanzungen vorgesehen. Dadurch werden die visuellen Wirkungen der A 26 in Richtung Ortslage Moorburg gemindert.

Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen führen zu einem unmittelbaren Verlust von erholungsrelevanten Freiflächen und Infrastrukturen innerhalb des 2. Grünen Rings südlich von Moorburg. Dies sind Grünland- und Niedermoorbereiche zwischen Moorburg und dem Fürstenmoordamm und dort vorhandene Wegebeziehungen. Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen besonders durch die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen der Autobahntrasse inkl. zusätzlicher Anlagen. Bauzeitlich sind temporäre Unterbrechungen einiger Wegebeziehungen unvermeidbar.

Zur Minderung dieser Auswirkungen ist der Erhalt bzw. eine Wiederherstellung aller maßgeblichen Wegeverbindungen vorgesehen. Die Freiflächenverluste werden durch die Wiederherstellung von Strukturen im Bereich des Baufeldes sowie umfangreiche trassennahe Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des 2. Grünen Rings soweit kompensiert, dass eine strukturell hochwertige Grünverbindung erhalten bleibt. Betriebsbedingte Wirkungen ausgehend vom Kfz-Verkehr sind nicht erheblich, da dem Abschnitt des 2. Grünen Rings südlich von Moorburg vor allem eine Verbindungsfunktion zukommt und es sich schon im Bestand aufgrund der umgeben-den Vorbelastungen nicht um einen Bereich mit besonderer Aufenthaltsqualität handelt.

Bezüglich der 380-kV-Leitung entstehen keine erheblichen Auswirkungen auf Erholungs-funktionen.

Insgesamt wird das Ausmaß der Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit daher nicht als erheblich sondern nur als gering eingestuft. Maßgeblich hierfür ist die Einhaltung der geltenden Grenzwerte mithilfe der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen.

4.14.2.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt

Durch die vorgesehenen Maßnahmen im FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ und Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ kommt zu keiner Beeinträchtigung der Erhaltungsziele dieser Gebiete.

Der Verlust gesetzlich geschützter Biotope in der Größenordnung von 14,7046 ha wird durch verschiedene Maßnahmen ausgeglichen. Es werden Flachwasserbereichen und naturnahen Uferbereichen angelegt und damit im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen neue gesetzlich ge-

schützte Biotopstrukturen mit mindestens gleichwertiger Funktionalität in dem Niedermoorkomplex entstehen. Die Maßnahmen zur naturnahen Gestaltung der Moorburger Landscheide sind so konzipiert, dass der gesamte neue Gewässerabschnitt gegenüber dem heutigen Gewässer aufgewertet wird. Es wird eine Aufwertung der Lebensraumfunktionen für gewässergebundenen Arten sowie die Aufwertung der Biotopverbundfunktionen erreicht. Es wird damit ein Gewässer entstehen, das den Anforderungen des gesetzlichen Biotopschutzes genügt.

Bezüglich der baubedingten Inanspruchnahmen wird über Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen im Zuge der Freigabe des Arbeitsstreifens und der Umsetzung der weiteren trassennahen Ausgleichsmaßnahmen die betroffenen Strukturen soweit wie möglich wiederhergestellt werden. Eine notwendig werden Kompensation erfolgt durch trassenferne Ausgleichsmaßnahmen.

Aufgrund des hohen Vorbelastungsgrades des Planungsraumes wird in relativ großem Umfang in insbesondere eher stark anthropogen geprägte Biotope eingegriffen (z. B. Verkehrsanlagen einschließlich der geplanten A 26-West, Entwässerungsfelder, Deichanlagen).

Durch Herstellung und Anlage des Straßendamms und der Brückenbauwerke sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserstände zu erwarten. Eine signifikante Schädigung grundwasserabhängiger Landökosysteme durch Absenkung des Grundwassers kann ausgeschlossen werden.

Einträge von betriebsbedingten Schadstoffen und Nährstoffeinträgen durch verkehrliche Emissionen werden durch breite Dammböschungen und die darauf vorgesehene dichte Begrünung mit Gehölzen auf den Flächen außerhalb des Baukörpers zusätzlich gemindert. Erhebliche Beeinträchtigungen wie z. B. Eutrophierungen oder Schädigungen von Pflanzen durch Salz werden daher ausgeschlossen.

Staubemissionen und Emissionen von Baumaschinen auf Biotope und faunistische Habitate finden während der Bauphase nur vorübergehend statt, so dass dadurch keine erheblichen Beeinträchtigungen gesehen werden.

Im Bereich von Lärmschutzanlagen wird die Ausbreitung und damit das Risiko erheblicher Beeinträchtigungen deutlich gemindert.

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte sind für zahlreiche Tierarten gezielte bauzeitliche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Verluste bzw. erhebliche Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wertgebender Tierarten werden im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ebenfalls funktional berücksichtigt.

Die Auswirkungen auf die Habitatfunktion wertgebender Tierarten wird wie folgt bewertet:

Kollisionen von Bibern und Fischottern in Kreuzungsbereichen werden durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (biber- und fischottergerechte Herstellung der Bauwerke) wirksam verhindert. Bau- und betriebsbedingte Störungen von Biber und Fischotter können insgesamt ausgeschlossen werden, da beide Arten nicht sehr empfindlich auf Störungen reagieren und überwiegend nachtaktiv sind.

Um das potenzielle Tötungsrisiko bei Baumfällungen für Fledermausarten auszuschließen, sind als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme im Rahmen einer Bauzeitenregelung Gehölzfällungen ausschließlich im Winterzeitraum zulässig. Außerdem sind für den Fall, dass Gehölze erst nach dem Zeitraum Anfang Oktober bis Mitte November gefällt werden können, zusätzlich Besatzkontrollen der als Quartier geeigneten Bäume vorgesehen. Betriebsbedingter Kollisionen mit Fahrzeugen lassen sich durch fledermausgerechte Gestaltung von Brückenbauwerken, Irritationsschutzwände, Kollisionsschutz- und Fledermausleitstrukturen vermeiden. Habitatverluste sind nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population verbunden, da nördlich und südlich der Trasse ausreichend Nahrungsräume erhalten bleiben. Zusätzlich werden durch Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen Nahrungshabitate geschaffen bzw. gesichert und teilweise aufgewertet.

Bauzeitenregelungen sind ebenfalls als Vermeidungsmaßnahme baubedingter Tötungen und Verletzungen von Brutvögeln sowie der Zerstörung besetzter Gelege vorgesehen. Baufeldfreiräumungen während der Brutzeit von Brutvögeln werden vermieden.

Betriebsbedingte Störungen von Rastvögeln können aufgrund der Störradien und Entfernung zum Vorhaben ebenso wie betriebsbedingte Tötungen ausgeschlossen werden. Baubedingte Tötungen der Bergpieper am Schlafplatz können ausgeschlossen werden, da der Schlafplatz außerhalb des Baufeldes liegt und der Bergpieper relativ hoch in 20 bis 40 m Höhe zum Schlafplatz fliegt. Als Schutz und zur Vermeidung von verkehrsbedingten Störwirkungen beim Bergpieper durch Scheinwerfer ist die Errichtung einer Irritationsschutzwand an der südlichen Fahrbahnbegrenzung von der A 26 bis zum Moorburger Hauptdeich vorgesehen. Zur Erhaltung des Schlafplatzes des Bergpiepers ist zusätzlich eine Bauzeitenregelung vorgesehen.

Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz vor baubedingten Tötungsrisiken für Amphibien sind Schutzzäune, die das Einwandern von Amphibien in das Baufeld verhindern, das Absammeln und Umsiedeln einzelner Arten (Moorfrosch). Zusätzlich sind Bauzeitenregelungen bezüglich der Inanspruchnahme von Flächen und dem Verfüllen von Gewässern sowie die Ausweisung von Bautabuflächen vorgesehen. Betriebsbedingte Auswirkungen (verkehrsbedingten Tötungen von Amphibien) werden durch dauerhafte Amphibienleiteinrichtungen vermieden. Durch die Neuanlage von Gewässern, die Optimierung bzw. naturnahe Gestaltung vorhandener Gewässer sowie die Optimierung, Aufwertung und den Erhalt vorhandener Landlebensräume im räumlichen Zusammenhang können die Verluste und Beeinträchtigungen von Gewässern und Landlebensräumen für Amphibien ausgeglichen werden

Das Konfliktrisiko bezüglich der Reptilien wird als sehr gering eingestuft, da im Rahmen der Untersuchungen lediglich eine Blindschleiche gefunden wurde. Einzelne Tiere können in angrenzende Lebensräume ausweichen. Maßgebliche Funktionsbeeinträchtigungen mit erheblichen Auswirkungen auf diese Artengruppe sind deshalb nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Libellen verbleiben nördlich und südlich der Baustellenbereiche vergleichbare Strukturen, so dass die Lebensraumfunktionen für diese Art im Planungsraum insgesamt erhalten

bleiben. Gewässerverluste und -beeinträchtigungen werden durch die als Vermeidungsmaßnahme vor-gesehenen Schutzzäune und Tabuflächen minimiert, weshalb die Maßnahme auch für den Schutz von Libellen wirksam ist.

Für Wassermollusken sind bauzeitliche Schutzmaßnahmen bei Gewässerverfüllungen vorgesehen, die ein Tötungsrisiko verhindern.

Von erheblichen Auswirkungen auf Fische ist nicht auszugehen, da die geplante Entwässerung der A 26 gemäß dem aktuellen Stand der Technik erfolgt und nicht von erheblichen Zunahmen stofflicher Belastungen in den Gewässern und somit betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Fischfauna ausgegangen wird. Eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials der Gewässer kann ausgeschlossen werden.

Die baubedingte Tötung von Individuen des Nachtkerzenschwärmers kann durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen verhindert werden. Dazu werden in der Hauptflugzeit die Futter-pflanzenbestände im Eingriffsbereich nach Raupen abgesucht. Sofern Raupen vorhanden sind, werden diese auf Futterpflanzen außerhalb des Eingriffsbereichs umgesetzt.

Die Auswirkungen auf Habitatfunktionen wertgebender Tierarten wird unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen als nicht erheblich eingestuft.

Durch das Vorhaben entstehende Zerschneidungswirkungen werden durch die Lage, Dimensionierung und Gestaltung der Bauwerke 6, 7 und 8 sowie die offenen Gewässerunterführungen im Bereich der Bauwerke 6 und 7 bereits reduziert. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ist eine Passierbarkeit der A 26 für Fledermäuse und land- bzw. wassergebundene Artengruppen wie z. B. Kleinsäuger, Amphibien, Reptilien und Libellen ausreichend gegeben. Die Durchgängigkeit der wesentlichen Gewässer (Moorburger Landscheide, Untenburger Querweggraben, Wulfsgraben) bleibt erhalten. Es besteht insofern weiterhin ein zusammenhängendes Gewässersystem.

Einschränkungen der Biotopverbundfunktionen werden durch die großflächige Wiederherstellung von Biotopstrukturen auf den bauzeitlich beanspruchten Flächen durch eine gezielte Umfeldgestaltung südlich der A 26 im Bereich der vorhandenen Querungsbauwerke 6, 7 und 8 und mit einer Anreicherung des Raumes mit naturnahen Biotopelementen das Nahrungs- und Lebensraumangebot der Flächen südlich der A 26 für Arten und Lebensgemeinschaften der Gewässer, Hochstauden und Röhrichte insgesamt wieder aufgewertet.

Weiterhin ist ein Monitoring zur Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse vorgesehen.

Unzweifelhaft führt das Vorhaben trotz aller Vermeidungsanstrengungen zu nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten, geschützten Biotopen, Biotopstrukturen, einzelnen Arten und Artengruppen. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen einschließlich der Maßnahmen zur Entwurfsoptimierung und die vorgesehenen Ausgleichs- und Er-

satzmaßnahmen ist aber ausweislich der UVS sowie auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt vollständig kompensiert werden.

4.14.2.3 Auswirkungen auf den Boden

Das Vorhaben führt trotz der aufgeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu großflächigen dauerhaften Flächeninanspruchnahmen und dadurch zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden. Im Bereich der A7 sind diese Auswirkungen deutlich geringer, da im Wesentlichen bereits erheblich vorbelastete Flächen in Anspruch genommen werden (Mittelstreifen, Böschungen).

Baubedingten Beeinträchtigungen sind im Gegensatz zu Versiegelung und Teilversiegelung meist nur vorübergehend und von kurzfristiger Dauer. Eine Ausnahme stellen im Bereich der Niedermoorböden dar. Besonders erheblich ist der dauerhafte Verlust der schutzwürdigen Niedermoorböden und damit der Archivfunktionen dieser Böden. Da im Torf der Moorböden große Mengen Kohlenstoff gebunden sind, verlieren diese Flächen zudem ihre Wirkung als Kohlenstoffsenke. Durch einen nassen Wiedereinbau der freigelegten Torfe kann der Mineralisierungsprozess unterbrochen und die Freisetzung von Treibhausgasen unterbrochen werden. Ein entsprechendes Vorgehen ist für das Vorhaben geplant. Voraussichtlich kann zumindest ein Teil der Torfe unter dem Dammkörper eingebaut werden.

Wegen der erheblichen Eingriffe in die Gewässerstrukturen, Lebensraumfunktionen gefährdeter und seltener Arten sowie der Biotopverbundfunktionen der Moorburger Landscheide ist die naturnahe Gestaltung zum räumlich-funktionalen Ausgleich erforderlich.

Im gesamten Baufeld wird zum Schutz des Bodens der Oberboden im Bereich von Arbeitsstreifen und Materiallagerplätzen abgeschoben und für die Dauer der Bauarbeiten in Mieten zwischengelagert und begrünt, um das natürliche Bodengefüge zu erhalten. Zudem wird das Bodengefüge stark verdichteter Bereiche nach Ende der Bauarbeiten durch Tiefenlockerung, Abdeckung mit Oberboden und Ansaaten wiederhergestellt. Zusätzlich werden Bautabuzonen ausgewiesen. Des Weiteren dienen die Etablierung von verschiedenen, temporär in Anspruch genommenen Landschaftsbestandteilen wie Gehölzstrukturen, Röhrichtflächen, Kleingewässern und Grünland nicht nur der Wiederherstellung der eigentlichen Biotopstrukturen, sondern auch der Förderung einer natürlichen Bodenentwicklung. So können langfristige Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen in den temporär betroffenen Bereichen vermieden oder wiederhergestellt werden.

Die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen werden durch weitere Maßnahmen nahe der Autobahn sowie abseits des Planungsraums ausgeglichen.

Da nicht alle zu erwarten-den Umweltauswirkungen trassennah kompensiert werden können, erfolgt der Ausgleich der Inanspruchnahme wertvoller Böden durch trassenferne Maßnahmen in den Kirchwerder Wiesen, Curslack und westlich der A 7 im Bereich des Moorgürtels.

Die Auswirkungen des Autobahnneubaus auf das Schutzgut Boden sind aufgrund der unvermeidbaren, nicht ausgleichbaren Flächenverluste insgesamt zunächst erheblich. Die verloren gehenden Bodenfunktionen werden durch Ausgleichsmaßnahmen in gleichwertiger Weise im Naturraum wiederhergestellt. Damit werden die dauerhaften Wirkungen der Autobahn auf das Schutzgut Boden kompensiert und es verbleiben insgesamt keine erheblichen Auswirkungen.

Es wurde eingewendet, dass die möglichen Beeinträchtigungen der Böden durch die Bautätigkeit nicht bilanziert seien. Die mittleren Torfmächtigkeiten in den Flächen im direkten Eingriffsbereich läge bei 2 bis 7 m. Ähnliches sei also für das direkte Umfeld auch anzunehmen und bei der Bewertung zu berücksichtigen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen, da im Rahmen des LBP die baubedingte Beeinträchtigung von Böden mit bilanziert wurde (LBP Tabelle 32, Bilanz nach Staatsrätemodell).

4.14.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Um nachteilige Auswirkungen auf die Moorburger Landscheide zu vermeiden, ist eine naturnahe Gestaltung des rd. 900 m langen, neuen Gewässerverlaufs südlich der A 26 vorgesehen. Der alte Verlauf wird unter Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen für die Gewässerfauna soweit verfüllt, wie es für die A 26 und die erforderlichen Nebenanlagen erforderlich ist.

Die Verfüllung des Entwässerungsfeldrandgrabens dient dem Gewässerschutz. Dem Randgraben sind im Bestand allerdings keine besonderen Oberflächengewässerfunktionen zuzuweisen.

Verunreinigungen des Wassers durch bau- oder betriebsbedingte Einleitungen werden aufgrund bauzeitlicher Schutzmaßnahmen nicht als relevanter Wirkfaktor eingestuft. Durch die Autobahnentwässerung, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht, wird eine Belastung der Oberflächengewässer minimiert. Temporäre Gewässertrübungen stellen keinen relevanten Wirkfaktor dar, da sie nur vorübergehend und lokal auftreten und dadurch keine erheblichen Beeinträchtigungen verursachen. Eine vorhabenbedingte Verschlechterung des ökologischen Potenzials der beiden Oberflächenwasserkörper „Moorwettern“ und „Elbe (Hafen)“ insgesamt ausgeschlossen (s. Unterlage 19.5).

Insgesamt betrachtet sind bezüglich der Oberflächengewässer zahlreiche wirksame Schutz- bzw. Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern, z. B. durch Gewässerquerungen oder Verlegungen, werden durch die Ausgleichsmaßnahmen im räumlich funktionalen Zusammenhang kompensiert. Bezüglich der Oberflächengewässer werden die dauerhaften Wirkungen daher auf ein geringes Maß reduziert und es verbleiben keine erheblichen Auswirkungen.

Zur Beurteilung der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die Grund- und Stauwassersituation wurde ein hydrogeologischer Fachbeitrag zum Abschnitt 6a der A 26 erstellt (Unterlage 19.4).

Zudem geht der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19.5) auf mögliche Folgen für das Grundwasser ein.

Die durch die Versiegelung verursachten Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung sind als gering zu bewerten, insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt, dass im gesamten Bereich Moorburg abgesenkte, bewirtschaftete Grundwasserstände vorliegen. Nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserstände und signifikante Schädigungen grundwasserabhängiger Landökosysteme durch Absenkung des Grundwassers können ausgeschlossen werden. Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwasserkörpers „Este-Seeve Lockergestein“ wird ausgeschlossen.

Aufgrund der Autobahnentwässerung entsprechend dem Stand der Technik sind durch verkehrsbedingte Schadstoffe keine nachteiligen betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten. Baugrundverbesserungen und Gründungsarbeiten lassen keine nachteiligen Auswirkungen auf den chemischen Zustand des GWK erwarten.

Nach den erfolgten nachvollziehbaren Modellrechnungen zum hydrogeologischen Fachbeitrag ist nicht von einer Überschreitung der Grenzwerte von Schadstoffparametern auszugehen, die durch bauzeitlichen Porenwasserauspressungen entstehen. Durch den baubedingten Eintrag des Porenwassers, insbesondere Ammonium und Sulfat, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den chemischen Zustand zu erwarten. Dies gilt auch für die Trinkwassergewinnung am Brunnen HFB2 westlich der A 7.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass in Bezug auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers aufgrund der zahlreichen Schutzmaßnahmen eine Verschlechterung der Komponenten ausgeschlossen ist. Im Hinblick auf den chemischen Zustand kann aufgrund der umfangreichen Schutzmaßnahmen sowie der geringen Empfindlichkeit des Grundwasserleiters ebenfalls eine Verschlechterung ausgeschlossen werden.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist in Anbetracht der verfügten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen davon auszugehen, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen das Schutzgut Grundwasser haben wird.

Es wurde eingewendet, dass der Brunnen HFB 1, gelegen am Ende des Moorburger Kirchdeichs, vollständig aufgegeben werde und kein Ersatz für diesen Reservebrunnen vorgesehen sei.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die bestehenden Trinkwasserbrunnen des Versorgungsträgers Hamburger Wasserwerke GmbH im Eingriffsbereich des Projektes A26 werden von der Eigentümerin aus unternehmerischen Erwägungen heraus im Vorwege zurückgebaut, was dann den planerischen Ist-Zustand für die A26-Ost, Abschnitt 6a, darstellt. Insofern werden die Brunnen mit Baubeginn nicht mehr im Bereich der A26 vorhanden sein und folgerichtig für das Planfeststellungsverfahren der A26 nur nachrichtlich mit erwähnt. Die Hamburger Wasserwerke GmbH kann als Teil eines eigenständigen separaten Genehmigungsverfahrens neue entsprechende Kapazitäten an

anderer Stelle außerhalb des Planungsraumes der Autobahn rechtzeitig vor dem Rückbau der im Bereich der A26 vorhandenen Brunnen schaffen.

Es wurde eingewendet, dass durch den Bau der Autobahn Unfälle beim Bau und Betrieb nicht auszuschließen seien, so dass die Gefahr der dauerhaften Trinkwasserunterbrechung besteht.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Diagonalfilterbrunnen und der Tiefbrunnen im Käthnermoor werden, auch vor dem Hintergrund langfristiger wasserwirtschaftlicher Gesichtspunkte, vor Baubeginn durch den Versorgungsträger verlegt. Die Gefahr einer Trinkwasserunterbrechung besteht nicht.

Es wurde eingewendet, dass im Zuge der bodenkundlichen Kartierung das Schadstoffpotenzial der Spülflächen durch Sickerwassereintrag und die Auswirkungen auf die Grundwasserqualität nicht hinreichend untersucht wurden.

Vorhabensträgerin: *In den Untersuchungen zu vorhabensbezogenen Auswirkungen der A26-Ost (VKE 7051) auf das Grund- und Stauwasser (Unterlage 19.4) wird festgestellt, dass durch die Einstellung des Spülbetriebs in der Teilstilllegungsfläche sowie die schnelle Ableitung des Niederschlagswassers im Trassenbereich die Zusickerung von Wasser in den Altspülfeldkörper verringert wird. Dadurch reduziert sich das Stauwasserpotenzial und der Schadstoffaustrag in den Grundwasserleiter. Eine Verschlechterung der Grundwasserqualität durch die Trassenführung der geplanten A26 im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte kann daher ausgeschlossen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Schadstoffpotenzial der Spülflächen sowie die daraus entstehenden Auswirkungen auf die Grundwasserqualität sind umfassend untersucht und nachvollziehbar in den Antragsunterlagen dokumentiert worden. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

4.14.2.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft

Eine Auswirkung auf die Schutzgüter Klima und Luft ist der Verlust bioklimatisch wirksamer Freiflächen durch Neuversiegelung. Darüber hinaus stellen die betriebsbedingten Luftschadstoffemissionen der A26 eine der wesentlichsten Auswirkungen für das Schutzgut Luft dar. Das Vorhaben wird eher geringe Auswirkungen in einem eng begrenzten Bereich auf das Kleinklima haben. Eine insgesamt klimaökologisch kritische Situation im Untersuchungsraum ist nicht zu befürchten.

Durch die Etablierung von Gehölzstrukturen, Hochstaudenfluren, Gewässern und Grünland in zeitlich begrenzten Eingriffsbereichen wie Baustelleneinrichtungsflächen sowie Gestaltungsmaßnahmen auf unversiegelten Flächen des Straßenkörpers wie z. B. Böschungen können die Beeinträchtigungen gemindert und der ursprüngliche Zustand der vorherrschenden Biotope wiederhergestellt werden.

Trotz dieser Vermeidungsmaßnahmen kommt es zu erheblichen Verlusten von klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsflächen im Raum Moorburg. Um diese erheblichen Betroffenheiten zu kompensieren, sind trassennahe Ausgleichsmaßnahmen geplant. Dazu zählen die Sicherung und Entwicklung von naturnahen Biotopstrukturen innerhalb des 2. Grünen Rings. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen dienen zusätzlich der Kompensation von Beeinträchtigungen klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktionen. Durch die Kompensationsmaßnahmen können die vorhabenbedingten Konflikte mit dem Schutzgut Klima/Luft ausgeglichen werden.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft daher von geringer Intensität. Bezüglich der Luftqualität ergeben sich vorhabenbedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen. Bezüglich des Klimas beschränken sich Auswirkungen auf die lokalen Klimaverhältnisse. Die dauerhaften Wirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima haben nur ein geringes Ausmaß und sind daher nicht erheblich.

4.14.2.6 Auswirkungen auf die Landschaft

Wesentliche Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind die Überformung der Landschaft durch den Neubau der A26 und darauf beruhende visuelle Störungen sowie Zerschneidungswirkungen. Die Intensität der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergibt sich aus dem Zusammenspiel von Gradientenlage und Abstand des Betrachters zur Autobahn. Mit zunehmender Entfernung verliert das Eingriffsobjekt innerhalb des betroffenen Landschaftsraumes an Bedeutung. Im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte wechselt die A 26 in einen Einschnitt, sodass von dort keine relevanten Wirkungen auf Moorburg zu erwarten sind.

Da der Eingriff in einem überwiegend mittel bis stark überprägten Raum erfolgt, sind außerdem die bereits vorhandenen, sichtverschattenden Elemente und Vorbelastungen von besonderer Bedeutung. Vorhandene Verkehrstrassen, Entwässerungsfelder, Bebauungen und Gehölze verkleinern die tatsächlichen Sichtflächen und verringern damit die Eingriffsintensität.

Durch die Verlegung der 380-kV-Leitung werden die Landschaftsbildfunktionen im Bereich des Landschaftsbildensembles Moorburg nicht erheblich beeinträchtigt, da das Landschaftsbild im Osten der Leitung aufgrund der erheblichen Vorbelastungen und Überprägungen durch die Hafennutzung und das Kraftwerk Moorburg unempfindlich ist.

Im Süden verschiebt sich die neue Leitung durch die Lage südlich der A 26-Ost auf einer Länge von rd. 750 m um bis zu 150 m in den Bereich des Niedermoor-Biotopkomplexes südlich von Moorburg. Die Empfindlichkeit dieses Bereiches gegenüber zusätzlichen Landschaftsbildveränderungen ist aufgrund der naturnahen Biotopstrukturen und der mit dem 2. Grünen Ring verbundenen Landschaftsbildfunktionen sehr hoch. Durch die Lage der Leitung südlich der Autobahn wird die Wahrnehmung und visuelle Wirkung der Leitung gegenüber der Bestandstrasse in Bezug auf die Erholungsfunktionen des Raumes verstärkt, sodass zum Ausgleich von Beeinträchtigungen funktionale Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

Auf die Landschaftsbildeinheiten südlich des Fürstenmoordamms wirkt sich die Lage nicht erheblich aus, da mit einer weiteren Bestandstrasse nördlich von Bostelbek evtl. Sichtbeziehungen erheblich vorbelastet sind, der Fürstenmoordamm bereits zu erheblichen Zerschneidungswirkungen führt und durch eine hohen Anzahl sichtverschattender Strukturen (Gehölze, Erdwall, Gebäude) die Landschaftsbildwahrnehmung in den Freiraumbereichen nicht wesentlich verändert wird. Für das Landschaftsbild westlich der A 7 ist die Leitungsverlegung wegen der erheblichen Vorbelastungen unerheblich. Die veränderte Lage der Leitung wird dort nicht prägnant wahrnehmbar sein.

Im Maßnahmenkonzept für die A 26 sind verschiedene Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, die dafür sorgen, dass die durch den Eingriff entstehenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes speziell im Bereich des 2. Grünen Rings vermindert werden. Dabei handelt es sich um die Wiederherstellung von verschiedenen, temporär in Anspruch genommenen Landschaftsbestandteilen wie Gehölzstrukturen, Röhrichtflächen, Kleingewässern und Grünland im gesamten Baufeld der Autobahn und damit auch im 2. Grünen Ring.

Entlang der gesamten Baustrecke sind umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, die z.B. in Form von baum- und strauchbetonten Gehölzpflanzungen für eine möglichst landschaftsbildgerechte Integration der neuen A 26 in das Gelände sorgen. Durch diese Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen verbleiben langfristig keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft.

Folgende Einwendungen wurden zum Schutzgut Landschaft vorgetragen:

Es wird eingewendet, dass die A 26-Ost einen extrem hohen Flächenverbrauch habe. Dies wiege umso schwerer, als mit dem Projekt ein erheblicher Verbrauch von sehr knappen Flächen im großstädtischen Bereich verbunden sei. So sollen beispielsweise 15 ha unzerschnittener Kernraum in Anspruch genommenen werden. Auch aus diesem Grund habe das Umweltbundesamt (2016) empfohlen, die A 26-Ost aus dem Vordringlichen Bedarf zu nehmen.

Planfeststellungsbehörde: Bei den in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich zum größten Teil um vorbelastete Flächen mit geringen bis mittleren ökologischen Wertigkeiten. Von den 1,9 km Trassenlänge verlaufen rd. 1,2 km über vorbelastete Flächen (Böschungs- und Straßennebenflächen der A 7, das im Zuge der A 26 West hergestellte Autobahndreieck, Flächen der BImSch-Anlage der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte, Deichanlagen und Straßennebenflächen am Moorburger Hauptdeich). Die Grundsätze eines schonenden Flächenverbrauchs werden berücksichtigt.

Der Vorhabensbereich kann nicht als unzerschnittener Kernraum angesehen werden. So rufen die A 7, die Waltershofer Straße sowie die Hafenbahn bereits jetzt eine erhebliche Zerschneidungswirkung hervor. Die Zerschneidungswirkungen des beantragten Abschnitts werden innerhalb des LBP und des Artenschutzbeitrages umfassend berücksichtigt.

Um die maßgeblichen Biotopverbundfunktionen südlich von Moorburg zu erhalten, sind

verschiedene Maßnahmen im Bereich der Querungsbauwerke 6, 7 und 8 (z.B. angepasste Dimensionierung, Leit- und Sperreinrichtungen, Irritationsschutz) sowie gezielte Maßnahmen im Umfeld der Bauwerke (z.B. Anlage von Kleingewässern und Leitstrukturen) im Zuge der trassennahen Maßnahmenkomplexe 4 und 5 vorgesehen. Dadurch wird für wertgebende Arten bzw. Artengruppen wie Fledermäuse, Amphibien und den Fischotter eine Querungsmöglichkeit der A 26-Ost gewährleistet.

Der vorgesehene Trassenverlauf hätte die Durchtrennung und Abwertung des LSG Moorburg zur Folge. Das Landschaftsschutzgebiet soll gemäß seines Schutzzweckes dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Eine Bebauung der Flächen widerspricht den Festsetzungen des Koalitionsvertrages, welcher den Natur- und Landschaftsschutzgebieten eine wichtige Funktion für den Artenschutz und die Anpassung an den Klimawandel zuweist.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Betroffenheit des Landschaftsschutzgebietes Moorburg ist im LBP (Kap. 4.3.2.2) erläutert. Im Rahmen der Planfeststellung wird über eine Befreiung von den bestehenden Verboten im Landschaftsschutzgebiet Moorburg entschieden. Politische Absichtserklärungen haben auf die Rechtmäßigkeit der zu treffenden Entscheidung keinen Einfluss.

Der geplante Trassenverlauf hätte in Teilen den Wegfall von Flächen des „Grünen Netzes“ zur Folge. Hierbei handelt es sich um ein Freiraumverbundsystem, welches sich als wesentlicher Bestandteil des Hamburger Landschaftsprogramms auch im Hamburger Flächennutzungsplan und Stadtentwicklungskonzept wiederfindet. Ziel des Freiraumverbundsystems ist „ein grünes Netz aus Landschaftsachsen, Grünen Ringen, breiteren Grünzügen und schmaleren Grünverbindungen". Dazu sollen „die Landschaftsachsen und Grünen Ringe [...] qualitativ verbessert und noch vorhandene Lücken geschlossen werden". Eine zusätzliche Bebauung des Grünen Ringes im Rahmen der Planungen zur A26 Ost widerspricht den genannten Zielsetzungen und wirkt ihnen entgegen. Auch an dieser Stelle verweisen wir noch einmal auf die Ergebnisse der Variantenprüfung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie, wonach die gewählte Variante Süd 1 die einzige Linienführung ist, die zu einer Beeinträchtigung des zweiten Grünen Ringes führt.

Planfeststellungsbehörde: Die durch das Vorhaben resultierenden Auswirkungen auf den 2. Grünen Ring sind untersucht worden und Gegenstand der UVS zur Linienbestimmung (Unterlage 19.7) und des LBP (Unterlage 19.1). Es ist dabei umfassend dargestellt worden, mit welchen Beeinträchtigungen zu rechnen ist und welche Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG erforderlich werden (s. Unterlage 19.1, LBP, Kap. 4.3.6 und 5.1 ff). Zum Ausgleich der unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind umfangreiche trassennahe Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Ziffer „UVP“, „Eingriffsregelung“ und „Variantenprüfung“ verwiesen.

Von der aktuellen Planung betroffen sind auch die Landschaftsachsen mit ihren Verbindungen im gesamten westlichen Süderelberaum. Zwischen der Harburger Geest-Achse im Süden und der Westlichen Elbtal-Achse im Norden gibt es laut Landschaftsachsenmodell der FHH lediglich zwei

Korridore, die eine Wanderung von Organismen ermöglichen, südlich von Moorburg und bei Fischbek. Mit dem hier betrachteten Vorhaben sowie dem sich in der Vorplanungsphase befindlichen Bebauungsplan „Fischbeker Rethen“ würden beide Achsen geschlossen. Hier fordern wir eine großräumige Betrachtung, um die Funktionalität des Grünen Netzes und den Biotopverbund zu gewährleisten.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Zuge der A 26 Ost Abschnitt 6a bleiben die maßgeblichen Biotopverbundfunktionen südlich von Moorburg erhalten. Dies gewährleisten die Querungsbauwerke 6, 7 und 8 sowie gezielte Maßnahmen im Umfeld im Zuge der trassennahen Maßnahmenkomplexe 4 und 5. Eine großräumigere Betrachtung ist daher für die A 26 Ost nicht erforderlich.

4.14.2.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Baubedingte Wirkungen durch die A 26 entstehen in erster Linie durch die Inanspruchnahme von Flächen für die Bauausführung sowie Erschütterungen und Schallemissionen im Rahmen der Bauarbeiten. Anlagebedingte Wirkungen können in Form von Flächeninanspruchnahmen und visuellen Wirkungen durch den Baukörper hervorgerufen werden. Da es sich bei den Kulturgütern im Umfeld des Vorhabens lediglich um Bodendenkmäler mit einer geringen Wahrnehmbarkeit im Gelände handelt, die in einer Entfernung von min. 100 m zum geplanten Eingriffsbereich liegen und es sich nicht um touristisch relevante Objekte handelt, die durch erhöhten Publikumsverkehr gekennzeichnet sind, können die Wirkfaktoren der A 26 in Bezug auf die Kulturgüter als nicht erheblich angesehen werden.

Wie beim Bau der Autobahntrasse entstehen durch die Verlegung der 380-kV-Leitung potenzielle baubedingte Wirkungen durch die Flächeninanspruchnahme in den Baubereichen und durch Erschütterungen und Schallemissionen im Zuge der Bauarbeiten. Anlagebedingte Auswirkungen können ebenfalls in Form von Flächeninanspruchnahmen und visuellen Beeinträchtigungen vorliegen. Da durch die Verlegung der Masten um ca. 250 m nach Osten der Abstand zu den Bodendenkmälern größer wird, verringern sich in diesem Zusammenhang die bestehenden Auswirkungen. Auch substanzielle Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern durch Erschütterungen im Rahmen der Baumaßnahmen sind ausgeschlossen.

Da keine erheblichen Beeinträchtigungen der Bodendenkmäler zu erwarten sind, werden keine explizit auf das Schutzgut abzielenden Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen ausgewiesen.

4.14.2.8 Wechselwirkungen

Bei der Auswirkungsprognose sind die primär betroffenen Schutzgüter und ihre Schutzgutfunktionen erfasst und bewertet worden. Dabei sind auch die Wechselbeziehungen, die zwischen den Schutzgütern und ihren Funktionen bestehen, mit eingeflossen. Weitergehende entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen, die nicht bereits bei den einzelnen Schutzgütern beschrieben

und bewertet wurden, sind nicht ersichtlich.

4.14.3 Einwendungen und Stellungnahmen zur UVS

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen samt Äußerungen der Vorhabensträgerin und die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt, soweit sie im vorstehenden Teil. nicht bereits behandelt sind. Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die eine Nichtbetroffenheit erklären, ausschließlich Zustimmung enthalten, sich erledigt haben, lediglich Hinweise für die Vorhabensträgerin enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben.

Zur UVS des Vorhabens wurden unterschiedliche Einwendungen vorgetragen, die im Nachstehenden wiedergegeben werden, soweit sie über das vorangestellte Themenspektrum hinausgehen.

Die Vorhabensträgerin hat bei der Antragstellung die UVS der Linienbestimmung aus dem Jahr 2010 den Antragsunterlagen zugrunde gelegt. Im Zuge der 1. Planänderung wurde die UVS von 2021 durch die Vorhabensträgerin vorgelegt. Einwendungen, die sich auf die UVS der Linienbestimmung bezogen haben, sind zum überwiegenden Teil obsolet und nicht mehr entscheidungsrelevant.

Die Problematik des Dränge- bzw. Porenwassers durch die Eingriffe sei nicht ausreichend behandelt. Die Gewässer im Verbandsgebiet seien trotz der separaten Transportleitung nicht unbeeinflusst von der Altlast Spülfeld. Die neue Auflast und der Einschnitt in die Spülfelder haben weitere Auswirkungen auf das Grabensystem in Moorburg. Es sei durch die Einschnitte mit Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung und Belastungen des Grundwassers durch Porenwasser aus den Spülfeldern zu rechnen.

Es werde gefordert, dass die Planfeststellung nur genehmigt wird, wenn Austritt von Wasser aus dem Spülfeld in das Grundwasser und in die Vorflut gänzlich ausgeschlossen werden kann.

Vorhabensträgerin: *Der Einschnitt und die Auflasten der geplanten VKE 7051 der A26-Ost im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte haben keine Auswirkungen auf das Grabensystem außerhalb der Behandlungsanlage (BImSchG-Anlage). Bauzeitlich verstärkt anfallendes Sickerwasser wird innerhalb der Anlage gefasst und behandelt. Der Randgraben der Anlage entfällt im Bereich der geplanten Teilstilllegungsfläche und wird durch eine Fassung am Fuß des Aufhöhungskörpers ersetzt. Über die neue Fassung wird aus der Aufhöhung austretendes Sickerwasser vollständig dem verbleibenden Randgrabenabschnitt der BImSchG-Anlage zugeleitet, so dass auch im Planzustand keine hydraulische Verbindung zu den umliegenden Gräben besteht.*

Die möglichen vorhabensbezogenen Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung wurden mit einem numerischen 3D-Strömungs- und Stofftransportmodellen detailliert untersucht (BWS, August 2016). Danach sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den maßgeblich betroffenen Trinkwasserbrunnen HFB2 zu erwarten. Eine mögliche vorübergehende geringfügige Überschreitung

des Grenzwertes für Ammonium (0,5 mg/l) ist aufgrund der Stoffeigenschaften und der hydrogeochemischen Situation nicht als erheblich zu bewerten. Im Betriebszustand ist die Einsickerung von Stauwasser aus dem Altspülfeldkörper in den Grundwasserleiter vorhabensbezogen gegenüber dem Istzustand vermindert wodurch der Grundwasserschutz dauerhaft verbessert wird.

Bauzeitlich wird es durch die Herstellung der geplanten VKE 7051 der A26-Ost in einem Teilabschnitt im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte zu Porenwasserauspressungen in den Grundwasserleiter kommen. Die möglichen vorhabensbezogenen Auswirkungen wurden mit einem numerischen 3D-Strömungs- und Stofftransportmodell detailliert untersucht (BWS, August 2016). Dabei wurde auch die besondere Belastungssituation im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte durch Stau- und Porenwasseranalysen berücksichtigt. Sowohl im Grundwasserleiter, als auch im Rohwasser des maßgeblich betroffenen Trinkwasserbrunnens HFB2 sind nach den Untersuchungen durch den vorhabensbezogenen Eintrag von Porenwasser in den Grundwasserleiter keine Überschreitungen von Schadstoffgrenzwerten zu erwarten.

Bei Tiefgründungsmaßnahmen sind durch die Wahl geeigneter Verfahren weder bau- noch betriebszeitlich relevante Einträge von Porenwasser oder Schadstoffverschleppungen in den Grundwasserleiter zu erwarten.

Im Betriebszustand ist die Einsickerung von Stauwasser aus dem Altspülfeldkörper in den Grundwasserleiter vorhabensbezogen gegenüber dem Istzustand vermindert wodurch der Grundwasserschutz dauerhaft verbessert wird.

Vorhabensbezogen kommt es weder bau- noch betriebszeitlich zu nachteiligen Auswirkungen auf Oberflächengewässer. Es erfolgt keine Einleitung belasteten Wassers in Oberflächengewässer. Nachteilige Auswirkungen durch eine Aussickerung von Grundwasser im Abstrom des Planungsbereichs sind aufgrund der ermittelten Stoffkonzentrationen im Grundwasser, der Sickerraten und der Sickerpassage der natürlichen Weichschichten nicht zu erwarten.

Die im Trasseneinschnitt geplanten Abdichtungen ermöglichen eine getrennte Ableitung sauberen Niederschlagswassers und belasteten Sickerwassers aus dem Altspülfeldkörper. Im Bereich der horizontalen Dichtungen sind kleinsträumig Einsickerungen von Niederschlagswasser in den Altspülfeldkörper durch Anschlüsse an Rammpfosten und Schachtbauten möglich. Aufgrund der Neigung der praktisch undurchlässigen Dichtflächen, der guten Durchlässigkeit der aufliegenden Dränschicht und der geringen Durchlässigkeiten des Altspülfeldmaterials kann es jedoch nicht zu relevanten Einsickerungen kommen. Gegenüber dem Istzustand (flächige Überstauung der mineralischen Dichtung im auflagernden Sandkörper durch eine starke Niederschlagsversickerung und den Betrieb der Entwässerungsfelder) ist die Situation verbessert. Die Einsickerung von Wasser in den Altspülfeldkörper im Einschnittbereich wird (wie im übrigen Trassenbereich und der Rekultivierungsfläche) vorhabensbezogen gegenüber dem Istzustand vermindert.

Bei Tiefgründungsmaßnahmen sind durch die Wahl geeigneter Verfahren weder bau- noch betriebszeitlich relevante Einträge von Porenwasser oder Schadstoffverschleppungen in den Grundwasserleiter zu erwarten.

Eine verstärkte Mobilisierung von Stau- bzw. Porenwasser durch den geplanten Trassenabschnitt ist nur bauzeitlich zu erwarten. Das im Baufeld anfallende Wasser wird vollständig gefasst und aufbereitet. Eine Belastung von Grund- oder Oberflächenwasser ist daher ausgeschlossen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. In den Antragsunterlagen sowie zusätzlich durch die Erwiderungen der Vorhabensträgerin sind die zu erwartenden Auswirkungen auf das Oberflächenwasser und Grundwasser inklusive der Trinkwassergewinnung detailliert und nachvollziehbar erläutert worden. Auch die Auswirkungen im Bereich der Spülfelder durch die Teilstillegung der immissionsschutzrechtlichen Anlage sind ausführlich und plausibel in den Antragsunterlagen dargestellt. Auch die für den immissionsschutzrechtliche Anlagen zuständige Dienststelle hat keine Einwände für die beantragten Veränderungen vorgetragen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

Es wurde eingewendet, dass die Interessen des Natur- und Umweltschutzes im Rahmen der Entscheidungsfindung für eine der Varianten nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Die Auffassung, dass „die neu linienbestimmte Variante Süd 1 [...] bezüglich der Umweltauswirkungen insgesamt als gleichrangig zur Variante Nord 1 einzustufen [ist]“2 werde für falsch gehalten. So seien insbesondere die artenschutzrechtlichen Konflikte deutlich gravierender. Neben einer Vielzahl an Wiesenvögeln wie Kiebitz und Wachtelkönig sowie weiteren gefährdeten Vogelarten sind insbesondere auch der Moorfrosch und mehrere Fledermaus-Arten von den Planungen betroffen. Auch die Verluste von Moorböden sowie Biotopkomplexen der Niedermoore und Feuchtbiotope fallen in der Variante Süd 1 deutlich gravierender aus. Es entsteht der Eindruck, dass die Entscheidung für die Variante Süd 1 aufgrund von hafenwirtschaftlichen Interessen gefällt wurde, da dieser Trassenverlauf die zukünftige Hafenentwicklung am wenigsten einschränkt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es geht aus den Unterlagen deutlich hervor, dass die gewählte Vorzugsvariante aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes konfliktträchtiger als die anderen Varianten sein mag, jedoch im Rahmen der Abwägung die Gründe für die Wahl der Variante Süd 1 nachvollziehbar überwogen haben und die Zulässigkeit der gewählten Variante auch unter Berücksichtigung der genannten Kritikpunkte gegeben ist. Die dadurch entstehenden artenschutzrechtlichen Konflikte sind bei der Entscheidung ebenso abgewogen worden, wie der Verlust von Moorböden und Biotopkomplexe. Eine Entscheidung aus hafenwirtschaftlichen Interessen ist nicht zu erkennen.

Das Umweltbundesamt (2016) hat empfohlen, die A26-Ost vom „vordringlichen Bedarf“ in den „weiteren Bedarf“ zurückzustufen. Auf der Grundlage des Umweltberichts zum BVWP hat das Umweltbundesamt die A26-Ost ebenso wie 40 andere geplanten Aus- und Neubauten von Autobahnen und Bundesstraßen abgelehnt, u.a., weil sie unnötig große Flächen verbraucht und die Umwelt stark belastet“.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Umweltauswirkungen inklusive des Flächenverbrauchs und alle mit dem Vorhaben entstehenden Konflikte

sind ausführlich in den Antragsunterlagen dargestellt und abgewogen worden. Die Empfehlung des Umweltbundesamtes hat keinen Einfluss auf die Rechtmäßigkeit der getroffenen Entscheidung über den Antrag.

Die bei der Baumaßnahme ausgebaggerten Torfböden sollen laut der Unterlage UI-01A eine „klimaneutrale Verwendung“ finden. Dies soll durch den Einbau in wassergesättigten Bereichen innerhalb des Baufelds“ erreicht werden. Der Boden soll zur Verfüllung der Grüppen im später überbauten Bereich, von Leitungsgräben und des Ringgrabens verwendet werden. Die Überdeckung mit Sand soll die Torfe vor UV-Strahlung und Austrocknung schützen.

Durch den geplanten Einbau unter entwässernden Sandschichten kann jedoch die Mineralisierung der organischen Substanz mittel- bis langfristig nicht verhindert werden, so dass die behauptete Klimaneutralität der Bodenverwertung mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden kann.

Die ökologische Funktion der Böden für Flora und Fauna und für das Mikroklima wird durch die Umlagerung und den geplanten Einbau und die Abdeckung mit Sand unwiederbringlich zerstört, ihre Archivfunktion geht vollständig verloren.

Vorhabensträgerin: *Die Bilanzierung der Eingriffe in Böden einschließlich Niedermoorböden und die Ableitung der dafür erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgt innerhalb des LBP (U 9.1) anhand der Methodik des Hamburger Staatsrätemodells und den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP, Ausgabe 2011) des BMVBS.*

In den Unterlagen wird deutlich die Absicht herausgestellt, Lösungen für einen klimaneutralen Wiedereinbau der anfallenden Torfe zu finden. So kann z.B. ein Teil der Torfe unter dem Dammkörper eingebaut werden (vgl. U 19.1 S 160). Im Erläuterungsbericht (U 01) werden auf Seite 91 weitere Möglichkeiten bzw. Maßnahmen zum klimaneutralen Einbau von Torfen erläutert. Für die bei der Baumaßnahme unvermeidbar auszuhebenden Torfböden wird eine klima-neutrale Verwendung durch den Einbau in wassergesättigten Bereichen innerhalb des Baufelds vorgesehen. Torfböden fallen beim Aushub der neu anzulegenden Gewässer wie z.B. der Moorburger Landscheide und den Moorfroschgewässern, beim Leitungsbau sowie beim Aushub der Baugruben für die Pfahlkopfplatten der Bauwerke an. Ein Teil der anfallenden Torfböden wird zur Verfüllung des Ringgrabens und zur Verfüllung der Grüppen im später durch die A26 überbauten Bereich eingebracht. Im Bereich der zukünftigen Anschlussstelle ist zusätzlich zur Verfüllung der Grüppen ein flächiger Einbau von Torf im wassergesättigten Bereich vorgesehen. Der Torf soll in einer Schichtdicke von max. 0,3 m eingebaut und anschließend mit Sand abgedeckt werden. Beim Leitungsbau anfallende Torfböden werden im Bereich innerhalb des Ringgrabens in Mieten angesetzt. Die Mieten werden mit einer max. Höhe von 2,0 m, einer Breite oben von 2,0 m und einer Neigung von Neigung errichtet und abdeckt. Der so gelagerte Torfboden wird zur Verfüllung von Leitungsgräben und des Entwässerungsfeldrandgrabens verwendet. Sowohl bei dem Einbau in später durch die A26 überbauten Gräben als auch bei einem flächigen Auftrag werden die Torfe zum Schutz vor UV-Strahlung und zur Verhinderung von Austrocknung mit einer Sandschicht abgedeckt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen auf den Bodentyp „Niedermoor“ und seine Funktionen sind unvermeidbar und werden in den Unterlagen auch entsprechend dargestellt und sind auch in der Bilanzierung berücksichtigt. Die Niedermoorböden im Untersuchungsgebiet sind gemäß dem Fachplan „Schutzwürdige Böden der FHH“ schutzwürdig aufgrund der Funktion als Archiv der Naturgeschichte. Das Bodensubstrat „Torf“ ist ein Bestandteil des Bodentyps „Niedermoor“, das allerdings den Bodentyp prägt, in dem insbesondere auch die Bindung von Kohlenstoff erfolgt. Die geplanten Maßnahmen zum klimaneutralen Einbau von Torf zielen darauf ab, den Torf an sich zu schützen um damit eine Freisetzung von Treibhausgasen zu vermeiden. Die Beeinträchtigungen und Wertminderungen der Funktionen dieser Böden (der vollständige Verlust der schutzwürdigen Niedermoorböden wie auch die Veränderung von Standortbedingungen für Pflanzen und Tiere, Wasserhaushalt, Mikroklima etc.) werden über die flächendeckende Bilanz nach dem Staatsrätemodell im Kap. 4.5.2.1 des LBP berücksichtigt und entsprechend durch die umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen (siehe auch Unterlage 9.4) kompensiert.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der 1. Planänderung eine Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt (Unterlage 19.9). Diese betrifft den hiesigen Planfeststellungsabschnitt 6a des Gesamtvorhabens A 26 Ost. Die Studie erfolgt auf Grundlage des § 6 UVPG a.F. Zur Begründung führt die Vorhabensträgerin aus, dass das Planfeststellungsverfahren bereits vor dem 29.07.2017 eingeleitet worden sei (Unterlage 19.9, S. 8). Dies hält einer rechtlichen Überprüfung jedoch nicht stand. Gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG sind UVP-Prüfungen nach der Fassung des UVPG zu Ende zu führen, die vor dem 16.05.2017 galt, wenn vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 UVPG in der bis dahin geltenden Fassung des UVPG vorgelegt worden sind, § 6 Abs. 1 UVPG a.F. sah vor, dass der Träger des Vorhabens die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vorzulegen hatte. Unerheblich ist, dass der Gutachter fälschlicherweise auf den 29.07.2017 anstatt auf den maßgeblichen 16.05.2017 abstellte. Denn wie sich der Unterlage 0 entnehmen lässt, erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung vom 03.03. bis 03.04.2017.

§ 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG ist dennoch nicht einschlägig. Denn im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung war die Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Linienbestimmungsverfahren Teil der ausgelegten Planunterlagen (Unterlage 01, S. 102). Die Vorhabensträgerin hatte es offensichtlich nicht für erforderlich gehalten, eine aktualisierte Umweltverträglichkeitsprüfung für die dem Linienbestimmungsverfahren nachgelagerte Planfeststellungsebene vorzulegen. Dementsprechend stellt die nunmehr im Rahmen der Planänderung vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 19.9) vom 29.06.2021 eine gänzlich neue Unterlage dar.

Der gesetzgeberisch bezweckte Vertrauensschutz des § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG erstreckt sich auf die hiesige Konstellation erkennbar nicht. Denn die alte Rechtslage soll dann anwendbar sein, wenn bereits bestimmte Verfahrensschritte der UVP eingeleitet beziehungsweise durchgeführt worden sind. Die alte Rechtslage soll demnach gelten, wenn der UVP-Bericht bereits vor Ablauf der Übergangsfrist (16.05.2017) vorlag.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es liegt hier ein Fall des § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG vor, da deren Voraussetzungen erfüllt sind. Dies betrifft insbesondere die Vorlage der Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung des UVPG (a.F.). Danach sind die entscheidungserheblichen Unterlagen vorzulegen. Die Stellungnahme irrt, wenn davon ausgegangen wird, dass dies allein die UVS sei. Wie die Vorhabensträgerin in ihrem originären Erläuterungsbericht vom Februar 2017 ausführt (s. Kap. 5) umfassen die entscheidungserheblichen Unterlagen eine Reihe weiterer Unterlagen (u.a. den LBP, den ASB, den FB WWRL u.a.). Dass die in diesem Zeitpunkt vorgelegte UVS selbst diejenige aus der Linienbestimmung ist, spielt hierfür keine Rolle, da sich zu diesem Zeitpunkt keine maßgeblichen Änderungen bezüglich der Bestands- und Nutzungssituation ergeben haben, welche eine Neubewertung einzelner Schutzgüter erfordern würde. Vielmehr erfolgt im Rahmen der konkreten Entwurfsplanung eine vertiefende Betrachtung einzelner Umweltauswirkungen gerade anhand der verschiedenen o.g. Fachgutachten.

Im Ergebnis liegen die Voraussetzungen der Übergangsregelung also vor - die entscheidungserheblichen Unterlagen nach § 6 UVPG a.F. lagen vor dem 16.05.2017 vor.

Die fehlerhafte Anwendung des UVPG a.F. führt zur Fehlerhaftigkeit der nunmehr vorgelegten UVS, da sie sich nicht an der geltenden Rechtslage orientiert. Das UVPG ist - insbesondere im Nachgang an die bereits erwähnte Entscheidung des BVerfG zum Klimaschutz (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18) verschärft worden, so dass sich erhebliche Änderungen bei der Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima“ ergeben. Insbesondere ist das (Makro-) Klima als Schutzgut zu betrachten, § 2 Abs. I Nr. 3 UVPG und die Auswirkungen in die Abwägung einzustellen.

Planfeststellungsbehörde: Zum Vortrag bzgl. des § 13 KSG wird auf das Urteil des BVerwG vom 04.05.2022 zur A14 verwiesen.

Hierin wird klargestellt, dass das Schutzgut "Globalklima" im Zuge der Anwendung des UVPG a.F. nicht Gegenstand der Prüfung ist, sondern § 13 KSG als einfaches Berücksichtigungsgebot in der Planfeststellung in die Abwägung einzustellen ist. Die hierfür notwendigen Angaben sind in den Antragsunterlagen enthalten (s. Erläuterungsbericht Kap. 5.12).

Im Übrigen hat das BVerwG im o.g. Urteil auch zum Verhältnis des §13 KSG zum Art. 20a GG ausgeführt. Auch diese Ausführungen widerlegen die in der Stellungnahme aufgeführten Auffassung.

Die Vorhabensträgerin erfüllt somit in ihren Antragsunterlagen sämtliche vom Gesetzgeber und von Rechtsprechung gestellten Anforderungen an die Abarbeitung des § 13 KSG.

Losgelöst davon, dass die Heranziehung der Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Linien- bestimmungsverfahren für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren in diesem Fall auch deshalb nicht rechtsfehlerfrei möglich ist, weil die Unterlage bereits im Jahr 2010 erstellt wurde und die verwendete Datengrundlage folglich zu alt ist, ist die Vorgehensweise auch im Hinblick auf die vorgenommene Abschnittsbildung rechtlich zu beanstanden.

Nach der ständigen Rechtsprechung sind die verfahrens- und materiell-rechtlichen Anforderungen an die fernstraßenrechtliche Planfeststellung einheitlich auf denselben Abschnitt als Vorhaben im fernstraßenrechtlichen Sinne zu beziehen. Dies gilt auch für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Erforderlich ist eine Vorausschau auf die Folgeabschnitte, die nach Art eines vorläufig positiven Gesamturteils im Hinblick auf die Umweltauswirkungen eine Verknüpfung der Abschnitte gewährleistet (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 915, Rn. 43, juris).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die in der Einwendung vorgetragenen Bedenken lassen nicht erkennen, welche konkreten Änderungen gerügt werden bzw. durch welche konkreten Planänderungen ein erstmaliges oder stärkeres Berührtsein von Belangen gegeben sein soll. Vielmehr betrifft die Einwendung offensichtlich keinen konkreten Gegenstand der Planänderung. Auch eine durch die Planänderung bedingte erstmalige oder verstärkte Betroffenheit ist nicht erkennbar. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zu der Aktualität der Umweltunterlagen sowie zur Abschnittsbildung verwiesen.

Es fehlt an einer kumulativen Betrachtung der zu erwartenden Umweltauswirkungen raumbedeutsamen Maßnahmen im Vorhabengebiet, die im räumlichen Zusammenhang miteinander stehen. Im Rahmen der UVP sind die vorhabenbedingten Auswirkungen als auch das Zusammenwirken mit anderen bestehenden und in Planung befindlichen Projekten und Aktivitäten zu untersuchen und zu bewerten, da in Summe von mehreren Wirkfaktoren eine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst werden könnte.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Verpflichtung zur Betrachtung kumulativer Umweltauswirkungen unter Einbeziehung von anderen Projekten Dritter lässt sich weder aus der beim Abschnitt 6a anzuwendenden alten Fassung des UVPG noch im Zusammenhang mit der Eingriffsregelung des BNatSchG rechtlich ableiten. Sowohl im Recht der Umweltverträglichkeitsprüfung als auch im Naturschutzrecht werden die Umweltauswirkungen dem jeweiligen Zulassungsverfahren zugeordnet. Unabhängig davon nimmt die gesamte Planung der A 26 weiterhin Rücksicht auf zeitgleich im Raum geplante Vorhaben, indem z.B. auch beim LBP-Maßnahmenkonzept keine Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der geplanten Hafenbahntrassen vorgesehen sind.

Die Auswirkungen auf das Lokalklima werden fehlerhaft nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Im Zusammenhang mi der lokalklimatischen Situation im Untersuchungsgebiet wird in der UVS (und im LBP) auf die Waldfunktionskarte der FHH und die dort ausgewiesenen „Klimaschutzwälder“ verwiesen.

Dabei bleibt fehlerhaft unberücksichtigt, dass beide größeren, auf der geplanten Trasse des hiesigen Abschnitts 6a liegenden Waldbestände - das Käthnermoor und die Gehölzfläche zwischen Hafenbahn und Moorburger Hauptdeich - aufgrund ihrer Wirkung als sommerliche Kaltluftquelle ebenfalls als regionale Klimaschutzwälder ausgewiesen sind (vgl. unter https://geoportal-hamburg.de/geo-online/ - Waldfunktionen (Auswahl) Hamburg). Beide würden bei einer Realisierung der Planung stark beeinträchtigt und im Bereich der Autobahn bzw. der AS Hafen-Süd (künftig:

AS Moorburg) überbaut werden.

Vorhabensträgerin: Der UVS liegt eine andere Methodik zugrunde als den Waldfunktionskarten Hamburgs. Die Waldbereiche am Käthnermoor und zwischen Hafenbahn und Moorburger Hauptdeich werden in der UVS als Teil des siedlungsnahen Freiraums um Moorburg als lokalklimatisch bedeutsame Flächen berücksichtigt (vgl. UVS Kap. 5.5.2 und 5.5.3). Darüber hinaus wird der Wald östlich der A 7 parallel zur Autobahn aufgrund seiner Immissionsschutzfunktionen in der UVS mit abgebildet - eine Funktion, die in den Waldfunktionskarten Hamburgs nicht im Vordergrund steht. Inhaltlich sind damit alle größeren Waldbestände im Eingriffsbereich in der UVS beim Schutzgut Klima als Flächen mit besonderer lokalklimatischer Bedeutung berücksichtigt. Im Rahmen des LBP werden die Gehölzverluste im Planungsraum durch umfangreiche Neupflanzungen insbesondere auch im trassennahen Bereich kompensiert (vgl. vergleichende Gegenüberstellung in Tabelle 72 LBP (S. 311, 312)).

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.3.5 und 4.14.2.5 verwiesen.

4.14.4 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Die Methodik der UVS entspricht der üblichen und bewährten Praxis. Die erzielten Ergebnisse sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und zutreffend.

Das Vorhaben hat erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaft, Kultur und Sachgüter, wobei den nachteiligen Auswirkungen durch entsprechende Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatz- bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen weitgehend begegnet werden kann. Möglichkeiten der Vermeidung von Umweltauswirkungen wurden im Planungsprozess intensiv geprüft, was zu Anpassungen am Bauwerksentwurf sowie diversen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen geführt hat. Insgesamt werden die unvermeidbaren Belastungen auf ein verhältnismäßiges Maß minimiert. Damit erweist sich das Vorhaben als insgesamt umweltverträglich. Angesichts des Stellenwertes des Vorhabens erscheint die verbleibende Restbeeinträchtigung hinnehmbar. Aus diesen Gründen ist das Vorhaben im Hinblick auf das öffentliche Interesse und gemessen am Planungsziel den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber vorrangig. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch zu berücksichtigen sein, dass hinsichtlich eines Teils der vorgenannten Schutzgüter das Integritätsinteresse unwiederbringlich verletzt ist und die Umweltverträglichkeit insoweit erst gleichsam auf der zweiten Stufe im Wege der Kompensation erreicht wird.

4.15 FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG

Im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens befinden sich keine FFH- und Vogelschutzgebiete, so dass keine Flächeninanspruchnahmen oder direkte Beeinträchtigungen von Schutzgebieten erfolgen. Aufgrund des Abstandes zwischen Vorhaben und den nächstgelegenen Schutzgebieten

im großräumigen Umfeld (vgl. LBP Kap. 2.3.1) sowie den dazwischen liegenden urban geprägten und tlw. störungsintensiven Nutzungen (Autobahn A 7, Hafen- und Gewerbeflächen) sind auch relevante mittelbare vorhabenbedingte Wirkungen (etwa Licht, Lärm- und Stickstoffimmissionen) bis in die Schutzgebiete hinein ausgeschlossen. Dies gilt ebenso für mögliche Wirkungszusammenhänge über Wasser- und Luftpfade. Damit werden insgesamt vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten und ihren maßgeblichen Wert- und Funktionselementen ausgeschlossen.

Auch die Umsetzung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, die teilweise innerhalb bzw. unmittelbar angrenzend an Flächen von FFH-bzw. Vogelschutzgebieten liegen, führt nicht zu Beeinträchtigungen der betreffenden Schutzgebiete. Vielmehr fördern die entsprechenden Maßnahmen in Teilflächen sowohl des Maßnahmenkomplexes 6, die zum FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ gehören, sowie in Teilflächen des Maßnahmenkomplexes 8, die im Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ liegen, die Entwicklungsziele der Schutzgebiete.

4.15.1 FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“

Das FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ besteht aus zwei Teilgebieten in Kirchwerder und Neuengamme. Schutzzweck gemäß § 2 Abs. 1 der NSG-Verordnung ist „die Erhaltung und Entwicklung der überwiegend durch landwirtschaftliche Grünlandnutzung geprägten, weiträumigen und offenen Kulturlandschaft der Elbmarsch der Vierlande mit ihrem engmaschigen Netz ökologisch wertvoller Gräben, ihren sonstigen Gewässern und ihren feuchten und nassen Wiesen und Weiden wegen ihrer besonderen Eigenart und hervorragenden Schönheit sowie als Lebensstätte der auf diese Lebensräume angewiesenen, seltenen und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten. Hierzu gehören insbesondere die am Boden brütenden Wiesenvögel sowie Amphibien, Libellen und die Pflanzenarten des extensiv genutzten, artenreichen Grünlandes und der Gräben.“

Im Pflege- und Entwicklungsplans (PEP) zum NSG Kirchwerder Wiesen sind die Entwicklungsziele gemäß § 2 Abs. 1 der NSG-Verordnung räumlich konkretisiert. Die Flächen nördlich des Nördlichen Kirchwerder Sammelgrabens im Bereich der Maßnahme 6.1 A_{CEF} sind Vorrangfläche für Wiesenvogelschutz. Die NSG-Flächen östlich angrenzend zu den Maßnahme 6.2 A_{CEF} sind ebenfalls Vorrangflächen für Wiesenvogelschutz. Darüber hinaus ist gemäß § 2 Abs. 2 der NSG-Verordnung Schutzzweck des Gebietes, entsprechend den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes den günstigen Erhaltungszustand verschiedener definierter Lebensraumtypen (LRT) und Tierpopulationen zu erhalten und zu entwickeln. Dabei geht es um einen umfassenden Schutz der Populationen der genannten Tierarten mit ihren unterschiedlichen Entwicklungsstadien und den dazugehörigen Lebensstätten sowie um einen umfassenden Schutz der FFH-Lebensraumtypen mit ihren charakteristischen Ausprägungen einschließlich der jeweils charakteristischen Tier- und Pflanzenarten.

Im Rahmen der Erstellung des Pflege- und Entwicklungsplans für das NSG (EGL 2013), wurden Bestandsaufnahmen zum Vorkommen von Lebensraumtypen und wertgebenden Arten durchgeführt. Demnach sind im Bereich bzw. dem Umfeld der geplanten Maßnahmen 6.1 A_{CEF} und 6.2

A_{CEF} kaum Ausprägungen der maßgeblichen FFH-Lebensraumtypen und keine Vorkommen der maßgeblichen Anhang II-Tierarten vorhanden. Bezüglich der FFH-LRT beschränkt sich das Vorkommen im Bereich der Maßnahmenflächen auf ein Stillgewässer (LRT 3150) südlich des Nördlichen Kirchwerder Sammelgrabens auf dem Flurstück 4785, das zur Maßnahmen 6.1 A_{CEF} gehört.

Der Pflege- und Entwicklungsplan differenziert in allgemeine Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen, die vorrangig mit den Schutzzwecken und Zielen gemäß § 2 Abs. 1 der NSG-Verordnung im Zusammenhang sowie Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Natura 2000.

Gegenstand dieser FFH-Vorprüfung sind die Maßnahmen 6.1 A_{CEF} und 6.2 A_{CEF}. Die Teilflächen der Maßnahme 6.3 A_{CEF} liegen westlich der Maßnahme 6.2 A_{CEF} und damit weder im noch angrenzend an das FFH-Gebiet. Da die Maßnahme 6.3 A_{CEF} lediglich eine Extensivierung der Grünlandnutzung und eine Aufwertung der Grabenstrukturen vorsieht, wird ein negativer Einfluss auf das FFH-Gebiet bereits an dieser Stelle ausgeschlossen.

Die Maßnahme 6.1 A_{CEF} besteht aus mehreren Teilflächen südlich der Heinrich-Osterath Straße und einer Teilfläche nördlich der Heinrich-Osterath-Straße in Kirchwerder. Nur ein Teil der Maßnahmenflächen, rd. 20,47 ha, befinden sich im FFH-Gebiet Kirchwerder Wiesen.

Auf den Flächen sind insgesamt eine extensive Grünlandnutzung sowie eine Anhebung der Wasserstände vorgesehen. Vorhandene Gehölze sollen erhalten werden, da teilweise Nisthilfen auszubringen sind und einige der Zielarten auch Gehölzstrukturen halboffener Landschaften benötigen. Auf dem Flurstück 196 ist für den Flussregenpfeifer zusätzlich die Anlage einer großen Blänke mit Kiesinseln vorgesehen. Auf dem Flurstück 6826, das außerhalb des FFH-Gebietes liegt und nördlich von der Gose-Elbe begrenzt wird, ist für den Neuntöter zusätzlich die Anpflanzung von kleineren Gehölzinseln vorgesehen. Auf dem Flurstück 194, das ebenfalls außerhalb des FFH-Gebietes liegt, ist zusätzlich die Anlage einer flachen Verlandungszone mit Schilfbestand für die Wasserralle vorgesehen.

Durch die Anhebung von Wasserständen in Kombination mit einer extensiven Nutzung und den artenschutzrechtlichen Anforderungen bezüglich der Entwicklung von Röhricht und Saum-Strukturen sind in dem grabenreichen Gebiet die Voraussetzungen für die Entwicklung von geschützten Röhrichten, Seggen- und Binsenriedern, feuchten Hochstaudenfluren sowie Feucht- und Nassgrünland gegeben. Durch den Umbau der Grabensysteme und den Erhalt der Gräben an den Maßnahmenrändern ist ausgeschlossen, dass sich die Anhebung von Wasserständen auf benachbarte Flächen auswirkt. Die Wasserstandsanhebungen erfolgen also tatsächlich nur innerhalb der Maßnahmenflächen. Innerhalb der Maßnahmenflächen sind keine Lebensraumtypen ausgeprägt, die dadurch beeinträchtigt werden könnten.

Die Maßnahme 6.2 A_{CEF} besteht aus mehreren Teilflächen südlich der Straße Neuengammer Hausdeich und einer Teilfläche südlich der Straße Neuengammer Hinterdeich in Neuengamme. Die Maßnahme 6.2 A_{CEF} liegt außerhalb des FFH-Gebiets, grenzt aber unmittelbar daran an. Auch die für die Zuwässerung erforderliche Wasserentnahmestelle an der Gose-Elbe liegt nicht

im FFH-Gebiet, sondern außerhalb. Daher werden die dazugehörigen Flurstücke für diese Maßnahme nicht im Einzelnen aufgeführt.

Auf den Flächen sind insgesamt eine extensive Grünlandnutzung sowie eine Anhebung der Wasserstände vorgesehen. Vorhandene Gehölze sollen erhalten werden, da tlw. Nisthilfen auszubringen sind und einige der Zielarten auch Gehölzstrukturen halboffener Landschaften benötigen.

Sämtliche Flächen dienen dem quantitativen Nachweis des ermittelten Kompensationsdefizits nach Staatsrätemodell. Zusätzlich übernehmen Teilflächen der Maßnahme 6.2 A_{CEF} artenschutzrechtliche Funktionen als CEF-Maßnahme für die Arten Fitis, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Kuckuck, Nachtigall und Neuntöter. Durch die geplanten Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die Biotopstrukturen zukünftig großflächig die Anforderungen an einen gesetzlichen Biotopschutz gemäß § 30 BNatSchG erfüllen. Durch die Anhebung von Wasserständen in Kombination mit einer extensiven Nutzung und den artenschutzrechtlichen Anforderungen bezüglich der Entwicklung von Röhricht und Saum-Strukturen sind in dem grabenreichen Gebiet die Voraussetzungen für die Entwicklung von geschützten Röhrichten, Seggen- und Binsenriedern, feuchten Hochstaudenfluren sowie Feucht- und Nassgrünland gegeben.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Kompensationsanforderungen so konzipiert, dass sie das naturschutzfachliche Gesamtkonzept und die Entwicklungsziele für das Schutzgebiet „Kirchwerder Wiesen“ sinnvoll ergänzen. Die Entwicklung von Extensivgrünland in und angrenzend zum FFH-Gebiet entspricht den naturschutzfachlichen Zielsetzungen. Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes hierdurch können grundsätzlich ausgeschlossen werden.

4.15.2 EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“

Das EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ wurde gemäß Artikel 4 Abs. 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie (V-RL) im Jahr 1998 als besonderes Schutzgebiet an die EU gemeldet. Im Jahr 2001 wurde das Gebiet als Naturschutzgebiet (NSG) förmlich unter Schutz gestellt Die Fläche des Vogelschutzgebietes liegt größtenteils im Norden des Stadtteils Neugraben-Fischbek. Der östliche Teil des Schutzgebietes befindet sich im Stadtteil Hausbruch. Schutzzweck gemäß § 2 Abs. 1 der NSG-Verordnung ist es, „die vielfältigen und reich strukturierten Lebensräume des durch die typische hydrologische Situation des Wasserüberschusses gekennzeichneten Geestrandmoores der Süderelbmarschen mit seinem kleinräumig wechselnden Mosaik aus landwirtschaftlich genutztem Grünland, Brach- und Ruderalflächen, Hochmoor und Übergangsmoorbereichen, Feuchtgebüschen und Moorbirkenwäldern sowie als Lebensstätte der auf diese Lebensräume angewiesenen, seltenen und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten zu erhalten und zu entwickeln.“

Darüber hinaus ist gemäß § 2 Abs. 2 der NSG-Verordnung Schutzzweck entsprechend den Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes den günstigen Erhaltungszustand der besonders geschützten Vogelarten Wachtelkönig und Neuntöter zu erhalten und zu entwickeln.

Im Rahmen des Pflege- und Entwicklungsplans wurden Vorrang- und Entwicklungsgebiete für die Avifauna ausgewiesen. Demnach liegen die drei Flurstücke 60, 64 und 67 der Maßnahme 8.2 A_{CEF} im Vorranggebiet für den Wachtelkönig. Nach Auskunft der BUKEA vom 15.06.2021 gibt es gemäß aktueller Brutvogelkartierungen jedoch seit 2013 keine Nachweise des Wachtelkönigs im Bereich der geplanten Maßnahmen. Aufgrund der mittlerweile vorhandenen Biotopstrukturen sind die Flurstücke der geplanten Maßnahmenflächen dauerhaft nicht mehr als Habitat für den Wachtelkönig geeignet. Die geplante Waldentwicklung wird daher auch seitens der BUKEA als unproblematisch eingestuft.

Für die Flurstücke der Maßnahme 8.2 A_{CEF} sind entsprechend des Pflege- und Entwicklungsplans keine Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen. Lediglich am östlichen Randgraben des Flurstücks 60 ist ein Stau bzw. eine Verfüllung der Gräben zur Vernässung der dortigen Waldflächen ausgewiesen. Die gezielte Herstellung von lichten Gehölzbeständen als Brutvogellebensraum ist im Pflege- und Entwicklungsplan generell nicht vorgesehen.

Die Maßnahme 8.2 A_{CEF} besteht aus drei Teilflächen zwischen der Francoper Straße und der Moorburger Landscheide im Norden des Stadtteils Hausbruch. Alle drei Flurstücke mit einem Gesamtflächengröße von rd. 1,35 ha liegen vollständig im EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“.

Auf dem Flurstück 64 wird ein lichter Laubmischwaldbestand aus heimischen, standortangepassten Gehölzen mit ausgeprägter Krautschicht geschaffen. Dazu werden in die freien Bereiche heimische und standortangepasste Gehölze eingebracht und die bereits vorhandenen Gehölze gesichert. Standortfremde, nicht heimische Gebüscharten werden entnommen.

Auf dem Flurstück 60 erfolgt ein Erhalt und eine Sicherung der bestehenden Gehölzbestände sowie der Grabenstrukturen als hochwertige Biotopstrukturen und Lebensraum für Vögel, Amphibien und Libellen. Falls nötig sind schonende Pflege- und Umbaumaßnahmen durchzuführen, um die Habitate zu erhalten.

Auch auf dem Flurstück 67 erfolgt eine Sicherung und Entwicklung der bestehenden Gehölzstrukturen als hochwertiger Lebensraum für den Fitis.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Kompensationsanforderungen so konzipiert, dass sie das naturschutzfachliche Gesamtkonzept und die Entwicklungsziele für das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ sinnvoll ergänzen. Die geplante Ausgleichsmaßnahme 8.2 A_{CEF} steht diesem Vorhaben nicht entgegen, sodass keine Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen im Vogelschutzgebiet eingeschränkt oder verhindert werden.

Die vorgelegten FFH-Verträglichkeitsstudien zum FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ und EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ kommen nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die geplanten Maßnahmen mit den Schutzzwecken und Entwicklungszielen der Schutzgebiete vereinbar und Beeinträchtigungen der Schutzgebiete auszuschließen sind.

4.16 Artenschutz

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses war eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG ist zu prüfen, ob Vorkommen von Arten des Anhangs IV der FFH-RL bzw. Vorkommen von europäischen Vogelarten durch das Vorhaben von den Verbotstatbeständen betroffen sein könnten.

Sofern das Eintreten von Zugriffsverboten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten oder weiteren Arten nicht auszuschließen ist, erfolgt eine Prüfung, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Zugriffsverboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind.

Bei der Verwirklichung baulicher Vorhaben sind nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sog. Zugriffsverbote zu beachten. Danach ist es

„verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

2. 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,

3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.“

Zu beachten sind im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses auch die Besonderheiten und Einschränkungen die sich nach § 44 Abs. 5 BNatSchG ergeben:

„Für nach § 15 Abs. 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare

der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,

2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

3. das Verbot nach Abs. 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines privilegierten Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.“

Die Planung sieht unterschiedliche Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vor, die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt werden.

Im Rahmen der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Artenschutzgutachtens wurde anhand der Ergebnisse von aktuellen Kartierungen, durch die Auswertung von Datenbanken sowie durch eine ergänzende Potenzialanalyse das Inventar artenschutzrechtlich relevanter Arten ermittelt.

In der Potenzialanalyse wurde das Vorkommenspotenzial für jede einzelne Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie für das Untersuchungsgebiet abgeschätzt. Für die potenziell vorkommenden Arten wurde ermittelt, ob ein Vorkommen möglich bzw. zu erwarten ist und ob es zu Konflikten kommen kann. Diese Arten wurden dann in der Konfliktanalyse auf Artniveau betrachtet. Jede Art wurde anhand wichtiger, zur Abschätzung von Betroffenheiten geeigneter Charakteristika vorgestellt, die Verbreitung im Untersuchungsgebiet dargestellt und die Beeinträchtigungen durch vorhabensbedingte Wirkfaktoren untersucht. Artenschutzrechtliche Betroffenheiten ergeben sich vor allem durch die anlagebedingte Baufeldräumung sowie durch bauzeitliche und betriebsbedingte Störungen. Die sich daraus ergebenden Konflikte wurden ermittelt und notwendige Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen erläutert.

Die artbezogen durchgeführte Konfliktanalyse hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogenen CEF-Maßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten werden.

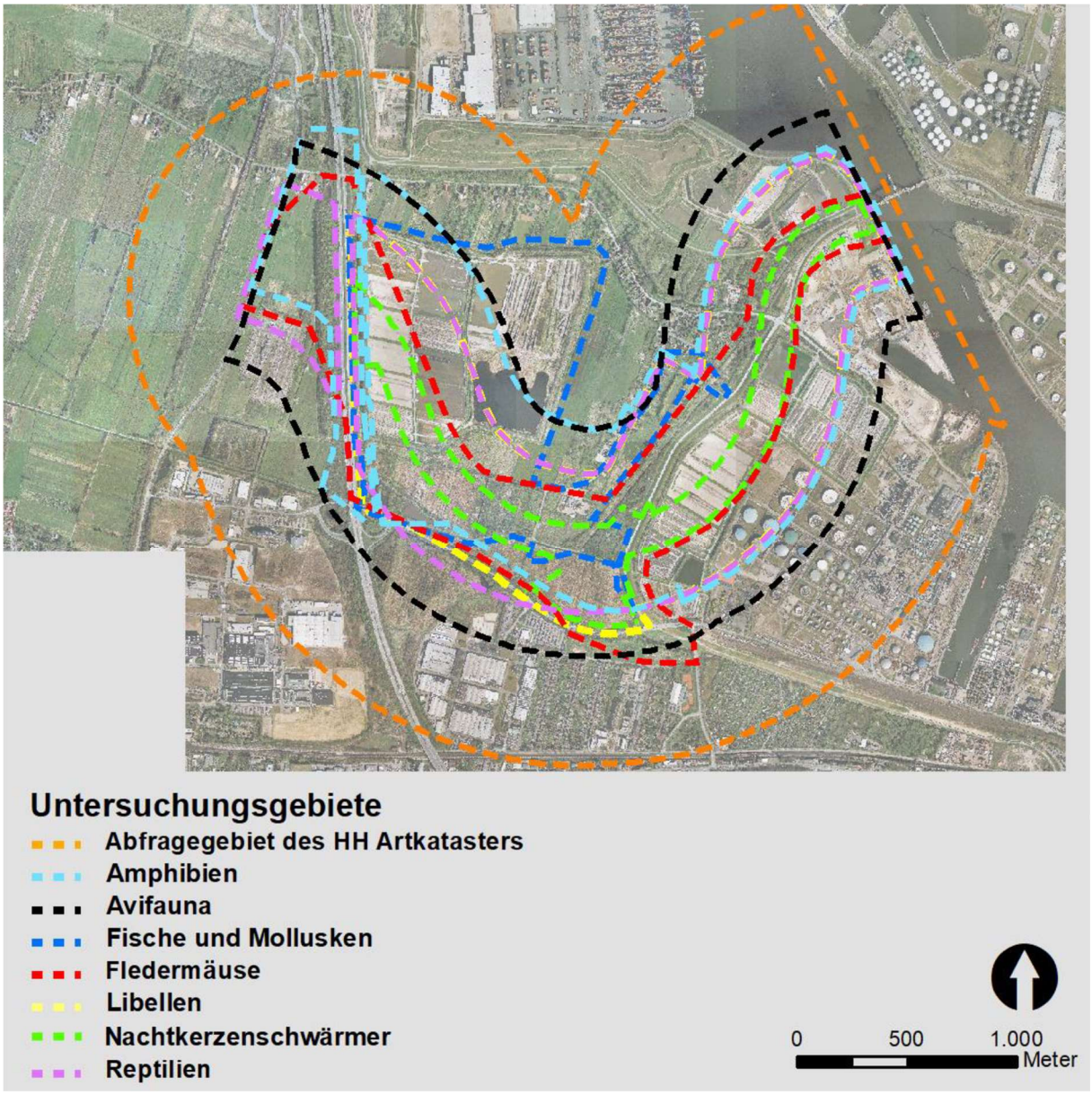
4.16.1 Kurzbeschreibung des Vorhabensgebietes

Nachfolgend wird eine kurze Übersicht über den Untersuchungsraum und seine natürliche Ausstattung gegeben. Weitere Details dazu ergeben sich aus dem „Fachgutachten zur Prüfung der Artenschutzrechtlichen Belange nach § 44 BNatSchG“ (Artenschutzgutachten), S. 2 ff.

4.16.1.1 Lage und Abgrenzung

Der Untersuchungsraum für den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag entspricht dem Untersuchungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans: einem ca. 1 km breiten Korridor von 500 m nördlich und 500 m südlich des Straßenrands der geplanten A 26 Abschnitt 6a (VKE 7051). Die Untersuchungsräume für die einzelnen Tiergruppen sind jedoch nicht identisch (vgl. nachfolgende Abb.). Die Abfrage der Daten des Artenkatasters der Fachbehörde beziehen sich auf einen beidseitig liegenden Korridor von 1 km Breite.

Der Untersuchungsraum liegt im Süden der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Korridorbreite von etwa 1 km bemisst sich an der maximalen Reichweite vorhabensbedingter Wirkfaktoren, so bspw. an den maximalen kritischen Effektdistanzen für Brutvögel, in denen sich nicht nur die Folgen des Straßenverkehrslärms sondern die Gesamtheit der Effekte des Wirkungsgefüges „Straße und Verkehr“ widerspiegelt und artspezifisch maximal eine Reichweite von bis zu 500 m umfasst. Die Reichweiten der kritischen Schallpegel für stark lärmempfindliche Brutvogelarten (47 dB(A)nachts bzw. 52 dB(A)tags Isophonen) liegen ebenfalls innerhalb des Untersuchungsraums von ungefähr einem Kilometer Breite; sie befinden sich nämlich in etwa 420 Meter Entfernung zum Straßenrand.



(Abbildung 2 von S. 16 des Artenschutzgutachtens)

4.16.1.2 Beschreibung des Untersuchungsraums

Der beantragte Abschnitt 6a der A26 (Verkehrseinheit 7051) stellt die Verlängerung der A 26 westlich der A 7 dar. Dieser Abschnitt der Verkehrstrasse zwischen dem zukünftigen AK Süderelbe (künftig: AK HH-Hafen) und der neuen AS HH-Hafen-Süd (künftig: AS Moorburg) hat eine Länge von etwa 2 km.

Die vor Jahrzehnten noch überwiegend landwirtschaftlich genutzte Landschaft im Untersuchungsgebiet wird aktuell nur noch auf wenigen Restflächen bewirtschaftet. Viel befahrene Verkehrstrassen (A 7, Fürstenmoordamm und Moorburger Hauptdeich) durchschneiden das Gebiet. Aufspülungen im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte bzw. Moorburg-Ost haben das dort ursprünglich vorhandene Marschgelände überformt. Verbliebenes Grünland wird meist

schon seit vielen Jahren nicht mehr genutzt. Daher haben sich teilweise großflächige Hochstaudenfluren und feuchte bis nasse Grünlandbrachen entwickelt, die im Untersuchungsgebiet derzeit einen insbesondere für die Vogelwelt besonders relevanten Lebensraum bilden.

Vorhandene Gewässer sind sämtlich künstlich geschaffen. Dazu gehören die beiden Abwasserklärbecken auf den Entwässerungsfeldern, die der Gebietsentwässerung dienenden Untenburger Absetzteiche sowie die Entwässerungsgräben unterschiedlicher Breite einschließlich der Moorburger Landscheide.

Waldbestände sind nur kleinflächig vorhanden und entstammen entweder gezielten Pflanzungen (Gehölzstreifen entlang der A 7, Gehölzbestand im Brunnenschutzgebiet, Randbepflanzung der Entwässerungsfelder und entlang des Fürstenmoordamms etc.) oder haben sich nach Nutzungsaufgabe als Pioniervegetation selbständig angesiedelt (Birkenbruchbestände vor allem südlich des Fürstenmoordamms, Weidendickichte z.B. rund um die Untenburger Absetzteiche). Ursprünglich gestaltete sich das Landschaftsbild wesentlich offener als aktuell ausgebildet.

Siedlungsstrukturen sind punktuell entlang des Moorburger Kirchdeichs etabliert und hier seit Jahrhunderten dokumentiert. Stark anthropogen überprägt sind auch die industriell als Raffineriegelände genutzten Flächen am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets. Große Tanklager sind von Mauern und Wällen umgeben und verschiedentlich durch industrielle Brachen unterbrochen.

4.16.2 Methode und rechtliche Grundlagen

Zutreffend wird im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag die Artenschutzbetrachtung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung des § 44 Abs. 5 BNatSchG auf die nach europäischem Recht geschützten Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie alle europäischen Vogelarten beschränkt. Bislang gibt es noch keine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2, auf die sich § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG bezieht.

Da es sich vorliegend um nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt (vgl. eingehend unten Kap 4.17), die durch diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 17 Abs. 1 BNatSchG zugelassen werden, sind die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach den Vorgaben des § 44 Abs. 5 BNatSchG zu prüfen.

Zutreffend werden im Fachbeitrag bei der fachlichen Prüfung der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auch Vermeidungsmaßnahmen, die am Vorhaben ansetzen und die Entstehung von Beeinträchtigungen verhindern, sowie CEF-Maßnahmen (Measures to ensure the continued ecological functionality of breeding sites and resting places = Maßnahmen zur Sicherstellung der kontinuierlichen ökologischen Funktion von Fortpflanzungsstätten und Ruhestätten) einbezogen.

Vermeidungsmaßnahmen sind meist bauwerksbezogene Vorkehrungen, die dazu dienen, negative Wirkungen des Eingriffes zu verhindern (z.B. Querungshilfen wie Brücken- oder Unterführungsbauwerke, Lärmschutzvorkehrungen, Kollisionsschutzwände, -zäune, temporäre Einzäunungen, frühzeitige Baufeldräumung außerhalb der Präsenzzeiten der Tiere).

CEF-Maßnahmen stellen dagegen Maßnahmen dar, die negative Wirkungen von Eingriffen durch Gegenmaßnahmen auffangen. Sofern beispielsweise die Brutstätte oder der Rastplatz von Vogelarten durch vorgezogene Maßnahmen in derselben Größe (oder größer) und in derselben Qualität (oder besser) für die betreffende Art im räumlichen Zusammenhang aufrechterhalten werden kann, findet keine Beschädigung der Funktion, Qualität oder Integrität des Habitats statt und das Vorhaben kann ohne Ausnahmeverfahren stattfinden. Im Hinblick auf die Anforderungen an die Funktionserfüllung kann davon ausgegangen werden, dass CEF-Maßnahmen in ausreichendem Umfang und artspezifisch vorzusehen sind und frühzeitig erfolgen müssen, um zum Eingriffszeitpunkt bereits ohne Zeitverzögerung zu funktionieren.

Dabei sind CEF-Maßnahmen in Abhängigkeit der jeweiligen Gefährdung für relevante Arten vorzusehen. Für bau- und betriebsbedingte Tötungen, die mit Eingriffsvorhaben verbunden sein können, ist das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG maßgebend. Hier gilt es fachlich zu beurteilen, ob systematische resp. signifikante Gefährdungen für die Tiere entstehen, die über das allgemeine Lebensrisiko unter Berücksichtigung der charakteristischen Gegebenheiten des Raumes hinausgehen. Dies gilt für Beeinträchtigungen, die bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden können.

Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird im Gegensatz zu den anderen beiden Verbotstatbeständen schon in der Formulierung des Abs.es 1 dahingehend eingeschränkt, dass lediglich erhebliche Störungen der lokalen Population verbotsrelevant sind. Es bezieht sich auf Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten und deckt somit den gesamten Lebenszyklus einer Art ab. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Bei der Beurteilung, ob bei einem Vorhaben Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten, wird im Artenschutzgutachten nachvollziehbar wie folgt vorgegangen: Die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie des Anhangs I der VSchRL werden auf Artniveau, d.h. Art für Art behandelt. Im Übrigen werden gefährdete oder sehr seltene Vogelarten sowie Arten mit speziellen artbezogenen Habitatansprüchen ebenfalls auf Artniveau behandelt, nicht gefährdete Arten ohne besondere Habitatansprüche werden jedoch in Artengruppen, auch Gilden genannt (z.B. Gehölzbrüter, Offenlandbrüter), zusammengefasst betrachtet. Die in Hamburg vorkommenden besonders zu berücksichtigenden Vogelarten werden in der Anlage 2 c der Hinweise zum Artenschutz (BSU 2014) aufgelistet. Die Bearbeitungstiefe des Artenschutzgutachtens bezieht sich daher auf diese Liste.

Bei der Prüfung der Verbotstatbestände sind für das planfestzustellende Vorhaben auch die Rastvögel einbezogen worden. Rastplätze nehmen eine wichtige Lebensraumfunktion ein und müssen in diesem Zusammenhang als Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG eingestuft werden, wenn sie mindestens landesweit bedeutsam sind. Eine landesweite Bedeutung eines Rastgebietes besteht dann, wenn regelmäßig mindestens 2 % des landesweiten Rastbestandes einer Vogelart erreicht wird (ggf. unter Berücksichtigung eines Verantwortungsfaktors, der auch die Relation zum nationalen Rastbestand einbezieht). Die Rastbestände sind allerdings nur für Wat-

und Wasservögel bekannt.

Wird ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht, ist eine Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Zugriffsverboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Danach darf u.a. eine Ausnahme zugelassen werden aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert und Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL keine weitergehenden Ausnahmegründe fordert. Art. 16 Abs. 3 der FFH-RL und Art. 9 Abs. 2 der VSchRL sind zu beachten.

Für alle Arten, für die sich aufgrund der Datenlage unvermeidbare Beeinträchtigungen ergeben, erfolgt die Darlegung der Gründe für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Für die gefährdeten oder sehr seltenen Vogelarten sowie Arten mit speziellen artbezogenen Lebensraumansprüchen erfolgt eine artbezogene Darlegung der Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG. Für die nicht gefährdeten Arten ohne besondere Habitatansprüche erfolgt die ggf. notwendige Darlegung der Voraussetzungen für eine Ausnahme dagegen für die jeweilige Artengruppe pauschal und nicht artbezogen.

Es wird eingewendet, dass unter den als ungefährdet bezeichneten Arten solche dabei seien, die einen Populationsrückgang zu verzeichnen haben. Die verwendete Einstufung der jeweiligen Arten in gefährdete und ungefährdete ist nicht zu bemängeln. Die in Hamburg vorkommenden auf Artniveau zu berücksichtigenden Vogelarten sind durch die Fachbehörde (BUKEA) festgelegt und wurden in der Anlage 2 c der Hinweise zum Artenschutz (BSU 2014) aufgelistet. Die Einteilung der Arten folgt somit den Vorgaben der Fachbehörde. Alle Arten, die in Gilden zusammengefasst werden, sind in Hamburg ungefährdet. Auch die Bewertung nach Gilden ist nicht zu kritisieren. Die aktuelle Rote Liste der Brutvögel in Hamburg (MITSCHKE 2018) ist ausreichend aktuell, um sie als Grundlage heranzuziehen. Für die Einstufung der Brutvogelarten Hamburgs in eine Gefährdungskategorie wurden neben der Bestandsgröße auch der langfristige Bestandstrend und der kurzfristige Bestandtrend berücksichtigt. Die Trends finden sich somit in der Einteilung der Brutvögel in der Roten Liste wieder.

Die Rote Liste für Deutschland und ebenso die Bestandstrends für Deutschland sind bei einem lokalen Vorhaben weniger aussagekräftig, da sie nicht die Situation vor Ort berücksichtigen.

Lang- und kurzfristig gesehen zeigt keine Art einen negativen Bestandstrend in Hamburg, deswegen sind alle Arten als ungefährdet eingestuft: Weidenmeise – sowohl der langfristige als auch der kurzfristige Bestandstrend in Hamburg sind stabil. Gartenrotschwanz – der kurzfristige Bestandstrend in Hamburg ist stabil, weshalb die Art aus der Roten Liste (RL 2007 noch V) entlassen wurde. Stieglitz – der langfristige Bestandstrend in Hamburg ist stabil, während der kurzfristige Trend eine deutliche Zunahme zeigt, weshalb die Art aus der Roten Liste (RL 2007 noch V) entlassen wurde. Girlitz – kurzfristig gibt es deutliche Abnahmen, aber der langfristige Bestandstrend in Hamburg zeigt eine deutliche Zunahme. Sumpfrohrsänger – der kurzfristige Bestandstrend in

Hamburg ist stabil, weshalb die Art aus der Roten Liste (RL 2007 noch V) entlassen wurde. Feldschwirl – der kurzfristige Bestandstrend in Hamburg zeigt eine deutliche Zunahme, weshalb die Art aus der Roten Liste (RL 2007 noch V) entlassen wurde. Rohrammer – der kurzfristige Bestandstrend in Hamburg ist stabil.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung basiert auf den durch die Rechtsprechung in den letzten Jahren entwickelten Maßstäben und folgt ansonsten den fachlichen Vorgaben der Regelwerke zum Bundesfernstraßenbau (insbesondre R LBP, 2011) und den Vorgaben der Fachbehörde BUKEA. Die rechtliche Situation bezüglich der Vögel wird im Kapitel 4 sowie im Kapitel 5.4 erläutert. Dort wird dargelegt, dass sämtliche europäische Vogelarten artenschutzrechtlich zu berücksichtigen sind. Nach der Aufteilung der Brutvögel in Arten, die auf Artniveau zu behandeln sind, und Gilden, werden alle Brutvögel in der Konfliktanalyse ausführlich betrachtet. Die Gildearten werden in einzelnen Unterkapiteln von Kapitel 6.9 bearbeitet. Den Gildearten stehen neben einem Ausweichen in die unmittelbare Umgebung zusätzlich – vorhabenbezogen – Ausgleichsflächen zur Verfügung. Zusätzlich zu den CEF-Maßnahmen für Brutvögel, gibt es weitere Ausgleichsflächen im Zusammenhang mit dem Ausgleich des Eingriffs. Auf diesen Flächen werden sämtliche Biotoptypen, die im Baufeld liegen, mindestens in einem Verhältnis von 1:1 (vgl. U12.1.1, Tabelle 72, Seite 311 ff.) entwickelt und können somit von den häufigen und ungefährdeten bzw. breit eingenischten Gildearten genutzt werden.

Es wird eingewendet, dass die erforderliche Berücksichtigung weiterer Vorhaben im Untersuchungsgebiet unterbleibe. Die kumulativen Vorhaben führten ihrerseits bereits zu einem signifikanten Lebensraumverlust und beschränkten die Ausweichmöglichkeiten im Bereich des hiesigen Vorhabens.

Auch wenn in der Zwischenzeit viele Gehölze an der A 7 gerodet wurden, so gibt es dort auch weiterhin Gehölzbestände entlang der A 7. Die Verluste durch den Bau der A 26 West bilden bereits die Grundlage für den LBP und seine Bilanzierungen.

Im Laufe der Arbeiten zur A 26 West sind außerdem an vielen Stellen an der A 7 neue Gehölzpflanzungen geplant, die langfristig den Vögeln wieder zur Verfügung stehen. Im ASB auf S. 266 werden die Gehölze an der A 7 genannt, wie in der Einwendung erwähnt. Der ASB verweist zu Recht aber auch auf die sonstigen Ausgleichsmaßnahmen: Im Rahmen des Ausgleichs für den Eingriff werden Gehölze neu angelegt und entwickelt, die den Brutvögeln zusätzlich zur Verfügung stehen. Der Verlust von 6,5 ha Wald, Gebüschen und Kleingehölzen wird durch die Wiederherstellung, Neuanlage und Entwicklung von Gehölzen im Rahmen der trassennahen Maßnahmen des LBP auf insgesamt 7,79 ha (U19.1.1, Tab. 72, Seite 322) ausgeglichen. Zusätzlich wird auf 8,63 ha durch Sicherung und Entwicklung von Gehölzen im Rahmen der externen Maßnahmen, im selben Landschaftsraum, Ausgleich geschaffen.

Im Artenschutz werden die Konflikte, die durch das beantragte Vorhaben ausgelöst werden, betrachtet und Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung beschrieben. Kumulative Wirkungen durch andere Vorhaben, die genehmigt, aber noch nicht durchgeführt sind oder deren Wirkungen andauern, werden in der Regel – im Gegensatz zu FFH Prüfungen – nicht betrachtet,

soweit nicht die Wirksamkeit des eigenen Schutzkonzeptes durch die anderen Vorhaben betroffen ist. Dies wurde im Zuge der Bewertung des Artenschutzes als Aspekt der konzeptionellen Entwicklung der Schutzmaßnahmen berücksichtigt. Wie die Bilanzen im LBP (U19.1.1, Tab. 72) darlegen, werden die Biotope, die beim Eingriff beeinträchtigt werden, auf Ausgleichsflächen neu entwickelt, sodass es kurz- bis mittelfristig zu keinen relevanten Verlusten an Biotopen kommt. Die betroffenen ungefährdeten Gildearten sind in der Regel flexibel und können auf diese Ausgleichsflächen ausweichen.

Die Vogelarten werden gemäß den Vorgaben der Fachbehörde in Gildearten und Arten, die auf Einzelart-Niveau zu betrachten sind, aufgeteilt. Alle nachgewiesenen Brutvogelarten werden in der Konfliktanalyse in den entsprechenden Kapiteln betrachtet.

4.16.3 Relevanzprüfung

4.16.3.1 Methode und Datengrundlage zur Ermittlung der zu berücksichtigenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie der europäischen Vogelarten

Entsprechend § 44 Abs. 5 BNatSchG sind für die europarechtliche Artenschutzbetrachtung von privilegierten Eingriffen aktuell nur die nach europäischem Recht streng geschützten Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie alle europäischen Vogelarten relevant, da es noch keine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gibt.

Aus der Relevanzprüfung ergibt sich, welche artenschutzrechtlich relevanten Arten tatsächlich oder potenziell in der Umgebung des Vorhabens vorkommen und somit in der Konfliktanalyse untersucht werden müssen

Im weiteren Umfeld des Vorhabens wurden verschiedene Kartierungen durchgeführt sowie vorhandene Daten, unter anderem von der zuständigen Naturschutzbehörde, verwendet. In der Relevanzprüfung wird am Ende geprüft, ob es zu artenschutzrechtlichen Konflikten durch das Vorhaben kommen kann. In dem Artenschutzgutachten sind alle Arten, für die danach Konflikte nicht ausgeschlossen werden können, detailliert in der Konfliktanalyse (Kap. 6 des Artenschutzgutachtens) behandelt worden.

Die Vorhabensträgerin hat dargestellt, welche Datengrundlage für die Ermittlung der relevanten Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL sowie der europäischen Vogelarten Verwendung gefunden haben. Dies sind insbesondere die aktuellen faunistischen Erhebungen in 2012 und 2013 sowie in 2017 bis 2019 und die Plausibilitätsprüfungen für die älteren Kartierungen in 2018 sowie ältere Gutachten zu dem Vorhaben oder anderen angrenzenden Projekten. Zusätzlich wurden weitere bei den Fachbehörden vorliegenden Daten verwendet. Diese sind unter Ziffer 5.1.2 des Artenschutzgutachtens dargestellt. Darüber hinaus wurde eine ergänzende Potenzialanalyse für die o.g. Ermittlung vorgenommen. Die Erfassungen sowie Quellen sind auf S. 18 f. des Artenschutzgutachtens dargestellt.

Die verwendete Methode sowie Datengrundlage sind qualitativ und quantitativ fachgerecht und nicht zu bemängeln.

4.16.3.2 Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Von den im Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie aufgeführten 29 Farn- und Blütenpflanzen weisen nur sechs überhaupt Vorkommen in Norddeutschland auf. Davon konnten Vorkommen von Kriechender Sellerie (Apium repens), Sumpf-Glanzkraut (Liparis loeselii) und Schwimmendes Froschkraut (Luronium natans) aufgrund ihrer Verbreitung bzw. der Biotopausstattung des Untersuchungsraums ausgeschlossen werden. Der Moor-Steinbrech ist bereits zu Anfang des vorigen Jahrhunderts in Norddeutschland ausgestorben. Auch das Vorblattlose Leinkraut (Thesium ebracteatum) ist nach derzeitigem Kenntnisstand in Hamburg ausgestorben.

Der Schierlings-Wasserfenchel (Oenanthe conioides) ist in Deutschland endemisch und kommt nur an der Elbe und ihren Nebenflüssen im Bereich des Tideeinflusses vor. In dem vom Vorhaben betroffenen Bereich kann auch ein Vorkommen dieser Art ausgeschlossen werden, so dass insgesamt die Verletzung von Zugriffsverboten für Pflanzenarten ausgeschlossen werden kann.

4.16.3.3 Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

In dem Artenschutzgutachten wurden sämtliche faunistische Gruppen, die Arten des Anhangs IV der FFH-RL enthalten, im Detail vorgestellt und ein potenzielles Vorkommen der einzelnen Arten geprüft. Vertreter anderer Ordnungen, bspw. der Heuschrecken, werden nicht in den Anhängen der FFH-RL geführt und sind daher nicht Gegenstand des vorliegenden Artenschutzgutachtens.

Zu den Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL zählen Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Fische, Käfer, Libellen, Schmetterlinge, Weichtiere.

4.16.3.3.1 Säugetiere

Für 44 Säugetierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie gibt bzw. gab es Nachweise in Deutschland. Hiervon wurden 11 Arten bei den faunistischen Erfassungen in 2012/2013 und 2018 nachgewiesen oder weisen ein Potenzial im Untersuchungsgebiet auf. Das sind Fischotter, Biber, Haselmaus, Breitflügelfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Abendsegler, Kleinabendsegler, Rauhautfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Große/kleine Bartfledermaus. Auf weitere Arten geht das Artenschutzgutachten auf S. 20 ff. ein.

4.16.3.3.2 Reptilien

Im Untersuchungsgebiet sind mit der Blindschleiche und Ringelnatter zwei Reptilienarten nachgewiesen worden, die nicht europarechtlich streng geschützt sind. Weitere Plausibilitätsprüfungen und Daten der Fachbehörde ergaben keine Hinweise auf Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

4.16.3.3.3 Amphibien

Im Untersuchungsgebiet wurden 6 Amphibienarten nachgewiesen. Das sind Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch, Teichfrosch, Seefrosch und Moorfrosch. Der Moorfrosch (Rana arvalis) ist somit die einzige im Untersuchungsgebiet vorkommende Amphibienart des Anhangs IV.

4.16.3.3.4 Fische

Es wurde keine Fischart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie festgestellt.

4.16.3.3.5 Käfer

Es gibt nur wenige artenschutzrechtlich relevante Arten in dieser Tierordnung. 9 Käferarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind in Deutschland heimisch; das sind der Goldstreifige Prachtkäfer, der Eremit, der Große Eichenbock, der Alpenbock, der Scharlachkäfer, der Breitrand, der Schmalbindige Breitflügel-Tauchkäfer, der Vierzahnige Mistkäfer und der Rothalsige Drüsenkäfer. Der Scharlachkäfer wurde nur einmal in Hamburg nachgewiesen. Im Untersuchungsgebiet wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen des Scharlachkäfers gefunden. Die anderen Käferarten sind entweder ausgestorben oder wurden weit entfernt vom Untersuchungsgebiet nachgewiesen.

Unter Berücksichtigung der bekannten Verbreitung, der Ökologie und der artspezifischen Lebensraumansprüche der ausgeführten Käferarten und der Biotoptypen des Untersuchungsraums sind Vorkommen von Käferarten des Anhangs IV der FFH-RL im Untersuchungsraum der A 26 auszuschließen.

4.16.3.3.6 Libellen

Es konnten 26 Libellenarten nachgewiesen werden (EGL 2013). Das Artenspektrum setzt sich überwiegend aus weit verbreiteten Arten zusammen, die keine besonderen Ansprüche an die Gewässer stellen. In 2019 wurde die Grüne Mosaikjungfer wieder nachgewiesen. Aufgrund des Fundpunktes ergibt sich jedoch kein artenschutzrechtlicher Konflikt, da sich am Fundort kein Eingriffsbereich befindet und keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind. Darüber hinaus befand sich keine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie unter den nachgewiesenen Libellenarten.

4.16.3.3.7 Schmetterlinge

Von den Schmetterlingsarten, die im Anhang IV der FFH-Richtlinie benannt werden, kommen 16 Arten in Deutschland vor. Allerdings haben davon 13 Arten eine südlichere Verbreitung in Deutschland und erreichen derzeit Hamburg nicht. Sie sind daher nicht relevant für das Vorhaben. Die Arten Eschen-Scheckenfalter und Quendel-Ameisenbläuling haben in Hamburg keine

Vorkommen bzw. sind nach derzeitigem Kenntnisstand ausgestorben. Lediglich der Nachtkerzenschwärmer kommt in Hamburg vor und wurde im Planungsraum nachgewiesen.

4.16.3.3.8 Weichtiere

Von den in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Weichtierarten wurde lediglich die Zierliche Tellerschnecke im Vorhabensgebiet nachgewiesen. Weitere artenschutzrechtlich relevante Molluskenarten wurden nicht nachgewiesen.

Die Zierliche Tellerschnecke lebt in Hamburg in Gräben, in lenitischen Bereichen der Flüsse und Kanäle. Eine deutliche Präferenz besteht für sonnenexponierte Gräben mit klarem Wasser. Ihre Seltenheit könnte auf eine selektive Nahrungswahl begründet sein. In Hamburg existieren stabile Populationen derzeit nur in den Kirchwerder Wiesen und in Bergedorf.

In den Kartierungen in 2013 wurden insgesamt fünf Individuen an drei Probestellen an den Untenburger Absetzteichen gefunden. Bei früheren Probenahmen (2005) wurde die Zierliche Tellerschnecke in der Moorburger Landscheide nachgewiesen. Dieses Vorkommen wurde als keine stabile Population eingeschätzt. In der aktuellen Kartierung wurden dort keine Zierlichen Tellerschnecken gefunden.

Nachweise der Zierlichen Tellerschnecke aus 2017 gelangen im Rahmen der Kartierungen zur A 26 West. Sie liegen in dem Bereich der A 26 West und wurden dort mit entsprechenden Maßnahmen berücksichtigt. In der Plausibilisierung aus dem Jahr 2018 der Kartierdaten aus 2013 wurden die Vorkommen an den Untenburger Absatzteichen bestätigt. Es hat sich offensichtlich in der Zwischenzeit eine stabile Population an den Teichen herausgebildet.

Die Zierliche Tellerschnecke wird leicht in verschiedenste Gewässer verschleppt, kann dort aber keine stabilen Populationen aufbauen. Diese Populationen reproduzieren nicht, wenn die Habitatbedingungen nicht geeignet sind. So kommt es immer wieder zu Fundorten, die im folgenden Jahr verwaist sind.

Die temporären Nachweise sind artenschutzrechtlich nicht relevant, da es weder eine lokale Population noch Fortpflanzungsstätten gibt. Die Individuen der aktuellen Kartierung in den Untenburger Absetzteichen befinden sich nicht im Eingriffsbereich, sondern etwa 200 m südlich des Vorhabens, sodass es zu keinen Beeinträchtigungen kommt.

Es wurde eingewendet, dass die Untersuchungen jedoch defizitär und methodisch nicht geeignet seien, um ein Vorkommen der Süßwassermollusken und damit einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 BNatSchG hinreichend sicher auszuschließen. Insbesondere sei nicht erkennbar, ob in den Wiesen und Brachflächen alle geeigneten Strukturen beprobt worden sind, die vorhabenbedingt zerstört werden.

Vorhabensträgerin: *Die Untersuchungen entsprechen hinsichtlich aller entscheidungserheblichen Parametern den Vorgaben gemäß ANUVA (2014): Keschern von Gewässersediment, Wasserpflanzen und Wasseroberfläche: Wasserschnecken (Methodenblatt SM 3, ANUVA 2014): Es*

wurde jedoch ein Kescher mit Maschenweite 500 µm gewählt und jeweils 20 m Abschnitte bekeschert, zusätzlich wurden Substrate gezielt abgesucht und Sediment über 1 mm Maschenweite gesiebt. Durch die geringere Maschenweite und den insgesamt höheren Untersuchungsaufwand ist das Verfahren genauer als die genannte Vorgabe. Die Methode ist zum Nachweis von Süßwassermollusken uneingeschränkt geeignet.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung bezieht alle verfügbaren Daten über die Gebietszustände in ihrer Gesamtheit ein. In den Wiesen und Brachflächen stellen vor allem die Grüppen geeignete Strukturen dar. Insbesondere in den Brachflächen sind diese in Verlandung begriffen und daher – unabhängig von kurzzeitig unterschiedlichen Wasser- bzw. Feuchteständen - nur noch bedingt für Wassermollusken geeignet. Zudem sind sie durch die aufgewachsene Vegetation nicht (mehr) sonnenexponiert (s.u.). Im Bereich des Schulmoores waren die Grüppen im Sommer 2018 und vermutlich auch im Sommer 2019 außerdem weitgehend ausgetrocknet. Es wurden in diesem Bereich keine für die relevanten Arten geeigneten Strukturen gefunden.

*Es ist methodischer Standard, dass die Gutachter*innen über die Verteilung der Probeflächen entsprechend deren Geeignetheit als potenzieller Lebensraum im jeweiligen Untersuchungsgebiet (Wirkraum eines Vorhabens) fachkundig entscheiden. Der Probenumfang umfasste sämtliche für die Art geeignet erscheinende Gewässer im Untersuchungsgebiet. Da eine stabile Population der Art im unmittelbaren Vorhabenbereich nachgewiesen ist, ist davon auszugehen, dass immer wieder Laich beispielsweise durch Wasservögel in andere Gewässer eingeschleppt wird. GLÖER & DIERCKING (2010) geben an, dass „Anisus vorticulus in einer Vielzahl unterschiedlicher Gewässertypen gefunden [wird].“ „Die Auswertung unter Berücksichtigung der Maximalabundanzen ergab, dass diese streng geschützte Art bevorzugt in sonnenexponierten, unbeschatteten Entwässerungsgräben zu finden ist (GLÖER 2006)“. Für den Erhalt bzw. die Wiederherstellung solch geeigneter Lebensräume müssen die Grüppen (schonend) unterhalten und die Wiesen und Brachflächen (extensiv) bewirtschaftet werden. Zurzeit sind derartige Strukturen im unmittelbaren Trassenbereich nicht oder nur in geringem Umfang vorhanden, da die Gräben im in Verlandung begriffen oder stark beschattet sind. Insoweit sind die Daten ausreichend vollständig, um eine belastbare artenschutzrechtliche Beurteilung zu erlauben.*

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat deutlich gemacht, dass die durchgeführten Untersuchungen nicht nur den rechtlichen Vorgaben entsprochen haben, sondern z.B. mit geringerer Maschenweite gesucht und ein insgesamt höherer Untersuchungsaufwand betrieben wurde. Es wurde damit ein strengerer Maßstab angewendet, als es artenschutzrechtlich notwendig gewesen wäre.

Es kommt zu keinen artenschutzrechtlichen Konflikten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG – die Art wird daher keiner vertieften Konfliktanalyse unterzogen.

4.16.3.4 Europäische Vogelarten

Nach den Vorgaben des BNatSchG sind alle europäischen Vogelarten, die in Hamburg brüten, artenschutzrechtlich zu berücksichtigen. Dabei werden hinsichtlich der Tiefe der Betrachtung eher seltene, gefährdete oder hoch spezialisierte Arten unterschieden, die auf Artniveau betrachtet werden, und verbreitete, ungefährdete Arten, die auf Gruppenniveau abgehandelt werden. Zur ersten Gruppe gehören alle gefährdeten, extrem seltenen oder auf der Vorwarnliste vermerkten Arten der Roten Liste Hamburgs, des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie und streng geschützte Arten des Anhangs A der EU-VO 388/97 sowie Koloniebrüter und hamburgweit seltene Arten. Die nicht gefährdeten Arten ohne besondere Habitatansprüche werden in Artengruppen bzw. Gilden zusammengefasst betrachtet.

Im Vorhabensgebiet sind aus artenschutzrechtlicher Sicht folgende Arten der Roten Liste Hamburgs und des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie von Relevanz:

Blaukehlchen, Neuntöter, Wachtelkönig, Bekassine, Bluthänfling, Feldlerche, Fitis, Flussregenpfeifer, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Grauschnäpper, Haussperling, Kleinspecht, Kuckuck, Mäusebussard, Mauersegler, Mehlschwalbe, Nachtigall, Schilfrohrsänger, Sperber, Star, Steinschmätzer, Teichralle, Wasserralle und Zwergtaucher.

Alle nachgewiesenen ungefährdeten Brutvogelarten, die nicht vorgenannt wurden, wurden nachvollziehbar vom Gutachter in Gilden zusammengefasst bearbeitet. Aufgrund der Auswertung der Kartierungen ist mit dem Vorkommen folgender Gilden der ungefährdeten europäischen Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet zu rechnen:

Höhlen- und Nischenbrüter, gehölzbewohnende Frei- und Bodenbrüter, Brutvögel der Acker- und Grünlandbereiche, Brutvögel der Still- und Fließgewässer und Brutvögel der Siedlungsbereiche.

Es wird eingewendet, dass aus den vorgelegten Unterlagen nicht erkennbar sei, dass Eulen (insbesondere Schleiereulen und Waldkauz) methodengerecht erfasst wurden. Eulen können durch die Autobahn ihre Reviere verlieren. Zudem seien sie stark kollisionsgefährdet.

Vorhabensträgerin: *Die abendlichen bzw. nächtlichen Erfassungsdurchgänge Mitte Mai und Anfang Juni 2013 stellen eine effiziente Methode dar, die erfolgreichen Bruten beider genannten Eulenarten zu erfassen, da die Jungvögel in diesem Zeitraum laut und ausgiebig betteln. Der Brutnachweis gemäß SÜDBECK et al. (2005) findet über die Jungvögel oder die fütternden Altvögel statt. Bei der Waldohreule fallen die ersten Begehungen in 2013 in den Erfassungszeitraum des zweiten Termins (Durchgangs) gemäß SÜDBECK et al. (2005). Die Begehungen wurden somit innerhalb der Wertungsgrenzen des 2. und 3. Termins durchgeführt. Gemäß dem Brutvogelatlas von Hamburg (MITSCHKE 2012) gibt es keine Nachweise weder für den Waldkauz noch für die Waldohreule im Untersuchungsgebiet zum Abschnitt 6a der A 26. Insbesondere der Waldkauz zeigte eine große Lücke im Bereich des Hamburger Hafens. Diese Art ist für die Brut auf große Baumhöhlen angewiesen und brütet in Laub- und Mischwäldern bzw. Grünanlagen. Teilweise brüten sie auch in Gebäuden. Der Waldkauz ist aufgrund des Fehlens geeigneter Habitate*

im Untersuchungsraum nicht zu erwarten. Brutplätze in Baumhöhlen oder Gebäuden sind aufgrund fehlender Strukturen innerhalb der Umgebung des Vorhabens auszuschließen.

Gemäß dem Brutvogelatlas von Hamburg (MITSCHKE 2012) gibt es keine Nachweise für die Schleiereule im Untersuchungsgebiet zum Abschnitt 6a der A 26. Bisher liegt nur ein Winternachweis der Schleiereule aus dem Umfeld des Plangebietes vor. Die Bruten der Schleiereule finden später im Jahr als die der anderen beiden häufigen Arten Waldkauz und Waldohreule statt. Die Begehungen in 2013 fielen somit innerhalb der Wertungsgrenzen der drei Begehungstermine für die Schleiereule (vgl. SÜDBECK et al. 2005, S. 413).

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es ist nicht erkennbar, dass es bei der Ermittlung von zu berücksichtigenden Arten zu methodischen Fehlern gekommen ist. Insbesondere aufgrund der fehlenden Habitate im Untersuchungsraum sowie fehlender Nachweise der genannten Arten liegt kein artenschutzrechtlicher Verstoß vor.

Es wurde eingewendet, dass die Verbrachung von Flächen eventuell vorhabenbedingt ausgelöst wurde und das Verschwinden der Bekassinen damit vorhabenbedingt zu bewerten wäre.

Planfeststellungsbehörde: Die Verbrachung der Flächen wurde/wird nicht mit der Planung zum Bau der A 26 ausgelöst, da das Vorhaben noch nicht rechtskräftig ist und dementsprechend keine Umsetzungsmaßnahmen stattfinden. Die aktuelle Entwicklung der Flächen liegt außerhalb der Zuständigkeit und Verantwortung der Vorhabensträgerin.

4.16.3.5 Rastvogelarten

Bei der Prüfung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sind auch die Rastvögel einzubeziehen. Hinsichtlich der Rastvogellebensräume erreichten die Rastbestände von Schnatterente und Zwergtaucher, die in ihren Vorkommen weitestgehend auf die Absetzbecken der Entwässerungsfelder beschränkt sind landesweite Bedeutung.

Für Singvögel gibt es keine definierten Schwellenwerte zur Einschätzung der Bedeutung von Rastvorkommen. Es wurden daher Vergleiche mit andernorts auftretenden Rastmaxima vorgenommen. Diese zeigten eine besondere Bedeutung der Rastvorkommen des Girlitzes und des Stieglitzes. Aufgrund der Ausweichmöglichkeiten ist ein Konflikt für diese Arten auszuschließen.

Eine Ausnahme unter den Singvögeln stellt ein Schlafplatz des Bergpiepers dar, der daher einer Konfliktanalyse unterzogen wird.

4.16.4 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen:

- Fischotter: Die Querungsbauwerke 06 und 07 der A 26 über zwei Gewässer müssen gemäß FGSV (2008) ottergerecht gestalten werden: Bauwerk (BW) 06 (Bau-km 0+850) und BW 07 (Bau-km 1+450) (Maßnahme 1.6 V des LBP).
- Biber: Die Querungsbauwerke 06 und 07 der A 26 über zwei Gewässer müssen gemäß FGSV (2008) bibergerecht gestalten werden: Bauwerk (BW) 06 (Bau-km 0+850) und BW 07 (Bau-km 1+450) (Maßnahme 1.6 V des LBP).
- Abendsegler: Einschränkung des Zeitraums für Baumfällarbeiten auf Anfang Oktober bis Ende Februar mit vorheriger Überprüfung der Baumhöhlen auf Besatz (Maßnahmen 1.1 V und 1.12 V des LBP).
- Breitflügelfledermaus: Errichtung von fledermausgerechten Gewässerunterführungen bei den BW 06 und 07 im Bereich der bestehenden lokal bedeutsamen Flugroute F1, F2, F3 und F4 (s. Maßnahme 1.7 V des LBP).
- Mückenfledermaus: Errichtung von Kollisionsschutzpflanzungen am Jagdgebiet J1 (s. Maßnahme 1.8 V des LBP).
- Rauhautfledermaus: Einschränkung des Zeitraums für Baumfällarbeiten auf Anfang Oktober bis Ende Februar mit vorheriger Überprüfung der Baumhöhlen auf Besatz (Maßnahmen 1.1 V und 1.12 V des LBP).
- Rauhautfledermaus: Errichtung von Kollisionsschutzpflanzungen am Jagdgebiet J1 (s. Maßnahme 1.8 V des LBP).
- Teichfledermaus: Errichtung einer fledermausgerechten Gewässerunterführung bei dem BW 06 in Kombination mit Irritationsschutzwänden im Bereich der bestehenden lokal bedeutsamen Flugroute F2 und F3 (s. Maßnahme 1.7 V und 1.8 V des LBP).
- Wasserfledermaus: Einschränkung des Zeitraums für Baumfällarbeiten auf Anfang Oktober bis Ende Februar mit vorheriger Überprüfung der Baumhöhlen auf Besatz (Maßnahmen 1.1 V und 1.12 V des LBP).
- Wasserfledermaus: Errichtung von fledermausgerechten Gewässerunterführungen bei den BW 06 und 07 in Kombination mit Irritationsschutzwänden im Bereich der bestehenden lokal bedeutsamen Flugroute F1 und dem bedeutenden Jagdgebieten J1 und J2 (s. Maßnahmen 1.7 V und 1.8 V des LBP).
- Zwergfledermaus: Einschränkung des Zeitraums für Baumfällarbeiten auf Anfang Oktober bis Ende Februar mit vorheriger Überprüfung der Baumhöhlen auf Besatz (Maßnahmen 1.1 V und 1.12 V des LBP).

- Zwergfledermaus: Errichtung einer fledermausgerechten Gewässerunterführung bei den BW 07 im Bereich des bedeutenden Jagdgebietes J2 (s. Maßnahmen 1.7 V und 1.8 V des LBP).
- Zwergfledermaus: Errichtung von Kollisionsschutzpflanzungen am Jagdgebiet J1 (s. Maßnahme 1.8 V des LBP).
- Moorfrosch: Errichtung temporärer Leit- und Sperreinrichtungen gemäß BMVBW (2000) mit artspezifischem Überkletterschutz bis Ende Februar im Bereich von Bau-km 0+800 bis Bau-km 1+470. Absammeln der Tiere in dem abgesperrten Bereich und Aussetzen der gefangenen Tiere im Ausgleichsgewässer (s. Maßnahme 1.4 V des LBP).
- Nachtkerzenschwärmer: Suche nach Raupen auf den Futterpflanzen im Baufeld. Bei Funden der Raupe Absammeln der Tiere und Aussetzen auf geeigneten Futterpflanzen in der Umgebung (s. Maßnahme 1.20 VCEF des LBP).
- Blaukehlchen: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.7.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Neuntöter: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 15.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Wachtelkönig: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.5. bis 30.9.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Feldlerche: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.4. bis 15.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Fitis: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 15.7.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Flussregenpfeifer: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Gartengrasmücke: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.5. bis 31.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Gelbspötter: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 31.7.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Grauschnäpper: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.5. bis 31.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Kleinspecht: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.7.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Kuckuck: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 31.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Mäusebussard: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.4. bis 31.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).

- Nachtigall: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.7.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Sperber: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 21.5. bis 31.7.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Teichralle: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Wasserralle: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Ungefährdete Brutvogelarten (Gildearten): Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.3. bis 31.8.) (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Bergpieper (Rastvogel): Bauzeitenregelung: Keine Bauarbeiten in einem Umkreis von 200 m zum Schlafplatz zwischen 1.10. und 15.4. zwischen 1 Stunde vor Sonnenuntergang und 1 Stunde nach Sonnenaufgang (Maßnahme 1.1 V des LBP).
- Bergpieper (Rastvogel): Errichtung von Irritationsschutzwänden an der Fahrbahn zum Schlafplatz hin (Maßnahme 1.15 VCEF des LBP).
- Schnatterente (Rastvogel): Anbringen von Markern an der 380 kV Freileitung (Maßnahme 1.13 V des LBP).
- Zwergtaucher (Rastvogel): Anbringen von Markern an der 380 kV Freileitung (Maßnahme 1.13 V des LBP).

<u>CEF-Maßnahmen:</u>

Zur Vermeidung/Minderung der Beeinträchtigungen des Moorfroschs und diverser Brutvogelarten (15 Arten) sind CEF-Maßnahmen, vorgesehen, die sich kurzfristig im räumlichen Zusammenhang mit den betroffenen Populationen realisieren lassen und dazu führen, dass die ökologische Funktion der Lebensstätten durchgehend gewährleistet bleibt.

- Moorfrosch: Neuanlage von Laichgewässern (Maßnahme 4.4 A_{CEF} des LBP).
- Neuntöter: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für zwei Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 6.1 A_{CEF} und 6.2 A_{CEF} des LBP).
- Feldlerche: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für drei Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 6.1 A_{CEF} des LBP).
- Fitis: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für fünf Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 6.2, 7, 8.1, 8.2 und 8.3 A_{CEF} des LBP).
- Gartengrasmücke: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 6.2 A_{CEF} des LBP).

- Gelbspötter: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für drei Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 6.2 A_{CEF} des LBP).
- Grauschnäpper: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 6.1 A_{CEF} des LBP).
- Kuckuck: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 6.2 A_{CEF} des LBP).
- Nachtigall: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 6.2 A_{CEF} des LBP).
- Star: Anbringen von je drei artspezifischen Nistkästen an vorhandenen Bäumen innerhalb des geplanten Maßnahmenkomplexes 4 und der Maßnahme 6.1 A_{CEF} für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 9 A_{CEF} des LBP). .
- Teichralle: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für zwei Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 4.1 A_{CEF} und 6.1 A_{CEF} des LBP).
- • Wasserralle: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für zwei Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 6.1 A_{CEF} des LBP).

Durch die CEF-Maßnahmen sind gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG trotz Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten die Verbotstatbestände des § 44 Abs.1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) nicht gegeben. Auch eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisiko von Individuen geschützter Arten trifft bei fachgerechter Umsetzung der Maßnahmen nicht ein.

Bei Umsetzung der Gesamtheit der vorgeschlagenen Maßnahmen ist damit keine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig.

Mehrere Einwendungen bezweifeln den räumlichen Zusammenhang zwischen ermittelten Standorten von Arten im Untersuchungsraum und den Ausgleichsflächen. Hierzu ist festzustellen, dass die geplanten Ausgleichsflächen, die aus großen zusammenhängenden Flächen bestehen, in demselben Naturraum wie der Eingriffsbereich des Vorhabens liegen, nämlich der Elbniederung. Der Ausgleich der betroffenen Brutvogelarten geschieht somit im räumlichen Zusammenhang zu den Verlusten der Fortpflanzungsstätten in Moorburg. Gemäß § 44 (5) Satz 2 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen die Zerstörung der Fortpflanzungsstätte (§ 44 (1) Nr. 3 BNatSchG) nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Ein räumlicher Zusammenhang ergibt sich durch die Kontinuität eines Naturraums, hier der Niederung der Elbe. Die Individuen der betroffenen Vogelarten gehören jeweils zu einer Population, die die Niederung der Elbe bewohnt und die miteinander im Austausch steht. Die Brutpaare vieler Arten wechseln ihre Partner und Brutreviere. Auch wenn

die Reviere durchgehend besetzt sind, kommt es so zu einer gewissen Durchmischung der Population. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sie ihre höchste Flexibilität in der Phase der Brutplatzfindung aufweisen, also in dem Zeitraum, in dem sie ein geeignetes Revier suchen und den Brutplatz begründen. Ist ihr vorjähriger Brutplatz bereits besetzt (z.B. von früher eingetroffenen Individuen) oder unterliegt er bei ihrer Ankunft zeitweiligen Störungen, so suchen sie an anderer Stelle in dem Naturraum nach geeigneten Habitaten.

Darüber hinaus müssen die CEF-Maßnahmen bereits bei Eintritt des Verlustes der Fortpflanzungsstätten durch das Vorhaben wirksam sein. So sind einige Vogelarten auf Gehölze als Nistplatz angewiesen; andere wiederum benötigen nur Gebüsche etc. (z.B. Nachtigall und der Neuntöter). Diese Gehölze und Gebüsche können, falls sie entfernt werden müssen, in relativ kurzer Zeit entwickelt werden, so dass eine entsprechende Nutzung durch die Arten vorliegend gewährleistet ist. Der Grauschnäpper kann durch das vorgesehene Anbringen von Nistkästen an bestehenden Gehölzen auf den Ausgleichsflächen angesiedelt werden. Wenn Bäume als Nistplatz benötigt werden (Gelbspötter), werden vorhandene Gehölze auf den Ausgleichsflächen gesichert und aufgewertet. Entlang der vorhandenen Bäume werden standortgerechte Strauchbiotope als Saumbiotope entwickelt.

4.16.5 Konfliktanalyse – artenschutzrechtliche Konflikte und notwendige Maßnahmen zu deren Vermeidung

4.16.5.1 Wirkfaktoren des Autobahnbaus

Nachvollziehbar wurden im Rahmen des Artenschutzgutachtens auch die Wirkfaktoren des Autobahnbaus untersucht, die Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG verursachen können. Die Wirkungen des Vorhabens werden in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren unterschieden.

Zu den möglichen baubedingten Wirkfaktoren zählen solche, die zur Tötung/Verletzung von Tieren oder ihren Entwicklungsformen führen können, Lebensraumverluste durch temporäre Flächeninanspruchnahmen oder Veränderung der Habitatstruktur, Erschütterungen, Lärmimmissionen und optische Störwirkungen sowie Stoffeinträge in Gewässer. Anlagebedingte Wirkfaktoren können durch die Flächeninanspruchnahmen durch Überbauung/Versiegelung entstehen, durch Barrierewirkung/Zerschneidungseffekte oder Störwirkungen durch vertikale Strukturen. Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind Lärmimmissionen, optische Störwirkungen, Schadstoffimmissionen und Individuenverluste durch Kollisionen. Die Details der Wirkfaktoren sind auf S. 56 ff. des Artenschutzgutachtens detailliert dargestellt.

4.16.5.2 Wirkfaktoren der Umverlegung der 380 kV Freileitung

Es wurden im Rahmen des Artenschutzgutachtens plausibel die Wirkfaktoren der Umverlegung der 380 kV Freileitung untersucht, die Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG verursachen können. Auch hier werden die Wirkungen des Vorhabens in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren unterschieden.

Zu den möglichen baubedingten Wirkfaktoren zählen solche, die zur Tötung/Verletzung von Tieren oder ihren Entwicklungsformen führen können, Lebensraumverluste durch temporäre Flächeninanspruchnahmen oder Veränderung der Habitatstruktur sowie Lärmimmissionen und optische Störwirkungen. Anlagebedingte Wirkfaktoren können solche sein, die zur Tötung/Verletzung von Tieren oder ihren Entwicklungsformen führen können, Flächeninanspruchnahme durch Überbauung/Versiegelung, Barrierewirkung/Zerschneidungseffekte und Störwirkungen durch vertikale Strukturen. Betriebsbedingte Wirkfaktoren können Elektrische Felder sein.

4.16.5.3 Vorbelastung

Vor der Abhandlung der einzelnen Arten im Rahmen der Konfliktanalyse sind grundsätzliche Überlegungen zur Vorbelastung dargestellt worden, die es zu berücksichtigen gilt. So ist im Korridor parallel zur A7 im relevanten Streckenabschnitt eine sehr starke Vorbelastung gegeben, die sich unter anderem aus der hohen durchschnittlichen Verkehrsstärke begründet. Im Nahbereich der A7 im Norden sind großflächig Entwässerungsfelder mit hoher Intensität angesiedelt. Die faunistische Bedeutung dieses Bereichs des Untersuchungsraums ist daher bereits sehr eingeschränkt.

Bei der Umverlegung der 380 kV Freileitung kommt es lediglich zu einer Verschiebung in Richtung Osten bei Beibehaltung der bestehenden Parameter (z.B. Höhe und Anzahl der Masten).

4.16.5.4 Säugetiere des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

4.16.5.4.1 Fischotter

Es liegen derzeit keine Nachweise des Fischotters aus dem Untersuchungsgebiet vor. Ein Nachweis lag jedoch bereits aus der Este südlich von Buxtehude vor. Zwischen der Este und Moorburg existieren mehrere Gräben (u.a. Landgraben, Weidbek, Randkanal Buxtehude-Rübke, Moorwettern), die von Fischottern als Ausbreitungskorridor nach Osten genutzt werden können und über die Individuen bis zur Moorburger Landscheide gelangen können. Wanderungen erfolgen in der Regel entlang von Gewässern, obwohl sie auch über längere Landstrecken wandern können. Eine Bedeutung der Moorburger Landscheide und weiteren Gräben im Vorhabengebiet als Wander- und Ausbreitungskorridor für den Fischotter zwischen den aktuellen Vorkommen in Norddeutschland kann daher nicht ausgeschlossen werden. Die potenziellen Hauptwanderstrecken des Fischotters im Bereich der Trasse sind die beiden Gräben, die durch die Bauwerke 6 und 7 gequert werden. Kurze Strecken zwischen den Gewässern können vom Fischotter auch über Land verbunden werden. In 2015 gelangen zwei Nachweise des Fischotters im weiteren Umfeld des Vorhabens, ein Kotfund an der Moorwettern bei Francop und eine Sichtung an einem Rückhaltebecken östlich der A 7 nördlich des Vorhabens. Diese beiden Nachweise bestätigen die Annahme, dass die Moorburger Landscheide und weitere Gräben im Untersuchungsgebiet eine Bedeutung als Wander- und Ausbreitungskorridor besitzen können.

Durch den Bau der A 26 werden zwei Gräben mit den Bauwerken 6 und 7 gequert, die ein Potenzial für eine Bedeutung als Ausbreitungskorridor für den Fischotter besitzen. In den Kreuzungsbereichen kann es auf der Straße zu Kollisionen und dem Tod des Fischotters kommen. Diese Individuenverluste durch Kollisionen im Straßenverkehr lassen sich durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (s. Ziffer 4.16.4) wirksam verhindern. Die Bereiche zwischen den Bauwerken 6 und 7 werden teilweise naturschutzfachlich aufgewertet und dadurch attraktiver für den Biber und den Fischotter. Eine Erhöhung der Attraktion im Osten kann nicht gewollt sein, da es dort keine geeigneten Lebensräume gibt. Natürlich können die Biber und Fischotter auch das Bauwerk 8 neben der Bahntrasse nutzen, aber eine Querung an der Straße Moorburger Hauptdeich (BW 9) würde die Tiere nur gefährden. Als Hauptwanderachse sollte den Arten der Bereich zwischen den Bauwerken 6 und 7 angeboten werden.

Das BW 5 gehört nicht zu dieser Planung, sondern ist Bestandteil der Bahnplanung der HPA. Es stellt die Brücke im Zuge der Hafenbahn über die A 26 dar.

Aufgrund des Fehlens von Nachweisen des Fischotters im Untersuchungsgebiet und der relativ langsamen Geschwindigkeiten der Baufahrzeuge auf der Baustelle kann eine baubedingte Tötung von einzelnen nächtlich wandernden Tieren nahezu ausgeschlossen werden.

Bau- und betriebsbedingte Störungen des Fischotters können ausgeschlossen werden, da die Art nicht sehr empfindlich reagiert und die Fischotter überwiegend nächtlich aktiv sind. Darüber hinaus wird durch die Anlage von ottergerechten Querungsbauwerken gewährleistet, sodass relevante Zerschneidungseffekte durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können.

Aufgrund des Fehlens von geeigneten Habitatstrukturen für Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich des Vorhabens kann eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Art Fischotter zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.16.5.4.2 Biber

Es liegen derzeit noch keine Nachweise des Bibers aus dem Untersuchungsgebiet vor. Ein Todfund in 2009 und Fraßspuren bei einer Biberkartierung in 2011 zeigen zumindest ein Revier in der Alten Süderelbe an. Der Biber ist elbabwärts somit schon im Westen von Hamburg angekommen. Die Population oberhalb ist sehr groß, sodass mit einem verstärkten Einwandern des Bibers in Hamburg zu rechnen ist. Zwar bieten die tideabhängigen Bereiche der Elbe keinen geeigneten Lebensraum für die Art, jedoch kann er die Nebengewässer besiedeln. Die oben erwähnten Nachweise befinden sich in etwa 5 km vom Vorhaben entfernt. Es ist davon auszugehen, dass wandernde Biber das Gebiet über die Moorburger Landscheide erreichen können. Wanderungen erfolgen in der Regel entlang von Gewässern, obwohl sie auch über Landstrecken wandern können. Eine Bedeutung der Moorburger Landscheide und weiterer Gräben im Vorhabengebiet als

Wander- und Ausbreitungskorridor für den Biber kann daher nicht ausgeschlossen werden. Die potenziellen Hauptwanderstrecken des Bibers im Bereich der Trasse sind die beiden Gräben, die durch die Bauwerke 6 und 7 gequert werden. Kurze Strecken zwischen den Gewässern können vom Biber auch über Land überwunden werden.

Durch den Bau der A 26 werden zwei Gräben mit den BW 6 und 7 gequert, die ein Potenzial für eine Bedeutung als Ausbreitungskorridor für den Biber besitzen. In den Kreuzungsbereichen kann es auf der Straße zu Kollisionen und dem Tod des Bibers kommen. Diese Individuenverluste durch Kollisionen im Straßenverkehr lassen sich durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wirksam verhindern (vgl. Ziffer 4.16.4). Die beiden Querungsbauwerke der A 26 über zwei Gräben, die dem Biber als Ausbreitungsachse dienen können, werden bibergerecht gestaltet und beidseitig der geplanten A 26 Schutzzäune als Leiteinrichtungen und Kollisionsschutz vorgesehen.

Aufgrund des Fehlens von Nachweisen des Bibers im Untersuchungsgebiet und der relativ langsamen Geschwindigkeiten der Baufahrzeuge auf der Baustelle kann eine baubedingte Tötung von einzelnen nächtlich wandernden Tieren nahezu ausgeschlossen werden. Hinsichtlich baubedingter Störreize durch Licht- oder Lärmemissionen ist diese Art als relativ unempfindlich einzustufen, da sie sich bei der allgemeinen Ausbreitung in Deutschland in den letzten Jahrzehnten auch in Großstädten angesiedelt hat, z.B. Berlin und München. Bau- und betriebsbedingte Störungen des Bibers können somit ausgeschlossen werden, da die Art nicht sehr empfindlich reagiert und der Biber überwiegend nachts aktiv ist.

Die Durchgängigkeit des Gewässersystems als potenzieller Wanderkorridor für Biber wird durch die Anlage von bibergerechten Querungsbauwerken gewährleistet, sodass relevante Zerschneidungseffekte durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können.

Aufgrund des Fehlens von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich des Vorhabens kann eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen des Artenschutzgutachtens S. 65 ff. verwiesen.

Wie dargestellt, können die in Rede stehenden potentiellen Beeinträchtigungen insbesondere durch die vorgesehenen Querungsmöglichkeiten sowie die Verhinderung der Querung an anderen Stellen vermieden werden. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Art Biber zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.16.5.4.3 Artengruppe der Fledermäuse

Die Fledermausfauna wurde aktuell in 2018 erfasst. In 2021 wurde eine ergänzende Untersuchung durchgeführt. Bei den Erfassungen konnten folgende neun Fledermausarten nachgewiesen werden, teils allerdings in sehr geringer Frequenz und Häufigkeit: Breitflügelfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Abendsegler, Kleinabendsegler, Rauhautfledermaus,

Zwergfledermaus, Mückenfledermaus und Bartfledermaus (die Große und die Kleine Bartfledermaus können akustisch nicht getrennt werden).

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass der Untersuchungsraum nur für drei Arten (Wasser-, Zwerg, und Mückenfledermaus) eine angesichts der Dichte und Verteilung von geeigneten Habitaten insgesamt zwar geringe, jedoch für die lokale Population noch relevante Habitatqualität aufweist. Von allen drei Arten sind durch die Untersuchungen im (weiteren) Umfeld Wochenstubenquartiere bekannt geworden. Die drei nur sporadisch auftretenden Fledermausarten (Bartfledermaus, Teichfledermaus und Kleinabendsegler) werden in der Konfliktanalyse nicht weiter betrachtet.

Da einige Fledermausarten in bestimmten Eigenschaften sehr ähnlich sind, z.B. strukturgebunden fliegende Arten oder baumbewohnende Arten, werden die Fledermäuse hier als Gruppe abgehandelt und im folgenden Kapitel für alle nachgewiesenen Fledermausarten. Die Maßnahmen, die für eine bestimmte Art vorgesehen sind, verhindern i.d.R. auch ein Eintreten eines Verbotstatbestandes für andere Fledermausarten, die ein ähnliches Verhalten zeigen, jedoch im Vorhabensgebiet nicht nachgewiesen wurden, allerdings saisonal auftauchen können.

Es sind im Vorhabensgebiet keine relevanten Bauwerke vorhanden, die als Tagesverstecke dienen könnten. Tagesverstecke in Gehölzen mit Baumhöhlen oder Spalten können nicht ausgeschlossen werden. Als Schutzmaßnahme werden Baumfällungen nur im Winter stattfinden, wenn keine besetzten Tagesverstecke der Fledermäuse zu erwarten sind. Der potentielle Besatz von Baumhöhlen wird mittels selektiver Untersuchungen geprüft.

Baubedingte Kollisionen mit dem Baustellenverkehr können aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Baustellenfahrzeige ausgeschlossen werden. Aufgrund des Flugverhaltens der Fledermäuse ist bei Straßen mit einer gefahrenen Geschwindigkeit von unter 50 km/h in der Regel nicht mit einer artenschutzrelevanten Erhöhung des Kollisionsrisikos über das allgemeine Lebensrisiko hinaus zu rechnen (LBV-SH 2011). Außerdem wird der Großteil der Arbeiten tagsüber stattfinden, außerhalb der Aktivitätszeiten der Fledermäuse.

Ein relevantes Risiko aufgrund betriebsbedingter Kollisionen ist für die Fledermausarten des Untersuchungsraums gegeben, die in niedriger Höhe und strukturgebunden fliegen. Dies hat lediglich für die Wasserfledermaus eine besondere Bedeutung. Als Schutzmaßnahmen sind Leitstrukturen und Kollisionsschutz sowie eine fledermausgerechte Unterführung des Bauwerks 06 vorgesehen. Zur Kontrolle der Wirksamkeit der Maßnahmen wird ein Monitoring vorgesehen.

Verschiedene bedeutende Jagdhabitate sind festgestellt oder aufgrund der Habitatqualität vermutet worden. Jagdgebiete werden von der A 26 stellenweise in Anspruch genommen. Die Kernbereiche liegen aber größtenteils abseits des Baufeldes der A 26 und abseits des künftigen Verkehrs.

Der Bau der A 26 ist mit Zerschneidungs- und Barrierewirkungen durch die Trasse verbunden, die sich in relevanter Weise auf strukturgebunden bzw. bedingt strukturgebunden und in niedrigen

Höhen fliegende Fledermausarten wie Zwergfledermaus, Mückenfledermaus und Wasserfledermaus auswirken können. Weiterhin kann es für stark lichtempfindliche Fledermausarten wie die Wasserfledermaus zu Störungen durch Lichteinwirkungen auf Flugrouten und Jagdhabitate kommen. Vorgesehenen Querungshilfen und die Bepflanzungen mit Gehölzen schaffen neue Verbindungen, welche von den Fledermausindividuen zum Wechsel zwischen den verbleibenden und neuen Jagdhabitaten genutzt werden können.

Die Bauwerke 06 und 07 werden als fledermausgerechte Querungsbauwerke hergestellt. Dies geschieht mittels fledermausgerecht gestalteter Gewässerunterführungen in Kombination mit Irritationsschutzwänden im Bereich der bestehenden lokal bedeutsamen Flugroute und der bedeutsamen Jagdhabitate J1 und J2. Zu beiden Seiten der A 26 wird ein Irritationsschutz für die nachgewiesenen lichtempfindlichen Arten errichtet. Die Verluste an Nahrungsraum führen nicht zu einer erheblichen Störung.

Aufgrund der Ergebnisse der Begehungen in 2018 und 20213 können Quartiere im Bereich des Vorhabens ausgeschlossen werden und es kommt somit zu keinen Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten. Verluste von Tagesverstecken führen nicht zu einer relevanten Betroffenheit bei Fledermäusen. Die Arten nutzen regelmäßig eine Vielzahl unterschiedlicher Tagesverstecke innerhalb ihres Aktionsraums und sind bei der Wahl dieser Tagesverstecke wesentlich flexibler als bei der Wahl geeigneter Winter- und Wochenstubenquartiere. Das Angebot möglicher Tagesverstecke im Untersuchungsraum ist daher deutlich größer als das eigentliche Quartierangebot im Wirkraum der Trasse; ein Ausweichen bei Verlusten einzelner Tagesverstecke ist in der Regel problemlos möglich.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen für die Gruppe der Fledermäuse kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.4.3.1 Artspezifische Beurteilung der Zugriffsverbote auf die Fledermäuse

Nachfolgend werden die Fledermausarten, ihre potenziellen Konflikte und notwendigen Maßnahmen einzeln auf Artniveau dargestellt.

4.16.5.4.3.1.1 Abendsegler

Jagende Abendsegler konnten in für diese Art typischen großen Höhen am zahlreichsten im Bereich nördlich des Käthnermoores mit bis zu drei Individuen gleichzeitig beobachtet werden. Entlang der Gehölze wurden ansonsten einzelne Abendsegler fast überall im Untersuchungsraum bei der Suche nach Nahrungsinsekten über den Baumkronen sowie über den Grünlandflächen regelmäßig beobachtet. Der Abendsegler folgt in der Regel keinen Flugrouten und auch die Nahrungsgebiete sind durch die große Flughöhe und die typischerweise großen Aktionsräume nicht abgrenzbar.

Während es keine Hinweise auf Wochenstuben im Untersuchungsgebiet gibt, können Tagesverstecke in Gehölzen, die entsprechend große Höhlen aufweisen, im Baufeld nicht ausgeschlossen werden. Winterquartiere konnten aufgrund der festgestellten Baumstärken ausgeschlossen werden, so dass baubedingte Tötungen von Fledermäusen durch eine Bauzeitenregelung für Gehölze verhindert werden können.

Die Baumfällungen dürfen nur im Winter stattfinden, wenn keine besetzten Tagesverstecke der Fledermäuse zu erwarten sind (und Quartiere von Abendseglern und anderen in Bäumen überwinternden Arten mangels Höhlen und Spalten in dickwandigen Bäumen ausgeschlossen werden können). Der Zeitraum für die Baumfällungen wird auf Anfang Oktober bis Ende Februar festgesetzt (Maßnahme 1.1 V des LBP). Durch die (selektive) Untersuchung der in Betracht kommenden Baumhöhlen auf Besatz im Oktober / November ist ein eventueller Besatz feststellbar. Nachdem der Quartierausgang mit einem Einwegeverschluss versehen wurde, können die in dieser Phase des Jahres hoch mobilen Individuen im Quartier während der folgenden Nacht ausfliegen, aber nicht wieder in das so behandelte Quartier einfliegen. Die signifikante Gefahr, dass es zu Todesopfern im Zuge der nachfolgenden Baumentnahme kommt, ist ausgeschlossen. Diese Bauzeitenregelung gilt auch für die Beseitigung von Gehölzen im Bereich der Umverlegung der 380 kV Freileitung.

Ein relevantes Risiko aufgrund bau- und betriebsbedingter Kollisionen ist für den Abendsegler aufgrund der Jagdweise, die in der Regel in großer Höhe stattfindet, auszuschließen.

Der Abendsegler gilt auch nicht als lärm- oder lichtempfindliche Art, sodass es durch das Vorhaben zu keinen erheblichen Störungen für die Art kommt.

Aufgrund der Ergebnisse der Begehungen in 2018 können sowohl Wochenstuben als auch Winterquartiere ausgeschlossen werden. Es kommt somit zu keinen direkten Verlusten von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten. Essentielle Jagdgebiete für Wochenstubenquartiere sind speziell bei dieser Art, die den gesamten Luftraum nutzt, nicht zu erwarten. Das Angebot möglicher Tagesverstecke im Untersuchungsraum und dessen räumlichem Umfeld ist daher deutlich größer als das eigentliche Quartierangebot und ein Ausweichen bei Verlusten einzelner Tagesverstecke in der Regel problemlos möglich. Es entsteht kein artenschutzrechtlicher Konflikt, da die ökologische Funktion der Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.4.3.1.2 Breitflügelfledermaus

Es wurden im Untersuchungsgebiet keine Quartiere der Art nachgewiesen. Ebenso wurden keine bedeutenden Flugrouten und Jagdhabitate nachgewiesen. Sie wurde relativ gleichmäßig verteilt in geringer Frequenz im Untersuchungsgebiet angetroffen.

Quartiere in Gebäuden können ausgeschlossen werden.

Baubedingte Kollisionen mit dem Baustellenverkehr können aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Baustellenfahrzeige ausgeschlossen werden. Außerdem wird der Großteil der Arbeiten tagsüber stattfinden, außerhalb der Aktivitätszeiten der Fledermäuse.

Ein relevantes Risiko aufgrund betriebsbedingter Kollisionen ist für die Breitflügelfledermaus aufgrund ihrer wenig strukturgebundenen Flugweise von untergeordneter Bedeutung. Bei der Nahrungssuche fliegen sie häufiger auch an Strukturen hin und her, sodass Kollisionen hier auch für diese Art betrachtet werden. Es wurde außerhalb der Flugkorridore keine bedeutende Flugroute für diese Art nachgewiesen, sodass ein erhöhtes Kollisionsrisiko ausgeschlossen werden kann.

Weiterhin wurden keine bedeutenden Jagdhabitate für diese Art nachgewiesen.

Relevante Störungen können für diese Art ausgeschlossen werden, da weder bedeutende Flugrouten noch bedeutende Jagdhabitate nachgewiesen wurden.

Aufgrund der Datenerhebungen können benutzte Fortpflanzungsstätten ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.4.3.1.3 Mückenfledermaus

Es wurden keine Quartiere der Art im Untersuchungsgebiet festgestellt.

Die Mückenfledermaus wurde in allen abgegrenzten bedeutenden Jagdgebieten nachgewiesen. Sie stellte etwa 11% der Nachweise bei den Begehungen im Jahr 2018. Die Mückenfledermaus nutzt im Wesentlichen die gleichen Jagdräume wie die viel häufigere Zwergfledermaus.

Es wurden im Untersuchungsgebiet keine Quartiere der Art nachgewiesen. Ebenso wurden keine bedeutenden Flugrouten nachgewiesen. Baubedingte Kollisionen mit dem Baustellenverkehr können aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Baustellenfahrzeige ausgeschlossen werden. Außerdem wird der Großteil der Arbeiten tagsüber stattfinden, außerhalb der Aktivitätszeiten der Fledermäuse.

Die Jagdgebiete, in denen die Art nachgewiesen wurde, liegen größtenteils außerhalb des Eingriffsbereichs und werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Moorburger Landscheide wird in dem Jagdgebiet J4 nach Süden verlegt und bietet der Art weiterhin einen geeigneten Nahrungsraum. Das Jagdgebiet J 1 wird jedoch durch das Vorhaben zerschnitten. Als Schutz-/Vermeidungsmaßnahme von Tötungen ist vorgesehen, dass Kollisionsschutzpflanzungen angelegt werden. Die Bepflanzung der A 26 hat Anschluss an die Bepflanzung an der Westseite der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte und dient zugleich als Leitstruktur und Kollisionsschutz.

Eine relevante Störung der Mückenfledermaus kann ausgeschlossen werden, da die Art wenig störungsempfindlich gegenüber Licht und Lärm ist.

Durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen von einem Teil der Gehölze und des Vorfluters

östlich der A 7 (J1) kommt es zu Verlusten von Teilen des Jagdgebietes. Das bedeutende Jagdgebiet J4 wird nicht durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen beeinträchtigt, sondern nur bauzeitlich kleinflächig in Anspruch genommen. Die Mückenfledermäuse können das Gebiet auch während der Bauzeit nutzen. Im Süden wird es nach der Bauzeit durch die umverlegte Moorburger Landscheide aufgewertet.

Die Verluste an Nahrungsraum führen nicht zu einer erheblichen Störung (und sind insoweit nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population verbunden). Unabhängig davon werden die Habitatverluste zusätzlich durch die vorgesehenen Maßnahmen der Eingriffsregelung (Anlage von Gewässern und Anlage von Gehölzen entlang von Gräben) funktional ausgeglichen.

Aufgrund der Ergebnisse der Begehungen in 2018 können benutzte Fortpflanzungsstätten (Wochenstuben) im Eingriffsbereich ausgeschlossen werden. Verluste von Tagesverstecken führen nicht zu einer relevanten Betroffenheit bei Fledermäusen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.4.3.1.4 Rauhautfledermaus

Es wurden keine Quartiere der Art im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Bedeutende Flugrouten konnten nicht nachgewiesen werden. Mit dem Jagdgebiet J1 wurde ein bedeutendes Jagdgebiet für die Art abgegrenzt.

Für die Rauhautfledermaus ergaben sich wenige Kontakte mit balzenden Tieren, die alle während des Fluges abgegeben wurden, ohne dass ein Bezug zu einem konkreten Paarungsquartier nachgewiesen werden konnte.

Einzelne Tagesverstecke in allen Gehölzen im Baufeld können nicht ausgeschlossen werden. Als Tagesverstecke können auch kleine Strukturen wie abgeplatzte Baumrinde genutzt werden. Da größere Winterquartiere aufgrund der Baumstärken ausgeschlossen werden können, können baubedingte Tötungen von Fledermäusen durch eine Bauzeitenregelung für Gehölze verhindert werden.

Als vorgesehene Schutz-/Vermeidungsmaßnahme finden Baumfällungen im Winter statt, wenn keine besetzten Tagesverstecke der Fledermäuse zu erwarten sind. Der Zeitraum für die Baumfällungen wird auf Anfang Oktober bis Ende Februar festgesetzt. Durch die (selektive) Untersuchung der in Betracht kommenden Baumhöhlen auf Besatz im Oktober / November ist ein eventueller Besatz feststellbar. Nachdem der Quartierausgang mit einem Einwegeverschluss versehen wurde, können die in dieser Phase des Jahres hoch mobilen Individuen im Quartier während der folgenden Nacht ausfliegen, aber nicht wieder in das so behandelte Quartier einfliegen. Die signifikante Gefahr, dass es zu Todesopfern im Zuge der nachfolgenden Baumentnahme kommt, ist ausgeschlossen.

Baubedingte Kollisionen mit dem Baustellenverkehr können aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Baustellenfahrzeige ausgeschlossen werden. Außerdem wird der Großteil der Arbeiten tagsüber stattfinden, außerhalb der Aktivitätszeiten der Fledermäuse.

Es wurde keine bedeutende Flugroute für diese Art nachgewiesen.

Es wurde ein bedeutendes Jagdhabitat (J1) für diese Art nachgewiesen. Das Jagdgebiet J 1 wird durch das Vorhaben zerschnitten. Als Schutz-/Vermeidungsmaßnahme von Tötungen ist vorgesehen, dass Kollisionsschutzpflanzungen angelegt werden. Die Bepflanzung der A 26 hat Anschluss an die Bepflanzung an der Westseite der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte und dient zugleich als Leitstruktur und Kollisionsschutz.

Es wurden keine bedeutenden Flugrouten und nur ein Jagdhabitat für diese Art nachgewiesen. Relevante Störungen können aufgrund der geringen Störempfindlichkeit der Art gegenüber Licht und Lärm ausgeschlossen werden.

Durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen von einem Teil der Gehölze und des Vorfluters östlich der A 7 (J1) kommt es zu Verlusten von Teilen des Jagdgebietes.

Die Verluste an Nahrungsraum führen nicht zu einer erheblichen Störung. Keine betroffene Art weist nach den Bestandserfassungen eine strenge Bindung an die betroffenen Habitate auf, sondern die Nahrungsnutzung findet ausweislich der Telemetrie opportunistisch innerhalb eines großen Radius breit über die verschiedenen Habitate gestreut statt. Durch den Bau der A 26 bedingte, zusätzliche und erhebliche Nahrungsengpasssituationen werden nicht prognostiziert.

Aufgrund der Ergebnisse der Begehungen in 2018 können Quartiere im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Verluste von Tagesverstecken oder Balzquartieren (es wurden hier allerdings nur fliegende Tiere und keine Quartiere, die zur Balz genutzt wurden, nachgewiesen) führen ebenfalls nicht zu einer relevanten Betroffenheit bei Fledermäusen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.4.3.1.5 Wasserfledermaus

Bei den Kartierungen in 2018 wurden keine Quartiere der Wasserfledermaus nachgewiesen. Wasserfledermäuse wurden stetig an allen offenen Gewässern mit mehreren Tieren bei der Nahrungssuche über den Wasserflächen beobachtet. Die höchsten Aktivitäten wurden über den Untenburger Absetzteichen registriert.

Einzelne Tagesverstecke können in allen Gehölzen im Baufeld nicht ausgeschlossen werden. Als Tagesverstecke können auch kleine Strukturen wie abgeplatzte Baumrinde genutzt werden. Da Winterquartiere aufgrund der Baumstärken ausgeschlossen werden können, können baubedingte Tötungen von Fledermäusen durch eine Bauzeitenregelung für Gehölze verhindert werden.

Als vorgesehene Schutz-/Vermeidungsmaßnahme finden Baumfällungen im Winter statt, wenn keine besetzten Tagesverstecke der Fledermäuse zu erwarten sind. Der Zeitraum für die Baumfällungen wird auf Anfang Oktober bis Ende Februar festgesetzt. Durch die (selektive) Untersuchung der in Betracht kommenden Baumhöhlen auf Besatz im Oktober / November ist ein eventueller Besatz feststellbar. Nachdem der Quartierausgang mit einem Einwegeverschluss versehen wurde, können die in dieser Phase des Jahres hoch mobilen Individuen im Quartier während der folgenden Nacht ausfliegen, aber nicht wieder in das so behandelte Quartier einfliegen. Die signifikante Gefahr, dass es zu Todesopfern im Zuge der nachfolgenden Baumentnahme kommt, ist ausgeschlossen.

Baubedingte Kollisionen mit dem Baustellenverkehr können aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Baustellenfahrzeige ausgeschlossen werden. Außerdem wird der Großteil der Arbeiten tagsüber stattfinden, außerhalb der Aktivitätszeiten der Fledermäuse.

Ein relevantes Risiko aufgrund betriebsbedingter Kollisionen ist für die Wasserfledermaus gegeben, die in niedriger Höhe und strukturgebunden fliegt. Ein relevantes Kollisionsrisiko für die nachgewiesenen Fledermäuse besteht jedoch nur im Bereich des bedeutsamen Flugkorridors F1, der im Bereich der Querung des Vorfluters unterbrochen wird. Als Schutz-/Vermeidungsmaßnahme dient die Bepflanzung der A 26, die Anschluss an die Bepflanzung an der Westseite der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte hat und dient zugleich als Leitstruktur und Kollisionsschutz. Die von Norden kommenden Fledermäuse gelangen so zum Querungsbauwerk 06. Die von Süden auf der Flugroute 1 entlangfliegenden Fledermäuse werden nördlich des Randgrabens durch eine Leitpflanzung nach Osten zum Bauwerk 06 geleitet. Zusätzlich wird der gesamte Bereich südlich der Leitpflanzung als attraktives Nahrungsgebiet für die Fledermäuse mit Gehölzgruppen, Brachflächen und Gewässern hergerichtet.

Das Jagdgebiet J1 ist mit der Flugroute F1 identisch. Die potenziellen Konflikte durch Tötungen und die erforderlichen Maßnahmen sind den entsprechenden Maßnahmen bei der Flugroute zu entnehmen. Das Jagdgebiet J2 wird im Süden durch das Vorhaben überbaut. Durch die Bepflanzung und die Brückenbauwerke BW 06 und 07 werden Kollisionen vermieden und die Tiere können von Süden nach Norden und umgekehrt gefahrlos wechseln.

Durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen von einem Teil der Gehölze und des Vorfluters östlich der A 7 (J1) und des südlichen Teils des Käthnermoores (J2) kommt es zu Verlusten von Teilen der Jagdgebiete. Nahrungsraumverluste sind nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population verbunden, da nördlich und südlich der Trasse ausreichend Nahrungsräume erhalten bleiben. Unabhängig davon werden für den Eingriff Ausgleichsflächen nördlich und südlich der Trasse eingerichtet, die auch den Fledermäusen als Nahrungsgebiete zur Verfügung stehen und im unmittelbaren Anschluss an die beeinträchtigten Jagdgebiete J1 und J2 liegen.

Es wurden keine Quartiere im Sinne einer Fortpflanzungsstätte für die Wasserfledermaus nachgewiesen. Verluste von Tagesverstecken führen nicht zu einer relevanten Betroffenheit bei Fle-

dermäusen. Die Arten nutzen regelmäßig eine Vielzahl unterschiedlicher Tagesverstecke innerhalb ihres Aktionsraums und sind bei der Wahl dieser Tagesverstecke wesentlich flexibler als bei der Wahl geeigneter Winter- und Wochenstubenquartiere.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.4.3.1.6 Zwergfledermaus

Bei den Kartierungen in 2018 wurden keine Quartiere der Zwergfledermaus im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Eine Wochenstube wurde bei den Kartierungen in Hamburg-Heimfeld lokalisiert.

Mit 342 Begegnungen entfielen fast die Hälfte der Beobachtungen im Gebiet auf die Zwergfledermaus, die mit einem Anteil von 42% der festgestellten Kontakte die dominante Art stellt. Es wurde keine bedeutende Flugroute nachgewiesen. Die Art wurde in den bedeutenden Jagdgebieten J1, J2, J4 und J6 nachgewiesen.

Tagesverstecke in Gebäuden können ausgeschlossen werden. Eine weitergehende Nutzung als Wochenstube oder Winterquartier wurde aufgrund der Ergebnisse der Begehungen in 2018 ausgeschlossen. Weiterhin können Tagesverstecke in allen Gehölzen im Baufeld nicht ausgeschlossen werden.

Als vorgesehene Schutz-/Vermeidungsmaßnahme finden Baumfällungen im Winter statt, wenn keine besetzten Tagesverstecke der Fledermäuse zu erwarten sind. Der Zeitraum für die Baumfällungen wird auf Anfang Oktober bis Ende Februar festgesetzt. Durch die (selektive) Untersuchung der in Betracht kommenden Baumhöhlen auf Besatz im Oktober / November ist ein eventueller Besatz feststellbar. Nachdem der Quartierausgang mit einem Einwegeverschluss versehen wurde, können die in dieser Phase des Jahres hoch mobilen Individuen im Quartier während der folgenden Nacht ausfliegen, aber nicht wieder in das so behandelte Quartier einfliegen. Die signifikante Gefahr, dass es zu Todesopfern im Zuge der nachfolgenden Baumentnahme kommt, ist ausgeschlossen.

Baubedingte Kollisionen mit dem Baustellenverkehr können aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Baustellenfahrzeige ausgeschlossen werden. Außerdem wird der Großteil der Arbeiten tagsüber stattfinden, außerhalb der Aktivitätszeiten der Fledermäuse.

Es konnte keine bedeutende Flugroute für diese Art nachgewiesen werden.

Das bedeutende Jagdgebiet J6 liegt außerhalb des Vorhabens und wird somit nicht beeinträchtigt. Die Moorburger Landscheide wird in dem Jagdgebiet J4 nach Süden verlegt und bietet der Art weiterhin einen geeigneten Nahrungsraum. Das bedeutende Jagdgebiet J2 wird im Süden durch das Vorhaben überbaut. Durch die Bepflanzung und die Brückenbauwerke BW 06 und 07 werden Kollisionen vermieden und die Tiere können von Süden nach Norden und umgekehrt gefahrlos wechseln. Das Jagdgebiet 1 wird durch das Vorhaben zerschnitten.

Als Schutz-/Vermeidungsmaßnahme von Tötungen ist vorgesehen, dass Kollisionsschutzpflanzungen angelegt werden. Die Bepflanzung der A 26 hat Anschluss an die Bepflanzung an der Westseite der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte und dient zugleich als Leitstruktur und Kollisionsschutz.

Der Bau der A 26 ist mit Zerschneidungs- und Barrierewirkungen durch die Trasse verbunden, die sich in relevanter Weise auf strukturgebunden bzw. bedingt strukturgebunden und in niedrigen Höhen fliegende Fledermausarten wie die Zwergfledermaus auswirken können.

Als Maßnahme ist die Errichtung zweier fledermausgerecht gestalteter Gewässerunterführungen in Kombination mit Irritationsschutzwänden im Bereich der bestehenden lokal bedeutsamen Flugroute F1, und der bedeutsamen Jagdhabitate J1 und J2 vorgesehen.

Durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen von einem Teil der Gehölze und des Vorfluters östlich der A 7 (J1) und des südlichen Teils des Käthnermoores (J2) kommt es zu Verlusten von Teilen der Jagdgebiete. Die Verluste im Jagdgebiet J4 sind nur kleinräumig und vorübergehend. Nahrungsraumverluste sind nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population verbunden, da nördlich und südlich der Trasse ausreichend Nahrungsräume erhalten bleiben. Unabhängig davon werden für den Eingriff Ausgleichsflächen südlich der Trasse eingerichtet, die auch den Fledermäusen als Nahrungsgebiete zur Verfügung stehen und im unmittelbaren Anschluss an die beeinträchtigten Jagdgebiete J1 und J2 liegen.

Es wurden keine Quartiere im Sinne einer Fortpflanzungsstätte für die Zwergfledermaus im Untersuchungsgebiet nachgewiesen.

Verluste von Tagesverstecken führen nicht zu einer relevanten Betroffenheit bei Fledermäusen. Die Arten nutzen regelmäßig eine Vielzahl unterschiedlicher Tagesverstecke innerhalb ihres Aktionsraums und sind bei der Wahl dieser Tagesverstecke wesentlich flexibler als bei der Wahl geeigneter Winter- und Wochenstubenquartiere. Das Angebot möglicher Tagesverstecke im Untersuchungsraum und dessen räumlichem Umfeld ist daher deutlich größer als das eigentliche Quartierangebot und ein Ausweichen bei Verlusten einzelner Tagesverstecke in der Regel problemlos möglich.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.4.4 Einwendungen zur Artengruppe Fledermäuse

Es sei zu klären, inwieweit Jagdgebiet J4 und die Flugroute F5 durch ab- und zuführenden Verkehr zur geplanten Auf/Abfahrt ebenfalls beeinträchtigt werden und es zu einem erhöhtem Tötungsrisiko und somit zu einem artenschutzfachlichen Konflikt kommt. Die Feststellung, dass „nur“ die Flugrouten F 1-4 durch die A 26 betroffen seien und das Jagdgebiet F5 nicht betroffen sei, kann falsch sein.

Vorhabensträgerin: *In dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag sind alle im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bedeutenden Strukturen (Quartiere, Flugrouten und Jagdgebiete) dargestellt (Abb. 3 auf S. 58) und auf artenschutzrechtliche Konflikte geprüft worden.*

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf das Jagdgebiet J4 und die Flugroute F5 können ausgeschlossen werden, da das Gebiet ganz im Süden in einiger Entfernung zum Vorhaben liegt. F5 und J4 liegen im Bereich des Fürstenmoordamms. Betriebsbedingte Konflikte können aufgrund der Verkehrsprognose ausgeschlossen werden. Es ergibt sich keine vorhabenbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bereich der bedeutenden Strukturen am Fürstenmoordamm. Die Prognose der Verkehrsmengen sind für den Prognosenullfall und den Planfall 1 fast identisch bei etwa 20.000 DTV. Die Verkehrsbelastung ist aktuell bereits mit 16.200 Fahrzeugen auf dem Fürstenmoordamm hoch. Da kein Wechsel einer Klasse der Verkehrsmenge prognostiziert wird, ist die Verkehrszunahme nicht von Relevanz. Durch das Vorhaben verändert sich die Situation für die Fledermäuse der Flugroute F5 und des Jagdgebietes J4 somit nicht.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wurde plausibel dargelegt, dass bau- und anlagebedingte artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen auf das Jagdgebiet J4 sowie die Flugroute F5 durch das vorgesehene Vorhaben ausgeschlossen werden können.

Es sei nicht nachvollziehbar dargestellt, welche Nahrungs-Ressourcen (Qualität, Quantität) den Fledermäusen in den jetzigen Jagdhabitaten zur Verfügung stehen. Weiter sei nicht nachvollziehbar wie in einem zukünftig engeren Raum diese Nahrungs-Qualitäten und -Quantitäten gesichert vorhanden sein werden.

Vorhabensträgerin: *Nahrungsraumverluste sind nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population verbunden, da nördlich und südlich der Trasse ausreichend Nahrungsräume erhalten bleiben. Weiterhin werden für den Eingriff Ausgleichsflächen insbesondere südlich der Trasse eingerichtet, die auch den Fledermäusen als Nahrungsgebiete zur Verfügung stehen und im unmittelbaren Anschluss an die beeinträchtigten Jagdgebiete J1 und J2 liegen. Es werden Kleingewässer angelegt und die Moorburger Landscheide wird mit Aufweitungen des Ufers naturnäher gestaltet. Insbesondere die Gewässer in den Ausgleichsflächen erhöhen das Insektenangebot, da viele Insekten als Larven in Gewässern leben und als Imagines über den Gewässern fliegen und dort zur Beute von Fledermäusen werden.*

Das Jagdhabitat J 1 östlich der A 7 zwischen den Entwässerungsfeldern und der Autobahnböschung wird auf einer Länge von rd. 320 m unterbrochen. Der Flächenverlust beträgt rd. 1,8 ha, relevant ist jedoch vor allem die Unterbrechung der Leitstrukturen. Zur Aufrechterhaltung der Verbundfunktionen für Fledermäuse werden neue Leitstrukturen zum Bauwerk 6 angelegt. Nördlich der Autobahn wird ein rd. 800 m langer Gehölzstreifen angelegt. Einschließlich vorgelagerter Saumstrukturen hat die neue Leitstruktur eine Fläche von rd. 0,8 ha. Südlich der A26 werden ebenfalls neue Leitstrukturen entlang des Untenburger Querweges angelegt. Außerdem werden Gehölze auf der südlichen Böschung der ehemaligen Entwässerungsfelder erhalten und weiter

optimiert. Unter Berücksichtigung weiterer Biotopentwicklungsmaßnahmen in Form von Kleingewässern, Hochstauden und Röhricht, entsteht dort im räumlich-funktionalen Zusammenhang zum bisherigen Jagdgebiet ein qualitativ hochwertiger Jagdhabitatkomplex. Allein die Flächen zwischen dem Untenburger Querweg und den ehemaligen Entwässerungsfeldern haben eine Flächengröße von rd. 1,8 ha (Maßnahmenkomplex 4, Teilflächen Ia und IIa sowie südlicher Rand des Maßnahmenkomplexes 5.

Das Jagdhabitat J2, der lichte Pappelwald im Bereich Käthnermoor, ist insgesamt auf einer Fläche von rd. 2,3 ha anlagebedingt betroffen, wobei nur 1,3 ha dauerhaft durch die Fahrbahn der A 26 versiegelt werden. Durch die dichte Bepflanzung der Autobahnböschungen beidseitig der Trasse im Abschnitt zwischen den Bauwerken 6 bis 9 werden rd. 2 ha neue Gehölzstrukturen neu hergestellt. Hinzu kommen auch dort umfangreiche Biotopentwicklungs- und herstellungsmaßnahmen südlich der Autobahn. Durch die Neuanlage eines vielfältigen Mosaiks von Gehölzen, Hochstauden, Röhrichten, Kleingewässern, Fließgewässern und Ufersäumen (insbesondere der naturnah verlegten Moorburger Landscheide), werden auch dort qualitativ hochwertige Jagdhabitate entstehen. Die Teilflächen IIIa, IIIb, IIIc, IV, IVa und IVb des Maßnahmenkomplexes 4 befinden sich im Umfeld des Käthnermoores und haben eine Gesamtgröße von rd. 5,1 ha.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass auch bei Verwirklichung des Vorhabens ausreichende Nahrungs-Ressourcen sowohl in Quantität als auch in Qualität vorhanden sein werden. Dies durch vorhandene Ausweichmöglichkeiten, als auch die vorgesehenen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen.

Die Artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass „baubedingte Beeinträchtigungen [...] im Einzelfall durchaus gravierende artenschutzrechtliche Probleme aufwerfen [können]“. Insbesondere für die kartierten Wiesenvögel und Fledermäuse ist ein Ausweichen auf andere Standorte im räumlichen Zusammenhang kaum möglich”. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der betroffenen Arten können im direkten Umfeld der Planungen nicht sichergestellt werden. Eine Bebauung würde den Lebensraumverlust dieser Arten im Bereich Moorburg bedeuten, wir halten dies nicht für hinnehmbar.

Planfeststellungsbehörde: Nach dem Artenschutzgutachten, dessen Ergebnis auch insoweit nicht zu beanstanden ist, wird unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) von keinem Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 (1) Nr. 1-4 BNatSchG ausgegangen. So ist die Beeinträchtigung jedes einzelnen Brutpaares geprüft worden und dabei die konkrete Lage der Brutplätze bzw. der Reviermittelpunkte zugrunde gelegt und die Umgebung der Reviere auch auf Ausweichmöglichkeiten untersucht worden. Für einige Arten sind CEF-Maßnahmen geplant, um die Funktion der beeinträchtigten Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erhalten. Diese Ausgleichsflächen liegen in demselben Naturraum wie der Eingriff.

Es werde nicht deutlich, wie genau die Kollisionsschutzpflanzung im Bereich der Flugroute F1 aussehen soll. Die Flugroute verläuft entlang der A7 und wird durch die A26 mit ihren Zubringern unterbrochen. Kollisionsschutzpflanzungen müssen im Westen an die A7-begleitenden Gehölze

und im Osten an die Querungshilfe Bauwerk 06 anschließen (sowohl nördlich als auch südlich der Trasse). Laut Maßnahmenblättern 2 und 3 führt die Flugroute 1 weiterhin genau auf die A26 zu, ohne dass sie durch Pflanzungen unterbrochen wird. Hier muss eine schlüssige Planung vorgelegt werden, sonst ist ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Fledermäuse nicht auszuschließen (siehe auch Maßnahme 1 8 V).

Vorhabensträgerin: *Wasserfledermäuse folgen Gewässern, Gräben und ähnlichen Strukturen. Sie bejagen hier die Wasseroberfläche sowie die Gehölze. Die bestehende Flugroute F1 folgt dem Vorfluter zwischen A 7 und den Entwässerungsfeldern Moorburg-Mitte. Der Vorfluter wird durch den Bau der A 26 im Bereich der Querung unterbrochen.*

Das Maßnahmenkonzept sieht vor, das vorhandene (lückige) Netz von „trassennahen linearen Landschaftselementen“ (siehe UIN 2013) nach Osten versetzt neu aufzubauen und die zerschnittene Raumbeziehung für Fledermäuse wiederherzustellen.

Die Bepflanzung der A 26 bietet anstelle der ehemaligen Leitstrukturen neue Leitstrukturen, die Anschluss an die Bepflanzung an der Westseite der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte herstellen. Die neu begründete Vegetation stellt Kollisionsschutz und v.a. Leitanlage bereit (Maßnahme 1.8 V des LBP). Die von Norden kommenden Fledermäuse folgen – auch mangels Alternativen - der neuen linearen Anpflanzung parallel zur A 26 und gelangen so zu dem Querungsbauwerk 06. Dort können die Fledermäuse gefahrlos die Autobahn unterqueren. Im westlichen Anschluss an die vorhandenen Gehölze (etwa 50 m Länge) muss die Pflanzung zu Betriebsbeginn eine Höhe von 3 m aufweisen und bis in diese Höhe so lückenlos ausgebildet sein, dass sie ihre Funktion als Leitstruktur erfüllen. Die ausreichend lückenlose Gestaltung der Anpflanzung lässt sich am besten durch eine stufenförmige Struktur aus Bäumen, hohen Büschen, niedrigen Büschen und einem Streifen aus Stauden straßenabgewandt erreichen. Sollten die angepflanzten Gehölze diesen Anforderungen nicht entsprechen und die funktionale Höhe der Gehölze steht nicht ausreichend bzw. rechtzeitig bereit sein, müssen zu Betriebsbeginn 3 m hohe temporäre Kollisionsschutzzäune errichtet werden. Diese Zäunung kann, sobald die Pflanzung die oben genannten Kriterien erreicht hat, abgebaut werden. Weiter südlich besitzt die Struktur eine Leitfunktion zum Bauwerk U6, sodass die Gehölze zu Betriebsbeginn eine Höhe von drei Metern erreichen müssen und kleinere Lücken besitzen können.

Die von Süden auf der Flugroute 1 entlangfliegenden Fledermäuse werden nördlich des Randgrabens durch eine Leitpflanzung nach Osten zum Bauwerk 06 geleitet. Nördlich dieses Punktes verbleiben keine Strukturen, welche die Fledermäuse dazu „verleiten“ könnten, nicht der Flugroute entlang des Grabens zur Querungshilfe zu folgen, sondern weiter in Richtung Norden entlang der A7 zu fliegen. (Dass Wasserfledermäuse dem rechtwinkeligen Verlauf eines Gewässers folgen ist nicht ungewöhnlich). Die Ausbildung der Pflanzung ist entsprechend den o.g. Strukturen auszubilden. Zusätzlich wird der gesamte Bereich südlich der Leitpflanzung als attraktives Nahrungsgebiet für die Fledermäuse mit Gehölzgruppen, Brachflächen und Gewässern hergerichtet (Maßnahmen 4.3 A und 4.6 A des LBP). Diese Gestaltung erhöht das Auffinden und die Annahme des Querungsbauwerkes 06.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.9 Artenschutz verwiesen.

In den Fledermausuntersuchungen von Reimers (2013) wurden Höhlenbäume auf Fledermäuse hin untersucht. Es wurden mehrere Höhlenbäume im Untersuchungs- gebiet betrachtet. In der Umgebung von Baum 11 wurden Rauhautfledermäuse angetroffen. Es wird eingewendet, dass eine Karte mit Angabe der untersuchten Höhlenbäume in den Planänderungsunterlagen gänzlich fehlt. Die im Gebiet festgestellten Höhlenbäume habe alle im Bereich der Höhlungen Stammdurchmesser von weniger als 50cm und damit keine hohe Eignung als Winterquartierstandort für größere Kolonien. Rauhautfledermäuse über- wintern häufig einzeln oder in kleinen Gruppen in Spalten und Holzstapeln und tolerieren dabei auch Frostperioden, während Braune Langohren je nach Witterungsverhältnissen auch im Winter in verschiedene entfernte Quartierstandorte wechseln. Für Einzeltiere von Rauhautfledermäusen oder Braunen Langohren ist eine Nutzung im Winter in den Höhlen und Spalten daher nicht grundsätzlich auszuschließen. Im Untersuchungsgebiet sind gerade im ehemaligen Brunnengelände am Käthnermoor, mehrere Bäume mit BHD über 50 cm vorhanden, die nach Augenscheinnahme zum Teil auch Höhlen in den geeigneten Durchmesserbereichen aufweisen.

Vorhabensträgerin: *Es fand eine Baumhöhlenkartierung zur Erfassung des grundsätzlichen Quartierpotenzials innerhalb des Untersuchungsgebietes statt, vgl. Kartierbericht von UIN (2013; Abb. 4 auf S. 15). Hierin sind die Baumnummern auch visuell verortet. Im Rahmen der Detektorkartierung wurden am besagten Baum 11 am 02.06. drei Rauhautfledermäuse mit Schwarmverhalten erfasst (vgl. S. 19). Eine weitergehende Untersuchung (zweimalige Ausflugskontrolle) konnte die Anfangsvermutung, dass hier ein Quartier besteht, aber widerlegen; eine Nutzung als episodisch genutztes Tagesquartier oder als Balzquartier wurde aber weiterhin für möglich gehalten. Eine weitergehende kartographische Darstellung war nicht notwendig.*

Vorausschickend wird darauf hingewiesen, dass die vom Einwender benannte Art Braunes Langohr im Untersuchungsgebiet höchstens sporadisch vorkommt und nicht zum ständigen „Inventar“ des Untersuchungsraums gezählt wird.

In beiden Untersuchungsjahren (2013 und 2018) wurden keine Hinweise auf Fledermaus-Wochenstubenquartiere baumhöhlenbewohnender Fledermausarten innerhalb des Wirkraums der Trasse nachgewiesen. Die Gutachter der Vorhabensträgerin stimmen mit den Einwendern darin überein, dass temporäre und opportunistisch genutzte Quartiere von Einzeltieren dagegen nie gänzlich ausgeschlossen werden können. Die zitierte Formulierung im Artenschutzbeitrag kann diesbezüglich missverständlich sein. Vor diesem Hintergrund sieht der Artenschutzbeitrag aber vor der Inanspruchnahme der Flächen mit entsprechenden Baumhöhlen(potenzialen) auch die Kontrolle potenzieller Fledermausquartiere vor Baumfällungen vor (Maßnahme 1.12 V CEF) und ist insoweit unzweideutig. Diese Maßnahme dient dem Individuenschutz vor ungewollten Tötungen im Zuge derer Fällungen von Bäumen im Baufeld. Der Artenschutzbeitrag geht weiterhin davon aus, dass erstens das Potenzial für entsprechende Quartiere im Eingriffsbereich gering ist

und zweitens ausreichend Höhlenpotenziale in den verbleibenden bzw. von der Planung nicht berührten Gehölzbeständen im Umfeld verbleiben. Aus diesen Erkenntnissen ergaben sich aber keine zusätzlichen Untersuchungsanforderungen: Weitere spätere Untersuchungen, nach 2013, wurden nicht durchgeführt; zur artenschutzrechtlichen Konfliktanalyse hätten weitere Untersuchungen keine erheblichen zusätzlichen Erkenntnisse erbracht. Die höhlenreichen Bereiche im potenziellen Wirkraum des Vorhabens A 26, wo Bäume als Quartiere dienen könnten, waren ausreichend bekannt, zum einen durch die Fledermauskartierungen mittels Detektoren und Telemetrie (diese hätten auch Hinweise auf besetzte Quartiere gegeben, welche aber ausgeblieben sind), zum anderen durch die mehrfachen Kartierungen der baumhöhlenbewohnenden Vogelarten und ihrer Habitate.

Die Untersuchungen haben eindeutig ergeben, dass die im Untersuchungs- bzw. im Wirkraum hauptsächlich aktiven Fledermausarten Siedlungsbewohner sind. Deren Wochenstubenquartiere existieren – wie aufgrund der Ökologie der Arten zu erwarten – ausweislich der Erfassungen durch Telemetrie in den Siedlungsräumen. Soweit temporär Quartiere in Baumhöhlen als Tages- oder Balzquartiere in Betracht kommen, ergeben sich deren Verteilung ausreichend genau durch die Verteilung entsprechend geeigneter Habitate im Untersuchungsraum (u.a. im ehemaligen Brunnenschutzgebiet im Käthnermoor sowie an den Siedlungsrändern entlang des Moorburger Kirchdeichs und entlang der Bahntrasse, die nicht von der Planung betroffen sind).

Im Eingriffsgebiet sind somit (nur) potenzielle Tagesverstecke bzw. Quartierpotenziale mit entsprechend geringer Nutzungsdauer nachgewiesen; Hinweise auf Wochenstuben ergaben sich nur abseits des Vorhabens in den Siedlungsbereichen.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Eine Kartierung der Bäume mit potenziellen Fledermausquartieren, ist entbehrlich, da die Maßnahme 1.12 V CEF die Kontrolle von Bäumen mit potenziellen Fledermausquartieren vor deren Fällung vorsieht. Auch eine unzureichende Ermittlung der vorhandenen Fledermausarten ist nicht ersichtlich.

Es wird eingewendet, dass der Untersuchungsraum vorhabenbedingt zerschnitten werde; auch kleinere Flugrouten müssen im Rahmen des Artenschutzes und in Bezug auf Beeinträchtigung des Naturhaushaltes berücksichtigt und ggf. deren Zerstörung vermieden oder ausgeglichen werden.

Vorhabensträgerin: *Die Kartierungen der Fledermäuse erfolgten nach den Vorgaben zur Erfassung gemäß LBV-SH 2011 und FÖA 2011.*

In der Untersuchung von Reimers (2013) wurden insgesamt 5 „Flugrouten“ nachgewiesen (FR2, FR5, FR6, FR8, FR12 (:27)). Im Zuge der Untersuchung erfolgt keine differenzierte Bewertung bzw. Differenzierung der Bedeutung der Flugrouten nach einschlägigen Regelwerken (vgl. AH Fledermäuse und Verkehr FÖA 2011) (allgemein/besonders bedeutsam). Artenschutzrechtlich relevant sind nur solche Flugrouten, die nicht nur sporadisch/episodisch genutzt werden, sondern deren regelmäßige Nutzung eine funktionale Bedeutung für das Überleben der Wochenstubenkolonie indiziert („besondere Bedeutung“).

Die bis dahin festgestellten Flugrouten wurden 2017 und 2018 im Zuge der Aufstellung des Aktualisierungsgutachtens gesichtet und einer Neubewertung nach den zwischenzeitlich vorhandenen Empfehlungen in FÖA (2011) und LBV-SH (2011) unterzogen und durch Geländeuntersuchung überprüft.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Die Bewertung der Bedeutung der Flugrouten hat nichts mit der Größe/Länge zu tun („kleinere Flugrouten“), sondern erfolgt relativ mit der Intensität der Nutzung. Die Bewertung erfolgt unabhängig von der Länge auf Grundlage der Anzahl und dem Zeitpunkt der Rufkontakte. Nach diesen Maßstäben wurde im Untersuchungsgebiet nachfolgend nur ein als Flugroute in diesem Sinn ausgeprägter Bereich bestätigt.

Aufgrund der oft warmen Herbst- und Frühwinter-Witterung kann Fledermausaktivität im Oktober und November und damit die Nutzung von Tagesquartieren während dieser Zeit nicht ausgeschlossen werden. Daher sind Fällungen erst ab Dezember zulässig, um Tötungen zu vermeiden. Gerade in schlecht einzusehenden und höheren Bereichen von Gehölzen ist das Abwarten bis Dezember nötig. Bei dem im Gebiet vorhandenen Baummaterial können nicht zu- verlässig alle möglichen Tagesverstecke überprüft und verschlossen werden, da einige Bäume unzugänglich oder morsch und nicht untersuchbar sind. Es ist sehr realitätsfern zu fordern, dass Ausgänge mit einem Einwegverschluss versehen werden. Dies ist bei idealen Spechthöhlen möglich, jedoch in den wenigsten Fällen bei Spalten und Rissen, Höhlungen und abgeplatzter Rinde anwendbar.

***Vorhabensträgerin:** Angesichts immer milderer Winter ist eine Zunahme von Überwinterungsversuchen von Fledermäusen in auch weniger geeigneten (nicht frostsicheren) Baumhöhlen in der Zukunft verstärkt zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sieht die artenschutzrechtliche Festlegung ein differenziertes und gestuftes Vorgehen vor, welches darauf abstellt, Fledermausbesatz in Baumhöhlen bereits im Zeitraum hoher Individuenaktivität bei gleichzeitig geringster Bindung an die jeweilige Baumhöhle festzustellen und zu bewältigen.*

Mit dem Verschluss aller großvolumigen Baumhöhlen im Herbst mit einem Einwegverschluss soll einem eventuellen Besatz dieser ggf. frostfreien Strukturen für den Kernwinter ab Herbst/Frühwinter zuvorgekommen werden. Die Tiere können die Quartiere während ihrer herbstlichen Aktivitätsphasen verlassen und in die Höhlen nach Ausflug nicht wieder einfliegen.

Die Maßnahme wird aufgrund langjähriger Erfahrung der GutachterInnen in der genannten Form bzw. im genannten Zeitraum empfohlen. Das Vorgehen wird insoweit als bester wiss. Erkenntnisstand eingestuft.

Planfeststellungsbehörde: Die Ausführungen der Vorhabensträgerin sind nachvollziehbar und plausibel. Sowohl der festgelegte Zeitraum als auch die vorgesehene Form der Maßnahme entsprechen dem derzeitigen Stand der Wissenschaft.

4.16.5.5 Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Bei den Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind Verbotstatbestände nach den nachvollziehbaren Ausführungen im Gutachten allein für die **Art Moorfrosch** zu betrachten.

Der Moorfrosch weist in Deutschland Verbreitungsschwerpunkte in Ost- und Norddeutschland auf. Im Untersuchungsgebiet wurde die Art ausschließlich in zwei naturnah ausgeprägten Gräben (Gewässer 14 und 15) südlich bzw. nördlich des Untenburger Querwegs nachgewiesen. Es handelt sich dabei um einen individuenschwachen Bestand mit bis 3 bzw. 8 Individuen. Zusätzlich wurden am Fangzaun südlich des Käthnermoores 10 Individuen des Moorfrosches nachgewiesen. In 2018 wurden bei der Plausibilitätsprüfung der Daten aus 2012/2013 und zusätzlichen Erfassungen von Wanderbewegungen diese punktuellen Vorkommen in weiterhin niedrigen Bestandszahlen bestätigt. In 2018 wurden im zu Gewässer 14 und 15 benachbarten Gewässer 16 ebenfalls 6 rufende Moorfrösche nachgewiesen. Im Bereich des Käthnermoores wurde der einzige wandernde Moorfrosch in 2018 nachgewiesen. Die Ergebnisse der Amphibienkartierungen von 2012/2013 wurden somit in 2018 bestätigt.

Die Methodik der Untersuchungen ist nicht zu bemängeln. Die ermittelten Daten zeigten, dass die Bestände des Moorfrosches sich auf Bereiche südlich der Trasse konzentrieren. Der Moorfrosch zeigt bei geeigneten Landlebensräumen angrenzend an die Laichgewässer keine große Neigung zu Wanderungen. Die aktuellen Nachweise von Laichgewässern liegen direkt bei dem Querungsbauwerk 6, sodass hier eine direkte Verbindung zur Aufrechterhaltung des Austausches hergestellt wird. Die Wanderbewegungen von Amphibien wurden in 2018 erneut untersucht. Im März und April 2018 wurden dazu zwölf Begehungen durchgeführt. Bedeutenden Wanderbewegungen des Moorfrosches wurden nicht nachgewiesen. Es wurde nur ein Individuum an den Untenburger Absetzzteichen festgestellt. Dies bisherigen Aussagen wurden somit bestätigt.

Aufgrund der Ergebnisse der aktuellen Kartierung ist aktuell von der Nutzung dreier Laichgewässer im bzw. nahe dem Baufeld auszugehen, nämlich die Gewässer 14, 15 und 16. Es kann hier also zu baubedingten Tötungen von Individuen gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG in dem Laichgewässer kommen. Weiterhin sind das angrenzende Grünland und die Brachen als Landlebensraum des Moorfrosches anzusehen. Eine Bauzeitenregelung kann diesen Konflikt daher nicht vermeiden. Eine baubedingte Verletzung oder Tötung von Moorfröschen im Laichgewässer – geschlechtsreife Tiere, die zum Laichen im Gewässer sind, abgelegte Laichballen oder Kaulquappen – und im Landlebensraum kann durch die Errichtung von Schutzzäunen und das Umsetzung der Individuen aus dem Baufeld verhindert werden.

Es werden daher als Vermeidungsmaßnahmen temporäre Schutzzäune errichtet, um baubedingte Tötungen zu vermeiden. Zusätzlich werden die Amphibien zwischen dem Aufbau der Zäune und dem Beginn der Bauarbeiten mit Hilfe von Fangkreuzen aus dem Gebiet abgesammelt. Darüber hinaus werden die außerhalb des Baufeldes gelegenen Flächen angrenzend an und die Gewässer 14, 15 und 16 selbst während der Bauarbeiten vor negativen Einflüssen geschützt, z.B. werden temporäre bauzeitliche Nutzungen der Gebiete untersagt.

Betriebsbedingte Tötungen durch Kollisionen auf der A 26 können durch die Errichtung von Amphibienleitanlagen verhindert werden.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist unter Berücksichtigung der geschilderten Maßnahmen nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

Bau- und betriebsbedingte Störungen durch Lärm oder optische Störungen (inkl. Licht) sind für den Moorfrosch als nicht relevant anzusehen.

Betriebsbedingte funktionale Beeinträchtigung der Laichgewässer durch Einleitung von Schadstoffen können ausgeschlossen werden, da bei der Behandlung des anfallenden Regen- und Schmutzwassers die einschlägigen technischen Vorgaben bzw. Regelungen einzuhalten sind. Vorhabensbedingte Zerschneidungseffekte in für den Moorfrosch bedeutenden, hochwertigen Amphibienlebensräumen sind aufgrund der wenigen Nachweise und der beiden ottergerecht gestalteten Bauwerke 06 und 07 nicht abzuleiten.

Die aktuell als Laichgewässer des Moorfrosches genutzten Gräben im Untersuchungsgebiet (Gewässer 14 und 15) sind im Südosten miteinander verbunden und liegen zum Teil im Baufeld der A 26. Der Verlust der beiden Gewässer wird im räumlichen Zusammenhang durch zwei Ersatzgewässer ausgeglichen.

Unter Berücksichtigung der Neuanlage der Laichgewässer in der Umgebung des Vorhabens bleibt die Funktion der Fortpflanzungsstätte im direkten räumlichen Zusammenhang erhalten.

Es wurde eingewendet, dass aufgrund der beengten Lage der Ersatzfläche ohne Anbindung an umliegende Gewässer und die unmittelbare Nähe der Ersatzgewässer zu den Baufeldern und zu den neu herzustellenden Verkehrsbauwerken, die eine unüberwindliche Barriere darstellen, die geplante Ersatzmaßnahme ungeeignet sei. Es wurde gutachterlich nachvollziehbar dargestellt, dass die Reproduktionsgemeinschaft der beiden Laichgewässer dieses Gebietes als lokale Population bei dem Moorfroschvorkommen südlich der Entwässerungsfelder Moorburg zu berücksichtigen ist. Für die Neuanlage von Habitaten wird eine Entfernung von in der Regel nicht mehr als 200 m empfohlen. Bei der Standortwahl für die Maßnahme 4.4 A_{CEF} war daher die Nähe zum derzeitigen Vorkommen des Moorfroschs eines der wesentlichen Kriterien. Die Tiere können die Ersatzgewässer aus eigenem Antrieb heraus besiedeln. Ein Fangen mit anschließender Umsetzung ist für den Eingriffsbereich vorgesehen. Die Lage der Maßnahme südlich des zukünftigen Bauwerks 06 ergibt sich aus der Nähe zu den aktuellen Vorkommen. Langfristig sollen die Gewässer dort zudem die Funktion des Bauwerks 06 als Querungshilfe unterstützen. Durch die Anlage neuer Kleingewässer im Zuge der Maßnahme 4.4 A_{CEF} und dem im Zusammenhang verbleibenden Landlebensraum ergibt sich ein Lebensraumkomplex, der für den Erhalt der Moorfroschpopulation ausreichend ist. Die Größe des verbleibenden Landlebensraumes wird definiert durch den Verlauf der bauzeitlichen Schutzzäune (Maßnahme 1.2 VCEF) und der Amphibien-Schutzzäune (Maßnahme 1.4 VCEF) (siehe Unterlage 9.2, Blatt 3). Dadurch entsteht ein Lebensraumkomplex der hinsichtlich der Strukturen die Anforderungen des Moorfroschs erfüllt und aufgrund

seiner Größe ein Überleben einer stabilen Population ermöglicht. Das Bauwerk 6 und das Gewässer, das durch das Bauwerk fließt, werden am Anfang der Bauarbeiten fertiggestellt, dadurch ist gewährleistet, dass es zu keiner zeitlich längeren Zerschneidung zwischen den Laichgewässern kommt.

Alle relevanten Arten wurden einer artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogen. Dazu zählen auch der Moorfrosch (Unterlage 19.2, Kapitel 6.5.1) und die Grüne Mosaikjungfer (Unterlage 19.2, Kapitel 5.3.6). Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) kommt es zu keiner Beeinträchtigung der Arten.

Es wurde eingewendet, dass die Erfassung der Amphibiendaten des Kammmolchs defizitär sei. Die unvollständige und nicht methodenkonforme Untersuchung führe dazu, dass keine Kammmolche im Untersuchungsgebiet nachgewiesen wurden, so dass eine artenschutzrechtliche Bewertung des Kammmolch-Vorkommens unterblieb.

Vorhabensträgerin: *Grundsätzlich wurden alle Gewässer, die eine habitatstrukturelle Eignung für den Kammmolch besitzen, untersucht. Das dies im vorliegenden Fall 28 von 40 Gewässern betrifft, erklärt sich dadurch, dass die 12 nicht untersuchten Gewässer für ein Vorkommen des Kammmolchs grundlegend nicht geeignet sind. Dabei handelt sich im Untersuchungsgebiet vorrangig um größere, naturferne Stillgewässer mit Großfischbesatz/-bestand, was ein Vorkommen des Kammmolchs ausschließt.*

Es erfolgte an allen untersuchten Gewässern der kombinierte Einsatz von Flaschen- und Eimerreusen, neben den Methoden nächtliches Ableuchten, Keschern etc. Eimerreusen entsprechen neben Kleinfischreusen dem aktuell gültigen Methodenstandard zur Erfassung des Kammmolchs (vgl. ANUVA 2013). Die Gewässer, die nach der ersten Beprobung mit Molchreusen weiterhin eine Eignung für den Kammmolch erkennen ließen, wurden zudem ein zweites Mal beprobt. Es kann somit insgesamt von einer vollständig belastbaren Datenlage zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange ausgegangen werden. Dass der Kammmolch im Naturraum (z. B. Finkenwerder oder S4/ Höltigbaum) vorkommt ist unbestritten (s. aktuelle Rote Liste Hamburgs und Artenkataster der BUKEA). Allerdings befinden sich die bekannten Vorkommen nicht in direkter Nachbarschaft bzw. habitatstruktureller Verbindung, zumal das Untersuchungsgebiet einer starken Isolation zu benachbarten geeigneten Lebensräumen unterliegt. Das unterstellte Vorhandensein geeigneter Habitate (hier Laichgewässer) und dadurch automatische Vorkommen des Kammmolchs kann nicht bestätigt werden und würde auch der Verbreitungsbiologie vollkommen widersprechen.

Planfeststellungsbehörde: Die anwandte Methodik der Erfassung der Amphibiendaten ist nicht zu bemängeln. Die Suche in Bereichen, die nach ihrer Habitatausstattung für ein Vorkommen des Kammmolchs nicht in Frage kommen, ist nicht erforderlich.

Es wurde eingewendet, dass davon auszugehen sei, dass ein für Amphibien bedeutsames Feuchtgebiet erheblich geschädigt und auch ein FFH-Gebiet beeinträchtigt werde. Es werde davon ausgegangen, dass Lebensräume von verschiedenen FFH-Arten wie Moorfrosch und Grüner Mosaikjungfer nachhaltig beeinträchtigt werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist sowohl im Umfeld als auch im Wirkbereich des Vorhabens kein FFH-Gebiet vorhanden. Es wird auf die entsprechenden Darstellungen im LBP (Unterlage 19.1, S. 82 ff.) verwiesen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.6 Schmetterlinge des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

In Norddeutschland erreicht der Nachtkerzenschwärmer seine nördliche Verbreitungsgrenze. Hier ist seit einigen Jahren eine deutliche Ausbreitungstendenz zu beobachten.

Bei den Kartierungen in 2021 wurden erstmalig Raupen an ihren Futterpflanzen Weidenröschen (Epilobium spp.) und Gemeine Nachtkerze (Oenothera biennis) im Baufeld des Vorhabens nachgewiesen (EGL 2021). Insgesamt wurden 16 Raupen im Untersuchungsgebiet beobachtet. Im Baufeld wurden drei Raupen nachgewiesen, zwei an Weidenröschen an zwei verschiedenen Orten an der Moorburger Landscheide und eine an einer Nachtkerze auf den Spülfeldern östlich des Moorburger Hauptdeichs. Drei Nachweise aus den Jahren 2019 und 2020 liegen aus der weiteren Entfernung zum Vorhaben aus der aktuellen Abfrage bei der BUKEA vor. An der A 7 wurde in 2019 ein Falter beobachtet. An der Bahn im Südosten konnten in 2020 zwei Raupen gefunden werden. Durch das unstete Vorkommen der Art ist in Zukunft jedoch im gesamten Baufeld auf den Futterpflanzen mit Raupen des Nachtkerzenschwärmers zu rechnen.

Es kann zu baubedingten Tötungen kommen, wenn die Futterpflanzen der Art während der Raupenzeit (hauptsächlich Juli und August) gemäht werden bzw. das Baufeld geräumt wird. Die Raupen wandern nach der Fraßzeit von den Futterpflanzen zu einem geeigneten Verpuppungsplatz im Boden ab. Dort bleiben sie bis zum Schlupf im nächsten Frühjahr. Das bedeutet, dass die meiste Zeit des Jahres (August bis April) mit Puppen im Boden gerechnet werden muss, die bei Bodenarbeiten getötet werden würden. Die baubedingte Tötung des Nachtkerzenschwärmers lässt sich somit nur in einem kleinen Zeitfenster durch die Kombination von der Suche nach Raupen auf den Futterpflanzen und dem Umsetzen der gefundenen Raupen auf eine trassennahe Fläche mit den entsprechenden Futterpflanzen verhindern.

Als Vermeidungsmaßnahme sind von Anfang Juli bis Ende August in 2-wöchentlichem Intervall Begehungen durchzuführen. Sämtliche Bestände der Weidenröschen und Nachtkerzen im Baufeld sind auf Raupen abzusuchen. Wenn sich keine Raupen des Nachtkerzenschwärmers auf den Wirtspflanzen befinden, kann ein Vorkommen der Art bis April des folgenden Jahres, bis zum nächsten Einflug der Falter, ausgeschlossen werden. Das Baufeld kann somit in dieser Zeit (unter Berücksichtigung der Bauzeitenregelung für Brutvögel zwischen Anfang September und Ende März) geräumt werden. Sofern Raupen des Nachtkerzenschwärmers auf den Wirtspflanzen angetroffen werden, werden diese außerhalb des Baufeldes und eines Puffers von 50 m umgesetzt. Nach dem abgeschlossenen Absuchen der Raupenfutterpflanzen und dem eventuellen Umsetzen der Raupen, also ab September, kann die Baufeldräumung stattfinden und muss bis zum

April des folgenden Jahres, dem Erscheinen der Falter, abgeschlossen sein.

Betriebsbedingte Tötungen der Falter durch Kollisionen auf der A 26 besitzen in der Regel keine Relevanz, da für die Falter aufgrund ihres Verhaltens keine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos eintritt. Das allgemeine Lebensrisiko der Falter in der heutigen Kulturlandschaft wird somit nicht relevant erhöht.

Von einem lokalen Eingriffsvorhaben gehen in der Regel keine qualitativen und quantitativen optischen und akustischen Störwirkungen aus, die zu einer erheblichen Störung der Art führen. Vorhabenbedingte Zerschneidungseffekte können für die guten und ausdauernden Flieger ausgeschlossen werden.

Durch das Umsetzen der Raupen innerhalb des räumlichen Zusammenhangs werden keine Fortpflanzungsstätten der lokalen Population zerstört. Die Falter fliegen in einem größeren Umfeld herum und verteilen ihre Eier auf die Futterpflanzen, so dass die Fortpflanzungsstätte eines Weibchens des Nachtkerzenschwärmers eine größere Fläche einnimmt. Im Umkreis des Vorhabens gibt es ausreichend große Bestände der Futterpflanzen, die nicht betroffen sind und in die die Raupen umgesetzt werden können, ohne negative Auswirkungen auf die Art zu haben. Die umgesetzten Raupen nutzen dann andere ungenutzte Teile der Fortpflanzungsstätte.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.7 Brutvogelarten des Anhangs I der VSchRL

In dem 280 ha großen Untersuchungsgebiet der Avifauna, das sich jeweils bis 500 m zu beiden Seiten entlang der Trasse erstreckt, wurden bei der Kartierung 2012/2013 1.119 Brutpaare aus 65 verschiedenen Vogelarten nachgewiesen und in den Jahren 2017-2019 aktualisiert. Dies führt zu einem Konfliktpotenzial und damit zu einem Maßnahmenkatalog für die einzelnen Brutvogelarten.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Territorien der Brutvögel führen können, werden bei den einzelnen Arten im jeweils folgenden Kapitel als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

Es wurde eingewendet, dass davon auszugehen sei, dass ein für Brutvögel bedeutsames Feuchtgebiet erheblich geschädigt und auch ein FFH-Gebiet beeinträchtigt werde. Es werde davon ausgegangen, dass Lebensräume von Vogelarten, die nach der EG-Vogelschutzrichtlinie geschützt sind, nachhaltig beeinträchtigt werden. Dies wäre beispielsweise für den Kiebitz, dessen Bestände in Hamburg derzeit ohnehin rückläufig sind, nicht akzeptabel.

Es ist sowohl im Umfeld als auch im Wirkbereich des Vorhabens kein FFH-Gebiet vorhanden. Es wird auf die entsprechenden Darstellungen im LBP (Unterlage 19.1, S. 82 ff.) verwiesen. Der

Kiebitz ist im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen worden. Darüber hinaus besitzt er im Vorhabensbereich keinen geeigneten Lebensraum.

4.16.5.7.1 Blaukehlchen

Das Blaukehlchen breitet sich derzeit aus Westen kommend aus. Derzeit sind es 140 Reviere in Hamburg. Gemäß der aktuellen Roten Liste ist der Bestand in 2017 auf 360 Brutpaare angestiegen. In 2017/2018 wurden im Untersuchungsraum vier Brutpaare nachgewiesen, wobei das Vorkommen zwei leichte Schwerpunkte im Nordosten und im Süden zeigt

Das Blaukehlchen konnte aus der Vorwarnliste der Roten Liste von Hamburg entlassen werden.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Bei der Baufeldfreimachung kann es zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen, da die nesthockenden Jungvögel nicht in der Lage sind auszuweichen. Die Blaukehlchen bauen in jedem Jahr neue Nester, sodass in allen geeigneten Bereichen des Baufelds Nester des Blaukehlchens nicht ausgeschlossen werden können.

Baubedingte Tötungen können durch eine Bauzeitenregelung wirksam verhindert werden. Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Das Blaukehlchen wird als wenig lärmempfindliche Brutvogelart mit einer Effektdistanz von 200 m eingestuft. Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen bei dieser wenig scheuen Art nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus. Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden in den folgenden Ausführungen als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt. Das Blaukehlchen kann die Autobahn in sicherer Höhe überqueren, sodass es zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben kommt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit des Blaukehlchens lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungsstätten wirksam verhindern.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen, der sich durch die Standard-Prognose errechnen lässt. Drei der vier Brutpaare des Blaukehlchens befinden sich außerhalb der

Effektdistanz und somit außerhalb der Reichweite von negativen Einflüssen. Das vierte Brutpaar siedelt dicht an der Effektdistanz und kann innerhalb des Reviers nach Süden ausweichen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.7.2 Neuntöter

In Hamburg erreicht der Neuntöter seine höchsten Dichten in den Süderelbemooren, in denen der Bestand in wenigen Jahren auf 35-40 Brutpaare anstieg. Der Bestand ist ansteigend und die Art gilt in Hamburg als nicht gefährdet. Es wurden vier Brutpaare des Neuntöters im Untersuchungsgebiet nachgewiesen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Es können Nester direkt im Baufeld liegen. Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen, da die nesthockenden Jungvögel nicht in der Lage sind auszuweichen. Baubedingte Tötungen von Neuntötern lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden, in dem die Baufeldräumung der betroffenen Gehölze außerhalb der Kernbrutzeit erfolgt (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Jungvögel im Nest durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass der Neuntöter seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz bzw. Effektdistanz einrichten kann.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da die befahrene Autobahn zu einer Meidung des Straßenbereichs führt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Der Neuntöter gilt als wenig lärmempfindliche Brutvogelart mit einer Effektdistanz von 200 m. Die baubedingten Störungen gehen bei dieser wenig scheuen Art nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden in den folgenden Ausführungen als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt. Der Neuntöter kann die Autobahn in sicherer Höhe überqueren, sodass es zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben kommt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch

ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

Zwei der Brutpaare des Neuntöters befinden sich außerhalb der Effektdistanz und somit außerhalb der Reichweite von negativen Einflüssen auf die Brutpaare. Aufgrund der Trassennähe der zwei anderen Brutpaare von unter 100 m ist von einer vollständigen Reduktion der Habitateignung auszugehen. Eine Revierverlagerung innerhalb des nahen Umfelds ist nicht möglich.

Es ergibt sich insgesamt ein Verlust von 200 %, also zwei Brutpaaren des Neuntöters durch das Vorhaben. Damit keine Verschlechterung des Erhaltenszustandes eintritt, sind CEF-Maßnahmen vorgesehen (Maßnahme 6.1 A_{CEF} und Maßnahme 6.2 A_{CEF} des LBP). So werden zwei geeignete Ausgleichsflächen für jeweils ein Neuntöterpaar hergerichtet. Der Neuntöter ist in Hamburg ungefährdet und mittelhäufig. Das Besiedlungspotenzial einer hergerichteten Ausgleichsfläche ist daher hoch, wenn geeignete Brutplätze und Nahrungsraum angeboten werden.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.7.3 Wachtelkönig

Verbreitungsschwerpunkte des Wachtelkönigs in Hamburg sind der Moorgürtel und Gut Moor. Aus 2009 liegen Nachweise von zwei Rufern im Süden des Untersuchungsgebiets vor. In 2018 gelang in den Wiesen südlich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte erstmals seit 2009 wieder ein Nachweis eines rufenden Wachtelkönigs. Die Rufer werden letztendlich trotz der Unsicherheiten der Übertragung der Daten als Brutpaare ausgewertet. Brutplatznachweise gelingen extrem selten bei diesem sehr heimlich lebenden Vogel.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Es können Nester direkt im Baufeld liegen. Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern in den Nestern oder noch nicht flugfähigen Jungvögeln kommen. Die Ruferplätze und die Lage der Nester sind zwischen den Jahren variabel, sodass auch in anderen geeigneten Bereichen des Baufelds Nester des Wachtelkönigs nicht ausgeschlossen werden können.

Baubedingte Tötungen von Wachtelkönigen lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden. Während der Bauzeit kann der Wachtelkönig seinen neuen Neststandort außerhalb seiner Fluchtdistanz bzw. Effektdistanz einrichten bzw. das Junge führende Weibchen das Gebiet der Bautätigkeiten meiden. Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Die Junge führenden Weibchen werden das Gebiet der Bautätigkeiten meiden und die Jungen in andere Habitate führen. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist für diese bodenaktive Rallenart somit nicht gegeben. Eine Gefährdung durch systematische bau-

und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Der Wachtelkönig wird als lärmempfindliche Brutvogelart eingestuft. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden in den folgenden Ausführungen als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt.

Als Zugvogel kann der Wachtelkönig die Autobahn in sicherer Höhe überqueren, sodass es zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben kommt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Der Ruferplatz befindet sich außerhalb der Fluchtdistanz des Wachtelkönigs zum Vorhaben. Der Wachtelkönig befindet sich im Wirkungsbereich der A7 in einem vorbelasteten Raum. Die Habitatminderung von 100 % ändert sich durch das Vorhaben nicht, d.h. es kommt zu keinen vorhabenbedingten Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Wachtelkönig.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8 In Hamburg gefährdete oder seltene Brutvogelarten

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Territorien der Brutvögel führen können, werden bei den einzelnen Arten im jeweils folgenden Kapitel als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

4.16.5.8.1 Feldlerche

Die Verbreitung der Feldlerche in Hamburg konzentriert sich auf die Marschen des Elbtals, wobei ein bedeutender Schwerpunkt im Süderelberaum liegt. In der aktuellen Erhebung von 2017/2018 wurden sechs Brutpaare der Feldlerche auf den Entwässerungsfeldern Moorburg-Mitte und im Osten des erweiterten Untersuchungsgebiets nachgewiesen. Die Feldlerche ist in Hamburg mittelhäufig und kommt aktuell (2017) mit etwa 750 Brutpaaren vor.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Wie der Standort des Brutpaares 5 zeigt, können Nester auch direkt im Baufeld liegen, da auch dort geeignete Habitate vorkommen. Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von

Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Feldlerchen lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Mehrheit der Feldlerchen die Flächen an der Straße meidet. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Feldlerchen wird eine Effektdistanz von maximal 500 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt. Die Fluchtdistanz gegenüber Personen liegt bei bis zu 20 m. Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden in den folgenden Ausführungen als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt. Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen, die bei dieser Art sehr weit reichen, hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit der Feldlerche lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Feldlerchen keine speziellen Ruhestätten aufsuchen.

Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Wenn Vögel die Nähe der Straße meiden, führt es zu einer Habitatminderung in einem gewissen Bereich entlang der Straße, der sich aus der Effektdistanz der Art ergibt, die im Falle der Feldlerche sehr hoch ist. Entlang der geplanten A 26 kann dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten, der sich durch die Standard-Prognose errechnen lässt, nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Standorte der ermittelten Brutpaare ergibt sich insgesamt ein bau- und betriebsbedingter Verlust von drei Brutpaaren der Feldlerche durch das Vorhaben. Die Population der Feldlerche im Bereich des Vorhabens ist für den Bestand der Art in Hamburg von besonderer Bedeutung, da im Süderelberaum ein Schwerpunkt der Verbreitung liegt und die Art sowohl kurz- als auch langfristig Bestandsabnahmen zeigt. Der Verlust der drei Brutpaare wird im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen (Maßnahme 6.1 A_{CEF} des LBP). Die CEF-Maßnahme wird auch unter Berücksichtigung der Entfernung für die Feldlerche als geeignet angesehen. Da die CEF-Flächen für die ankommenden Feldlerchen geeignet erscheinen und rund herum Feldlerchen singen, werden sie auf diesen Flächen ein Revier

gründen. Die ankommenden Feldlerchen können exakt die Brutpaare sein, die in der Nähe der geplanten A 26 keine geeigneten Habitate mehr vorfinden. Die Flächen können aber auch schon vorher durch Feldlerchen aus der Nähe besiedelt werden, da die CEF-Ausgleichsflächen schon vor dem Eingriff in geeigneter Qualität für die Feldlerchen hergestellt sein müssen. Die Feldlerchen im Bereich der A 26 werden erst beim Eingriff (Beginn der Bauarbeiten im Bereich des Reviers) oder zu Betriebsbeginn beeinträchtigt und suchen sich zu Brutbeginn bzw. nach der Ankunft aus dem Winterquartier ein neues Revier. Bei der neuen Reviergründung kann es sich um ein frei gewordenes Revier handeln von Individuen, die die CEF-Ausgleichflächen besiedelt haben. Insgesamt verschieben sich dadurch Brutpaare innerhalb der lokalen Population, die sowohl den Eingriffsbereich als auch die Ausgleichsflächen umfasst.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.2 Fitis

Die Art kommt fast flächendeckend in Hamburg vor und erreicht ihre höchsten Dichten u. a. in Teilen des Elbtals mit seinen Birken- und Weidenwäldern. Bei den Erhebungen in 2013 und 2019 wurden neun Brutpaare des Fitis nachgewiesen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Bei der Baufeldfreimachung kann es dann zu Tötungen von Eiern oder nicht flüggen Jungvögeln kommen. Baubedingte Tötungen von Fitissen lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass der Fitis einen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten kann. Darüber hinaus zeigt der Fitis keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für den Fitis wird eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt. Die Fluchtdistanz gegenüber Personen liegt bei unter 10 bis 15 m in Analogie zum Waldlaubsänger. Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden in den folgenden Ausführungen als Zerstörung

der Fortpflanzungsstätte behandelt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine direkte Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die Bauzeitenregelung ausgeschlossen.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

Aufgrund der Standorte der Brutpaare ergibt sich insgesamt ein Verlust von fünf Brutpaaren des Fitis durch das Vorhaben. Der Verlust der Brutpaare muss im Rahmen von CEF-Maßnahmen ausgeglichen werden. Als Ausgleich werden geeignete Ausgleichsflächen für die Fitispaare hergerichtet (Maßnahmen 6.2, 7, 8.1, 8.2 und 8.3 A_{CEF} des LBP).

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.3 Flussregenpfeifer

Der Flussregenpfeifer besiedelt in Hamburg aufgrund des Fehlens von geeigneten Bereichen einer dynamischen Flusslandschaft derzeit nur Sekundärlebensräume, vor allem Spülfelder. Bei den Erhebungen in 2019 wurden zwei Brutpaare des Flussregenpfeifers nachgewiesen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Die Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte waren in 2019 wieder besiedelt. Bei der Baufeldfreimachung kann es dann daher zu Tötungen von Eiern oder nicht flüggen Jungvögeln kommen. Die Flussregenpfeifer bauen in jedem Jahr neue Nester. Baubedingte Tötungen von Flussregenpfeifer lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Vögel diese Flächen meiden. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Flussregenpfeifer wird eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt. Die Fluchtdistanz gegenüber Personen liegt bei unter 10 bis 30 m. Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte

führen können, werden in den folgenden Ausführungen als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine direkte Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen. Das Brutpaar 1 bewohnt die Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte an der artspezifischen Effektdistanz und kann durch kleinräumiges Ausweichen auf gleichförmig ausgebildeten Flächen außerhalb der Störzone zur geplanten A 26 brüten. Im Revier des BP 2 kommt es zu keinen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.4 Gartengrasmücke

Die Vorkommen der Gartengrasmücke verteilen sich in Hamburg gleichmäßig über das Elbtal und weite Teile der Geest. Sie fehlt im dicht bebauten Teil von Hamburg. In den Erhebungen von 2017 wurden 18 Brutpaare der Gartengrasmücke im erweiterten Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Zusätzlich besteht ein Potenzial für zwei weitere Brutpaare.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Wie die Verbreitungskarte der aktuellen Kartierungen zeigt, können Nester auch direkt im Baufeld liegen. Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Gartengrasmücken werden durch eine Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Gartengrasmücke einen Neststandort während der Bauzeit außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten kann. Darüber hinaus zeigt die Gartengrasmücke keine besonders ausgeprägte Scheu dem Menschen gegenüber. Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Vögel diese Flächen meiden. Eine Gefährdung durch systematische bau-, anlage- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Gartengrasmücken wird eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen

von Straßen benannt. Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden in den folgenden Ausführungen als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit der Gartengrasmücke lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern.

Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

Durch die Lage der Brutreviere ergibt sich insgesamt ein baubedingter Verlust von einem Brutpaar der Gartengrasmücke durch das Vorhaben. Der Verlust von einem Brutpaar der Gartengrasmücke wird im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen (Maßnahme 6.2 A_{CEF} des LBP).

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.5 Gelbspötter

Die Verbreitung des Gelbspötters in Hamburg konzentriert sich auf das Elbtal. Im Untersuchungsgebiet konnte eine relativ gleichmäßige Verbreitung von 12 Brutpaaren des Gelbspötters nachgewiesen werden.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Bei der Baufeldfreimachung kann es zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen, die im Baufeld liegen. Die Gelbspötter bauen in jedem Jahr neue Nester, sodass auch in anderen als den nachgewiesenen geeigneten Bereichen des Baufelds Nester des Gelbspötters nicht ausgeschlossen werden können. Baubedingte Tötungen von Gelbspöttern werden durch eine Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, so dass die Vögel diese Flächen meiden.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Gelbspötter wird eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt. Die Fluchtdistanz gegenüber Personen liegt bei unter 10 m.

Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden in den folgenden Ausführungen als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit des Gelbspötters lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Gelbspötter keine speziellen Ruhestätten aufsuchen.

Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

Aufgrund der Standorte der ermittelten Brutpaare ergibt sich insgesamt ein bau- und betriebsbedingter Verlust von 3 Brutpaaren des Gelbspötters durch das Vorhaben. Die Population des Gelbspötters im Bereich des Vorhabens ist für den Bestand der Art in Hamburg von besonderer Bedeutung, da die Verbreitung zum großen Teil auf das Elbtal beschränkt ist. Bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von drei der zwölf Brutpaare im Untersuchungsraum ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen.

Der Verlust der drei Brutpaare wird, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen (Maßnahme 6.2 A_{CEF} des LBP).

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.6 Grauschnäpper

In Hamburg ist der Grauschnäpper ein charakteristischer Brutvogel der Dörfer, wo die Art meist ihre höchsten Dichten erreicht. Im erweiterten Untersuchungsgebiet wurden 6 Brutpaare des Grauschnäppers im nachgewiesen

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Bei der Baufeldfreimachung kann es zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen, wenn geeignete Gehölze entfernt werden. Baubedingte Tötungen von Grauschnäppern

lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass der Grauschnäpper während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten kann. Darüber hinaus zeigt der Grauschnäpper keine besonders ausgeprägte Scheu dem Menschen gegenüber.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Vögel diese Flächen meiden.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Grauschnäpper wird eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt. Die Fluchtdistanz gegenüber Personen liegt bei 10 bis 20 m.

Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit des Grauschnäppers lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Grauschnäpper keine speziellen Ruhestätten aufsuchen.

Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

Aufgrund der Standorte der ermittelten Brutpaare ergibt sich insgesamt ein bau- und betriebsbedingter Verlust von einem Brutpaar des Grauschnäppers durch das Vorhaben. Der Verlust des Brutpaares wird, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen (Maßnahme 6.1 A_{CEF} des LBP).

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.7 Kleinspecht

Der Kleinspecht tritt weit gestreut über das Stadtgebiet Hamburgs auf. Im Untersuchungsgebiet wurde 2012 nur ein Brutpaar des Kleinspechts nachgewiesen. Im Rahmen der Wiederholungskartierung konnte dieses Vorkommen 2017/18 nicht bestätigt werden. Vorsorglich wird im ASB bislang trotzdem von einem Vorkommen des Kleinspechts in dem Raum ausgegangen, da Kleinspechte ein großes Streifgebiet haben. Aufgrund des fehlenden Nachweises wurde der Brutplatz bisher jedoch nicht in dem Käthnermoor verortet. Hinsichtlich des Habitatangebotes mit viel stehendem Totholz in Pappeln und Birken kommt dieses Brunnenschutzgebiet aber auch in Zukunft als Brutgebiet der Art infrage.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Der ehemalige Nachweis des Kleinspechts liegt direkt an der Trasse. Es wird etwa 30 % des 6,3 ha großen Gehölzbestandes überbaut. Insofern ist eine Betroffenheit durch das Tötungsverbot nicht auszuschließen, wenn bei den Baumfällarbeiten besetzte Bruthöhlen zerstört werden. Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Die Kleinspechte bauen in der Regel in jedem Jahr neue Nester, sodass auch in anderen geeigneten Bereichen des Baufelds Nester des Kleinspechts nicht ausgeschlossen werden können. Baubedingte Tötungen von Kleinspechten lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen. Bauarbeiten werden in der Regel kontinuierlich durchgeführt, sodass während der Bauzeit der Kleinspecht einen Neststandort außerhalb seiner Effektdistanz einrichten kann.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Vögel diese Flächen meiden. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Kleinspechte wird eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt. Die Fluchtdistanz gegenüber Personen liegt bei unter 10 bis 30 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden in dem folgenden Kapitel als Zerstörung der Fortpflanzungsstätte behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit des Kleinspechts lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nisthöhlen vorhanden sind und Kleinspechte keine speziellen Ruhestätten aufsuchen.

Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen, der sich durch die Standard-Prognose errechnen lässt. Es werden zwar große Teile des Brutreviers überbaut, aber die Vögel könnten in den verbleibenden Bäumen neue Nisthöhlen anlegen.

Die Art wurde in 2018 im Untersuchungsgebiet nicht mehr nachgewiesen. Dieses Ergebnis zeigt, dass der Kleinspecht im weiten Umfeld andere Gehölze bewohnt und in seinem großen Revier verschiedene Brutplätze nutzt. Die nördliche Hälfte des Käthnermoores bleibt bestehen, sodass es nicht ausgeschlossen ist, dass dort geeignete Bereiche besiedelbar bleiben. Der Wald schirmt die Störreize ab. Außerdem ist nördlich der Autobahn im Bereich des Käthnermoores eine 2 bis 3 m über Gradiente hohe Lärmschutzwand geplant. Diese Abschirmung erhöht die Attraktivität des verbleibenden Käthnermoores. Es ist davon auszugehen, dass das potenzielle Brutpaar in die geeigneten Bereiche ausweichen kann bzw. in den in 2018 bewohnten Gehölzen verbleibt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.8 Kuckuck

Der Kuckuck ist im Hamburger Raum recht flächendeckend verbreitet. Er erreicht höhere Dichten im Stromspaltungsgebiet der Elbe sowie am nördlichen Stadtrand.

In der aktuellen Erhebung von 2017 wurden vier rufende Männchen des Kuckucks im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Weiterhin besteht ein Potenzial eines Rufers im Osten des erweiterten Untersuchungsgebiets.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Wirtsvogelnester, die Eier vom Kuckuck enthalten, können direkt im Baufeld liegen. Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Kuckucken lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut durch die Wirtseltern und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Wirtsvögel während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten können.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Vögel diese Flächen meiden. Die mehr oder weniger durchgehend befahrene Autobahn führt zu einer Meidung des Straßenbereichs. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

  Für Kuckucke wird eine Effektdistanz von maximal 300 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt, wobei im Fall der stark befahrenen A 26 innerhalb der ersten 100 m eine 100 %-ige Habitatminderung angenommen wird. Das Verteilungsmuster des Kuckucks an Straßen ist besonders komplex und zeichnet sich durch die Überlagerung von lärmbedingten Effekten und lärmunabhängigen Effektdistanzen aus.

  Auch wenn die Eier über viele Nester verteilt sind, so sind doch die Störungen der erwachsenen Kuckucke entscheidend, in welchem Gebiet die Fortpflanzung stattfindet. Wenn die Kuckucke oder ihre Wirtsvögel durch eine Straße aus ihrem angestammten Revier vertrieben werden, entfällt die Fortpflanzungsstätte. Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

  Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernzeit der Eiablage des Kuckucks lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine Nester mit Eiern oder Jungvögeln von Kuckucken vorhanden sind und Kuckucke keine speziellen Ruhestätten aufsuchen.

  Im Nahbereich der geplanten A 26 ist durch betriebsbedingte Störungen ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen. Aufgrund der Standorte der Brutpaare ergibt sich insgesamt ein bau- und betriebsbedingter Verlust von einem Brutpaar des Kuckucks durch das Vorhaben. Der Verlust des Brutpaares wird, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme ausgeglichen (Maßnahme 6.2 A_{CEF} des LBP).

  Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.9 Mäusebussard

Der Mäusebussard hat als Kulturfolger auch die Stadtlandschaft Hamburgs besiedeln können und ist der mit Abstand häufigste Greifvogel des Gebietes. Die fast flächige Verbreitung weist nur einige Lücken im besonders dicht besiedelten Teil der Stadt sowie in baumfreien Teilen des Hamburger Hafens auf. In der aktuellen Erhebung von 2017 wurden acht Brutpaare des Mäusebussards im erweiterten Untersuchungsgebiet nachgewiesen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Nester können auch direkt im Baufeld liegen, wenn Bäume gefällt werden. Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen.

Baubedingte Tötungen von Mäusebussarden lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass der Mäusebussard während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten kann.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da die mehr oder weniger durchgehend befahrene Autobahn zu einer Meidung des Straßenbereichs führt. Alle Brutplätze des Untersuchungsgebiets befinden sich in unmittelbarer Nähe zu viel befahrenen Straßen. Die Tiere haben sich offenbar an die urbane Situation angepasst. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Mäusebussarde wird eine Fluchtdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt.

Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit des Mäusebussards lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Mäusebussarde keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Die Bauzeitenregelung verhindert eine Tötung von Mäusebussarden in neu angelegten Nestern

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung innerhalb der Fluchtdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen. Von den acht Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen sieben außerhalb der artspezifischen Fluchtdistanz von 200 m zur Autobahn. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung. Ein Brutpaar liegt zwar innerhalb des Baufeldes der geplanten A26, jedoch kann dieses innerhalb des Gehölzstreifens nach Norden ausweichen. Es ergibt sich keine weitergehende Habitatminderung durch dieses Vorhaben.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.10 Nachtigall

Die Nachtigall besiedelt bevorzugt das Elbtal. In der aktuellen Erhebung von 2017 wurden elf Brutpaare der Nachtigall im erweiterten Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Die Art ist vor allem im Südosten anzutreffen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Die Nachtigallen bauen in jedem Jahr neue Nester, sodass auch in anderen geeigneten Bereichen des Baufelds Nester der Nachtigall nicht ausgeschlossen werden können.

Baubedingte Tötungen von Nachtigallen lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Nachtigall während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten kann. Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Vögel diese Flächen meiden.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Nachtigallen wird eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt. Die Fluchtdistanz gegenüber Personen liegt bei unter 10 m.

Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten

Störungen hinaus – wie oben bereits erläutert –, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit der Nachtigall lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Nachtigallen keine speziellen Ruhestätten aufsuchen bzw. benötigen.

Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

Von den elf Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen zehn außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 200 m zur geplanten Autobahn. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Es ergibt sich ein bau- und betriebsbedingter Verlust von einem Brutpaar der Nachtigall durch das Vorhaben. Der Verlust des Brutpaares wird, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme ausgeglichen (Maßnahme 6.2 A_{CEF} des LBP).

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.11 Sperber

Die Art ist im Hamburger Raum weit verbreitet und erreicht ihre höchste Dichte auf der städtischen Geest, ist jedoch in den Unterelbemarschen, dem Hamburger Hafen sowie weiten Teilen der Vier- und Marschenlande nur spärlich vertreten. Im Jahr 2018 konnte der Sperber erstmals innerhalb des Untersuchungsgebietes als Brutvogel nachgewiesen werden. Der Horststandort befand sich in einem Gehölzstreifen zwischen Moorburger Hauptdeich und den Gleisen der Güterbahn.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Sperbern lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP). Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass der Sperber während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten kann.

Von dem Sperber liegen keine gehäuften Nachweise über Todfunde auf Straßen vor. Die Art

sucht die Straßen nicht gezielt auf, da sie kein Aas aufnimmt, sondern fliegende Beute jagt.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Sperber wird eine Fluchtdistanz von 150 m als relevant gegenüber den Wirkungen von Straßen angesehen.

Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, sodass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit des Sperbers lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Sperber keine speziellen Ruhestätten aufsuchen.

Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen. Der Horst des Sperbers befindet sich im Baufeld der Anschlussstelle. In dem bewohnten durchgehenden Gehölzstreifen nach Norden und in Gehölzgruppen am südlichen Rand von Moorburg gibt es ähnliche Lebensraumstrukturen, die sich für einen kleinräumigen Brutplatzwechsel und ein dauerhaftes Brutvorkommen anbieten. Die Fortpflanzungsstätte geht somit nicht verloren.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.12 Star

Der Star ist in Hamburg fast flächendeckend verbreitet und erreicht seine höchsten Siedlungsdichten in der Stadtlandschaft. Aus den Kartierungen in 2017/2018 und den Daten aus 2012/2013 ergeben sich elf Nachweise bzw. potenzielle Vorkommen, die jedoch alle außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m liegen. Aus 2021 gibt es jedoch Hinweise für ein Brutpaar im Bereich des Käthnermoores, das ohne genauen Brutplatzangabe übernommen wird.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Bei der Baufeldfreimachung kann es zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen, da in den Baumbestand des Käthnermoores eingegriffen wird. Baubedingte Tötungen von Staren lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch

Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass der Star während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten kann. Darüber hinaus zeigt der Star keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da durch den Verkehr von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Vögel diese Flächen meiden. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen.

Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für den Star wird eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt.

Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit des Stars lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind.

Es wird von dem bau- und/oder betriebsbedingten Verlust der Fortpflanzungsstätte des Stars im Käthnermoor ausgegangen, auch wenn die genaue Lage des Brutplatzes nicht bekannt ist.

Der Verlust wird im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen werden. Als Ausgleich werden artspezifische Nistkästen auf einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Brutpaar des Stars angebracht (Maßnahme 9 A_{CEF} des LBP). Zusätzlich werden drei weitere Nisthilfen trassennah in vorhandenen Gehölzbeständen im Süden des Maßnahmenkomplexes 4 installiert.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.13 Teichralle

Der wichtigste Verbreitungsschwerpunkt der Art in Hamburg ist das Alte Land, in dem mehr als ein Viertel des Bestandes vorkommt. Die aktuell zusammengefassten Ergebnisse der Erhebungen von 2013 und 2018 weisen sieben Brutpaare der Teichralle im erweiterten Untersuchungsgebiet nach.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

  Die aktuellen Ergebnisse der Erhebungen weisen zwei Nachweise im Baufeld auf. Baubedingte Tötungen von Teichrallen lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

  Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Teichralle während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten kann.

  Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Es kommt zu keinen relevanten betriebsbedingten Tötungen, da die Teichralle Straßen meidet, insbesondere da die Trasse deutlich erhöht durch die Landschaft verläuft. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

  Für Teichrallen wird eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt. Die Fluchtdistanz gegenüber Personen liegt bei unter 5 bis 40 m.

  Die baubedingten Störungen entlang der Straßentrasse gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

  Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die oben genannte Bauzeitenregelung ausgeschlossen. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeit der Teichralle lässt sich eine direkte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam verhindern, da in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind.

  Die betriebsbedingten Störungen können allerdings über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich der geplanten A 26 ist dadurch ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

  Von den sieben Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen 5 Brutpaare außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m zu der geplanten A 26. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung. Die Reviere von den anderen beiden Brutpaaren liegen zum großen Teil im Baufeld und werden überbaut.

  Es ergibt sich somit insgesamt ein bau- und betriebsbedingter Verlust von zwei Brutpaaren der

Teichralle durch das Vorhaben. Der Verlust der zwei Brutpaare wird, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme ausgeglichen (Maßnahmen 4.1 A_{CEF} und 6.1 A_{CEF} des LBP).

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.8.14 Wasserralle

Die Wasserralle tritt als Brutvogel nur in wenigen Gebieten Hamburgs auf, meistens nur in einzelnen oder wenigen Paaren. In 2017 wurde erneut die Wasserralle nachgewiesen, jedoch nur ein Brutpaar ganz im Osten auf den Entwässerungsfeldern in Moorburg-Ost. Nach einer Mahd des Gebietes konnte die Art in 2018 dort nicht mehr nachgewiesen werden. Dieser Brutplatz hängt von der Bewirtschaftung ab und wird hier als besetzt angenommen. Aus Beobachtungen in 2021 lässt sich ein sicherer Brutnachweis im Bereich südlich der Moorburger Landscheide ableiten (Beobachtung mit Jungvögeln). Dieses neue Vorkommen wird ebenfalls berücksichtigt, auch wenn die genaue Lage des Brutplatzes nicht dargestellt werden kann.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Obwohl kein Nest im Baufeld nachgewiesen wurde, können Nester auch direkt im Baufeld liegen. Die Wasserrallen bauen in jedem Jahr neue Nester, sodass auch in anderen geeigneten Bereichen des Baufelds Nester der Wasserralle nicht ausgeschlossen werden können. Bei der Baufeldfreimachung kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln kommen. Baubedingte Tötungen von Wasserrallen lassen sich durch eine Bauzeitenregelung vermeiden (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Wasserralle während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten kann.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind ebenfalls nicht relevant, da Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen nicht bekannt sind und von einer starken Habitatminderung im trassennahen Bereich auszugehen ist, sodass die Vögel diese Flächen meiden.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Für Wasserrallen wird eine Effektdistanz von maximal 300 m gegenüber den Wirkungen von Straßen benannt, wobei im Fall der stark befahrenen A 26 innerhalb der ersten 100 m eine 100 %-ige Habitatminderung angenommen wird. Die Reichweite baubedingter Störungen (v.a. Lärm, weniger optische Scheuchwirkungen, da diese von den am Boden in deckungsreicher Vegetation lebenden Tieren kaum wahrgenommen werden können) wird für die Wasserralle ähnlich wie für

den Wachtelkönig in etwa mit 300 m eingestuft.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine direkte Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die Bauzeitenregelung ausgeschlossen.

Es erfolgt jedoch der Verlust einer Fortpflanzungsstätte der Wasserralle durch die betriebsbedingte Störwirkung der geplanten A 26, da das Brutpaar nicht ausweichen kann. Der Nachweis aus 2021 im Bereich der Moorburger Landscheide wird zusätzlich als Verlust einer Fortpflanzungsstätte bilanziert. Der Verlust der Brutpaare wird, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme ausgeglichen (Maßnahme 6.1 A_{CEF} des LBP).

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme und CEF-Maßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.9 In Hamburg ungefährdete, häufige Brutvogelarten

4.16.5.9.1 Höhlen- und Nischenbrüter der Gehölze und Gebäude

Die in dieser Gruppe zusammengefassten Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitate. Allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie Höhlen bzw. Nischen in Gehölzen (insbesondere Altholz, Totholz) oder Gebäuden jeglicher Art als Neststandorte brauchen. Das Angebot an solchen Höhlen bzw. Nischen stellt einen limitierenden Faktor für das Vorkommen dieser Vogelarten dar, um den sie z.T. auch untereinander konkurrieren

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

Alle Arten der Gruppe sind in Hamburg ungefährdet und zählen zu den häufigeren Arten. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens relativ flächendeckend verbreitet.

Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe in den avifaunistischen Untersuchungen in 2018 nachgewiesen:

Bachstelze, Blaumeise, Buntspecht, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Kleiber, Kohlmeise, Sumpfmeise und Weidenmeise.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Eine Verletzung und Tötung von Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Gelegen in bereits besetzten Nestern im Zuge der Baufeldräumung kann nicht generell ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische baubedingte Individuenverluste während der Baufeldräumung vermeiden, um ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG zu verhindern (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch

Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Brutvögel dieser Gilde während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten können. Darüber hinaus zeigen die meisten Mitglieder der Gilde keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen werden ebenfalls als nicht relevant eingeschätzt, weil die breite Autobahn für die Gildearten keine Attraktivität besitzt, da die Bereiche keinen geeigneten Lebensraum darstellen. Die zeitweise mehr oder weniger durchgehend befahrene Autobahn führt zu einer Meidung des Straßenbereichs. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Die artspezifischen Effektdistanzen liegen bei der Mehrheit der Arten dieser Gilde bei 100 m, die Bachstelze wird mit max. 200 m und der Buntspecht mit max. 300 m angegeben

In allen betroffenen Biotopen ist bis zu einer Reichweite von ca. 100 m zur Trasse mit einem 100 %-igen Verlust der Habitateignung zu rechnen. Für den Großteil der Arten dieser Artengruppe ist in diesem Bereich mit einer Verringerung der Habitateignung als Brutlebensraum zu rechnen, nur bei Bachstelze, Kleiber und Buntspecht kommt es darüber hinaus zu weiteren Beeinträchtigungen. Eine – wenn auch reduzierte – Eignung als Brutlebensraum ist dennoch weiterhin gegeben und auch eine Nutzung als Nahrungsraum durch die Arten findet in der Regel noch statt. Diese Einschätzung trifft auch auf die Arten zu, bei denen größere Effektdistanzen als max. 100 m anzunehmen sind.

Zusammenfassend bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten durch verschiedene Ausweichmöglichkeiten im räumlichen Umfeld gewährleistet und somit wirkt sich das Vorhaben nicht negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus.

Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, sodass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Erhebliche Störungen dieser Gildearten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand auswirken, lassen sich ausschließen. Es sind somit keine Maßnahmen notwendig.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen betreffen auch Gehölzbiotope, die den Arten dieser Gilde als Brutplätze dienen. Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten kann daher nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit werden allerdings keine besetzten Fortpflanzungsstätten zerstört.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten

Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn.

Die Nester der festgestellten Arten dieser Gilde im Untersuchungsgebiet werden jedes Jahr neu angelegt. Die Mehrheit der Arten nimmt gerne künstliche Nisthilfen an und findet sich daher auch in Gärten. Da die betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht in Sonderstrukturen und -habitaten liegen, sondern die besiedelten Biotope im Untersuchungsraum in großem Umfang im räumlichen Umfeld vorhanden sind, stehen den betroffenen, in Hinblick auf ihre Brutplätze vergleichsweise anpassungsfähigen Arten, geeignete Ausweichhabitate zur Verfügung. Alle Arten sind nicht gefährdet. Unabhängig von bereits vorhandenen Ausweichmöglichkeiten werden im Rahmen des Ausgleichs für den Eingriff Gehölze neu angelegt und entwickelt, die den Brutvögeln zusätzlich zur Verfügung stehen. Der Verlust von 6,5 ha Wald, Gebüschen und Kleingehölzen wird durch die Wiederherstellung, Neuanlage und Entwicklung von Gehölzen im Rahmen der trassennahen Maßnahmen des LBP auf insgesamt 7,79 ha ausgeglichen. Zusätzlich wird auf 8,63 ha durch Sicherung und Entwicklung von Gehölzen im Rahmen der externen Maßnahmen Ausgleich geschaffen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.9.2 Ungefährdete Frei- und Bodenbrüter der Gebüsche und Gehölze

Alle Arten dieser Gilde sind in Hamburg ungefährdet. Die häufigsten Arten in Deutschland, z.B. Buchfink und Amsel, gehören zu dieser Gruppe. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens relativ flächendeckend verbreitet.

Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe in den avifaunistischen Untersuchungen in 2018 nachgewiesen:

Amsel, Buchfink, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Elster, Feldschwirl, Gartenrotschwanz, Girlitz, Grünfink, Heckenbraunelle, Kernbeißer, Klappergrasmücke, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schlagschwirl, Schwanzmeise, Schwarzkehlchen, Singdrossel, Stieglitz, Sumpfrohrsänger, Zaunkönig und Zilpzalp.

Potenzielle Brutplätze finden sich auf Bäumen und am Boden in Gehölzen im gesamten Untersuchungsraum. Betroffene Gehölze finden sich vor allem als Gehölzstreifen entlang der A 7 und im Käthnermoor.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Im Eingriffsgebiet des Vorhabens sind baumbestandene Areale betroffen, in denen Bruthabitate der Artengruppe der Frei- und Bodenbrüter der Gehölze und Gebüsche nicht ausgeschlossen werden können. Es ist somit davon auszugehen, dass sich im Baufeld in den Gehölzen und deren Ränder Brutplätze von Arten dieser Artengruppe befinden. Eine Verletzung und Tötung von Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Gelegen in bereits besetzten Nestern im Zuge der Baufeldräumung kann nicht generell ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-

/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische baubedingte Individuenverluste während der Baufeldräumung vermeiden; Bauzeitenregelung (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Brutvögel dieser Gilde während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten können.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen werden ebenfalls als nicht relevant eingeschätzt, weil die breite Autobahn für die Gildearten keine Attraktivität besitzt, da die Bereiche keinen geeigneten Lebensraum darstellen. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

  Die artspezifischen Effektdistanzen liegen bei 100 bis 200 m.

  In allen betroffenen Biotopen ist bis zu einer Reichweite von ca. 100 m zur Trasse mit einem 100 %igen Verlust der Habitateignung zu rechnen. Eine – wenn auch reduzierte – Eignung als Brutlebensraum ist dennoch weiterhin gegeben und auch eine Nutzung als Nahrungsraum durch die Arten findet in der Regel noch statt. Die betroffenen Arten zählen zu den euryöken Brutvögeln ohne besondere Habitatansprüche und sind hinsichtlich der Wahl ihrer Brutplätze vergleichsweise flexibel.

  Zusammenfassend bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten daher im räumlichen Umfeld gewährleistet und somit wirkt sich das Vorhaben nicht negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus.

  Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

  Erhebliche Störungen dieser Gildearten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand auswirken, lassen sich ausschließen. Es sind somit keine Maßnahmen notwendig.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

  Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen betreffen auch Gehölzbiotope, die den Arten dieser Gilde als Brutplätze dienen. Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten kann daher nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit – siehe oben – werden allerdings keine besetzten Fortpflanzungsstätten zerstört.

  Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn.

Die Nester der festgestellten Arten dieser Gilde im Untersuchungsgebiet werden jedes Jahr neu angelegt. Da die betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht in Sonderstrukturen und -habitaten liegen, sondern die besiedelten Biotope im Untersuchungsraum in großem Umfang im räumlichen Umfeld vorhanden sind, stehen den betroffenen, in Hinblick auf ihre Brutplätze vergleichsweise anpassungsfähigen Arten, geeignete Ausweichhabitate zur Verfügung.

Unabhängig davon werden im Rahmen des Ausgleichs für den Eingriff Gehölze neu angelegt und entwickelt, die den Brutvögeln zusätzlich zur Verfügung stehen. Der Verlust von 6,5 ha Wald, Gebüschen und Kleingehölzen wird durch die Wiederherstellung, Neuanlage und Entwicklung von Gehölzen im Rahmen der trassennahen Maßnahmen des LBP auf insgesamt 7,79 ha ausgeglichen. Zusätzlich wird auf 8,63 ha durch Sicherung und Entwicklung von Gehölzen im Rahmen der externen Maßnahmen Ausgleich geschaffen.

Es wird eingewendet, dass die vorgesehenen Ausgleichsflächen für den Sumpfrohrsänger (und auch andere Arten) zu klein seien. Hierzu ist festzustellen, dass in Moorburg zwar große Brachflächen und Hochstaudenfluren ausgebildet sind, diese sich jedoch nicht auf der gesamten Eingriffsfläche befinden, was die Verteilung der Brutpaare im Raum widerspiegelt. Es ist somit immer von einem Habitatmix auszugehen. Saumhabitate stellen einen besonders günstigen Vogellebensraum dar. Die einzelnen Reviere der Brutpaare des Sumpfrohrsängers können tatsächlich sehr klein, meist unter 1.000 m² sein. Das Mosaik aus verschiedenen Habitaten auf den Ausgleichsflächen besitzt ausreichend Raum für die beeinträchtigten Brutpaare.

Es wurde eingewendet, dass Schlafplätze von Elstern, Staren und verschiedenen Drosselarten, wobei zahlenmäßig vor allem Wacholderdrosseln und zeitweise Rotdrosseln Bedeutung zukommt, nicht berücksichtigt wurden, obwohl Beobachtungsdaten im Ornitho-Portal vorliegen.

Vorhabensträgerin: *Singvögel wie Drosseln als Rastvögel werden in dem Kapitel 5.5 des ASB auf Seite 55 behandelt.*

Rastvogelschwärme von Singvögeln zeigen eine geringere Bindung an bestimmte Gebiete als beispielsweise Wasservögel, die auf Gewässer, oder Gänse, die auf Grünland in der Nähe von Schlafgewässern, angewiesen sind. Drosseln fallen typischerweise in ein beerenreiches Gebiet ein und bleiben dort bis die Beeren abgeerntet sind, dann ziehen sie weiter. Die von Wacholder- und Rotdrosseln zeitweise als Schlafplatz genutzten feuchten Weidendickichte im Plangebiet dürften von Vögeln genutzt worden sein, deren Nahrungsflächen in den Obstanbaugebieten des Alten Landes liegen. Deren herbstliche bzw. winterliche Rastbestände schwanken von Jahr zu Jahr stark. Auch die Nutzung des Untersuchungsraums als Schlafplatz von Wacholderdrosseln, Rotdrosseln bzw. Staren unterlag starken Schwankungen und fiel in den letzten Jahren nur schwach aus. Im Hamburger Raum sind derzeit keine bedeutenden, regelmäßig genutzten Schlafplätze von Rot- oder Wacholderdrosseln bekannt. Basierend auf konkreten Beobachtungen sowie auf dokumentierten Schlafplatzflüge während der Abenddämmerung wurden alternative Drossel-Schlafplätze im weiteren Umfeld sowohl in ähnlichen Habitaten weiter westlich im NSG Moorgürtel als auch in den Wäldern der Harburger Berge belegt. Im Gegensatz zu Rot- und Wa-

cholderdrosseln nutzen Stare vor allem Schilfbestände als Schlafplatz. Der mit Abstand bedeutsamste Schlafplatz im weiteren Umfeld des Plangebietes befindet sich an der Süderelbe im NSG Heuckenlock, wo alljährlich mehrere 10.000 Individuen nächtigen. Im Bereich des Bergpieper-Schlafplatzes wurden bisher immer nur kleine Anzahlen von weniger als 100 Vögeln registriert. Von regionaler Bedeutung ist der Elstern-Schlafplatz, an dem im Winter 2021/22 bis zu 76 Individuen gezählt werden konnten. Die Vögel fliegen hier allabendlich aus östlicher Richtung ein und dürften aus den Wohngebieten in Heimfeld stammen. Schlafplätze der Elster befinden sich bevorzugt in dichter, Schutz bietender Strauchschicht über nassem Grund, können aber auch in städtischen Grünanlagen zu finden sein. Alternative Standorte ließen sich im Zuge kleinräumiger Ausweichbewegungen in direkter Nähe finden.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wurde nachvollziehbar dargestellt, dass keine Lücke in der Ermittlung der vorhandenen Arten vorliegt. Darüber hinaus wurde fachlich begründet, dass die genannten Arten im Untersuchungsgebiet keine Schlafplätze haben bzw. in erreichbarer Nähe alternative Standorte finden können. Eventuell im genannten Ornitho-Portal vorhandene Daten können keine Grundlage darstellen, der Vorhabensträgerin weitere Nebenbestimmungen aufzuerlegen, da die fachliche Korrektheit der dort hinterlegten Daten nicht gewährleistet werden kann.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es für die Frei- und Bodenbrüter der Gebüsche und Gehölze zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.9.3 Ungefährdete Brutvögel der Acker und Grünlandbereiche

Die in dieser Gruppe zusammengefassten ungefährdeten Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitate. Allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie meist geschützt durch Vegetation am Boden landwirtschaftlicher Nutzflächen brüten. Die Kernbrutzeit der Gilde ist von Anfang März bis Ende August anzusetzen. Von den Arten dieser Gruppe wird gemäß Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ keine als lärmempfindliche Brutvogelart eingestuft.

Alle Arten der Gruppe sind in Hamburg ungefährdet. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens in den geeigneten Biotopen relativ flächendeckend verbreitet.

Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe in den avifaunistischen Untersuchungen in 2018 nachgewiesen:

Jagdfasan (Neozoon) und Wiesenschafstelze.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Im Eingriffsgebiet des Vorhabens sind verschiedene landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen, in denen Bruthabitate nicht ausgeschlossen werden können. Es besteht somit die Gefahr der Verletzung und Tötung von Individuen während der Baufeldräumung. Unter Berücksichtigung von

Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische baubedingte Individuenverluste während der Baufeldräumung vermeiden, um ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG zu verhindern; Bauzeitenregelung (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Brutvögel dieser Gilde während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten können.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen werden ebenfalls als nicht relevant eingeschätzt, weil die breite Autobahn für die Gildearten keine Attraktivität besitzt, da die Straße und der Straßenrand keinen geeigneten Lebensraum darstellen.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Die artspezifischen Effektdistanzen liegen bei den hier nachgewiesenen Arten dieser Gilde bei 100 m.

In allen betroffenen Biotopen ist bis zu einer Reichweite von ca. 100 m zur Trasse mit einem 100 %igen Verlust der Habitateignung zu rechnen. Eine – wenn auch reduzierte – Eignung als Brutlebensraum ist dennoch weiterhin gegeben und auch eine Nutzung als Nahrungsraum durch die Arten findet in der Regel noch statt. Die betroffenen Arten zählen zu den euryöken Brutvögeln ohne besondere Habitatansprüche und sind hinsichtlich der Wahl ihrer Brutplätze vergleichsweise flexibel.

Zusammenfassend bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten daher im räumlichen Umfeld gewährleistet und somit wirkt sich das Vorhaben nicht negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus.

Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Erhebliche Störungen dieser Gildearten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand auswirken, lassen sich ausschließen. Es sind somit keine Maßnahmen notwendig.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen betreffen auch offene Flächen und andere geeignete Biotope, die den Arten dieser Gilde als Brutplätze dienen. Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten kann daher nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit – siehe oben – werden allerdings keine besetzten Fortpflanzungsstätten zerstört.

Die betriebsbedingten Störungen gemäß GARNIEL & MIERWALD (2010) können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn.

Die Nester der festgestellten Arten dieser Gilde im Untersuchungsgebiet werden jedes Jahr neu angelegt. Da die betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht in Sonderstrukturen und -habitaten liegen, sondern die besiedelten Biotope im Untersuchungsraum in großem Umfang im räumlichen Umfeld vorhanden sind, stehen den betroffenen, in Hinblick auf ihre Brutplätze vergleichsweise anpassungsfähigen Arten, geeignete Ausweichhabitate zur Verfügung.

Da es sich um ungefährdete Arten handelt, ist vorhabensbedingt nicht mit bestandsverändernden Einbrüchen zu rechnen. Im Untersuchungsraum befinden sich Grünland- und Brachflächen, die ein Potenzial als Fortpflanzungsstätte für die Gruppe der ungefährdeten Acker- und Grünland bewohnenden Arten aufweisen und die kurzfristig besetzt werden können, so dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Funktionserhaltende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es für die Acker- und Grünlandbereiche bewohnenden Arten zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.9.4 Ungefährdete Brutvögel der Gewässer

Die an Gewässern vorkommenden Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitate. Allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie ihre Nester im Uferbereich oder sogar auf der offenen Wasserfläche von Gewässern anlegen.

Diese Biotope stellen einen limitierenden Faktor für das Vorkommen dieser Vogelarten dar, um den sie z.T. auch untereinander konkurrieren. Die Kernbrutzeit der Gilde ist von Anfang März bis Ende August anzusetzen.

Von den Arten dieser Gruppe wird gemäß Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ keine als lärmempfindliche Brutvogelart eingestuft.

Alle Arten der Gruppe sind in Hamburg ungefährdet. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens in geeigneten Biotopen relativ flächendeckend verbreitet, so ist z.B. die Blässralle die zweithäufigste Wasservogelart, die flächenhaft verbreitet ist und sogar im städtischen Raum brütet.

Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe in den avifaunistischen Untersuchungen in 2018 nachgewiesen:

Blässralle, Brandgans, Reiherente, Rohrammer, Schnatterente, Stockente und Teichrohrsänger.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Im Eingriffsgebiet des Vorhabens sind unterschiedliche Gewässer – stehende und fließende –

betroffen, in denen Bruthabitate der Artengruppe der Brutvögel der Gewässer nicht ausgeschlossen werden können. Es ist somit davon auszugehen, dass sich an den Gewässern und deren Ufer Brutplätze von Arten dieser Artengruppe befinden. Eine Verletzung und Tötung von Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Gelegen in bereits besetzten Nestern im Zuge der Baufeldräumung kann nicht generell ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische baubedingte Individuenverluste während der Baufeldräumung vermeiden, um ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG zu verhindern; Bauzeitenregelung (Maßnahme 1.1 V des LBP).

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist auszuschließen, da Bauarbeiten in der Regel kontinuierlich durchgeführt werden, sodass die Brutvögel dieser Gilde während der Bauzeit einen Neststandort außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten können.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen werden ebenfalls als nicht relevant eingeschätzt, weil die Gildearten die Wasserflächen bzw. den unmittelbaren Uferbereich bewohnen und die breite Autobahn für die Arten keine Attraktivität besitzt, da die Bereiche keinen geeigneten Lebensraum darstellen. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Die artspezifischen Effektdistanzen liegen bei der Mehrheit der Arten bei 100 m, die Schnatterente und der Teichrohrsänger werden mit max. 200 m angegeben.

In allen betroffenen Biotopen ist bis zu einer Reichweite von ca. 100 m zur Trasse mit einem 100 %igen Verlust der Habitateignung zu rechnen. Für den Großteil der Arten dieser Artengruppe ist in diesem Bereich mit einer Verringerung der Habitateignung als Brutlebensraum zu rechnen, nur bei Schnatterente und Teichrohrsänger kommt es darüber hinaus zu weiteren Beeinträchtigungen. Eine – wenn auch reduzierte – Eignung als Brutlebensraum ist dennoch weiterhin gegeben und auch eine Nutzung als Nahrungsraum durch die Arten findet in der Regel noch statt.

Die betroffenen Arten zählen zu den euryöken Brutvögeln ohne besondere Habitatansprüche und sind hinsichtlich der Wahl ihrer Brutplätze vergleichsweise flexibel. In den im Untersuchungsraum großräumig ausgebildeten Gewässerbiotopen, vor allem an den Untenburger Absetzteichen und den Entwässerungsfeldern, finden die betroffenen Vogelarten hinreichend neue Nistmöglichkeiten außerhalb des Wirkungsbereichs vorhabensbedingter Störungen. Zusammenfassend bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten daher im räumlichen Umfeld gewährleistet und somit wirkt sich das Vorhaben nicht negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus.

Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass

es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Erhebliche Störungen dieser Gildearten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand auswirken, lassen sich ausschließen. Es sind somit keine Maßnahmen notwendig.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen betreffen auch Stillgewässer und Abschnitte von Fließgewässern und deren Uferbereiche, die den Arten dieser Gilde als Brutplätze dienen. Zu den Uferbereichen gehören auch ausgedehnte Röhrichte, die von Rohrammern und Teichrohrsänger besiedelt werden. Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten kann daher nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit – siehe oben – werden allerdings keine besetzten Fortpflanzungsstätten zerstört.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn.

Die Nester der festgestellten Arten dieser Gilde im Untersuchungsgebiet werden jedes Jahr neu angelegt. Alle Arten sind nicht gefährdet, was auf ihre Anpassungsfähigkeit, stabile Population und geringe Spezialisierung hindeutet. Da es sich um ungefährdete Arten handelt, ist vorhabensbedingt nicht mit bestandsverändernden Einbrüchen zu rechnen. Im Untersuchungsraum befindet sich ein weitverzweigtes Grabennetz und Stillgewässer in den Entwässerungsfeldern, die ein Potenzial als Fortpflanzungsstätte für die Gruppe der ungefährdeten Brutvögel der Gewässer aufweisen und die kurzfristig besetzt werden können, so dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Funktionserhaltende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es für die Brutvögel der Gewässer zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.9.5 Ungefährdete Brutvögel der Siedlungsbereiche

Die vorkommenden Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitate. Fast allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie Gehölzpflanzungen, auch in Gärten, als Warten, Nahrungsraum oder zur Nestanlage benötigen und im Siedlungsbereich vorkommen. Die Kernbrutzeit der Gilde ist von Anfang März bis Ende August anzusetzen.

In dieser Gruppe sind nur drei Arten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen, wobei die Straßentaube nur eine verwilderte Form der Haustaube darstellt. Die Arten werden gemäß Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ nicht als lärmempfindliche Brutvogelarten eingestuft. Die artspezifischen Effektdistanzen liegen bei 100 m. Die Arten leben im urbanen Raum und sind wenig störanfällig und an Menschen und ihre Aktivitäten, inkl. Bauarbeiten, angepasst.

Die Arten der Gruppe sind in Hamburg ungefährdet und zählen zu den häufigeren Arten. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens in den geeigneten Biotopen, also im bebauten Bereich, relativ flächendeckend verbreitet.

Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe in den avifaunistischen Untersuchungen in 2018 nachgewiesen:

Hausrotschwanz, Straßentaube und Sturmmöwe. Die Sturmmöwe stellt hier eine Besonderheit dar. Sturmmöwen brüten im Hamburger Raum weit überwiegend auf künstlich aufgespülten Hafenflächen und werden daher hier als ebenfalls als Arten mit enger Bindung an den menschlichen Siedlungsraum behandelt.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Die drei Brutplätze der drei nachgewiesenen Arten dieser Gilde sind bekannt und liegen weit entfernt vom Vorhaben. Von Bruten dieser Arten im Eingriffsbereich des Vorhabens sind somit auszuschließen. Es kommt daher zu keinen bauzeitlichen Tötungen der Eier oder Jungvögel im Nest.

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist ebenfalls auszuschließen, da die Nistplätze in großer Entfernung zu dem Vorhaben liegen. Darüber hinaus zeigen die Arten dieser Gilde keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen werden ebenfalls als nicht relevant eingeschätzt, weil die breite Autobahn für die Gildearten keine Attraktivität besitzt, da die Bereiche keinen geeigneten Lebensraum darstellen. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Die artspezifischen Effektdistanzen liegen bei 100 m und die Vögel des urbanen Lebensraums sind an den Menschen und seine Aktivitäten angepasst.

Die baubedingten Störungen gehen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Wie oben ausgeführt, liegen die Nistplätze in großer Entfernung zum Vorhaben und außerhalb der artspezifischen Effektdistanzen. Erhebliche Störungen dieser Gildearten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand auswirken, lassen sich ausschließen. Es sind somit keine Maßnahmen notwendig.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Aufgrund der großen Entfernung der Nistplätze zu dem Vorhaben können Verluste von Fortpflanzungsstätten ausgeschlossen werden.

Es kommt durch das Vorhaben zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.10 Rastvögel

4.16.5.10.1 Bergpieper

Nachdem im Winter 1999/2000 der Schlafplatz in Moorburg erstmals regelmäßig besetzt war, wurde im Folgewinter bereits das bisherige Bestandsmaximum von 53 Vögeln erreicht. In der Folgezeit gingen die Vorkommen zurück. Nachdem der Schlafplatz offensichtlich für einige Jahre verwaist war, sind im Winter 2018/2019 erstmals wieder Bergpieper an dem Schlafpatz nachgewiesen worden. In der Saison 2020/2021 wurden die systematischen Zählungen am Schlafpatz zwischen 18.11.und 29.03. fortgesetzt. Die höchste Anzahl an Bergpiepern wurde am 06.03.2021 mit 30 Individuen erreicht.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Baubedingte Tötungen der Bergpieper am Schlafplatz können ausgeschlossen werden, da der Schlafplatz außerhalb des Baufeldes liegt und der Bergpieper relativ hoch in 20 bis 40 m Höhe zum Schlafplatz fliegt. Weiterhin sind die flugfähigen Vögel in der Lage vor einer Gefahr zu fliehen.

Betriebsbedingte Tötungen durch Kollisionen mit Fahrzeugen auf der Straße können ausgeschlossen werden, da die Straße von den Bergpiepern gemieden wird, die sich an Gewässerufern und auf Feuchtwiesen aufhalten.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Es kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehrslärm nicht der ausschlaggebende Wirkfaktor einer Straße auf einen Schlaflatz des Bergpiepers ist, da die nahe verwandten Pieperarten, die in Deutschland brüten in der in der Regel empfindlicheren Brutzeit als wenig lärmempfindlich eingestuft werden. Optische Störreize sind als konfliktträchtiger einzuschätzen.

Betriebsbedingte Störungen können in diesem Fall trotz der geringen Fluchtdistanz nicht ausgeschlossen werden, da es sich um einen wichtigen Schlafplatz handelt. Insbesondere die Scheinwerfer von den Fahrzeugen auf den Abfahrten und der Kreuzung zum Moorburger Hauptdeich müssen abgeschirmt werden. Als Vermeidungsmaßnahme wird eine Irritationsschutzwand an der südlichen Fahrbahngrenze von der A26 bis zum Moorburger Hauptdeich errichtet (Maßnahme 1.15 VCEF des LBP). Eine Störung durch Scheinwerfer von Fahrzeugen wird damit wirksam vermieden.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten)

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass baubedingte Störungen durch insbesondere optische Störreize auf den Baustellenflächen den Bergpieper beim Anflug an den Schlafplatz oder während der Nacht vergrämen. Wenn die Tiere den Schlafplatz verlassen bzw. nicht mehr aufsuchen, führt es zur Zerstörung der Ruhestätte des Bergpiepers. Zur Erhaltung des Schlafplatzes sind somit Vermeidungsmaßnahmen notwendig; Bauzeitenregelung (Maßnahme 1.1 V des LBP) inkl. ökologische Baubegleitung zur Ermittlung des Schlafplatzes.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es für den Bergpieper zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.10.2 Zwergtaucher

Der Zwergtaucher besiedelt stehende Binnengewässer, vorzugsweise mit geringer Wassertiefe und schlammigen Untergrund. Außerhalb der Brutzeit können die Gewässer auch vegetationsfrei sein. Die Nahrung besteht aus Insekten und deren Larven, kleinen Mollusken, Fischen, Crustaceen und Kaulquappen.

Insgesamt wurden im Rahmen der systematischen Rastvogelzählungen 203 Zwergtaucher erfasst. Im westlichen Teil des Trassenumfeldes wurden maximal 38 Vögel registriert, im östlichen Teil lag der Maximalbestand bei 8 Vögeln. Das Vorkommen konzentriert sich dabei stark auf die Wasserflächen der Absetzbecken, vor allem des größeren auf den Entwässerungsfeldern Moorburg-Mitte und dem kleineren in Moorburg-Ost.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Baubedingte Tötungen der Zwergtaucher bei der Rast können ausgeschlossen werden, da in beide Absetzbecken nicht eingegriffen wird. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische anlagebedingte Individuenverluste durch Kollision mit der 380 kV Freileitung vermeiden, um ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG zu verhindern.

Durch den Einsatz von Markern an der Freileitung können Kollisionen der ein- und abfliegenden Zwergtaucher an ihren Rastgewässern im Untersuchungsgebiet vermieden werden (Maßnahme 1.13 V des LBP).

Betriebsbedingte Tötungen durch Kollisionen mit Fahrzeugen auf der Straße können ausgeschlossen werden, da die Straße von den rastenden Tieren gemieden wird.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Die Störradien für Rastvögel und Überwinterungsgäste sind bei auf Wasserflächen rastenden Enten und Tauchern auf 150 m beschränkt.

Vorübergehend können gestörte Individuen auf das bedeutendere Absetzbecken in Moorburg-Mitte ausweichen. Die nachgewiesene Höchstzahl an Zwergtaucher auf dem Absetzbecken in Moorburg-Ost erreicht nicht das Niveau der landesweiten Bedeutung.

Erhebliche Störungen der Zwergtaucher, die sich negativ auf den Erhaltungszustand auswirken, lassen sich ausschließen. Es sind somit keine Maßnahmen notwendig.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Durch die Bauarbeiten des Vorhabens wird nicht in die Lebensräume, die Absetzbecken der Entwässerungsfelder, eingegriffen. Es kommt zu keiner Zerstörung von Biotopen des rastenden Zwergtauchers.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es für den Zwergtaucher zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.5.10.3 Schnatterente

Die Schnatterente besiedelt seichte stehende bis langsam fließende eutrophe Binnengewässer zur Zugzeit. Die Nahrung ist überwiegend pflanzlich und wird von der Wasseroberfläche aufgenommen.

Nach der Reiherente ist die Schnatterente der zweithäufigste rastende Wasservogel im Untersuchungsgebiet. Insgesamt wurden im Rahmen der systematischen Rastvogelzählungen 1.931 Vögel erfasst. In der aktuellen Kartierung von 2018/2019 war die Schnatterente nun die häufigste Art unter den Wasservögeln im Jahresverlauf. Die Verteilung im Gebiet war ähnlich, wobei in 2018/2019 die größere Wasserfläche des Beckens in Moorburg-Mitte eine größere Bedeutung für die Art hatte.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Baubedingte Tötungen der flugfähigen Schnatterenten bei der Rast können ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische anlagebedingte Individuenverluste durch Kollision mit der 380 kV Freileitung vermeiden, um ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG zu verhindern.

Durch den Einsatz von Markern an der Freileitung können Kollisionen der ein- und abfliegenden Schnatterenten an ihren Rastgewässern im Untersuchungsgebiet vermieden werden (Maßnahme 1.13 V des LBP).

Betriebsbedingte Tötungen durch Kollisionen mit Fahrzeugen auf der Straße können ausgeschlossen werden, da die Straße von den rastenden Tieren gemieden wird.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Die Störradien für Rastvögel und Überwinterungsgäste sind bei auf Wasserflächen rastenden Enten und Tauchern auf 150 m beschränkt. Die Schnatterente wurde auf 12 verschiedenen Gewässern nachgewiesen. Als Rastvogel können die Enten in großen Konzentrationen vorkommen, so dass genug Ausweichgewässer im Untersuchungsgebiet vorhanden sind. In einem größeren Trupp sind sie gegenüber Prädation besser geschützt.

Erhebliche Störungen der Schnatterente, die sich negativ auf den Erhaltungszustand auswirken,

lassen sich ausschließen. Es sind somit keine Maßnahmen notwendig.

- Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Durch die Bauarbeiten des Vorhabens wird nicht in die Lebensräume, die Absetzbecken der Entwässerungsfelder, eingegriffen. Es kommt zu keiner Zerstörung von Biotopen der rastenden Schnatterente.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es für die Schnatterente zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

4.16.6 Zusammenfassung

Die artbezogen durchgeführte Konfliktanalyse hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogenen CEF-Maßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten werden.

4.17 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach (§ 13 BNatSchG) sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Damit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 8 ff. HmbBNatSchAG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

Der Anwendungsbereich der Eingriffsregelung ist eröffnet, soweit Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Mit Blick auf die hier erforderliche Planfeststellung und die bereits mehrfach genannten anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie auf das Landschaftsbild liegen die o.g. Eingriffsvoraussetzungen ohne Weiteres vor. Ist demnach der Anwendungsbereich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung eröffnet, so konkretisiert § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG die Verursacherpflichten zunächst dahingehend, dass vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sind. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit unvermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben, ist der

Verursacher nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, diese durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzten (Ersatzmaßnahmen).

Bei einem Eingriff, der - wie hier - auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat die Vorhabensträgerin 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 (LBP) in Text und Karte darzustellen (vgl. § 17 BNatSchG).

Dies ist geschehen. Mit dem vorgelegten LBP (Antragsunterlage 19.1) liegt ein Dokument vor, das den beschriebenen 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 Planfeststellungsbehörde sieht sich daher nicht veranlasst, die vorgenommenen Bewertungen und die vorgeschlagenen Maßnahmen anzuzweifeln. Sie macht sich das Ergebnis der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu eigen und damit vollumfänglich - wie von § 17 Abs. 4 BNatSchG gefordert - zum Bestandteil der Planfeststellung.

Das in der Eingriffsregelung 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. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind hiernach vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen. Dies ist nicht der Fall.

Der Baukörper des Vorhabens als solcher führt zwangsläufig zu den im Folgenden beschriebenen Überbauungen und Lebensraumverlusten etc. (vgl. die folgende Zusammenfassung der wesentlichen Eingriffe). Das gleiche gilt für die zu seiner Errichtung erforderlichen Arbeiten. Vermeidungspotentiale bestehen angesichts der die Trassierung maßgeblich bestimmenden Zwangspunkte (u.a. Anschluss an A26 West, Entwässerungsfelder, Ortslage Moorburg und Hafenerweiterungsgebiet, vgl. Erläuterungsbericht Ziffer 4.3.2, S. 50) insoweit im Wesentlichen lediglich hinsichtlich dem Maß der Inanspruchnahme, das jedoch seinerseits wiederum bau- und verkehrstechnischen Anforderungen unterworfen ist. Vor diesem Hintergrund ist bereits bei der Planung darauf geachtet worden, die erforderliche Inanspruchnahme im Rahmen des Möglichen auf das Nötige zu begrenzen. Darüber hinaus hat der LBP entsprechende und im Folgenden (vgl. Ziffer 4.17.2) dargestellte Maßnahmen entwickelt, die der Vermeidung von Beeinträchtigungen dienen. Für die nach Ergreifung aller möglichen Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen geplant worden. Ziel von Ausgleich und

Ersatz ist, durch einen Eingriff gestörte Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes in räumlich-funktionalem Zusammenhang mit dem Eingriffsort gleichartig oder gleichwertig wiederherzustellen.

Dies ist hier gelungen. Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen durch das Vorhaben werden durch die planfestgestellten Schutz- und Verminderungsmaßnahmen so weit wie möglich vermieden und gemindert (z. B. Bauzeitenbeschränkungen, Tabuflächen, Schutzzäune, fischotter-, biber- und fledermausgerechte Gestaltung von Brückenbauwerken etc., vgl. LBP, Ziffer 5.2.1, S. 198 ff. und Ziffer 6.3.2, S. 275ff.). Hierdurch wird sichergestellt, dass vermeidbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden so weit wie möglich durch die trassennahen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen kompensiert und das Landschaftsbild weitgehend wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neugestaltet. Für die nicht im Gebiet ausgleichbaren Beeinträchtigungen sind Biotopentwicklungsmaßnahmen in Kirchwerder und Neuengamme (tlw. innerhalb bzw. angrenzend zum FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“), in Curslack sowie in Neugraben (westlich der A7) vorgesehen, die die beeinträchtigten Werte und Funktionen der Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere wiederherstellen können. Die Funktionsverluste für Natur und Landschaft können damit ausreichend kompensiert werden.

Es wird hinsichtlich der Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange auf die entsprechenden Planunterlagen sowie Ziffer 4.16 dieses Beschlusses verwiesen. Die sich aus dieser Prüfung ergebenden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen für Arten des Anhanges IV der FFH-RL sowie die europäischen Vogelarten, durch die der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen wird, sind ebenfalls im LBP erarbeitet worden und in den planfestgestellten Maßnahmenblättern wiedergegeben. Diese Maßnahmen erfolgen sowohl als Vermeidungsmaßnahmen als auch im Zusammenhang mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und sind im Folgenden dort jeweils benannt. Im Übrigen wird auf die Zusammenfassung in Kapitel 5. und 7. des LBP verwiesen. Damit stehen unter Berücksichtigung aller planfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der CEF-Maßnahmen der Zulassung und Umsetzung des Vorhabens auch keine artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegen, vgl. Ziffer 4.16 dieses Beschlusses.

Für weitere Einzelheiten, insbesondere die umfangreiche Bestandsdarstellung und -bewertung hinsichtlich Boden, Grund- und Oberflächenwasser, Klima/Luft, Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume, insbesondere auch Vorkommen von streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und Vorkommen von europäischen Vogelarten, sowie das Landschaftsbild wird auf die Ausführungen der Umweltfachlichen Untersuchungen (Antragsunterlage 19) verwiesen.

4.17.1 Zusammenfassung der wesentlichen Beeinträchtigungen

Durch den Neubau dieses Abschnitts werden unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hervorgerufen, die zu kompensieren sind. Die Trasse befindet sich in dem Niedermoorkomplex südlich von Moorburg. Insofern führt der Autobahnbau dort zu erheblichen

ökologischen Wertverlusten, Lebensraumverlusten artenschutzrechtlich relevanter Arten, großflächigen Verlusten von gesetzlich geschützten Biotopen und schutzwürdigen Niedermoorböden und zu Beeinträchtigungen vorhandener Biotopverbundfunktionen des Biotopkomplexes.

Außer vorhandener Landschaftsschutzgebietsausweisungen sind keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete betroffen. Ebenso ist eine Betroffenheit von FFH- und Vogelschutzgebieten aufgrund der räumlichen Trennung von Vorhaben und nächstgelegenen Schutzgebieten ausgeschlossen. Es sind auf einer Fläche von etwa 9,2061 ha gesetzlich geschützte Biotope und auf einer Fläche von etwa 3,47 ha bestehende Ausgleichsflächen betroffen.

Durch die Verwirklichung des Vorhabens kommt es darüber hinaus für die Naturhaushaltsfunktionen Tiere und Pflanzen durch Voll- und Teilversiegelung sowie durch Aufschüttungen oder Abgrabungen zu einem bau- und anlagebedingten Flächenverlust. Die Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahmen ergibt sich aufgrund der technischen Trassierungsparameter, z. B. Radien, Regelquerschnitte, Gradientenlage (Höhenlage) und der baubedingt zwingend erforderlichen Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen.

Die folgende Zusammenfassung enthält die wesentlichen unvermeidbaren und als erheblich zu bewertenden Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf die Eingriffsregelung, vgl. im Einzelnen Kapitel 4 des LBPs. Im Anschluss werden sodann die Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung, zum Schutz, zur Gestaltung sowie zum Ausgleich und Ersatz dargestellt.

Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt, vgl. 4.3.2 und 6.4.3.2 LBP

- Beeinträchtigung der Biotopfunktion/Biotopverbundfunktion und Habitatfunktion im Bereich des beantragten Abschnitts:
    - Verlust geschützter Biotope und hochwertiger Biotopstrukturen
    - Verlust und Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen für Brutvögel, Amphibien, Libellen, Fische und weiterer an Feuchtbiotope und Gewässer angewiesener Arten
    - Zerschneidung einer Fledermausflugroute und Verlust potenzieller Tagesverstecke
    - Beeinträchtigungen von faunistischen Funktionsbeziehungen und Biotopverbundfunktionen zwischen Flächen südlich und nördlich der geplanten Trasse

Boden, vgl. Ziffer 4.3.3 und 6.4.3.3 LBP

- Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen im Bereich der gesamten Baustrecke
- Verlust von schutzwürdigen Niedermoorböden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte

Wasser, vgl. 4.3.4 LBP

- Beeinträchtigung der Regulationsfunktionen der Oberflächengewässer im gesamten Bauabschnitt durch Gewässerverlegung und Gewässerverlust
- Beeinträchtigung der Grundwasserschutzfunktionen aufgrund der Bodenverluste sowie der Grundwasserneubildungsrate durch Versiegelung und Überbauung

Klima / Luft, vgl. 4.3.5 LBP

- Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen von Freiflächen im Bereich zwischen der A7 und dem Moorburger Hauptdeich

Landschaftsbild, vgl. 4.3.6 und 6.4.3.6 LBP

- Beeinträchtigung der Landschaftsbildfunktion und der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion im Bereich des 2. Grünen Rings und im Süden von Moorburg

4.17.2 Zusammenfassung der wesentlichen Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen

Bei der linienbestimmten Trassenvariante handelt es sich nicht um die umweltseitig günstigste Trassenvariante. Die beantragte Trassenführung berührt - trotz der Lage im Hafenerweiterungsgebiet - ökologisch sehr hochwertige Flächen im Raum Moorburg. Andere Linienführungen sind jedoch nicht mit dem festgesetzten Hafenerweiterungsgebiet sowie der Ortslage Moorburg vereinbar, stören, soweit sie weiter nördlich gelegen sind, die Stadtentwicklung im Zusammenhang mit dem Sprung über die Elbe oder erfüllen nicht den verkehrlichen Zweck und sind damit keine zumutbaren Alternativen (s. im Einzelnen hierzu die Ausführungen unter Ziffer 4.5 „Linienbestimmung“ und 4.8 „Variantenprüfung“).

Die Beachtung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes (s.o.) war Grundlage der Detailplanung unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Umweltuntersuchungen (Umweltverträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzbeitrag, Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie etc.). Neben der Feststellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP werden auch im Rahmen der Nebenbestimmungen diverse Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Umweltschutzgüter besonders angeordnet oder abgesichert.

Ziel des Maßnahmenkonzeptes ist neben den zu beachtenden Planungsrandbedingungen insbesondere durch trassennahe Ausgleichsmaßnahmen in dem Bereich südlich des Abschnitts eine funktionierende und attraktive „Grüne Wegeverbindung“ unter Berücksichtigung der weiteren naturschutzrechtlichen Aspekte (Arten- und Biotopschutz, Biotopverbund, Gewässerschutz, Bodenschutz) zu erhalten.

Der Abschnitt des 2. Grünen Rings zwischen der A 7 im Westen und dem Moorburger Elbdeich

im Osten bleibt als Freiraumkorridor erhalten. Er wird weiterhin durch Gewässer- und Feuchtbiotope geprägt und kann dadurch auch weiterhin wesentliche Funktionen im übergeordneten Biotopverbund übernehmen. Der bisherige Charakter des Gebietes und die Prägung durch gesetzlich geschützte Biotope sollen sich trotz des beantragten Vorhabens nicht grundlegend ändern. Ziel ist, dass die verbleibenden Bereiche auch künftig einen Zusammenhang aus gesetzlich geschützten Gewässer- und Feuchtbiotopen bilden. Die Lebensraumfunktionen für geschützte und gefährdete Arten sollen so weit wie möglich erhalten bleiben (z. B. Fledermäuse, Moorfrosch, weitere Amphibien, aquatische Lebensgemeinschaften, Libellen u. a.).

Insgesamt wird durch die vorgesehenen trassennahen Maßnahmen innerhalb des 2. Grünen Rings gewährleistet, dass die Funktionen für Natur und Landschaft (einschließlich Naherholungsfunktionen) im Hinblick auf die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen in bestmöglicher Weise erhalten bleiben.

Zur Optimierung der Trasse aus naturschutzfachlicher Sicht (unter Berücksichtigung weiterer Belange, vgl. LBP Ziffer 3.1) ergaben sich folgende straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen:

- Unterquerung der A7 in Tieflage, dadurch Reduzierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- Anpassung der übrigen Gradiente an das Gelände, dadurch Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für Dammbauwerke
- Inanspruchnahme bereits vorbelasteter Flächen
- Lärmschutzmaßnahmen
- offene Gewässerquerungen, dadurch Vermeidung von Beeinträchtigungen der Biotopverbundfunktion
- Verlegung der Moorburger Landscheide, dadurch Vermeidung von Querungen des Gewässers durch die A26-Ost, Abschnitt 6a, zur Erhaltung der Durchgängigkeit
- Reduzierung des Flächenverbrauchs durch ein Wegekonzept, das Unterhaltungs-, Fuß- und Radwege bündelt und so doppelte Wegeführungen vermeidet
- Entwässerungsplanung unter Vermeidung von Beeinträchtigungen für Oberflächengewässern und Grundwasser z.B. durch Rückhaltebecken mit Vorklärfunktion.

Über diese Optimierung der Planung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen hinaus sind konkrete landschaftspflegerische Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen notwendig, da die erkannten Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild durch die Optimierungsmaßnahmen allein nicht ausgeschlossen werden können. Deshalb sieht der hier planfestgestellte LBP zahlreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vor, die mit der Planfeststellung Gegenstand der Zulassungsentscheidung geworden sind. Die Konkretisierung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erfolgt in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3)

Baubedingte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- 1.1 V CEF Bauzeitenbeschränkungen

- 1.2 V CEF Tabuflächen und Schutzzäune

- 1.3 V Einzelbaumschutz

- 1.4 V CEF Amphibienschutzzäune während der Bauzeit

- 1.5 V CEF Permanente Amphibienleiteinrichtungen

- 1.6 V CEF Fischotter- und bibergerechte Gestaltung von Brückenbauwerken (incl. Leiteinrichtungen und Kollisionsschutz)

- 1.7 V CEF Fledermausgerechte Gestaltung von Brückenbauwerken einschließlich Irritationsschutzwände

- 1.8 V CEF Anlage von Fledermausleitstrukturen einschließlich Kollisionsschutz

- 1.9 V Schutz von Fischen bei Gewässerverfüllungen

- 1.10 V Schutz des Bodens

- 1.11 V Umweltbaubegleitung

- 1.12 V CEF Kontrolle potenzieller Fledermausquartiere vor Baumfällarbeiten

- 1.13 V CEF Schutzmaßnahmen gegen Vogelschlag an Freileitungen

- 1.14 V CEF Monitoring für Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse

- 1.15 V CEF Irritationsschutzwand zum Schutz des Bergpieper-Schlafplatzes

- 1.16 V Wiederherstellung von Gehölzstrukturen

- 1.17 V Wiederherstellung von Röhricht und Hochstaudenfluren

- 1.18 V Wiederherstellung von Gewässern

- 1.19 V Wiederherstellung von Grünland

- 1.20 V CEF Kontrolle von Vegetationsbeständen auf Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers

Gestaltungsmaßnahmen

Als Gestaltungsmaßnahmen werden solche Maßnahmen definiert, denen keine spezielle Funktion als besondere ökologische Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme zukommt, sondern die vorrangig der Begrünung des zukünftigen Bauwerkes dienen. Bei einigen Maßnahmen bestehen aufgrund von artenschutzrechtlichen Funktionen jedoch auch erhöhte Anforderungen an eine rechtzeitige Umsetzung und Wirksamkeit vor Inbetriebnahme der Autobahn.

- 2.1 G Lärmschutzwandbegrünung

- 2.2 G Mittelstreifenbegrünung

- 2.3 G Landschaftsrasen

- 2.4 G Baumbetonte Gehölzpflanzungen

- 2.5 G Strauchbetonte Gehölzpflanzungen

- 2.6 G Einzelbaumpflanzungen

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen)

Bei den mit dem Zusatz „CEF“ (continuous ecological functionality-measures) gekennzeichneten Maßnahmen handelt es sich um artenschutzrechtliche Maßnahmen vor dem Hintergrund der artenschutzrechtlichen Regelungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG, die eine Kontinuität der beeinträchtigten Funktionen sicherstellen sollen, indem sie bereits vor Beginn der Beeinträchtigung - also zeitlich vorgezogen - durchgeführt werden. So werden beispielsweise Ersatzlebensräume geschaffen, bevor die ursprünglichen Lebensräume verloren gehen. Diese Vorgehensweise gewährleistet, dass es zu keinem Verstoß gegen einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand kommen kann. Da die Maßnahmen neben ihrer artenschutzrechtlichen Funktion außerdem dem multifunktionalen Ausgleich sonstiger Eingriffe in Natur und Landschaft dienen, werden sie ebenfalls an dieser Stelle aufgeführt:

- 4.1 A_{CEF} Naturnahe Gestaltung der verlegten Moorburger Landscheide

- 4.4 A_{CEF} Anlage von Ersatzgewässern für den Moorfrosch

- 6.1 A_{CEF} Biotopentwicklungsmaßnahmen in Kirchwerder tlw. innerhalb bzw. angrenzend zum FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ (DE 2526-304)

- 6.2 A_{CEF} Biotopentwicklungsmaßnahmen in Neuengamme nordwestlich angrenzend zum FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ (DE 2526-304)

- 7 A_{CEF} Biotopentwicklungsmaßnahmen in Curslack

- Maßnahmenkomplex 8: Ausgleichsmaßnahmen in Neugraben westlich der A 7

- 8.1 A_{CEF} Anlage und Entwicklung von Feldgehölzen auf dem Flurstück 246

- 8.2 A_{CEF} Anlage und Entwicklung von Feldgehölzen auf den Flurstücken 60, 64 und 67

- 8.3 A_{CEF} Anlage und Entwicklung von Feldgehölzen auf den Flurstücken 215 und 232

- 9 A_{CEF} Nisthilfen für den Star

4.17.3 Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus; die Ausgleichsmaßnahmen müssen auf den Eingriffsort zurückwirken. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Der Ersatz erlaubt damit im Vergleich zum Ausgleich eine weitergehende Lockerung des räumlich-funktionalen Zusammenhangs zum Eingriff. Der gleichwohl auch für Ersatzmaßnahmen erforderliche räumlich-funktionale Mindestzusammenhang wird durch eine naturräumliche Betrachtung gewährleistet – die Ersatzmaßnahme muss in demselben Naturraum erfolgen wie der Eingriff. Dies ist vorliegend der Fall.

Der LBP hat die trotz der Ergreifung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen in nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nach Methodik und Ergebnis zutreffender Weise ermittelt, bewertet und die nachfolgend zusammengefassten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erarbeitet. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss macht diese Maßnahmen zum Gegenstand der Zulassung des Vorhabens, so dass diese vollumfänglich durchzuführen sind, vgl. Ziffer 2.6. Damit werden die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederherstellen und zur landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes führen.

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen (s. auch LBP Ziffer 5.2.4):

Trassennahe Ausgleichsmaßnahmen

- 3 A Entsiegelung

Maßnahmenkomplex 4 Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des 2. Grünen Rings zwischen der A 7 und dem Moorburger Hauptdeich

- 4.1 A_{CEF} Naturnahe Gestaltung der verlegten Moorburger Landscheide
- 4.2 A Anlage und Entwicklung von naturnahen Feucht- und Sumpfwaldbeständen
- 4.3 A Sicherung und Entwicklung von feuchten Hochstaudenfluren und Röhrichten
- 4.4 A_{CEF} Anlage von Ersatzgewässern für den Moorfrosch
- 4.5 A Anpflanzung von Gehölzgruppen und Gebüschen
- 4.6 A Anlage naturnaher Kleingewässer
- 4.7 A Ersatzquartiere für Fledermäuse
- 4.8 A Anpflanzung von Einzelbäumen
- 4.9 A Sicherung und Entwicklung von Feuchtgebüschen und naturnahen Kleingehölzen

Maßnahmenkomplex 5 Naturnahe Begrünung der teilstillgelegten Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte

- 5.1 A Entwicklung von Hochstaudenfluren

- 5.2 A Anpflanzung von Sträuchern

- 5.3 A Sicherung und Entwicklung naturnaher Gehölzstreifen

Externe Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen

Soweit der Eingriff durch die Ausgleichsmaßnahmen nicht vollständig ausgeglichen werden kann, muss die Vorhabensträgerin gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG Ersatzmaßnahmen umsetzen, die die Werte und Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise herstellen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestalten.

Zu den nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen zählen:

- der großflächige Verlust von Biotopen, die vor Ort nicht ausgeglichen werden können,

- Optische und akustische Störungen von avifaunistisch wertvollen Bereichen, die vor Ort nicht ausgeglichen werden können, da durch die Nähe zum geplanten Vorhaben die Auswirkungen des Straßenverkehrs in den Raum wirken,

- die Versiegelung von belebter Bodenoberfläche aufgrund fehlender Entsiegelungsmöglichkeiten

- die großflächigen Veränderungen des Landschaftsbildes, die durch eine landschaftsgerechte Einbindung des Bauvorhabens nicht kompensiert werden können.

Aufgrund der vorgesehenen trassennahen Ausgleichsmaßnahmen und der begrenzten Flächenverfügbarkeit können nicht sämtliche qualitativen und quantitativen Anforderungen abgedeckt werden, so dass zusätzlich externe Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die nicht in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Eingriffsort liegen, jedoch ansonsten noch die erforderlichen Anforderungen an einen naturschutzrechtlichen Ausgleich im betroffenen Naturraum erfüllen. Dies sind Maßnahmen in Kirchwerder, Neuengamme, Curslack sowie Neugraben westlich der A7.

- 6.1 A_{CEF} Biotopentwicklungsmaßnahmen in Kirchwerder tlw. innerhalb bzw. angrenzend zum FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ (DE 2526-304)

- 6.2 A_{CEF} Biotopentwicklungsmaßnahmen in Neuengamme nordwestlich angrenzend zum FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ (DE 2526-304)

- 6.3 A Biotopentwicklungsmaßnahmen in Neuengamme

- 7 A_{CEF} Biotopentwicklungsmaßnahmen in Curslack

- Maßnahmenkomplex 8: Ausgleichsmaßnahmen in Neugraben westlich der A 7

- 8.1 A_{CEF} Anlage und Entwicklung von Feldgehölzen auf dem Flurstück 246
- 8.2 A_{CEF} Anlage und Entwicklung von Feldgehölzen auf den Flurstücken 60, 64 und 67
- 8.3 A_{CEF} Anlage und Entwicklung von Feldgehölzen auf den Flurstücken 215 und 232

4.17.4 Bilanzierung

Mit dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan werden die prognostizierten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, bezogen auf die betroffenen Naturhaushaltsfunktionen, ermittelt und bilanziert. Die Bilanzierung der flächenhaften Verluste und der Funktionsbeeinträchtigungen für die jeweiligen Naturhaushaltsfunktionen mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kommt zum Ergebnis, dass die durch das Vorhaben bedingten Eingriffe, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild ohne entsprechende Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erheblich beeinträchtigen würden, durch die planfestgestellten Maßnahmen ausgeglichen werden. Methodik und Ergebnis der Bilanzierung sind nicht zu beanstanden. Die Bilanzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft und die damit verbundene Ermittlung des Kompensationsbedarfs erfolgten auf der bewährten und anerkannten Grundlage des „Staatsrätemodells“ (Freie und Hansestadt Hamburg 1991). Nach diesem Modell werden die drei Naturhaushaltsfaktoren Boden, Tier- und Pflanzenwelt und Oberflächengewässer einzeln bilanziert. Es erfolgte eine Einstufung der Naturhaushaltsfaktoren in Wertstufen, zu denen ein modellspezifischer Bewertungsmaßstab eine Orientierungshilfe bietet. Der Bewertungsmaßstab des Staatsrätemodells gab zudem Erheblichkeitsschwellen vor.

Hieraus leitete sich der geplante und planfestgestellte Ausgleichsbedarf ab, auf dessen Basis entsprechende Maßnahmen entwickelt und nach demselben System die dadurch erzielbaren Punkte ermittelt wurden. Ziel war die Erreichung mindestens desselben Punktwertes wie die Verluste-Punktwerte. Dieses ist vorliegend gelungen.

Es wird hinsichtlich der Bilanzierung ergänzend auf die Ausführungen des LBP unter Ziffer 8 und 9 sowie die Unterlage 9.4 „Vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation“ verwiesen.

Insbesondere die unvermeidbaren Flächenverluste im Bereich des zusammenhängenden Niedermoorkomplexes südlich von Moorburg ab südlich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte bis zur Straße Moorburger Hauptdeich stellen erhebliche Beeinträchtigungen dar. Dieser Bereich zeichnet sich durch schutzwürdige Niedermoorböden, gesetzlich geschützte Biotope (insbesondere Röhrichte, Hochstaudenfluren und Gewässer) und damit verbundene besondere Lebensraumfunktionen für zahlreiche seltene und gefährdete Tierarten (Brutvögel, Amphibien, Libellen, Fische, Wassermollusken) sowie durch besondere Landschaftsbildfunktionen im Zusammenhang mit der Ortschaft Moorburg und dem 2. Grünen Ring Hamburgs aus. Die Flächenverluste, Zerschneidungswirkungen und betriebsbedingten Störungen führen zu umfangreichen Lebensraumverlusten für vorkommende Tierarten (Revierverluste Brutvögel, Lebensraumverluste für

Amphibien, Zerschneidung einer Fledermausflugroute, Verlust von Gewässern). Aufgrund der Flächeninanspruchnahme sind Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen und lokalklimatischen Funktionen unvermeidbar. Auch besteht eine besondere Empfindlichkeit des 2. Grünen Rings sowie der Ortschaft Moorburg gegenüber vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Die besonderen Werte und Funktionen in dem Niedermoorkomplex südlich von Moorburg sorgen trotz der durchaus großflächigen Inanspruchnahme bereits vorbelasteter Flächen (A 26-West, A 7, Spülfelder der HPA, Moorburger Hauptdeich) für einen relativ hohen erheblichen Eingriff.

Die entstehenden Konflikte wurden funktionsbezogen abgeleitet und auf dieser Grundlage das Maßnahmenkonzept des LBP entwickelt. Die Eingriffe werden entsprechend funktional ausgeglichen. Dies ist nicht zu beanstanden. Ein Schwerpunkt der Ausgleichsmaßnahmen liegt dabei auf den trassennahen Maßnahmen im Bereich des Niedermoorkomplexes, zu denen auch die naturnahe Gestaltung der zu verlegenden Moorburger Landscheide gehört. Orientierend wurde ein Ausgleich des nach dem Staatsrätemodell ermittelten Wertpunktedefizits berücksichtigt.

Der Ausgleich wird durch die planfestgestellten Maßnahmen im unmittelbar betroffenen Planungsraum, u. a. die verlegte Moorburger Landscheide, die Anlage von Ersatzgewässern für den Moorfrosch, ergänzende Gehölzpflanzungen zusätzlich zu den Eingrünungsmaßnahmen am Autobahnbauwerk usw. gewährleistet.

Für Funktionen, die nicht trassennah ausgeglichen werden können (z.B. Lebensraumfunktionen für betroffene Brutvögel) werden im Rahmen von CEF-Maßnahmen auf insgesamt rd. 77,07 ha geeignete Biotopstrukturen in Neugraben, Curslack, Kirchwerder und Neuengamme geschaffen.

Die bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen führen bezüglich der Pflanzen- und Tierwelt zu einem Punktedefizit von 1.687.274 Wertpunkten. Unter Berücksichtigung aller Flächeninanspruchnahmen und betriebsbedingter Wirkungen wurde bezüglich der Bodenfunktion ein Defizit von 2.047.016 Wertpunkten ermittelt. Darüber hinaus führt die Umverlegung der 380-kV-Leitung zu einem zusätzlichen rechnerischen Kompensationsbedarf von 13.129 Wertpunkten für die Pflanzen- und Tierwelt und 34.562 Wertpunkten für Bodenfunktionen.

In der Summe ergibt sich für das beantragte Vorhaben damit ein Wertpunktedefizite von 1.700.403 Wertpunkten für die Pflanzen- und Tierwelt und 2.081.578 Wertpunkten für Bodenfunktionen. Darüber hinaus wird für die Pflanzen- und Tierwelt ein TimeLag-Aufschlag berücksichtigt, da sich einige trassennahe Kompensationsmaßnahmen nur zeitverzögert umsetzen lassen. Durch den TimeLag-Aufschlag erhöht sich das Wertpunktedefizit für die Pflanzen- und Tierwelt um 189.060 WP (vgl. Kap. 4.5.3). Das Gesamtdefizit beläuft sich demnach auf 1.889.463 WP (vgl. LBP S. 324).

Durch die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kommt es zu einer rechnerischen Aufwertung von Lebensraumfunktionen in Höhe von 2.134.724 Wertpunkten und zu einer rechnerischen Aufwertung von Bodenfunktionen in Höhe von 2.416.486 Wertpunkten (vgl. LBP Kap. 5.2.4.1 und Kap. 5.2.4.2). Der mit dem Vorhaben einhergehende Eingriff wird also durch die

vorgesehenen Maßnahmen der Realkompensation auch unter Berücksichtigung des als Orientierung herangezogenen Staatsrätemodells vollständig ausgeglichen. Bereits aus artenschutzrechtlichen Gründen sind die Maßnahmen 6.1 A_{CEF}, 6.2 A_{CEF} und 7 A_{CEF} und der Maßnahmenkomplex 8 notwendig.

Die Maßnahmenkomplexe 4 und 5 beinhalten die trassennahen Maßnahmen. Sie leiten sich insgesamt aus den verschiedenen funktionalen Anforderungen ab, die sich aus den Flächenverlusten und Zerschneidungswirkungen in dem ökologisch sehr hochwertigen Niedermoorkomplex südlich von Moorburg und den Landschaftsbildfunktionen des 2. Grünen Rings ergeben. Die Flächen der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkomplex 4 besitzen bereits hohe Ausgangswerte, so dass keine weitere rechnerische Aufwertung zum Ansatz gebracht werden kann. Ohne diese Maßnahmen wären jedoch aufgrund der Zerschneidungswirkungen und einer daraufhin zu erwartenden Verbrachung der Flächen erhebliche ökologische Wertminderungen zu bilanzieren und der Kompensationsbedarf würde dadurch weiter steigen. Bei den Maßnahmen im Maßnahmenkomplex 5 handelt es sich um eine gezielte naturnahe Begrünung der Restfläche des ehemaligen Entwässerungsfeldes, die zu einer ökologischen Aufwertung von Lebensraum- und Bodenfunktionen führt. Diese können rechnerisch geltend gemacht werden.

Alle vorgesehenen und planfestgestellten Maßnahmen haben einen funktionalen Bezug zu den Eingriffen. Es kommt qualitativ und quantitativ zu einer ausgeglichenen Bilanz, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen und kein Kompensationsdefizit verbleiben.

4.17.5 Biotopschutz

Das beantragte Vorhaben verursacht anlagebedingt und baubedingt Eingriffe in gemäß § 30 BNatSchG und § 14 Abs. 1 HmbBNatSchAG gesetzlich geschützte Biotope. Die anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen führen aufgrund von dauerhaften Überbauungen i.d.R. zu einem dauerhaften Verlust der gesetzlich geschützten Biotope. Sofern es sich nur um baubedingte und damit nur vorübergehende Inanspruchnahmen gesetzlich geschützter Biotope handelt, werden bei Biotopstrukturen mit langen Entwicklungszeiten (z. B. Wäldern) diese ebenfalls als dauerhafte Verluste eingestuft. Die baubedingten Inanspruchnahmen von Biotopstrukturen mit kurzen bis mittleren Entwicklungszeiträumen werden, sofern nicht wesentliche Veränderungen oder Beeinträchtigungen der Standortbedingungen zu erwarten sind, nicht als dauerhafte Verluste eingestuft. Bei ihnen wird von einer Wiederherstellbarkeit nach Abschluss der Baumaßnahme ausgegangen (s. LBP S. 136 ff., Tabelle 23). Unabhängig davon werden alle bauzeitlichen Inanspruchnahmen gesetzlich geschützter Biotope zunächst vollständig in der Eingriffsbilanz als Verlust berücksichtigt (vgl. LBP Kap. 4.3.2.3).

Der Umfang der Flächeninanspruchnahme der gesetzlich geschützten Biotope beträgt anlagebedingt 8,4078 ha, baubedingt 5,2771 ha und durch die verlegte Moorburger Landscheide 1,0197 ha.

Daneben ergeben sich erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen insbesondere bei einem

Verlust oder einer Beeinträchtigung von Biotoptypen hoher Wertigkeit und langer Entwicklungsdauer. Es handelt sich um insgesamt 46,44 ha Biotopstrukturen, denen nach dem Staatsrätemodell noch Funktionswerte (Wertstufe 1 und höher) zuzuweisen sind. Zusätzlich sind 6,53 ha Flächen ohne Biotopwerte betroffen (s. LBP S. 140 ff., Tabelle 25).

Durch die entstehende Zerschneidung von Lebensräumen und Lebensraumfunktionen für Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien, Libellen, Wassermollusken, Fische und andere an entsprechende Biotopstrukturen gebundene Tierarten kommt es zu Beeinträchtigungen von faunistischen Funktionsbeziehungen und Biotopverbundfunktionen. Durch die offenen Gewässerunterführungen und den Erhalt der Durchgängigkeit der wesentlichen Gewässer (Moorburger Landscheide, Untenburger Querweggraben, Wulfsgraben) werden die Zerschneidungswirkungen deutlich reduziert. Die Passierbarkeit des Abschnitts für Fledermäuse und land- bzw. wassergebundene Artengruppen bleibt durch die Vermeidungsmaßnahmen ausreichend erhalten (s. LBP S. 161, Tabelle 27).

Zusammenfassend führ der Verlust geschützter Biotope und hochwertiger Biotopstrukturen insbesondere zu

- Verlust und Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen für Brutvögel, Amphibien, Libellen, Fische und weiterer an Feuchtbiotope und Gewässer angewiesener Arten,

- Zerschneidung einer Fledermausflugroute und Verlust potenzieller Tagesverstecke,

- Beeinträchtigungen von faunistischen Funktionsbeziehungen und Biotopverbundfunktionen zwischen Flächen südlich und nördlich des geplanten Abschnitts.

Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von durch § 30 Abs. 2 S. 1 BNatSchG geschützten Biotopen führen können, sind grundsätzlich verboten. Von den Verboten des § 30 Abs. 2 S. 1 kann gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Dies ist vorliegend der Fall. Die Ausnahme wird zugelassen, weil die durch das Vorhaben bewirkte Beeinträchtigung durch entsprechende Maßnahmen sogar deutlich größeren Umfanges ausgeglichen wird. Die Verluste gesetzlich geschützter Biotope werden einschließlich aller bauzeitlichen Inanspruchnahmen und der Verluste auch im Bereich der verlegten Moorburger Landscheide vollständig im LBP bilanziert (vgl. Kap. 4.3.2.3 sowie S. 279). Alle Verluste werden durch geeignete Maßnahmen kompensiert, wie der Übersicht in Tabelle 70 des LBP (S. 306) zu entnehmen ist. Die beeinträchtigten Biotope werden in Qualität und Flächengröße trassennah gleichartig hergestellt. Die Einzelheiten ergeben sich aus den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3), in denen die einzelnen Maßnahmen detailliert beschrieben sind.

Ein in die Bewertung einzubeziehender Zeitverzug (TimeLag-Aufschlag) wegen verzögerter Umsetzung trassennaher Maßnahmen ist berücksichtigt worden (s. LBP Ziffer 4.5.3).

Einwendungen zum Biotopschutz:

Teil der Planänderungsunterlagen ist eine neue Kartierung der Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten (Unterlage 19.1.1, Seite 34 ff. sowie Anhang 2), welche aufgrund der Veränderung der geplanten Eingriffsfläche im Zuge der Verlegung der 380-KV-Hochspannungsleitung erforderlich war.

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Untersuchung ist jedoch nur sehr bedingt aussagekräftig: Sie beruht auf einer einzigen Begehung, welche am 02.09.2021 durchgeführt wurde - zu einem Zeitpunkt deutlich nach der Blütezeit verschiedener gefährdeter Pflanzenarten, die im Untersuchungsgebiet potentiell vorkommen.

Daraus folgt, dass die Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten nur unvollständig erfasst wurden. Dies wird exemplarisch bestätigt durch die Funde von einigen auffälligen Beständen gefährdeter Pflanzenarten im Eingriffsbereich der geplanten A26-Ost (Abs. 6a) in den vergangenen 3 Jahren durch unsere Mandanten, welche in der vorgelegten Kartierung der Vorhabensträgerin jeweils fehlen. Es handelt sich um Vorkommen der Gelben Wiesenraute Thalictrum flavum (Rote Liste HH: 3 / Rote Liste D: 3), des Knolligen Kälberkropfs Chaerophyllum bulbosum (Rote Liste HH: 3), des Zungen-Hahnenfußes Ranunculus lingua (Rote Liste HH: 2 / Rote Liste D: 3) und des Schlangen-Lauchs Allium scorodoprasum (Rote Liste HH: 3). Da seitens der Verbände keine eigenen botanischen Kartierungen durchgeführt wurden, ist von weiteren unberücksichtigten Vorkommen gefährdeter Arten sicher auszugehen.

Vorhabensträgerin: *Die Erfassung gefährdeter Pflanzenarten zielt nicht darauf ab, alle Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten vollständig zu erfassen, soweit es sich nicht um Arten handelt, die den artenschutzrechtlichen Maßgaben des § 44 BNatSchG unterliegen. Im Planungsraum der A 26 sind jedoch mit Ausnahme der Wasserwechselzone am Elbufer (Schierlings-Wasserfenchel) keine Standorte entwickelt, an denen natürliche Vorkommen streng geschützter Pflanzenarten (Arten des Anhangs IV der FFH-RL) zu erwarten sind. Eine vollständige Erfassung aller Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten würde eine zu unterschiedlichen Jahreszeiten mehrfach wiederholte Begehung erfordern, wobei einige Arten nicht einmal jedes Jahr zur vollständigen Entwicklung kommen. Zudem kann auch die Tierwelt einen maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung konkreter Bestände in einzelnen Jahren haben. Ziel der Kartierung ist es hingegen, bei der Ermittlung der Bedeutung der betroffenen Flächen als Grundlage für die Ermittlung des naturschutzfachlichen Wertes auch gefährdete Pflanzen zu berücksichtigen, wobei es hierbei nicht auf die Einzelart ankommt. Dieses ist alleine schon deswegen gegeben, da sich aus der Anwesenheit einer bestimmten gefährdeten Art in der Regel keine Konsequenzen hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen ergibt (Ausnahme Arten, die unter den § 44 Abs.1 Nr. 4 BNatSchG fallen: Schierlings-Wasserfenchel). Aus diesem Grunde ist die durchgeführte Übersichtskartierung für die Bewertung des Eingriffs und für die Planung der Maßnahmen hinreichend. Eine annähernd vollständige Erfassung würde hingegen zu keinen relevanten Mehrinformationen führen. Gemäß der Rechtsprechung des BVerwG sind umfangreiche Erfassungen, die zu keinen relevanten Mehrinformationen führen, weder erforderlich noch angemessen. In Zusammenhang mit den vom*

NABU exemplarisch aufgeführten Arten ist darauf hinzuweisen, dass sowohl der Knollige Kälberkropf wie der Zungen-Hahnenfuß im Rahmen der Kartierung 2021 nachgewiesen wurden. Zum Knolligen Kälberkropf sei zudem darauf hingewiesen, dass die Etablierung dieser zweijährigen Art, die nach der Blüte abstirbt, maßgeblich durch die Witterungsbedingungen in der Juvenilphase bestimmt wird, so dass der Knollige Kälberkropf in unterschiedlichen Jahren an unterschiedlichen Stellen auftreten kann. Der Zungen-Hahnenfuß wurde am 02.09.2021 blühend in der Fortsetzung der Landscheide westlich des Moorburger Hauptdeichs nachgewiesen. Die Gelbe Wiesenraute zieht nach der (auffälligen) Blüte nicht vollständig ein und ist noch im September sehr wohl zu erkennen. Gleiches gilt für den Schlangen-Lauch, der zwar Anfang September abgestorben ist, aber weiterhin an seinen geknäulten Brutzwiebeln an den bis in den Herbst bis in 1 m Höhe aufragenden Stängelenden zu erkennen ist.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die durchgeführten Kartierungen sind entsprechend der Darstellungen im LBP sowie der Ausführungen der Vorhabensträgerin sachgerecht und nach den Regeln der Technik durchgeführt worden. Das vermeintliche Fehlen bestimmter Pflanzenarten führt zu keiner Veränderung der Bewertung der betroffenen Flächen. Wie von der Vorhabensträgerin richtigerweise ausgeführt, werden bei der Ermittlung der Bedeutung der betroffenen Flächen als Grundlage für die Ermittlung des naturschutzfachlichen Wertes auch gefährdete Pflanzen berücksichtigt. Auf die jeweilige Einzelart kommt es dabei nicht an, da dies keine Auswirkung auf die zu ergreifenden Maßnahmen nach sich zieht (Ausnahme Arten, die unter den § 44 Abs.1 Nr. 4 BNatSchG fallen: Schierlings-Wasserfenchel). Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

4.17.6 Stellungnahmen und Einwendungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen samt Äußerungen der Vorhabensträgerin und die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt, soweit sie im vorstehenden Teil nicht bereits behandelt sind. Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die eine Nichtbetroffenheit erklären, ausschließlich Zustimmung enthalten, sich erledigt haben, lediglich Hinweise für die Vorhabensträgerin enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben.

Im Einzelnen:

Es wird der Rückbau von nicht mehr benötigten Straßenflächen und Rückgabe an die Natur und kritische Prüfung, ob nicht einige Straßenverbindungen aufgelöst werden und gänzlich entfallen können gefordert, sowie die Minimierung von Baustraßen und Unterhaltswegen. Für Baucontainer und Vorbereitungsflächen sollten nur Bauflächen genutzt werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Antragsunterlagen berücksichtigen bereits den Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen. Zusätzlich ist als Ausgleichsmaßnahme 3 A „Entsiegelung“ eine Flächenentsiegelung und Begrünung in einer Größenordnung von ca. 1,15

ha vorgesehen (LBP). Weitere Auflösungen von Straßenverbindungen sind nicht möglich, da das nachgeordnete Straßennetz eine Erschließungsfunktion sowie lokale Verbindungsfunktion besitzt. Auch die Flächeninanspruchnahme für Baustraßen und künftigen Unterhaltungswegen wurde so gestaltet, dass nur die unbedingt erforderlichen Flächen in Anspruch genommen werden (s. LBP Kapitel 3.1).

Die Baustelleneinrichtungsflächen entsprechen ebenfalls dem erforderlichen Umfang und stellen keine „Vorratsinanspruchnahme“ dar.

Der Aussage im LBP, dass die Kompensationsleistung der vom Vorhaben betroffenen bestehenden Ausgleichsmaßnahme durch baubedingte Eingriffe nicht leidet, kann nicht zugestimmt werden. Die Aussage ist nicht nachvollziehbar.

Vorhabensträgerin: *Der LBP weist mehrfach sehr deutlich auf die baubedingten Eingriffe für die 380 kV-Leitung hin und beurteilt diese sowohl hinsichtlich des qualitativen als auch des quantitativen Kompensationsbedarfs. Warum es dennoch - langfristig gesehen - durch den Rückbau der alten Leitung und der Masten nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Kompensationswirkungen kommt, wird auf Seite 226 nachvollziehbar begründet.*

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Es ist unter anderem unter Ziffern 6.4.4 und 6.5.2.2 deutlich dargestellt, dass durch den Rückbau der alten 380 kV-Leitung die ursprünglich bestehenden Einschränkungen für den vorhandenen Gehölzbestand vollständig entfallen (Wuchshöhenbeschränkung). Darüber hinaus entfallen dort die ehemaligen Masten und Zufahrten.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind schwerwiegend und stehen im Widerspruch zu Natur- und Landschaftsschutzbelangen und -bestimmungen. Sie sind durch andere umweltverträglichere Trassenvarianten vermeidbar.

Das Vorhaben führt zu dem Verlust von rund 16 ha hochwertigen Biotopen (12 bis 8 Wertpunkte/m2 nach Staatsrätemodell) - insbesondere im Bereich des Niedermoorkomplexes südlich von Moorburg -, von ca. 12 ha schutzwürdigen Niedermoorböden, von gesetzlich geschützten Biotopen auf einer Fläche von ca. 9 ha, und von festgesetzten Ausgleichsflächen von ca. 3 ha. Damit verursacht allein der Bau des 1,9 km langen Abschnittes 6a der A 26 Ost einen bau- und betriebsbedingten Verlust von insgesamt ca. 40 ha Biotopflächen (Wertstufe 1 und höher nach dem Staatsrätemodell), zusätzlich sind ca. 6 ha Flächen ohne Biotopwerte betroffen. Dies stellt einen enorm hohen Landschafts- und Flächenverbrauch dar, der nicht im Einklang mit einem schonenden Flächenverbrauch und den allgemeinen Grundsätzen des Freiraumschutzes steht.

Vorhabensträgerin: *Zur Linienbestimmung wurden die unterschiedlichen Umweltauswirkungen der Varianten untersucht. Dass andere Varianten teilweise geringere Umweltauswirkungen zur Folge gehabt hätten, insbesondere in Bezug auf den Niedermoorkomplex südlich von Moorburg, ist ein Ergebnis der UVS und wurde bei der Linienbestimmung entsprechend berücksichtigt. Jedoch gab es andere überwiegende Gründe für die nun beantragte Variante. Da der Planungsab-*

schnitt 6a den Bau des AK-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen) beinhaltet, erscheint die Gesamtflächeninanspruchnahme im Verhältnis zur Streckenlänge – zunächst relativ gesehen – groß. Tatsächlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei einem Großteil der beanspruchten Flächen um vorbelastete Flächen mit geringen bis mittleren ökologischen Wertigkeiten handelt. Von den 1,9 km Trassenlänge verlaufen rd. 1,2 km über vorbelastete Flächen. Insofern sind allgemeine Grundsätze des Freiraumschutzes und des schonenden Flächenverbrauchs berücksichtigt. Bei den vorbelasteten Flächen handelt sich in überwiegenden um Böschungs- und Straßennebenflächen der A 7 und des im Zuge der A 26 West hergestellten Autobahndreiecks, um Flächen der BImSch-Anlage der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte sowie um Deichanlagen und Straßennebenflächen am Moorburger Hauptdeich. Die dort vorhandenen Werte und Funktionen sind zum Teil durch die Anlage von Straßenbegleitgrün und die Wiederherstellung von Biotopstrukturen im Arbeitsstreifen wiederherstellbar (vgl. Tab. 23 im LBP).

Planfeststellungsbehörde: Es ist richtig, dass mit der beantragten Trassenführung nicht die umweltseitig günstigste Trassenvariante linienbestimmt wurde. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5 „Linienbestimmung“ und 4.8 „Variantenprüfung“ verwiesen). Hinsichtlich des Hinweises, dass es sich bei dem Großteil der beanspruchten Flächen um vorbelastete Flächen mit geringen bis mittleren ökologischen Wertigkeiten handelt, folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Auf S. 136 des LBP wird dargestellt, dass auch für andere Eingriffsvorhaben bestehende Kompensationsmaßnahmen teilweise überbaut werden. Für die Ausgleichsmaßnahmen, die durch das Vorhaben beeinträchtigt werden, ist eine Darstellung der zu erreichenden geplanten Werte (Punkte Staatsrätemodell, STRM) und der bislang erreichten Werte STRM erforderlich. Eine mögliche Differenz zwischen SOLL und IST nach Punkten STRM ist dann mit auszugleichen. Eine nachvollziehbare transparente Darstellung ist hier wichtig, damit der Ausgleich anderer Projekte richtig weitergeführt werden kann. Gerade die Gehölzanpflanzungen westlich des Moorburger Hauptdeiches haben sicherlich noch lange nicht die geplanten Werte erreicht.

Vorhabensträgerin: *Das Ausgleichsflächenkataster der BUKEA enthält keine Angaben zu den geplanten Wertpunkten nach Staatsrätemodel. Daher wurden im Rahmen des LBP aus Gutachtersicht realistische, potenziell erreichbare Bestandswerte angenommen. Für die betroffenen Flächen wurden in der Bilanz Ausgangswerte von 6 (Tiere, Pflanzen) bis 12 (Boden) angesetzt. Bei dem Gehölzbestand westlich des Moorburger Hauptdeiches ist zu beachten, dass er aufgrund der Lage im Schutzstreifen der vorhandenen Freileitung Wuchshöhenbeschränkungen unterliegt. Dies mindert den möglichen Wert für Tiere, Pflanzen. Um evtl. Vorbehalte gegenüber dieser Vorgehensweise auszuräumen, wird eine erneute Abstimmung mit der BUE zu diesem Ansatz zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Im Rahmen der ersten Planänderung wurde entsprechend der Abstimmung mit der BUKEA in der Bilanz der Ausgangswert für Tiere und Pflanzen auf 8 angepasst. Darüber hinaus geht aus Kapitel 4.4 des LBP hervor, dass neben den Wertpunkten nach Staatsrätemodell auch funktionale Aspekte maßgeblich sind. So wird mit

den neuen Kompensationsmaßnahmen insgesamt eine weitgehende, langfristige Aufrechterhaltung des Gehölzanteils im Planungsraum angestrebt. Damit werden auch die funktionalen Aspekte der Ausgleichsflächen berücksichtigt.

Im Falle des vorgesehenen Trassenverlaufes käme es auch zu einem Wegfall bereits bestehender Ausgleichsflächen (Vorhaben U-046 - Spülfeld Moorburg-Ellerholz). Das ist vor dem Hintergrund ohnehin kaum vorhandener Ausgleichsflächen nicht tragbar. Es stellt sich die Frage, wie die Eingriffe in Natur und Landschaft dauerhaft ausgeglichen werden können.

Planfeststellungsbehörde: Die Inanspruchnahme von Flächen bestehender Ausgleichsmaßnahmen ist im LBP (Kap. 4.4 und 6.4.4) erläutert. Innerhalb der Eingriffsbilanz und der Kompensationsbedarfsermittlung sind die Wert- und Funktionsminderungen auch dieser Flächen berücksichtigt. Die Kompensationsleistungen der vorhandenen Flächen werden mit den für die A 26-Ost vorgesehenen Ausgleichsmaßnamen räumlich verlagert und dauerhaft gesichert. Es verbleiben keine Kompensationsdefizite.

Zudem besteht hier laut Planungsunterlage ein unvermeidbarer naturschutzfachlicher Zielkonflikt zwischen Erhalt der Niedermoorböden und Schaffung eines naturnahen durchgängigen Gewässers, der vermeidbar wäre, wenn man sich für eine andere Trasse entschieden hätte. Der Kompromiss sieht vor, das Gewässer nur abschnittsweise und einseitig naturnah zu gestalten. Dies wird sich aber negativ auf die Wertigkeit des Gewässers und seine immer wieder hervorgehobene Bedeutung innerhalb des Biotopverbunds und zweiten Grünen Rings auswirken.

Vorhabensträgerin: *Die einseitige naturnahe Gestaltung hat praktische Gründe, da aufgrund der wasserwirtschaftlichen Bedeutung des Gewässers für die Hinterlandentwässerung eine regelmäßige Unterhaltung des Hauptgerinnes möglich bleiben muss. Die ökologische Wertigkeit des Gewässers und dessen Funktionen im Naturhaushalt werden dadurch jedoch nicht beeinträchtigt. Gegenüber dem Bestand kommt es zu einer Anreicherung mit naturnahen Elementen und einer Strukturverbesserung, so dass der ökologische Zustand verbessert wird. Es kommt zu einer Aufwertung der ökologischen Werte und Funktionen. Die Funktionen des Gewässers für den Biotopverbund und auch dessen Funktionen innerhalb des 2. Grünen Rings werden durch die naturnahen Strukturelemente gestärkt.*

Planfeststellungsbehörde: Der benannte Zielkonflikt ist in der Planung erkannt worden und entsprechende Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen auf die Niedermoorböden sind berücksichtigt, wie z.B. die abschnittsweise Anlage von Aufweitungen und Flachwasserzonen auf immer nur einer Gewässerseite. Bodenfunktionen in dem Bereich gehen nicht vollständig verloren, da überwiegend vorbelastete degenerierte Oberbodenhorizonte abgetragen werden. Darüber hinaus wird die Anlage von Flachwasserzonen Bereiche mit einem sehr hohen natürlichen Biotopentwicklungspotenzial, einschließlich erwartbarer Niedermoorbildungen entstehen lassen. Darüber hinaus folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Negative Auswirkungen auf die Wertigkeit des Gewässers werden nicht gesehen.

Wir bezweifeln ebenfalls, dass Stoffeinträge unerwünschter Substanzen von Damm und Autobahn in die umverlegte Moorburger Landscheide derart kategorisch ausgeschlossen werden können, wie es die Unterlage darstellt.

Planfeststellungsbehörde: Die vorgesehene Autobahnentwässerung entspricht dem Stand der Technik und berücksichtigt für die Autobahnentwässerung unter anderem breitflächige Böschungsversickerung und in Teilabschnitten Fassungen und Nachbehandlung in Retentionsbodenfiltern. Der Abstand der Moorburger Landscheide zur Autobahn beträgt mindestens 40 m, teilweise über 300 m. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Oberflächengewässer ist nicht zu erwarten.

Es wird beanstandet, dass nur die anlagebedingten Verluste von § 30-Biotopen (9,2 ha) als dauerhaft und somit als erhebliche Beeinträchtigung bewertet werden, die baubedingten Verluste von 4,6 ha hingegen nicht. Nach mehrjähriger Bauphase mit schwerem Gerät werden sich auf den Flächen der ehemaligen Arbeitsstreifen Biotope mit vorheriger Wertigkeit nicht wieder einstellen. Auch hier ist demnach von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Für diese Flächen besteht ebenfalls qualitativer Kompensationsbedarf.

Vorhabensträgerin: *Die Flächeninanspruchnahmen gesetzlich geschützter Biotope werden in der Tabelle 23 bereits vollständig dargestellt. Im Bereich der verlegten Moorburger Landscheide sowie im Bereich der Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen werden tlw. bereits im Zuge der Baumaßnahme, spätestens jedoch nach Abschluss der Gesamt-Baumaßnahmen, wieder Biotopstrukturen mit dem Status gesetzlich geschützter Biotope entstehen. Dies sind z.B. naturnahe Gewässerabschnitte der Moorburger Landscheide, naturnahe Kleingewässer, Röhrichte, Hochstaudenfluren, Feuchtgebüsche und Sumpfwälder. Die Neuanlage, Wiederherstellung bzw. Entwicklung dieser Strukturen ist durch den Maßnahmenkomplex 4 mit den diversen trassennahen Ausgleichsmaßnahmen und den Maßnahmen zur naturnahen Gestaltung der Moorburger Landscheide sichergestellt. Der Ausgleich erfolgt also vor Ort spätestens nach Abschluss der Maßnahme. Der Ausgleichsbedarf für die anlagebedingten Verluste (vgl. LBP, Kap. 4.3.2.3 und 4.5.1) erfolgt durch die externen Maßnahmen im Bereich der Kirchwerder Wiesen (Maßnahmenkomplex 6). Durch die geplanten Maßnahmen werden dort Biotopstrukturen entwickelt, denen zukünftig der Status als gesetzlich geschützte Biotope zugewiesen werden kann, z.B. Röhrichte, Hochstauden, Feuchtgrünland. Insgesamt werden die Flächeninanspruchnahmen gesetzlich geschützter Biotope also vollständig kompensiert.*

Es sei noch einmal darauf hingewiesen, dass unabhängig von der Wiederherstellbarkeit des gesetzlichen Schutzstatus auf den trassennahen Flächen diese Flächen auch im Rahmen der rechnerischen Bilanz nach dem Staatsrätemodell berücksichtigt wurden. Diese Bilanz ist jedoch inhaltlich vollständig unabhängig von dem Themenkomplex gesetzlich geschützter Biotope (vgl. LBP Kap. 4.5.2).

Dass es durch die baubedingten Flächeninanspruchnahmen zu dauerhaften Wertminderungen im Bereich des Baufeldes kommt, wird in dem Zusammenhang nicht abgestritten und ist innerhalb der Eingriffsbilanz ja auch berücksichtigt. So werden bei den Böden zukünftige Planungswerte

von maximal 3 WP/m² angesetzt und bei den Lebensraumfunktionen (Pflanzen, Tiere) maximal 4 (vgl. LBP, Tab. 34). Das sich daraus ergebende rechnerische Wertpunktedefizit ist in dem ermittelten Kompensationsbedarf bereits enthalten und es sind Kompensationsmaßnahmen dafür vorgesehen. Bei den trassennahen Ausgleichsmaßnahmen im Maßnahmenkomplex 4 werden allerdings keine rechnerischen Aufwertungen zum Ansatz gebracht. Dennoch ist die Wiederherstellung wesentlicher Teilfunktionen im Bereich der trassennahen Ausgleichsmaßnahmen möglich. Da es sich auch zukünftig um grundwassernahe Niedermoorstandorte handeln wird, bleibt auch die Entwicklung von gesetzlich geschützten Biotopstrukturen wie Röhrichten und Hochstauden möglich. Diese Wiederherstellung von Funktionen wird im Zuge der trassennahen Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt, so dass kein zusätzlicher qualitativer Kompensationsbedarf besteht.

Planfeststellungsbehörde: Die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Antragsunterlagen machen deutlich, dass kein Kompensationsdefizit durch anlagebedingte und baubedingte Inanspruchnahmen von Flächen besteht, auf denen sich geschützte Biotope befinden. Alle bauzeitlichen Inanspruchnahmen gesetzlich geschützter Biotope sind vollständig in der Eingriffsbilanz als Verlust berücksichtigt. Die Flächenbilanz ist dem LBP in Kapitel 4.3.2.3, Tab. 23 zu entnehmen. Insbesondere hinsichtlich der hier vorgetragenen baubedingten Inanspruchnahme wird über Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt, dass die betroffenen Strukturen soweit wie möglich wiederhergestellt werden, so dass es auf diesen Flächen nicht zu dauerhaften Verlusten gesetzlich geschützter Biotope kommt. Es wird auf die Ausführungen der Maßnahmenplanung sowie der vergleichenden Gegenüberstellung verwiesen (s. LBP Tabelle 70).

Es ist auch unklar, wie sichergestellt werden soll, dass die Habitate der Mollusken, die nicht direkt vom Eingriff betroffen sind und somit erhalten bleiben, nicht durch Wasserstandsabsenkungen und Eisenocker oder ähnliche Themen stark beeinträchtigt werden. Es fehlt an einem Monitoring der Wasserstände und des Eisenockers und Regelungen, die ggf. gegensteuern können, um die verbleibenden Habitate nicht zu beeinträchtigen.

Planfeststellungsbehörde: Eine Betroffenheit der Habitate der Mollusken sowie der bekannten Habitate der zierlichen Tellerschnecke sind nicht zu erwarten. Vorhabenbedingte Wasserstandsabsenkungen sind nicht vorgesehen. Darüber hinaus sind die Risiken, die sich durch bauzeitlich anfallendes Porenwasser und Niederschlagswasser ergeben können, im FB WRRL (Unterlage 19.5) und sowie der Unterlage 20 erläutert. Es wird mittels Nebenbestimmungen sichergestellt, dass Details der wasserrechtlichen Genehmigungen im Zuge der Ausführungsplanung abzustimmen sind. Darüber hinaus wird der Betrieb der Wasseraufbereitung durch ein Monitoring mittels einer Nebenbestimmung festgelegt, um auf entstehende Beeinträchtigungen der Gewässer – auch durch Verockerungen - rechtzeitig reagieren zu können.

In Kapitel 5 (Umweltauswirkungen) wird auch zum ersten Mal das Landschaftsbild bewertet. Die Tabelle 25 Landschaftsbildeinheiten hat 9 verschiedene Typen erkannt und wertet diese nach

Bedeutung in 5 Stufen. Es wird festgestellt, dass die „Unzerschnittenheit“ von Landschaftsräumen bereits heute aufgrund der „vorhandenen Vorbelastungen nicht mehr von Bedeutung" sei. Dieser Aussage widerspricht das Bezirksamt Harburg. Der 2. Grüne Ring verläuft in diesem Teilabschnitt entlang der Landscheide in einem landschaftlich zusammenhängend erlebbaren Raum. Dieser ist zwar durch den Fürstenmoordamm im Süden und die BAB A7 im Westen verlärmt, jedoch durch den Bruchwald im Norden und das raumprägende Gewässer der Landscheide einschließlich seiner flankierenden Gehölzbestände als Landschaft im urbanen Raum zu erleben.

Vorhabensträgerin: *Die erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktionen wurden bereits in der UVS zur Linienbestimmung (Unterlage 19.7) untersucht und dargestellt. Im LBP (Unterlage 19.1) erfolgt eine vertiefende Betrachtung der erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (s. LBP, Kap. 4.3.6) und eine Ableitung von erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 15 (2) BNatSchG (s. LBP, Kap. 4.3.6 und Kap. 5.1 ff). Die Betroffenheit des 2. Grünen Rings, der Erholungsfunktionen des Planungsraumes und der Ortschaft Moorburg wurden dabei jeweils ausführlich berücksichtigt. Möglichkeiten der Vermeidung erheblicher Umweltauswirkungen wurden geprüft und berücksichtigt, z. B. bezüglich der Gradientenlage und der Flächeninanspruchnahme (vgl. LBP, Kap. 3.1). Zum Ausgleich unvermeidbarer Beeinträchtigungen und zur Neugestaltung des Landschaftsbildes sind intensive Eingrünungsmaßnahmen am Bauwerk (Gestaltungsmaßnahmen) und umfangreiche trassennahe Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Diese Maßnahmen sind insgesamt so konzipiert, dass sie auch bei einer zusätzlichen Realisierung von Hafenbahnplanungen (vgl. das benannte Zitat aus dem LBP S. 154, Kap. "Kumulative Wirkungen mit anderen raumbedeutsamen Planungen") funktional wirksam bleiben und die Funktionen von Natur und Naherholung auch im Hinblick auf die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen in bestmöglicher Weise erhalten bleiben (s. LBP, Kap. 5.1).*

Planfeststellungsbehörde: Die dargestellte „Unzerschnittenheit“ des Vorhabensgebietes mag aufgrund vorhandener Beeinträchtigungen bereits teilweise tatsächlich nicht mehr vorliegen. Es wird auch die Betroffenheit des 2. Grünen Rings, der Erholungsfunktionen innerhalb des Vorhabensgebietes und der Ortschaft Moorburg hinreichend berücksichtigt. Die Zerschneidungswirkung ist im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden; ist hier jedoch für die Bewertung aller Auswirkungen auf das Landschaftsbild nicht ausschlaggebend. Die Vorhabensträgerin hat ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass die beantragte Maßnahme sehr wohl Auswirkungen auf das Landschaftsbild nach sich zieht, diese jedoch aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen verhältnismäßig sind.

Im Bereich der Moorburger Landscheide sind Bäume als Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Die Lage der geplanten Bäume entlang der verlegten Moorburger Landscheide ist mit MR23 abzustimmen. Grundsätzlich sollen Fließgewässer durch Bäume beschattet werden, geplante Bäume sollten daher auf der Südseite des Gewässers vorgesehen werden.

Vorhabensträgerin: *Die geforderte Abstimmung bezüglich der Lage der Bäume ist grundsätzlich möglich. Allerdings verlaufen im östlichen Abschnitt der verlegten Moorburger Landscheide ein*

Rad- und Fußweg und ein Unterhaltungsweg südlich angrenzend des Gewässers. Um die Gewässerunterhaltung nicht zu beeinträchtigen, sind Baumpflanzungen dort nur nördlich des Gewässers vorgesehen. Allerdings sind die Uferaufweitungen so konzipiert, dass zumindest diese durch Gehölzpflanzungen teilbeschattet werden. Im westlichen Abschnitt der verlegten Moorburger Landscheide sind die gewässerbegleitenden Gehölzpflanzungen auch südlich des Gewässers vorgesehen. Insgesamt ergibt sich dadurch im Gewässerverlauf ein Wechsel von verschatteten, teilverschatteten und besonnten Bereichen, wodurch vielfältige Lebensraumansprüche, z. B. auch von Amphibien, erfüllt werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auf die Nebenbestimmung Ziffer 2.17 „Zusagen und Vereinbarungen“ verwiesen.

Die Bewertung des Raumes für das Schutzgut Mensch ist im gesamten LBP höher zu bewerten und die Maßnahmen für den Zustand nach und während der Bauarbeiten deutlicher nachvollziehbar und für den schnellen Betrachter mit Unterstützung durch Grafiken und Tabellen herauszuarbeiten. In der Konfliktanalyse auf S. 92 LBP wird dargestellt, dass Wege gebündelt werden und der Flächenverbrauch reduziert werden soll. Hier ist darzustellen, wie die Maßnahmen zur Konfliktlösung unter Einbeziehung der Nutzung der Unterhaltungswege für technische Maßnahmen und als Weg für Schulkinder, Radfahrer und Fußgänger sich darstellt und welche Probleme sich ergeben können. Velo- und Freizeitrouten sind kaum bzw. nicht ausreichend dargestellt bzw. berücksichtigt.

Vorhabensträgerin: *Das Schutzgut Menschen sowie temporäre und dauerhafte verkehrstechnische Lösungen für Rad- und Fußwegeverbindungen sind nicht Gegenstand der Eingriffsregelung nach BNatSchG und sind daher auch nicht Gegenstand des LBP. Die Bedeutung des Landschaftsraumes für die angrenzenden Siedlungsgebiete und überörtliche Verbindungen wird im Zusammenhang mit den Landschaftsbildfunktionen und landschaftsbezogenen Erholungsfunktionen berücksichtigt (vgl. Unterlage 19.1.1, Kap. 2.2.6). Die Hinweise auf Seite 92 des LBP gehören nicht zur Konfliktanalyse. Dort werden die straßenbautechnischen Vermeidungsmaßnahmen - also Maßnahmen, die bereits unmittelbar in den Straßenbauentwurf eingeflossen sind - erläutert. Denn im Zuge der verkehrstechnischen Planungen sind die Rad- und Fußwegeverbindungen im Planungsraum berücksichtigt worden und es sind entsprechende bauzeitliche und dauerhafte Lösungen erarbeitet worden. Für Details wird auf die straßenbautechnischen Entwurfsunterlagen (insbesondere Unterlagen 2 bis 6) und den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen. Zusätzliche Grafiken und Tabellen sind im LBP zu diesen Thema nicht erforderlich.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt hier vollumfänglich den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Darüber hinaus sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ausführlich unter Ziffer 5.1 der UVS (Planunterlage 19.9) dargestellt und bewertet.

Es ist darauf zu achten, dass Sichtachsen und eine offene Landschaft erhalten bleiben, keine

Angsträume für Fußgänger und Fahrradfahrer durch Bewuchs oder schlechte Beleuchtung entstehen, Wege eine ausreichende Breite haben (auch bei Begegnungsverkehr mit Unterhaltungsfahrzeugen auf den Unterhaltungswegen und während der Bauphase), Wegebeziehungen direkt und ohne Umwege geführt werden, überörtliche Wegebeziehungen qualitativ hochwertig und gut befahrbar mit Fahrrädern gestaltet und Siedlungsräume nördlich und südlich der zukünftigen Trasse nicht isoliert werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass bei der Verkehrswegeplanung und den LBP-Maßnahmen (Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen) sowohl sicherheitstechnische Aspekte für Fußgänger und Radfahrer als auch gestalterische Aspekte berücksichtigt wurden. Für die verbleibenden Flächen des 2. Grünen Rings südlich der A 26-Ost wurde ein umfangreiches trassennahes Maßnahmenkonzept entwickelt, welches gewährleistet, dass die Funktionen für Natur und Naherholung trotz der geplanten Infrastrukturmaßnahmen in bestmöglicher Weise erhalten bleiben. So wird der Abschnitt des 2. Grünen Rings zwischen der A 7 im Westen und dem Moorburger Elbdeich im Osten als Freiraumkorridor erhalten, der weiterhin durch Gewässer- und Feuchtbiotope geprägt wird (vgl. Unterlage 19.1.1, Kap. 5.1). Im Verlauf von Fuß- und Radwegeverbindungen werden Sichtachsen erhalten bzw. neu wahrnehmbar sein, z.B. entlang der verlegten Moorburger Landscheide. Das Empfinden von Angsträumen ist in hohem Maß subjektiv und von individuellen Wahrnehmungen und Erfahrungen abhängig. Dem Bereich südlich von Moorburg kommen weder tagsüber noch in den Dämmerungs- und Nachtstunden besondere Aufenthaltsfunktionen zu. Daher hat der Aspekt Angsträume hier nicht die Bedeutung wie z.B. auf stark frequentierten öffentlichen Plätzen. Bereits im Bestand hat der Bereich innerhalb des 2. Grünen Rings vorrangig Verbindungsfunktionen zwischen Moorburg, Bostelbek und dem Moorgürtel westlich der A 7, anstatt einer Aufenthaltsfunktion. Das Umfeld der vorhandenen Wegverbindungen wird auch im Bestand tlw. von Gehölzstrukturen geprägt. Gegenüber der heutigen Situation kommt es durch die Planung nicht zu einer erheblichen Zunahme potenzieller Angsträume. Die im Verlauf von Wegen vorgesehenen Gehölzpflanzungen sind tlw. vorhanden und schutzwürdig oder aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich (Leitstrukturen für Fledermäuse). Überwiegend wurde auf Gehölzpflanzungen entlang neuer Wege jedoch verzichtet. Da das Bauwerk 06 artenschutzrechtliche Funktionen als Querungshilfe für Fledermäuse hat, wird - um die Funktion als Querungshilfe nicht zu beeinträchtigen - auf eine Beleuchtung an und unter der Brücke verzichtet.

Es muss begründet werden, weshalb die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Kirchwerder und Neuengamme fachlich und rechtlich geeignet sind. Die Begründung könnte auch in Abschnitt 5.2.4.2 erfolgen.

Planfeststellungsbehörde: Bezüglich der artenschutzrechtlichen Anforderungen (z.B. Eignung, Bezug zur lokalen Population) erfolgt die Begründung ausführlich im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) und zusammenfassend im LBP (z.B. Kap. 5.2.4.2). Dass auch be-

züglich der sonstigen Kompensationsanforderungen nach § 15 BNatSchG bzw. Staatsrätemodell eine Eignung gegeben ist, ergibt sich ebenfalls bereits aus den Erläuterungen in Kap. 5.2.4.2. So wird auf die Lage innerhalb des Naturraums Elbmarsch und den dadurch gegebenen räumlich-funktionalen Zusammenhang hingewiesen. Des Weiteren werden Ausgangszustand und Aufwertungspotenziale der Flächen beschrieben. Darüber hinaus wird auch auf die Maßnahmenblätter zum Maßnahmenkomplex 6 verwiesen (s. Unterlage 9.3), die ebenfalls entsprechende Angaben enthalten.

Maßnahme 2.4 G: Für Gehölzpflanzungen im Zusammenhang mit der Autobahnplanung sind nur zertifizierte standortheimische Pflanzen zu verwenden. Da der LBP an vielen Stellen im Text und in den Maßnahmenblättern auf die vorgesehenen Gehölzpflanzungen hinweist, muss deutlich werden, dass diese Anforderung immer für alle Gehölze gilt.

Vorhabensträgerin: *Im Zuge der Ausführung werden die geltenden Bestimmungen zur Ausbringung von Pflanzen gemäß § 40 BNatSchG berücksichtigt. Es wird zugesagt, dass in dem rechtlichen Zusammenhang nur zertifiziertes Saat- und Pflanzgut verwendet wird.*

Planfeststellungsbehörde: Die Verwendung von Pflanzen, die dem § 40 BNatSchG entsprechen sowie die Verwendung von ausschließlich zertifiziertem Saat- und Pflanzgut, wird als ausreichend angesehen.

Die Bezeichnung zertifizierte „standortheimische“ Pflanzen entspricht nicht den rechtlichen und fachlichen Anforderungen. Es werden dabei die Begriffe „standortgerecht“ und „gebietsheimisch“ vermischt. Standortgerecht ist eine Pflanze, wenn sie an die jeweiligen Standortverhältnisse angepasst ist (z.B. nass oder trocken, Licht oder Schatten). Das wird auch regelmäßig auf gebietsfremde Pflanzen (z.B. Ziergehölze) angewendet und ist rechtlich nicht relevant. Gebietsheimisch ist als Begriff dagegen vor dem rechtlichen Hintergrund des § 40 BNatSchG korrekt, bei dem es einen rechtlichen Zusammenhang mit dem SaatG (Saatgutverkehrsgesetz) und der dazugehörigen ErMiV (Erhaltungsmischungsverordnung) gibt. Mit der ErMiV werden eine ganze Reihe von Anforderungen an gebietseigenes Saatgut festgesetzt, die man auch als Qualitätsmerkmale bezeichnen kann. Das betrifft z.B. Details der Sammlung von Ausgangssaatgut, der Vermehrung, des Inverkehrbringens und Kennzeichnungspflichten. Nur mit einer Zertifizierung, die die gesamte Produktions- und Handelskette umfasst, sind diese Qualitätsmerkmale ausreichend gewährleistet. In fachlichen Arbeitshilfen (wie z.B. den FLL-Empfehlungen für Begrünungen mit gebietseigenem Saatgut oder auch internen Arbeitshilfen der Landesstraßenbaubehörden und der AdB) erfolgt daher regelmäßig der Hinweis, dass nur zertifiziertes Saatgut verwendet werden darf.

Der LBP sollte sich auch mit dem Thema auseinandersetzen, inwieweit die Scheinwerfer der Fahrzeuge auf der A 26 zu den Beeinträchtigungen der umgebenden Lebensräume beitragen.

Vorhabensträgerin: *Durch Lärmschutzwände sowie die vorgesehene, dichte Begrünung der Böschungen mit Gehölzen wird die Ausbreitung und Wirkung von Scheinwerferlicht deutlich gemindert. Aufgrund der urbanen Prägung des Planungsraumes sind Lichtimmissionen zudem bereits*

als erhebliche Vorbelastung vorhanden. Innerhalb der Konfliktanalyse sind mögliche Beeinträchtigungen von Brutvögeln und Fledermäusen berücksichtigt. Bezüglich der Brutvögel sind solche Wirkungen durch die Berücksichtigung artspezifischer Effektdistanzen gegenüber Straßen berücksichtigt. Für Fledermäuse sind im Bereich relevanter Querungsbauwerke Irritationsschutzwände vorgesehen. Eventuelle Beeinträchtigungen allgemeiner Lebensraumfunktionen sind im Nahbereich der Fahrbahn (den Böschungs- und Straßennebenflächen sowie den Arbeitsstreifen) über die Bilanz nach Staatsrätemodell abgedeckt.

Planfeststellungsbehörde: Der LBP setzt sich unter Ziffer 4.3.2.6 mit dem Thema Lichtemissionen auseinander. Darüber hinaus folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Für den abzutragenden Torfboden sollte ähnlich wie bei der Planung der A 26 West ein Unterbringungskonzept im Baukörper entwickelt werden.

Vorhabensträgerin: *Seitens der DEGES werden die Möglichkeiten einer Torfverwertung bzw. -unterbringung geprüft.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.

Es sollte konkreter erläutert werden, weshalb die Verfüllung des Randgrabens der Entwässerungsfelder nicht als erhebliche Beeinträchtigung angesehen wird.

Planfeststellungsbehörde: Der Randgraben ist ein Anlagenteil der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte, der entsprechend den Erläuterungen in der Teilstilllegungsanzeige (s. Unterlage 16.2) verfüllt werden muss, um schädliche Umweltwirkungen - insbesondere auf das Grundwasser - auszuschließen (siehe z.B. Kap. 3.2 4 der Teilstilllegungsanzeige). Da die Verfüllung dem Gewässerschutz dient und dem Randgraben keine besonderen Oberflächengewässerfunktionen zuzuweisen sind, führt seine Verfüllung insgesamt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Auch wenn Baustelleneinrichtungsflächen in diesem Verfahren auf Ebene des LBP noch nicht flächenscharf angegeben werden können, müssen zumindest diejenigen Bereiche eindeutig definiert werden, in denen keine BE-Flächen zulässig sind. Aussagen wie "Wenn möglich, sind bereits vorbelastete Flächen heranzuziehen" (S. 97) sind viel zu unkonkret.

Um die Lage der Tabuflächen und der entsprechenden Bauzäune vor Ort definieren zu können, sind diese in den Ausführungsplänen nachvollziehbar und mit Begründung darzustellen. Die Ausführungspläne sind vor Beginn der Baumaßnahmen zu erstellen und mit der BUE/NGE abzustimmen.

Vorhabensträgerin: *Es wird zugesagt, dass Tabuflächen und erforderliche Schutzzäune in den Ausführungsplänen mit Angabe des Schutzzwecks (z.B. § 30-Biotop) dargestellt werden und die Ausführungspläne vor Baubeginn mit der BUE/NGE abgestimmt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.

Für die genannten CEF-Maßnahmen ist ein Nachweis der Funktionsfähigkeit erforderlich, bevor

mit den Baumaßnahmen für die Autobahn begonnen werden kann.

Vorhabensträgerin: *Die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen vor Beginn der Straßenbauarbeiten wird durch die Umweltbaubegleitung (UBB) sichergestellt, durch die eine rechtzeitige und fachgerechte Herstellung der Maßnahmen unterstützt und dokumentiert wird. Dies korrespondiert mit den artenschutzrechtlich veranlassten Funktionskontrollen, die innerhalb des Artenschutzbeitrags abgeleitet und über die Maßnahmenblätter bei den einzelnen Maßnahmen festgesetzt werden. Für einige CEF-Maßnahmen, wie bspw. die Anlage von Heckenstrukturen für die Fledermäuse, müssen die CEF-Maßnahmen erst zum Betriebsbeginn der Autobahn funktionsfähig sein.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die jeweiligen Maßnahmenblätter sowie auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.

Es bleibt unklar, wo und wie die Kompensation für die betroffenen Gehölze und für die übrigen Beeinträchtigungen aufgrund der Leitungsverlegung erfolgen soll. Dies betrifft auch die Kapitel 6.5.2.4 und 6.5.2.5 des LBP. Vorhandene Kompensationsmaßnahmen dürfen auch nicht zeitweilig eingeschränkt werden.

Vorhabensträgerin: *Gemäß der methodischen Vorgehensweise des LBP erfolgen Konfliktanalyse und Maßnahmenplanung inhaltlich voneinander getrennt. Kap. 6.4.6 enthält eine Zusammenfassung der Konfliktanalyse und Eingriffsermittlung. Kompensationsmaßnahmen werden erst in den anschließenden Kapiteln abgeleitet und beschrieben.*

Die für die Leitungsverlegung erforderlichen Gehölzfällungen wurden vollständig in der Eingriffsbilanz berücksichtigt. Der überwiegende Teil der Eingriffe ist bereits durch die A 26 und das dafür erforderliche Baufeld berücksichtigt, d.h. die Gehölzverluste sind dort bereits mit in der Bilanz enthalten. Bedeutsame funktionale Aspekte wie Landschaftsbildfunktionen wurden bei der Konzeption trassennaher Maßnahmen berücksichtigt. Darüber hinaus erfolgt eine wertgleiche Kompensation gemäß Staatsrätemodell.

Die baubedingten Eingriffe in die Gehölzstrukturen der vorhandenen Kompensationsmaßnahmen westlich des Moorburger Hauptdeichs sind für den Rückbau der alten Leitung unvermeidbar.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass bei unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen vorhandener Kompensationsmaßnahmen eine Kompensation vorgenommen wird. Dies erfolgt auch bei nur bauzeitlichen Inanspruchnahmen.

Für die Leiteinrichtungen und Schutzwände sollten die Maßnahmenblätter um Angaben für die Zuständigkeit für die dauerhafte Unterhaltung und Sicherung der Funktionsfähigkeit ergänzt werden.

Vorhabensträgerin: *Die bauzeitlichen Schutzmaßnahmen werden in den Ausführungsplänen im Detail berücksichtigt. Gleiches gilt für dauerhafte Schutz- und Leiteinrichtungen wie z.B. Amphibienleiteinrichtungen, Fischotterschutzzäune, Fledermausleitstrukturen oder Irritationsschutzwände. Sofern in den Maßnahmenblättern nichts anderes angegeben ist, ist zunächst die Vorhabensträgerin bzw. später der Straßenbaulastträger für die dauerhafte Unterhaltung und Sicherung*

der Funktionsfähigkeit zuständig.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.

Maßnahme 1.1 V Die Maßnahme „Bauzeitenregelungen“ ist zu schwammig formuliert. Laut Artenschutzbeitrag ist es zwingend erforderlich, dass die Bauzeiten eingehalten werden, ansonsten werden artenschutzrechtliche Verbote verletzt. Sofern eine Bauzeitenregelung nicht überall möglich ist, muss dies im Artenschutzbeitrag behandelt werden und dargestellt werden, wie eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände anderweitig vermieden wird.

Vorhabensträgerin: *In Abstimmung mit dem Gutachter des Artenschutzbeitrags wird eine eventuelle Überarbeitung der Unterlagen geprüft. Ein Widerspruch zwischen LBP und Artenschutzbeitrag besteht jedoch nicht. Im Artenschutzbeitrag werden bezüglich der vorkommenden Brutvögel artbezogen sehr differenzierte Bauzeiten abgeleitet. Diese wären dann jeweils lokal im Bereich der Neststandorte der jeweiligen Arten zu beachten. Da die Neststandorte jedoch jährlich wechseln, können diese differenzierten Bauzeiten nicht praktikabel einzelnen Gehölzflächen zugewiesen werden, d.h. die differenzierte Ableitung im Artenschutzbeitrag dient im Grunde genommen dazu, die mit Sicherheit unkritischen Zeiten für Gehölzfällungen zu ermitteln. Daher fasst der LBP die kritischen Zeiträume einzelner Arten zu dem Brutzeitraum Anfang März bis Ende September zusammen und weist diesen pauschal allen Gehölzbeständen zu. Tatsächlich kann es im Einzelfall jedoch artenschutzrechtlich unkritisch sein, einzelne Gehölze auch noch innerhalb dieses Zeitraums (z. B. noch im März) zu fällen, wenn dort noch keine Vogelarten brüten bzw. im Bereich der Gehölzbestände nur von Arten festgestellt werden, deren Kernbrutzeit erst im Mai beginnt (z.B. Neuntöter). Seitens der Vorhabensträgerin ist es ausdrücklich nicht vorgesehen, von abweichenden Regelungen Gebrauch zu machen. Diesbezüglich wird auch auf die vorgesehene Umweltbaubegleitung verwiesen, die eine Berücksichtigung der Bauzeitenregelungen bereits in der Ausführungsplanung sicherstellen soll. Sofern aus bislang unvorhersehbaren Gründen später dennoch Abweichungen erforderlich werden, sollen diese aber im Einzelfall und nur in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden möglich bleiben.*

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat verdeutlicht, dass die artenschutzrechtlichen Vorgaben zu den Bauzeitenregelungen eingehalten werden. Sofern es im Rahmen der Bauausführung zu unvorhersehbaren, zwingend erforderlichen Abweichungen kommen sollte, sind diese im Rahmen der Ausführung und UBB in Abstimmung und Genehmigung der zuständigen Naturschutzbehörde zu regeln.

Maßnahme 1.11 V: Die Erstellung wöchentlicher Berichte durch die UBB an die BUE ist erforderlich und in die Planfeststellung aufzunehmen.

Vorhabensträgerin: *Im Maßnahmenblatt 1.11 V ist bereits definiert, dass die UBB während der Ausführungsplanung und Bauausführung auftretende, unvorhersehbare Konflikte rechtzeitig erkennen soll (siehe Zielkonzeption der Maßnahme). Die UBB gibt dem Auftraggeber dann entsprechende Hinweise, auch zu zusätzlich erforderlichen Schutz- oder Vermeidungsmaßnahmen und wirkt ggf. bei Nachtragsleistungen mit (s. Folgenblatt UBB). Ergänzende Hinweise, wie z.B. der Hinweis auf erforderliche Abstimmungen mit der BUE/NGE3, können in das Maßnahmenblatt*

aufgenommen werden. Dies gilt auch für die Erstellung regelmäßiger Berichte, die jedoch nicht wöchentlich sondern in einem 4-wöchigen Abstand erstellt werden könnten.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Die Erstellung wöchentlicher Berichte ist aufgrund des Umfangs der beantragten Maßnahme unpraktikabel und bringt gegenüber einer monatlichen Berichterstattung keine nennenswerte Vorteile mit sich. Unabhängig von den erforderlichen Berichten ist die Vorhabensträgerin bei auftretenden Konflikten im Zuge der Bauausführung sowieso verpflichtet, die BUKEA unabhängig vom Berichtswesen unverzüglich zu informieren.

Maßnahme 4.5 A und 4.7 A: Der BUE/NGE3 sind Berichte über die jährlichen Kontrollen der Fledermauskästen und Ersatzgewässer zuzuschicken.

Vorhabensträgerin: *Eine Übermittlung der Ergebnisse der jährlichen Funktionskontrollen zu den Maßnahmen 4.6 A und 4.7 A kann seitens der Vorhabensträgerin zugesagt werden. Dies bezieht sich auf die definierten Unterhaltungszeiträume.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.

Verschiedene geplante CEF-Maßnahmen sollen zum großen Teil weit abseits des Vorhabens geschaffen werden (Kirchwerder, Neuengamme, Bezirk Bergedorf). Dies ist nicht zulässig, da diese Maßnahmen ihr Ziel nicht erfüllen.

Vorhabensträgerin: *Leider waren keine anderen geeigneten Flächen verfügbar (vgl. LBP, Kap. 5.2.4.2, S. 184): „Im Rahmen der Planung wurden seitens der Vorhabensträgerin verschiedene Optionen für externe Ausgleichsmaßnahmen geprüft und Abfragen bei dem Bezirksamt Harburg und der BUE durchgeführt. Dabei ergeben sich verschiedene Suchräume für mögliche Maßnahmen. Einen Suchraum für mögliche Maßnahmen stellten Flächen westlich der A 7 im Bezirk Harburg dar. Hier konnten bislang jedoch keine verfügbaren Flächen ausgemacht werden, mit denen sich der erforderliche artenschutzrechtliche Ausgleichsbedarf in angemessener Weise nachweisen lässt. Teilweise ist zu berücksichtigen, dass die geplante A 26-West die funktionale Eignung von Flächen einschränken wird, z. B. aufgrund des Meideverhaltens von Brutvögeln. Im Ergebnis werden Flächen in Kirchwerder und Neuengamme im Bezirk Bergedorf mit Ausgleichsmaßnahmen für die A 26-Ost VKE 7051 belegt.“*

„Aufgrund der Lage innerhalb der Hamburger Elbmarsch ist bezüglich der Zielsetzungen ein räumlich-funktionaler Zusammengang zum Eingriff in ausreichender Weise gegeben.“ (LBP, Kap. 5.2.4.2, S. 185). Dies wird bezüglich der artenschutzrechtlichen Belange auch durch den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bestätigt (s. Unterlage 19.2, Kap. 7).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bereits in den Antragsunterlagen wird ausführlich und fachlich nachvollziehbar dargestellt, dass ein räumlich-funktionaler Zusammenhang zum Eingriff in ausreichender Weise gegeben ist. Die artenschutzrechtlichen Belange werden durch die vorgesehenen und planfestgestellten CEF-Maßnahmen gewährleistet. Dies ist fachlich und rechtlich nicht zu beanstanden.

Es wird bei den trassennahen Ausgleichsmaßnahmen zu sehr auf Interessen der HPA Rücksicht

genommen, anstatt auf naturschutzfachliche Notwendigkeiten und Erfordernissen.

Vorhabensträgerin: *Die Hafenbahnplanungen der HPA sind eine wesentliche Planungsrandbedingung, die bei der Planung der A 26 und somit auch bei der Konzeption trassennaher Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen sind. Neben der Freihaltung von Flächen für zukünftige Hafenbahntrassen sind bei Gehölzpflanzungen Sicherheitsabstände zu möglichen Gleistrassen berücksichtigt worden. Darüber hinaus sind jedoch naturschutzfachliche und landschaftsplanerische Anforderungen maßgeblich gewesen bei der Konzeption der Maßnahmen. Dies wird ausführlich in Kap. 5.1 des LBP erläutert:*

„Eine Zielsetzung der Maßnahmenplanung ist es daher – unter Berücksichtigung der zu beachtenden Planungsrandbedingungen auch der anderen Projekte (insbesondere der Trassenkorridore der Hafenbahnplanungen) – durch trassennahe Ausgleichsmaßnahmen in dem Bereich südlich der A 26-Ost eine weiterhin funktionierende und möglichst attraktive „Grüne Wegeverbindung“ unter Berücksichtigung der weiteren naturschutzrechtlichen Aspekte (Arten- und Biotopschutz, Biotopverbund, Gewässerschutz, Bodenschutz) zu erhalten. Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt dabei also bereits den räumlichen Flächenbedarf der Planungen der HPA zu weiteren Bahntrassen in dem Raum (SBA, Anbindung Seehafenbahnhof) und ist so konzipiert, dass es auch bei Realisierung dieser Vorhaben und daraus resultierenden kumulativen Wirkungen funktional wirksam bleibt.“

Trotz der Aufteilung auf mehrere Teilflächen und lokalen Einschränkungen für Gehölzpflanzungen ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten, durch die A 26 entstehende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auf diesen Flächen (mit einer Größe von immerhin 21 ha) auszugleichen.

Planfeststellungsbehörde: Die Berücksichtigung zukünftiger möglicher Planungen schränkt die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen in ihrer Wirksamkeit nicht ein und sorgt insbesondere nicht für ein Bilanzierungsdefizit. Selbst wenn die Planungen der HPA noch nicht so verfestigt sind, dass eine Berücksichtigung in diesem Planfeststellungsverfahren zwingend erfolgen müsste, so sind die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen so geplant, dass sie auch bei einer Verwirklichung von HPA-Projekten weiterhin Bestand haben können. Wären potentielle HPA-Projekte nicht berücksichtigt worden, könnte dies dazu führen, dass erforderliche Ausgleichsmaßnahmen keinen dauerhaften Bestand haben. Eine Rücksichtnahme auf Interessen der HPA zu Lasten erforderlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist insofern nicht erfolgt.

Wir bezweifeln, dass die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen in ihrer Mosaikhaftigkeit die Funktionalität des nach BNatSchG geforderten Biotopverbunds und die Erholungsfunktion des 2. Grünen Ringes gewährleisten, gerade auch im Hinblick auf weitere, die Zerschneidung des Gebietes noch stärker vorantreibende Maßnahmen, die von der HPA geplant sind und hier bereits kumulativ hätten beachtet werden müssen, um zu einer umfassenden Betrachtung des Raumes und damit einer realistischen Wirksamkeit der trassennahen Ausgleichsmaßnahmen zu gelangen. Denn in der Unterlage heißt es, die von einer eventuellen Verlegung der Hafenbahn und anderen

Maßnahmen der HPA betroffenen Biotope des Niedermoorkomplexes südlich von Moorburg blieben bis zur konkreten Planung dieser Maßnahmen erhalten, was im Umkehrschluss bedeutet, dass sie bei Planung der Maßnahmen durch die HPA verlorengingen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen der Maßnahmenkomplexe 4 und 5 teilen sich in mehrere Teilflächen auf, die unbestreitbar im räumlich-funktionalen Zusammenhang zueinander und auch zum Eingriffsbereich der A 26 stehen. Es wird auf die Kartendarstellung in Unterlage U 09.1 verwiesen. Sofern in bestimmten Bereichen von diesem Vorhaben keine Biotope in Anspruch genommen werden, sondern eventuell erst zu einen späteren Zeitpunkt durch die Planungen anderer Vorhabensträger, so sind diese eventuellen, späteren Eingriffe in die Flächen (z.B. Verluste von gesetzlich geschützten Biotopen) durch den jeweiligen Verursacher zu bilanzieren und zu kompensieren.

Die Maßnahmen 4 und 5 erscheinen insgesamt „schöngerechnet“. Teils werden für die Maßnahmen wertvolle Biotoptypen herangezogen und in etwas anderes umgewandelt, wodurch summarisch nichts gewonnen wird, da theoretisch die ursprünglichen Flächen wiederum kompensiert werden müssten. Andererseits werden auch vorhandene Strukturen eher minimal verändert und das dann als Punktegewinn dargestellt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Beim Maßnahmenkomplex 4 wird keine rechnerische Aufwertung zum Ansatz gebracht (s. Kap. 5.2.4.1). Innerhalb des Maßnahmenkomplexes 5 auf den teilstillgelegten Entwässerungsfeldern Moorburg-Mitte wird nur für bestimmte Teilflächen, für die an sich eine rein technische Begrünung vorgesehen wäre, eine rechnerische Aufwertung von jeweils 2 WP/m² (Bodenfunktionen und Pflanzen/Tiere) zum Ansatz gebracht. Dies ist angesichts der dort vorgesehenen speziellen Biotopentwicklungsmaßnahmen einschließlich einer aufwändigeren geotechnischen Herrichtung der Flächen zur Herstellung von artenreichen Hochstaudenfluren und mesophilen Gebüschen gerechtfertigt. Es handelt sich dabei nicht um eine „minimale Veränderung“ von „vorhandenen Strukturen“ sondern eine technisch anspruchsvolle Rekultivierungsplanung und -begrünung, die in der Bilanzierung zu einem Punktgewinn führt.

In rechtlicher Hinsicht erscheint fraglich, ob diese Ausgleichsmaßnahmen für das Vorhaben positiv herangezogen werden können. Soweit es sich um Maßnahmen innerhalb eines FFH-Gebiets handelt, sind diese als „Sowieso-Maßnahmen“ auszuschließen.

Vorhabensträgerin: *Das Maßnahmenkonzept wurde in Abstimmung mit der BUKEA entwickelt. Die aufwändigen Maßnahmen zur Bewässerung der Flächen sowie die speziellen Maßnahmen für Arten wie Neuntöter, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Nachtigall, Feldschwirl, Kuckuck, Sumpfrohrsänger und Wachtelkönig gehen deutlich über das hinaus, was ansonsten im Rahmen des FFH-Managements vollzogen würde. Maßnahmen zur Anhebung von Wasserständen und dazu erforderliche, aufwändige Zuwässerungseinrichtungen sind im Rahmen des Pflege- und Entwicklungsplans nicht vorgesehen. Das Gleiche gilt, zumindest im Bereich und dem Umfeld der Maßnahmen 6.1* A_{CEF} *und 6.2* A_{CEF} *für die Anlage besonderer Strukturen für bestimmte Arten, wie*

z.B. die Anlage von Blänken für Wiesenvögel.

Die Wasserzuführung und Anhebung der Wasserstände sind demnach keine Maßnahmen des aktuellen Pflege- und Entwicklungsplans, sondern zusätzliche Maßnahmen speziell im Zusammenhang mit den artenschutzrechtlichen Anforderungen der A 26-Ost. Dies widerspricht jedoch nicht den naturschutzfachlichen Zielsetzungen, da durch solche Strukturen die Lebensraumfunktionen der Flächen für Wiesenvögel zusätzlich aufgewertet werden.

Die geplanten Wasserentnahmestellen an der Gose-Elbe liegen nicht im FFH-Gebiet. Die Grabenanschlüsse an die Gose-Elbe sind bereits vorhanden und müssen nur ertüchtigt werden. Es sind also keine Baumaßnahmen an der Gose-Elbe erforderlich. Die Wasserentnahme selbst wird sich nicht auf die Wasserstände in der Gose-Elbe auswirken, die benötigte Wassermenge steht in dem umfangreichen und kaum Schwankungen unterworfenen Wasserkörper in ausreichendem Maß zur Verfügung. Auch die Wasserentnahme wird daher keine Strukturen im FFH-Gebiet beeinträchtigen.

Da die Anhebung von Wasserständen innerhalb des FFH-Gebiets die Entwicklung artenreicher Feuchtgrünlandflächen, wie sie Wiesenvögel als Lebensraum bevorzugen, fördert, sind auch damit grundsätzlich keine nachteiligen Wirkungen für das Schutzgebiet verbunden. Die erforderlichen Anpassungen am Grabensystem einschließlich der Anlage von Dükern, Schächten, Stauwehren und tlw. auch flachen Verwallungen am Rand von Flächen haben bau- und anlagebedingt keine nachteiligen Auswirkungen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass es sich bei den Ausgleichsmaßnahmen in Moorburg, Kirchwerder und Neuengamme um keine sogenannten „Sowieso-Maßnahmen“ handelt, sondern um Maßnahmen, die gerade nicht in den bestehenden Pflege- und Entwicklungsplänen enthalten sind. So gehen die aufwändigen Maßnahmen zur Bewässerung der Flächen sowie die speziellen Maßnahmen für Arten wie Neuntöter, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Nachtigall, Feldschwirl, Kuckuck, Sumpfrohrsänger und Wachtelkönig deutlich über das hinaus, was ansonsten im Rahmen des FFH-Managements vollzogen würde. Es kommt durch die beantragten Maßnahmen zu einer naturschutzfachlichen Aufwertung der Flächen. Darüber hinaus liegen nicht alle der genannten Maßnahmen innerhalb von FFH-Gebieten.

Für die Ausgleichsmaßnahmen in und am FFH-Gebiet wurde keine FFH-Verträglichkeits(vor)prüfung vorgenommen. Diese ist aber auch für (gut gemeinte) Ausgleichsmaßnahmen erforderlich und vorzunehmen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine separate FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für die Maßnahme wird im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde für nicht erforderlich gehalten, da keine maßgeblichen Konflikte mit den Schutzzielen und –zwecken des FFH-Gebietes zu erwarten sind und die Maßnahmen an sich naturschutzfachlich nicht in Frage zu stellen sind. Die Vorhabensträgerin hat unabhängig davon eine erneute Abstimmung mit der Fachbehörde zugesagt.

Die CEF-Maßnahmen auf den Flurstücken 135, 1752, 8633 zur Entwicklung einer halboffenen Landschaft mit Einzelbäumen und kleineren Gehölzen entsprechen nicht den Vorgaben des PEP für diesen Bereich. Auf Karte 6 des PEPs werden die Flurstücke als Kernzone des Wiesenvogelschutzes ausgewiesen, was einer „halboffenen Landschaft mit Einzelbäumen und kleineren Gehölzen“ entgegensteht. Entsprechend dem Ziel des PEP, in diesen Bereich die Kernzone des Wiesenvogelschutzes zu entwickeln, wird auf Karte 8 des PEP u.a. für das Flurstück 135 explizit „Gehölzentfernung“ ausgewiesen. Die CEF-Maßnahmen für den Grauschnäpper verfehlen somit nicht nur das grundlegende rechtliche Kriterium eines engen räumlichen Zusammenhangs zu den vom Eingriff betroffenen Brutrevieren (so), sondern würden selbst auch eine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets Kirchwerder Wiesen bewirken. Die CEF-Maßnahmen für den Grauschnäpper sind demzufolge an anderer geeigneterer Stelle festzusetzen.

Vorhabensträgerin: *Zunächst ist richtig zu stellen, dass die Flurstücke 1752 und 8633 nicht zur Schutzgebietskulisse gehören und der Pflege- und Entwicklungsplan daher für diesen Bereich auch keinerlei Vorgaben enthält. Die Entwicklung einer halboffenen Landschaft dort widerspricht keinen anderweitigen naturschutzfachlichen Zielsetzungen. Das Flurstück 135 liegt innerhalb des Schutzgebiets und als Pflege- und Entwicklungsmaßnahme des Naturschutzgebietes ist dort „Gehölzentfernung“ vorgesehen (Pflege- und Entwicklungsplan, Karte Nr. 8, die Natura 2000 Maßnahmen sind in der Karte 9 dargestellt). Gemäß dem dazugehörigen Maßnahmenblatt (Pflege- und Entwicklungsplan, Kap. 7.3, Blatt 15) ist es in diesen Bereichen das Ziel, die Gehölzbestände deutlich zu reduzieren. Es wird jedoch keine vollständige Entfernung der Gehölze vorgegeben. Der mit der Maßnahme 6.1* A_{CEF} *vorgesehene, gezielte Erhalt einzelner Bäume und kleinerer Gehölze für den Grauschnäpper steht daher auch nicht im Widerspruch zu den Schutz- und Entwicklungszielen und würde keinesfalls eine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets bewirken.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass die genannten Flurstücke 1752 und 8633 nicht dem Schutzregime des Pflege- und Entwicklungsplanes unterliegen und auf dem Flurstück 135 keine vollständige Entfernung vorhandener Gehölze vorgesehen ist, so dass die Maßnahmen nicht im Widerspruch zu den Schutz- und Entwicklungszielen stehen und für den Grauschnäpper wirksam sind. Darüber hinaus wurde das Maßnahmenkonzept mit der zuständigen Fachbehörde entwickelt.

Die gesamten Ausgleichs-Flächen in Neuengamme liegen sämtlich innerhalb des von der damaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ausgewiesenen Vorranggebietes Wiesenvögel. Diese diente als Gebietsabgrenzung für die Förderkulisse u.a. für Gehölzrückschnitt im Rahmen von ELER. Es ist nicht handlungskonsistent, wenn einerseits Fördergelder für die Entwicklung von Wiesenvogel-Habitaten ausgegeben wurden bzw. werden, auf der anderen Seite aber über Ausgleichsmaßnahmen im selben Gebiet Gehölze angelegt oder erhalten werden sollen. Die CEF-Maßnahmen für gehölzgebundene Arten auf der Fläche 6.2 A widersprechen somit nicht nur den grundsätzlichen Zielen von CEF-Maßnahmen, da sie weit abseits des vom Vorhaben betroffenen Bereichs lokalisiert sind; sie widersprechen vielmehr auch den festgelegten Natur-

schutzzielen im Wiesenvogel-Vorranggebiet bei Neuengamme. Es sollten daher die gehölzgebundenen CEF-Maßnahmen an anderer geeigneter Stelle umgesetzt werden.

Vorhabensträgerin: *Der Erhalt bzw. die Anlage von Gehölzstrukturen sind nur in solchen Bereichen vorgesehen, die einen unmittelbaren Bezug zu vorhandenen Siedlungsflächen haben und daher als Kernlebensraum bzw. für Brutgebiet für Wiesenvögel bereits unattraktiv sind. Die angrenzenden Bereiche des FFH-Gebiets „Kirchwerder Wiesen“ werden durch die Maßnahmen nicht beeinträchtigt, da auf den Flurstücken 96, 5052 tlw., und 5111 tlw. schon im Bestand eine Gehölzkulisse den Übergang von der Siedlung zu den offenen Grünlandgebieten prägt. Das Flurstück 3652 befindet sich angrenzend an die Gose Elbe in einem bereits relativ kleinräumig strukturierten Bereich und durch Siedlungsnähe und Gehölzstrukturen geprägten Bereich, so dass auch dort Konflikte mit dem Wiesenvogelschutz ausgeschlossen sind.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Lage der CEF-Maßnahmen wird auf die o.g. Ausführungen verwiesen. Sowohl in ihrer Größe, als auch ihrer Lage sind die genannten Flächen geeignet, sowohl die Ziele des Vorranggebietes Wiesenvögel zu erreichen, als auch die hier planfestgestellten CEF-Maßnahmen umzusetzen. Konflikte der CEF-Maßnahmen zum Wiesenvogelschutz werden aufgrund der von der Vorhabensträgerin beschriebenen vorhandenen Struktur nicht gesehen. Eine Verlagerung der gehölzgebundenen CEF-Maßnahmen ist nicht erforderlich.

Im LBP werden die einschränkenden Bedingungen aus dem Fachgutachten (Grundwasser, Bodenfunktionsbewertung) zum Schutz der grundwasserführenden Schichten nicht vollständig übernommen. Beispielhaft findet man dies auf S. 75 des LBP. Somit vereinfacht und verfälscht der LBP die Aussagen des Fachgutachtens. Dies ist zu überarbeiten und alle in den Fachgutachten genannten Bedingungen sind zu übernehmen oder es ist von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen.

Die Betonsäulen zur Verbesserung des Baugrundes werden in den Grundwasserleiter eingebracht. Damit werden auch die schützenden Deckschichten für das Grundwasser in ihrer Funktion eingeschränkt. Dies kann das Grundwasser und damit das Trinkwasser bei Einträgen gefährden. Die Zerstörung der schützenden Deckschichten muss vermieden werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aufgabe des LBP ist es, naturschutzrechtliche Belange des BNatSchG, insbesondere die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung zu berücksichtigen. Hierzu bedient sich der LBP u. a. auch teilweise der Ergebnisse verschiedener Fachgutachten wie zum Beispiel der Bodenfunktionsbewertung (Unterlage 19.6) und der Untersuchung zu möglichen vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die Grund- und Stauwassersituation (Unterlage 19.4). Dabei greift der LBP nur soweit auf die Ergebnisse der Fachgutachten zurück, wie es für die Beurteilung der Eingriffe in Natur- und Landschaft erforderlich ist. Daher werden i.d.R. nur die der Aufgabenstellung des LBP sachdienlichen Ergebnisse der Fachgutachten zusammenfassend wiedergegeben. Für vertiefende Betrachtungen wird auf die Fachgutachten verwiesen.

Bei den Fachgutachten handelt es sich um selbstständige Teile der Planfeststellungsunterlagen, deren Ergebnisse in diesem speziellen Fall auch bereits direkt in der technischen Planung (z.B. der Gründungsverfahren) und dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19.5) Berücksichtigung gefunden haben. Insgesamt sind die Belange des Grundwasserschutzes umfassend berücksichtigt worden.

Im Fachgutachten zum Boden wird die Beibehaltung der Wasserstände als wichtiger Punkt zum Bodenschutz (Torfböden) benannt, dies sollte auch explizit im LBP benannt und festgeschrieben werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im gesamten Moorburger Bereich liegen abgesenkte, bewirtschaftete Grundwasserstände vor. Im Rahmen des hydrogeologischen Fachbeitrages (BWS GmbH 2016) werden die Grundwassersituation sowie vorhabenbedingte Wirkungen vertiefend beurteilt. Dauerhafte erhebliche Auswirkungen auf die Grundwassersituation und Absenkungen des Grundwasserstandes sind nicht zu erwarten. Weiterer Regelungsbedarf ist nicht erforderlich.

Bei der „Einrichtung des Wassermanagements zur Anhebung und kontinuierlichen Führung der Grabenwasserstände zur Entwicklung artenreicher Feucht- und Nasswiesen... “ sollen die Nachbarflächen nicht beeinträchtigt werden. Es erschließt sich hier nicht, wie das funktionieren soll und ob dies überhaupt funktioniert. Ansonsten würden mindestens drei landwirtschaftliche Betriebe (Milchviehbetriebe bzw. Mutterkuhhalter) durch eine solche Maßnahme direkt betroffen sein und auch aus Tierschutzgründen könnten die möglicherweise nassen Grünlandflächen nicht mehr der Weidenutzung zugeführt werden.

Vorhabensträgerin: *Damit sich erhöhte Wasserstände in den Flurstücken nicht auf Nachbargrundstücke auswirken können, werden neben den dargestellten Verwallungen die Gräben an den Außengrenzen des Maßnahmengebiets ertüchtigt und in das Ent- und Bewässerungsregime der Grabenrolle eingegliedert (siehe Unterlage 9.3, Seite 95, Maßnahmenblatt 6.1* A_{CEF}*, Folgeblatt „wasserwirtschaftliche Maßnahmen“). Im Detail sind die erforderlichen Maßnahmen (z.B. Änderung der Fließrichtung, neu herzustellende Einleitungen in die Vorflut etc.) in den wasserwirtschaftlichen Maßnahmenplänen (Unterlage 9.2, Blatt 7w und 8w) dargestellt und in den Maßnahmenblättern erläutert.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Vernässung der Nachbarflächen kann durch die vorgesehenen wassertechnischen Maßnahmen zur Regulierung der Wasserstände vermieden werden.

Wesentliches Ziel im Zusammenhang mit den flächenbeanspruchenden Ausgleichsmaßnahmen im Bezirk Bergedorf sollte es sein, für den Menschen zumindest die randliche Erlebbarkeit der naturschutzfachlichen Flächen dauerhaft zu gewährleisten. Dazu sollte der Blick in die aufgewertete offene Landschaft dauerhaft bewahrt werden (Landschaftsfenster), hier: in Richtung Flurstück 6816 von der Heinrich-Osterath-Straße aus sowie über die naturschutzfachlichen Maßnahmen und Qualitäten z.B. durch Umweltbildungsschilder aufmerksam gemacht werden.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Bereich des Flurstücks 6816 ist ein rd. 15 breiter gehölzfreier Bereich Heinrich-Osterath-Straße vorhanden. Dieser bleibt erhalten. Gehölzpflanzungen oder andere sichtversperrende Maßnahmen sind dort nicht vorgesehen. Allerdings sollen die dort zur Heinrich-Osterath-Straße hin bereits vorhandenen Gehölze erhalten bleiben, da sie die Zielsetzungen der Maßnahme nicht beeinträchtigen und an sich auch einen ökologischen Wert haben.*

Planfeststellungsbehörde: Die randliche Erlebbarkeit der Flächen wird gegenüber der Bestandsituation nicht eingeschränkt. Maßnahmen der Umweltbildung wie Hinweisschilder sind nicht Gegenstand der Maßnahme, werden durch das Vorhaben allerdings nicht ausgeschlossen.

Da insgesamt ca. 56 ha der Ausgleichsflächen in den Kirchwerder Wiesen geplant sind, wird im Folgenden auf die jeweiligen Bewirtschaftungsauflagen, die unter 6.1 A_{CEF} beschrieben werden (S.97 ff.), eingegangen:

Im allgemeinen Teil wird auf eine flexible Bewirtschaftungsvereinbarung des Grünlandes bezüglich Mähterminen, Düngung und Pflanzenschutz, etc. verwiesen. Dies ist zunächst ausdrücklich zu begrüßen, jedoch wird im gleichen Atemzug unter A3 eine Düngung verboten und nur unter Ausnahmebedingungen erlaubt bzw. unter A5 Pflanzenschutzmittel generell verboten. Auf Grund der Erfahrungen in anderen Naturschutzgebieten bzw. auf anderen Ausgleichsflächen sollten neben dem Schutz wildlebender Arten auch der Schutz der Nutztiere eine wesentliche Rolle spielen, zumal wenn für Weidetiere giftige Pflanzen überhand nehmen oder der pH-Wert bzw. die P- und K-Gehalte des Bodens soweit absinkt, dass nur wenige Futterpflanzen zur Verfügung stehen. Insofern sollten die Flächen diesbezüglich regelmäßig in Augenschein genommen und bei Änderungen in der Pflanzenzusammensetzung eine Düngung oder die Bekämpfung schnell in Angriff genommen werden können, d.h. dass die Ausnahmeregelung unkompliziert und zeitnah erfolgen müsste.

Planfeststellungsbehörde: Es handelt sich um Standardauflagen der zuständigen Umweltbehörde, BUKEA für Vertragsnaturschutzflächen. Im Maßnahmenblatt ist bereits geregelt, dass Abweichungen von den Bewirtschaftungsmaßnahmen in Abstimmung mit der BUKEA möglich sind. Diese sind zu begründen und bedürfen auf jeden Fall der Schriftform.

Unzureichende Bestandserhebung und -bewertung: Die Biotopkartierung ist lediglich mittels hochauflösender Luftbilder erfolgt.

Vorhabensträgerin: *In der Vegetationsperiode Sommer/Herbst 2012 und Frühjahr 2013 wurde eine flächendeckende Biotoptypenkartierung auf der Grundlage der digitalen Stadtgrundkarte, Vermessungsdaten sowie hochauflösenden Luftbildern durchgeführt. (s. LBP, Kap. 2.2.1.1). Zu diesem Zweck fanden innerhalb der Vegetationsperiode mehrmalige Geländebegehungen statt - so wie es standardmäßig zum Leistungsumfang einer Biotoptypenkartierung gehört. Die Bestandsaufnahme beschränkte sich also nicht auf eine Luftbildauswertung. 2018 wurde eine Plausibilitätsprüfung/Aktualisierung der Bestandsaufnahme durchgeführt.*

Bezüglich der Erfassung gefährdeter Pflanzenarten sind im Frühjahr 2018 ergänzende Untersuchungen durchgeführt worden, um den Frühjahrsaspekt mit abzudecken. Hierbei wurden mit Aira praecox (RL HH 2, Standort westl. Moorburger Hauptdeich, vereinzelt auf älterer sandiger Aufschüttung im Bereich der Überführung) und Ranunculus auricomus (RL HH 3, Standortfeuchte Gehölze westlich Moorburger Hauptdeich, mehrfach) zwei weitere gefährdete Arten erfasst. Aufgrund der langjährigen Brachephase im ehemals artenreichen Grünland (über 10 Jahre) sind die meisten der ehemals hier vorkommenden seltenen Arten augenscheinlich verdrängt worden. Es wurde der gesamte Eingriffsbereich (inkl. der Baustraßen) untersucht.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie von der Vorhabensträgerin ausgeführt fanden ausreichende Bestandserhebungen und -bewertungen statt.

Bestimmte Sorten aus der Anpflanzungsliste für Gehölze sind zu streichen (Ligustrum vulgare und Cornus sanguinea). Liguster ist in Norddeutschland auf sauren Standorten nicht autochthon (heimisch). Bei Cornus sanguinea werden zu häufig Sorten gepflanzt.

Vorhabensträgerin: *Nach Angaben des Bundesamtes für Naturschutz ist Ligustrum vulgare im Südwesten südlich der Süderelbe einheimisch (siehe Verbreitungskarte der Art auf www.floraweb.de/webkarten/karte.html?taxnr=3398). Die Anpflanzungen im Zuge der Maßnahme 4.5 A sind im Bereich des erforderlichen Baufeldes vorgesehen, so dass gemäß der Eingriffsbilanz nach Abschluss der Baumaßnahme anthropogen veränderte Standortbedingungen vorliegen. Daher handelt es sich auch nur um beispielhafte Auflistungen geeigneter Gehölze. Die genaue Festlegung der Artenauswahl und -zusammensetzung bleibt der Ausführungsplanung überlassen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Durch die Trennwirkung des Dammes und damit die Zerschneidung der Landschaft verbleiben große Defizite hinsichtlich des Kompensationsbedarfs von Waldanteil, Biotop- und Landschaftsbild.

Vorhabensträgerin: *Bei den trassennahen Maßnahmen im verbleibenden 2. Grünen Ring werden bewusst keine großflächigen Gehölzanpflanzungen vorgenommen. Der Hinweis im LBP auf Seite 155, es „wird der zur Zeit vorhandene, landschaftsraumtypische Waldanteil im Planungsraum funktional erhalten“ bezieht sich nicht auf die absolute Waldfläche, sondern auf die relative Fläche innerhalb der Gesamtkulisse der jeweils vorher und nachher vorhandenen Biotopstrukturen. Zudem wird im LBP in dem Zusammenhang klargestellt, dass sich der Erhalt von Funktionen insbesondere auf die Immissionsschutz- und Landschaftsbildfunktionen bezieht. Großflächige Anpflanzungen würden den naturschutzfachlichen sowie landschaftsplanerischen Zielsetzungen für den Bereich des 2. Grünen Rings nicht entsprechen (vgl. Kap. 5.1 LBP „Leitbild und Ziele für die verbleibenden Flächen des 2. Grünen Rings südlich der A 26-Ost“). Daher sind Anpflanzungen dort bewusst nur punktuell bzw. „inselartig“ vorgesehen, soweit sie sinnvoll zur Eingrünung einzelner Bauwerke aus bestimmten Blickperspektiven beitragen und damit für den Erhalt der*

Erholungsfunktionen zweckdienlich sind oder soweit sie hinsichtlich der dort maßgeblichen Biotopverbund- und Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen sinnvoll sind. Neue Waldflächen sind vor allem im westlichen Teil des 2. Grünen Rings in Anlehnung zur A 7 vorgesehen. Eine rechnerische Aufwertung erfolgt bei dem überwiegenden Teil dieser trassennahen Maßnahmen nicht.

Nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Böden und von Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen werden durch die vorgesehenen Maßnahmen in Bezirk Bergedorf kompensiert.

Planfeststellungsbehörde: Die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung werden eingehalten. Mit den vorgelegten Unterlagen und den geplanten Maßnahmen werden die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Vermeidung und der Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft erfüllt. Es verbleiben in der Summe aller vorgesehenen Maßnahmen keine Kompensationsdefizite.

Es wird nicht dargestellt, wie die Realisierung der CEF-Maßnahmen insbesondere in welchen Zeiträumen sichergestellt werden soll. Fehlt es an einer solchen Sicherung, ist die Planung nicht gerechtfertigt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bei dem größten Teil der Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich um CEF Maßnahmen die zum Bau- bzw. Betriebsbeginn der Autobahn funktionsfähig sein müssen. Die restlichen Maßnahmen wie die trassennahen Gestaltungsmaßnahmen im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen sind zeitnah nach Fertigstellung der Autobahn umzusetzen.

Der Düker unter der Heinrich-Osterath-Straße muss mit einem pegelgesteuerten Schieber gesichert werden. Bei Überschreitung des gewünschten Wasserstandes von + 0,9 müNN im Plangebiet muss direkt eine Alarmmeldung an das Bezirksamt Bergedorf/ Abteilung Wasserwirtschaft gehen.

Vorhabensträgerin: *Der Düker wird mit einem pegelgesteuerten Schieber gebaut, der bei einem überhöhten Wasserstand in der Gose Elbe automatisch schließt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.

Die Gärtnerei Heinrich- Osterath- Straße 173 hat bisher im Graben SF 187 zum Bewässern angestaut; dieses ist durch die Überplanung des Gebietes nicht mehr möglich. Da ein Anstauen der Randgräben aufgrund der Gefahr der Vernässung/ Überschwemmung der übrigen Anlieger hier nicht mehr möglich ist, regen wir an, den Plangraben Nr. 12 über den Plangraben Nr. 33 durch einen von der Gärtnerei zu bedienenden Schieber zu bewässern. Der Plangraben Nr. 12 ist mit einer Innenklappe zum Plangraben Nr. 21 abzudämmen

Vorhabensträgerin: *Dies wird so in der Ausführungsplanung umgesetzt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.

In Anlehnung an den Plan, die Gräben mit den Verbandsgrabennummern: 175/ 179/ 180/ 181/ 183/ 187/77 zu löschen, müssen die Gräben mit folgenden Verbandsgrabennummern: 174/ 178/

185/ 189/ 190, sowie teilweise 74/ 70/+ 74a, regelmäßig, doch spätestens alle 5 Jahre grundgeräumt werden, da nur so die Entwässerung der dahinter liegenden Grundstücke garantiert ist. Der Hintergrund hierfür ist die Erfahrung aus der Vergangenheit, welche eine schnelle Verlandung aufgrund der vorherrschenden Bodenbeschaffenheit bestätigt.

In Anlehnung an den Plan, die Gräben mit den Verbandsgrabennummern: 14 und 3 zu löschen, muss der Graben mit der Verbandsgrabennummer 15 vom Sammelgraben bis zum Verbandsgraben Nr. 13, sowie der komplette Graben mit der Verbandsnummer 13, spätestens alle 5 Jahre grundgeräumt werden, da nur so die Entwässerung der dahinter liegenden Grundstücke garantiert ist.

Planfeststellungsbehörde: Die Unterhaltung der Gewässer 2. Ordnung ergibt sich aus den gesetzlichen Regelungen. Darüber hinaus besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

Die Sielrohre an den Gräben SF 190+ SF 174 müssen auf DN 300 erweitert werden und sind auf Höhe NN +0,1 UK Rohr einzubauen. An den Gräben SF 74+ SF 70 sind Sielrohre DN 200 ebenfalls auf Höhe NN +0,1 einzubauen. Es ist zu beachten, dass sämtliche Siele mit Außenklappen versehen werden müssen.

Der Graben Nr. SF 178 muss als Verbandsgraben bis zum Graben Nr. SF 174 verlängert werden

Die östliche Dammstelle im Graben Nr. SF 75 ist aufzuheben und der Graben Nr. SF 75 ist an den Außengrenzen des Plangebietes abzudämmen

Der Graben Nr. SF 71 ist wegen geänderter Fließrichtung zum Graben SF 70 abzudämmen.

Um einen Wasserrückstau in den Gräben FS 174/ 189! 190 und daraus resultierend Überschwemmungen der hinter liegenden Grundstücke auszuschließen, ist das Plangebiet auf direktem Wege ohne Belastung der Randgräben in den nördlichen Kirchwerder Sammelgraben direkt einzuleiten.

Der Verbandsgraben Nr. 16 ist zum Verbandsgraben Nr. 15 abzudämmen.

Am Graben Nr. 15 ist ein Sielrohr DN 300 auf Höhe NN +0,1 UK Rohr einzubauen.

Vorhabensträgerin: *Dies wird so in der Ausführungsplanung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.

Der Düker unter dem Neuengammer Hinterdeich muss mit einem pegelgesteuerten Schieber gesichert werden. Bei Überschreitung des gewünschten Wasserstandes von + 0,9 müNN im Plangebiet muss direkt eine Alarmmeldung an das Bezirksamt Bergedorf/ Abteilung Wasserwirtschaft gehen.

Vorhabensträgerin: *Der Düker wird mit einem pegelgesteuerten Schieber gebaut, der bei einem überhöhten Wasserstand in der Gose Elbe automatisch schließt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Zusagen und Vereinbarungen verwiesen.
Alle Ihre Daten zur Flora und Fauna sind veraltet und 13 bis 15 Jahre alt. Ich erwarte, dass Sie neuere Daten vor dem Baubeginn erheben.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die faunistischen Kartierungen sowie die Biotoptypenkartierungen und die Kartierung der Rotel Liste Arten Pflanzen wurden in den Jahren 2017 bis 2019 aktualisiert. Dies ist eine der wesentlichen Änderungen in der Planänderungsunterlage.

Bau und der Betrieb der Autobahn führen allein im ersten Abschnitt zum Verlust von etwa 40 Hektar Biotopflächen. Darunter sind Niedermoorböden, Röhrichte, Hochstaudenflure und Gewässer, in denen zahlreiche seltene und gefährdete Tiere und Pflanzen leben. Der streng geschützte Moorfrosch findet hier einen Lebensraum, ebenso 53 Pflanzenarten der „Roten Liste“ und 82 Brutvogelarten - darunter Bekassine, Blaukehlchen, Feldschwirl und Sumpfrohrsänger, die alle als gefährdet oder stark gefährdet gelten. Verloren gingen auch der größte Schlafplatz des seltenen Bergpiepers sowie der größte Rastplatz für Zwergtaucher im Hamburger Raum. Die als Ausgleich vorgeschlagenen Maßnahmen (u. a. neue Brutkästen, Neuanlage von Gehölzen und Extensiv-Grünland) sind nicht geeignet, den artenrechtlichen Verbotstatbestand aufzulösen.

Vorhabensträgerin: *Die Betroffenheit europäischer Vogelarten wird im Rahmen des Artenschutzbeitrages berücksichtigt und im Rahmen des LBP sind Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Da für die Bekassine kein aktueller Brutnachweis vorliegt, ist nicht mehr von einer Betroffenheit der Art auszugehen. Da Blaukehlchen, Feldschwirl und Sumpfrohrsänger ihren Rote-Liste-Status in Hamburg verloren haben, werden Sie im Artenschutzbeitrag nicht mehr im Rahmen einer artbezogenen Prüfung betrachtet, sondern innerhalb der Gildearten. Der Brutplatz des Bergpiepers geht nicht verloren. Artenschutzrechtliche Konflikte mit dem Bergpieper sind aufgrund der im LBP festgelegten Vermeidungsmaßnahmen und gemäß den Erläuterungen im Artenschutzbeitrag nicht zu erwarten. Die vom Zwergtaucher als Rastplatz genutzten Absetzbecken der Entwässerungsfelder Moorburg werden in dieser Funktion nicht beeinträchtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar erläutert und umfangreich in den Antragsunterlagen dargestellt, dass hinsichtlich der genannten Arten unter Berücksichtigung der planfestgestellten Maßnahmen keine artenschutzrechtlichen Konflikte entstehen.

Der Planänderung liegt die Annahme zugrunde, der Verkehr von Fahrzeugen zum Hamburger Hafen oder aus sonstigen Gründen überwiege im Rahmen einer Abwägung den Schutz von Natur und Umwelt. Deshalb könne es gerechtfertigt werden, in ein naturfachlich und naturschutzrechtlich besonders wertvolles Gebiet eine Autobahn zu planen. Dies mit verheerenden Folgen für Menschen, Fauna, Flora und alle Ökosysteme. Die Belange des Schutzes von Tieren, Pflanzen und Menschen wiegen schwerer als behauptete andere Interessen.

Mensch und Natur sind als Einheit zu betrachten. Einwirkungen auf die Natur und Eingriffe in die Natur vgl. dazu Erläuterungsbericht unter Nr. 5 verletzen gleichermaßen Mensch und Natur, vgl. dazu ipec, Climate Change 2022, SPM.A; : Introduction. In diesem Bericht werden die Auswirkungen und Abhängigkeiten von Klima, Ökosystem und Biodiversität auf die menschliche Gesellschaft und umgekehrt dargestellt. Die mit der Planung verbundenen zerstörenden Auswirkungen von Klima, Ökosystem und Biodiversität verletzen auch menschliche Gesellschaft und jeden von der Planung betroffenen Menschen. Dazu wird allgemein auf die Angaben zu den Umweltauswirkungen der Planung gemäß Ziffer 5 verwiesen, allerdings nur insoweit wie die tatsächlichen -

allerdings nur sehr unzureichend - Auswirkungen der Planung beschrieben werden, hingegen nicht auf den Teil der angebliche oder tatsächliche Ausgleichs-, Ersatz- oder Vermeidungsmaßnahmen beschreiben soll oder beschreibt. Diese Maßnahmen „verschleiern den Tatbestand der Ökosystemzerstörung. Sie blenden aus, wie Natur bzw. Ökosysteme funktionieren, wie die Inanspruchnahme Funktionen beeinträchtigt oder gar irreversibel zerstört“, vgl. Ibisch-Sommer, Das Ökohumanistische Manifest S. 85. Nur ein Beispiel sei hier genannt: die Anordnung von Ersatz- bzw. Ausgleichsflächen für Vögel in Kirchwerder, Neuengamme, Curslack. Es wird in der Planung nicht ausgeführt oder belegt, wie die konkrete Störung der individuell betroffenen Vögel, die Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten diese Individuen veranlassen kann, nach Kirchwerder- Neuengamme oder Curslack zu siedeln. Vielmehr werden Störung und Verlust von Ruhe oder Fortpflanzungsstätten der betroffenen Individuen in Kauf genommen. Das beeinträchtigt auch das Wohl des Menschen, da das Leben von Vögeln wesentlich zum Wohl des Menschen beiträgt. Überdies verstößt eine solche tierschutzwidrige Planung gegen das Gebot des Art. 20a GG, Tiere zu schützen, vgl. dazu auch BVerwG 3 C 28/16 Urteil vom 13.06. 2010. Die irreversiblen Folgen der mit der Planung verbundenen Eingriffe bedrohen den Menschen, da jede Naturzerstörung einschließlich der Klimabeeinträchtigung auch das Leben von Menschen und den folgenden Generationen schädigt, vgl. auch BVerfG vom 24.03.2021-1 BVR 2656/18 u.a. Klimaschutz. Die Entscheidung, die Trasse in ein naturfachlich besonders wertvolles Gebiet zu planen, ist deshalb fehlerhaft. Sie ist vermeidbar.

Vorhabensträgerin: *Im Zusammenhang mit den artenschutzrechtlichen Konflikten mit einigen Vogelarten sind CEF-Maßnahmen vorgesehen. Durch die Umsetzung der CEF-Maßnahmen vor dem Eingriff werden Ersatzhabitate zur Verfügung stehen, sobald die Lebensräume der Arten eingriffsbedingt verloren gehen. Sie können von den betroffenen Vogelarten besiedelt werden und führen bis zum Eingriff zu einem vorübergehenden Anstieg der geeigneten Habitatfläche. Die Brutpaare verschieben sich innerhalb der lokalen Individuengemeinschaft. Für die flugfähigen Vögel ist die Entfernung, auch bei einer Lücke in der Besiedlung auf Flächen zwischen Eingriff und Ausgleich, problemlos zu erreichen.*

Die CEF-Flächen werden vor dem Eingriff zur Verfügung gestellt, es gibt dann also die besiedelten Flächen im Eingriffsbereich und die CEF-Ausgleichsflächen gleichzeitig. Erst dann wird bei Baubeginn in die Reviere eingegriffen und die gesamte Habitatfläche verringert sich wieder auf die Größe vor der Aufwertung der CEF-Flächen.

Vogelarten sind in der Regel durch ihre Flugfähigkeit hochmobile Arten, die im freien Luftraum terrestrische Barrieren regelmäßig überfliegen. Die aus Sicht mobiler Vogelarten geringe Distanz zwischen dem Eingriff und den Ausgleichsflächen kann jedes betroffene Vogelindividuum ohne Probleme bewältigen. Insbesondere unter Berücksichtigung ihres Zugverhaltens sowie der Tatsache, dass die meisten Arten regelmäßig neue Nistplätze anlegen, ist das jährlich wechselnde Raumnutzungsmuster der einzelnen Individuen sehr groß. Die lokale Population der Brutvogelarten ist durch ihre hohe Mobilität auf großer Fläche miteinander vernetzt. Die Vorkommen der einzelnen Vogelarten im Eingriffsbereich und im Umfeld der Ausgleichsflächen sind somit als zusammenhängende lokale Population anzusehen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Bedeutung des Planungsraums sowie die zu erwartenden Umweltauswirkungen werden in der UVS, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und dem Artenschutzbeitrag ausführlich beschrieben und bewertet. Naturschutzgebiete sind durch den Abschnitt 6a der A 26 nicht betroffen. Trassennah und trassenfern werden die Beeinträchtigungen durch Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen soweit wie möglich vermieden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Die Vorhabensträgerin hat die Funktionsfähigkeit der entfernter liegenden Ausgleichsflächen plausibel dargestellt. Den gesetzlichen Anforderungen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird hinreichend Rechnung getragen.

Die Planung verletzt die Würde des Menschen.

Der Mensch ist ein Tier, vgl. dazu Korsgaard Tiere wie wir, CH Beck 2021. Von den Primaten und anderen Tieren unterscheidet er sich indes wesentlich. Dies beruht auf der Fähigkeit seines Gehirns, anders zu denken als die Tiere. Das hat es wesentlich möglich gemacht, auf die Tiere einzuwirken bis zur planmäßigen und industriellen Tötung von Tieren vgl. Korsgaard aaO S. 20 ff. Aus der Überlegenheit des Menschen gegenüber dem Tier folgt zugleich eine Verantwortung des Menschen für das Tier als Mitgeschöpf. Diese Verantwortung ist ein Teil der Menschenwürde, vgl. BVerfG Urteil v. 06.07.199, BVerfGE 101, Rn 9., Lorz Metzger Tierschutzgesetz 7. Auflage Rdn. 1 ff zu § 1. Vom Menschen auf Grund seiner Menschwürde zu schützende Tiere sind auch wildlebende Tiere. Aus diesem Grunde umfasst die Menschenwürde auch den Schutz aller Tiere, die von der Planung betroffen werden, weil ihr Lebensraum entweder insgesamt zerstört oder beeinträchtigt wird. Zu diesen Tieren gehören auch Tiere, die in dem Boden leben und sich den mit dem Bodenaushub für die Trasse entstehenden Gefahren für ihr Leben nicht entziehen können. Soweit ersichtlich gibt es dazu in den ausgelegten Unterlagen keine Untersuchung. Das ist fehlerhaft. Unabhängig davon, wird eine große Zahl von Tieren von der Planung betroffen, verletzt oder getötet werden. Das gilt zum Beispiel für den Nachtkerzenschwärmer, dessen Raupen im Untersuchungsgebiet leben und die mit den geplanten Schutzmaßnahmen nicht gesichert werden. Gleiches gilt für den Moorfrosch, die betroffenen Rast - und Brutvögel sowie weitere betroffene Tiere. Die Planung verletzt deshalb die Würde des Menschen, weil sie das Leben, das Wohlbefinden oder die Unversehrtheit von Tieren in verbotener Weise angreift. Die Planung ist verboten, weil es für sie keinen gerechtfertigten Grund gibt, vgl. Einwendung des NABU Landesverband Hamburg vom 18.04.2017 5.1 ff. Einwendung Dr. Manfred Brandt 5.1 ff. Selbst wenn die Planung im Allgemeinen gerechtfertigt werden könnte, verbleibt sie wegen der Verletzung der Menschenwürde verboten, vgl. dazu auch Landgericht Erfurt Rechtssache C-506/21 vom 09.08.2021 5. 6 ff. insbesondere S. 7 Abs. 4.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Umweltauswirkungen der A 26 werden unter Berücksichtigung geltender Rechtsnormen und fachlicher Standards beschrieben und bewertet. Erhebliche Beeinträchtigungen werden durch umfangreiche Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Die geschilderte Rechtsauffassung, durch die Planung und die damit verbundene Betroffenheit wild lebender Tiere wäre die

Würde des Menschen verletzt, wird nicht geteilt und entspricht nicht der geltenden Rechtsprechung. Das Maß der Verantwortung des Menschen gegenüber den Tieren ergibt sich unter anderem aus den Regelungen des BNatSchG, die hier umfassend berücksichtigt sind.

Die Planung verletzt die eigenen Rechte der Natur.

Betroffen von der Planung sind besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten, vgl. Erläuterungsbericht Tz. 5.2.2. Diese schützt § 44 BNatSchG. § 44 BNatSchG sichert das Leben und die Freiheit der geschützten Arten. Dieses Recht zu leben ist ein eigenes Recht der Tiere, Tiere sind keine Sachen, 90a BGB. Wenn sie keine Sachen sind, dann folgen daraus zwingend Eigenrechte, hier insbesondere die aus § 44 (1) BNatSchG. Die Annahme, Tiere wären Rechtsobjekte wird durch § 44 (1) BNatSchG widerlegt. Gemäß § 1 BNatSchG wird die Natur auf Grund ihres eigenen Wertes geschützt. Die Anerkennung von Eigenrechten der Natur ist in der juristischen Kommentierung in Deutschland allerdings umstritten, vgl. Dokumentation WD 8-3000-089/21 vom 19.11.2021 Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages. Die Anerkennung eigener Rechte der Natur folgt indes nicht nur aus dem sehr klaren Text des Gesetzes, der nicht durch eine gesetzeswidrige Auslegung umgedeutet werden kann, sondern auch aus der für deutsches Recht maßgeblichen unionalen Rechtsordnung, die für internationale Einflüsse offen ist, vgl. LG Erfurt aaO 5. 8. Eine große Zahl von Staaten haben eigene Rechte der Natur anerkannt, sei es durch den Gesetzgeber oder Gerichte, vgl. Dokumentation aaO Ziffer 4. Zum eigenen Recht der nach § 44 (1) BNatSchG geschützten Tiere gehört das Recht, in Freiheit zu leben und nicht vertrieben oder zwangsumgesiedelt zu werden. Wenn dieses Recht vom Gesetzgeber im Rahmen des Gesetzes eingeschränkt werden kann, dann spricht dieses nicht gegen eigene Rechte der Natur, denn der Gesetzgeber schränkt das Freiheitsrecht und sogar das Recht zum Leben auch für den rechtsfähigen Menschen ein, dem eigene Rechte zustehen. Die Einschränkung von Tierrechten durch den Gesetzgeber widerspricht also nicht der Annahme eigener Rechte der Tiere und der Pflanzen, zum Schutz des Wertes und des Lebens von Tieren vgl. auch BVerwG 3 C 28.16 Urteil vom 13.06.2019.

Die Bestimmungen des § 44 (5) BNatSchG, die die Rechte aus § 44 (1) BNatSchG beeinträchtigen, finden schon deshalb keine Anwendung, weil die Planung nicht unvermeidlich ist, aber auch deshalb, weil artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt sind, Ausnahmen nicht erteilt und auch nicht erteilt werden können, vgl. dazu Einwendung des NABU Hamburg vom 18.04.2017 S. 11 ff. und vom März 2022. Die Änderung der Planung ist nicht ausreichend, um diese Fehler zu heilen. Dazu wird auf die Einwendung des NABU Hamburg vom März 2022 vollen Umfanges verwiesen. Die Eingriffe und in Natur und Landschaft sind durch die Planänderung sogar verstärkt worden, wie die Ausführungen zur Planung der Verlegung der 380-kV-Leitung beweisen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es gibt keine Rechtsvorschriften, die der Natur eigene durchsetzbare Rechte verleihen. Die „Natur“ wird in der Verfassungsordnung als ein Objekt angesehen, welches es zu bewahren gilt. So regelt die Staatszielbestimmung des Art. 20a GG, dass der Staat auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und

Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung schützt. Diese Regelung schützt neben den Tieren auch Boden und Wasser, Landschaften und Ökosysteme, Luft und Klima. Allerdings ist der Sinn und Zweck dieser Regelung der objektiv-rechtliche Schutz der Natur. Weder die Natur, noch die Menschen können aus Art. 20a GG subjektive Rechte ableiten. Damit wird die Natur nicht in die Lage versetzt, ihre eigenen Interessen rechtlich als Rechtssubjekt selbst durchzusetzen.
Die Umweltauswirkungen der A 26 einschließlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen werden unter Berücksichtigung geltender Rechtsnormen und fachlicher Standards umfassend beschrieben und bewertet. Wie im Artenschutzbeitrag und im LBP erläutert, können Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Verboten des § 44 BNatSchG durch die vorgesehenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen vermieden werden. Eine Ausnahmeprüfung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.
Den Belangen der „Natur“, wie sie vom Einwender zusammenfassend genannt wird, wird im Rahmen der Abwägung Rechnung getragen.
Der Verlauf der A26 führt durch ein Naturschutzgebiet der Süderelberegion, sie wird regelrecht zerschnitten und würde keine zusammenhängenden Flächen mehr bilden.
Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Naturschutzgebiete sind durch den Abschnitt 6a der A 26 nicht betroffen. Die beschriebenen Umweltauswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Biotope und Böden und damit verbundene natur- und artenschutzrechtliche Konflikte werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan und dem Artenschutzbeitrag beschrieben und bewertet und durch die Wiederherstellung oder Aufwertung von Biotopstrukturen in einer Größenordnung von 127 ha kompensiert.

Maßgeblich für die fachliche Anerkennung einer Ausgleichsmaßnahme ist deren Zielerreichung und nicht die bloße Umsetzung. Um den Erfolg und die Zielerreichung der Ausgleichsmaßnahme zu gewährleisten, ist eine möglichst genaue Festsetzung der erforderlichen Pflegemaßnahmen vorzusehen, auf die im Zweifel bindend hingewiesen und die eingefordert werden kann. Deshalb sind Pflegemaßnahmen so konkret wie möglich festzusetzen. Im vorliegenden LBP/Maßnahmenblättern gibt es „Hinweise zur Kontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen“. Dort heißt es, dass nach 3 Jahren durch Ornithologen geprüft werden soll, „ob sich die angestrebten Lebensräume so entwickelt haben, dass sie zur Ansiedlung der Arten geeignet sind.“ Es fehlt aber der Hinweis bzw. die Festsetzung, dass bei Verfehlung der Zielsetzung entsprechende Nachbesserungen der bestehenden oder ggf. neue Maßnahmen zu unternehmen sind.

Vorhabensträgerin: *Pflegemaßnahmen werden in den Maßnahmenblättern nur soweit benannt, wie es für die Zielerreichung erforderlich ist, aber ohne einzelne Aspekte der Bewirtschaftung und Pflege jedoch für die Zukunft zu sehr zu behindern oder womöglich einzuschränken. Anhand der vorgesehenen Funktionskontrollen können eventuelle Fehlentwicklungen auf den Flächen erkannt und Nachbesserungen vorgenommen werden. Das Erfordernis für Nachbesserungen im Fall von Fehlentwicklungen ergibt sich bereits aus der Verbindlichkeit der Planfeststellung. Daher ist kein extra Hinweis im Maßnahmenblatt hierzu notwendig.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Funktionskontrollen haben gerade den Zweck, Fehlentwicklungen zu erkennen und erforderlichenfalls Veränderungen vorzunehmen. Durch das Berichtswesen an die zuständige Fachbehörde ist sichergestellt, dass auf Fehlentwicklungen zeitnah reagiert wird.

Die verwendeten Grundlagen für die Bewertung von Ausgleichsflächen sind sowohl rechtlich als auch fachlich zu beanstanden. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1) wird als Grundlage für die Bewertung des Ausgangszustandes auf den geplanten Ausgleichsflächen die Biotopkartierung der BUKEA mit Stand 2012 angegeben. Auf einigen (Teil-) Flächen wurden von EGL 2019 Biotoptypen erfasst. Die Datengrundlage für die Bewertung der Ausgangslage auf den geplanten Ausgleichsflächen ist nicht nachvollziehbar dargestellt, es ist nicht ersichtlich welche Flächen 2019 kartiert wurde und bei welchen sich auf die veraltete und maßstäblich zu grobmaschige Kartierung aus 2012 bezogen wird. Der Datenstand aus 2012 ist veraltet, so dass sich hierauf eine aktuelle Bilanzierung nach Staatsrätemodell für die Ausgleichsbilanz nicht zutreffend ermitteln lässt. Zudem erfolgt die hamburgweite Biotopkartierung im Maßstab 1:5.000 und ist damit nicht im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung anwendbar, weil sie zu grob ist. Hier ist eine aktuelle Erfassung der Ausgangslage im für die Eingriffsregelung angemessenen Maßstab zu fordern.

Es besteht Nachbesserungsbedarf, da die Bilanzierung bislang auf veralteten und zu groben Daten basiert. In dieser Form sind diese sowohl in rechtlicher als auch in fachlicher Hinsicht unbrauchbar.

Für die Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Artenschutzes werden einige Flächen gezielt für bestimmte Arten gestaltet. Sowohl im Fachbeitrag Artenschutz als auch im LBP wird bei einzelnen Vogelarten darauf verwiesen, dass sie bislang nicht auf der geplanten Ausgleichsfläche vorkommen.

Im LBP wird ausgeführt, dass zum Nachweis der Eignung der Flächen für die genannten Zielarten im Rahmen des ASB der aktuelle Sachstand der Brutvögel auf den Flächen geprüft worden sei (Unterlage 19.1.1, S. 228). Zu dieser Aussage des LBPs finden sich jedoch im Fachbeitrag Artenschutz keine aktuellen und damit brauchbaren Daten.

Vorhabensträgerin: *Bei allen Ausgleichsflächen erfolgte die Biotoptypenkartierung und -bewertung im Maßstab 1:1.000 durch das Büro Kortemeier Brokmann im Auftrag der DEGES. Die Kartierungen fanden aufgrund der Planungshistorie in unterschiedlichen Zeiträumen statt. Ausgewertet wurden im Vorfeld jeweils aktuelle Luftbilder und vorhandene Daten der BUKEA, darunter teilweise auch Kartierungen Dritter im Zusammenhang mit anderen Projekten. Die Bewertungen der Flächen wurden mit der BUKEA abgestimmt. Bei den Maßnahmen 6.1 A und 6.2 A in Kirchwerder und Neuengamme erfolgte die Biotoptypenkartierung im Auftrag der DEGES erstmalig im April und Juni 2014. Ausgewertet wurden neben dem Biotopkataster auch eine Biotoptypenkartierung der BUKEA (damals noch BSU) zu den Flächen aus dem Jahr 2011. Der Hinweis im LBP mit der Jahresangabe 2012 (Seite 228 unten) bezieht sich auf den Aktualitätsstand des Hamburger Biotopkatasters, der für die Erstellung des Planfeststellungsantrags herangezogen wurde.*

2018 wurde von Kortemeier Brokmann im Auftrag der BUKEA ein wasserrechtlicher Antrag für die geplanten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen auf den Flächen erstellt (Zuwässerung, Änderungen am Grabensystem und Anlage von Blänken). Die Bauarbeiten für die Maßnahmen begannen im Winterhalbjahr 2020/21. Im April 2021, während der Bauarbeiten, fand noch einmal eine Plausibilitätsprüfung und in Teilbereichen Verifizierung der Erfassung aus 2014 statt. Mittlerweile sind die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen als vorgezogene Maßnahme umgesetzt. Die Maßnahme 6.3 A in Neuengamme wurde erst im Rahmen der Planänderung ergänzt und im April 2021 erstmalig im Auftrag der DEGES kartiert. Ausgewertet wurde zuvor eine Biotoptypenkartierung der Flächen aus dem Jahr 2019, die das Büro EGL im Auftrag der BUKEA im Zusammenhang mit einem anderen Projekt durchgeführt hat. Bei der Maßnahme 7 A in Curslack, die unmittelbar an bestehende Ausgleichsmaßnahmen der A 26 West angrenzt, wurde der Biotoptypenbestand im April 2021 vor Ort kartiert. Ausgewertet wurden zuvor die Kartierungen und Bewertung aus den Planfeststellungsunterlagen zur A 26 West. Auf den Flächen des Maßnahmenkomplexes 8 wurden im April und Mai 2021 die Biotoptypen kartiert.

Für jede der Ausgleichsflächen wurden Brutvogel-Monitoringdaten der Flächen und der umgebenden Landschaft von der BUKEA erhalten. Die Brutnachweise der Brutvogelarten, die auf den Flächen ausgeglichen werden sollen, wurden sowohl für die Ausgleichsflächen als auch die umgebenden Flächen ausgewertet. Auf der Grundlage der Verteilung der Brutpaare wurde für jede einzelne Fläche die Eignung als CEF-Maßnahmen geprüft. Bei vorhandenen Brutpaaren der auszugleichenden Vogelart auf der Ausgleichsfläche wurde geprüft, ob die Ausdehnung und Ausprägung der Ausgleichsfläche geeignet ist für ein weiteres Brutpaar.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die verwendeten Grundlagen für die Bewertung von Ausgleichsflächen sind sowohl rechtlich als auch fachlich nicht zu beanstanden. Dies wurde darüber hinaus durch die Einvernehmenserklärung der für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung zuständigen Fachbehörde bestätigt.

Die in der Einwendung genannten Daten stellen nur einen Teil der verwendeten Datengrundlage dar. Darüber hinaus sind wie von der Vorhabensträgerin vorgetragen sowohl hinreichend aktuelle als auch in adäquaten Maßstäben vorliegende Daten verwendet worden. Insofern ist auch die Bilanzierung nicht zu bemängeln.

Es ist auch nicht zu kritisieren, dass auf einzelnen Flächen, die für Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Artenschutzes für bestimmte Arten hergestellt werden, Arten noch nicht vorhanden sind. Die Eignung jeder Fläche wurde auf ihre Eignung für die jeweils vorgesehenen CEF-Maßnahmen geprüft. Dabei wurde auch darauf Rücksicht genommen, ob diese Flächen für auszugleichende Vogelarten geeignet sind, wenn dort Brutpaare vorhanden oder eben gerade nicht vorhanden sind.

4.18 Vereinbarkeit mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie

Die wasserrechtlichen Anforderungen an die Zulassung des Vorhabens bestimmen sich auch nach der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL – Richtlinie des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik – RL 2000/60/EG). Sie schafft einen Ordnungsrahmen zum Schutz aller Oberflächengewässer und des Grundwassers und wurde mit ihren Tochterrichtlinien auf Bundesebene im Wesentlichen durch das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die Grundwasserverordnung (GrwV) und die Oberflächengewässerverordnung (OGewV) in die nationale Wassergesetzgebung übernommen.

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 01.07.2015 (C-461/13, EU:C:2015:433) sind die Mitgliedstaaten vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme verpflichtet, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Durch das Urteil ist auch geklärt, dass eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasserkörpers (OWK) vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert. Hierfür ist unerheblich, ob diese Verschlechterung zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines OWK im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i WRRL dar.

Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabensträgerin einen Fachbeitrag zur Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG erstellt.

Methodisch wurden zunächst die vom Vorhaben betroffenen Wasserkörper ermittelt. Anschließend wurden diese hinsichtlich ihrer Qualitätskomponenten und der Bewirtschaftungsziele beschrieben und mit Hilfe einer Wirkungsmatrix abgeschätzt, ob das Vorhaben im Widerspruch zum Verschlechterungsverbot oder zum Verbesserungsgebot gemäß WHG stehen könnte. Innerhalb der Wirkungsmatrix wurde untersucht, ob das Vorhaben potenziell beeinträchtigende Auswirkungen aufweist, die zu Verschlechterungen der Qualitätskomponenten der betroffenen Wasserkörper führen können. Soweit Wirkzusammenhänge im Hinblick auf das Verbesserungsgebot und/oder das Verschlechterungsverbot offensichtlich zu Tage traten, wurden diese im Rahmen der Prüfung des Verbesserungsgebots und der Prüfung des Verschlechterungsverbots für jeden Wasserkörper detailliert untersucht.

Der überwiegende Teil des Abschnitts 6a der A26 befindet sich im Einzugsgebiet des OWK Elbe (Hafen). Kleinräumig befinden sich die südlichen Böschungen der AS HH-Hafen Süd im OWK Moorwettern. Für beide OWK besteht gemäß der Einstufung nach WRRL/WHG ein mäßiges ökologisches Potenzial, der chemische Zustand ist nicht gut.

Des Weiteren liegt der Abschnitt 6a im Grundwasserkörper (GWK), Este-Seeve Lockergestein

(FGE Elbe). Für den GWK ist der mengenmäßige Zustand gut, der chemische Zustand schlecht. In Bezug auf den OWK Elbe (Hafen) besteht ein Charakteristikum darin, dass die Trasse des Abschnitts 6a die Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte auf ca. 800 m Länge durchquert. Die Felder befinden sich lagemäßig auf den Altspülfeldern Moorburg Mitte. Im Zuge der Bauarbeiten werden besondere Schutzmaßnahmen festgesetzt, um das Eindringen von belastetem Wasser in das Gewässersystem zu vermeiden. In diesem OWK sind durch die Autobahn keine berichtspflichtigen Gewässerabschnitte strukturell betroffen.

In Bezug auf den OWK Moorwettern stellt sich demgegenüber dar, dass die Moorburger Landscheide, die die Grenze zwischen beiden OWK bildet, durch die Trasse des Abschnitts 6a auf einer Länge von ca. 700 m überbaut und daher, um Beeinträchtigungen zu vermeiden, ca. 200 m nach Süden verlegt und als Kernlebensraum nach wasserrechtlichen Aspekten renaturiert wird.

Vor dem Hintergrund dieses Vorhabens und seiner Wirkfaktoren während der Bau-, Betriebs- und Anlagephase, der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der Wasserwirtschaft ergeben sich eine Reihe von potenziellen Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten des OWK Elbe (Hafen), des OWK Moorwettern sowie des GWK Este-Seeve Lockergestein.

Verbesserungsgebot

Die Maßnahmen Hamburgs zum Maßnahmenprogramm 2016 bis 2021 der Flussgebietseinheit Elbe stellen für den OWK Elbe (Hafen) und den OWK Moorwettern die relevanteste Zielgröße für deren Verbesserung dar. Vorsorglich werden auch hier die Entwürfe der Maßnahmen für den 3. BWZ von 2021 bis 2027 einbezogen (FGG Elbe 2020b).

Im Fachbeitrag WRRL (Antragsunterlage 19.5, S. 92 ff.) wird in der Übersichtstabelle 5.1 für den OWK Moorwettern und in der Übersichtstabelle 5.2 für den OWK Elbe (Hafen) abgeschätzt, ob diese Maßnahmen behindert werden können.

Tabelle 5.1 OWK Moorwettern:

Nr.	Maßnahmen des Maßnahmenprogramms (LAWA) für den OWK Moorwettern[20]	Wirkungen des Vorhabens inkl. Vermeidungsmaßnahmen und Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz (LBP, Unterlage 19.1.1)	Einfluss des Vorhabens auf FGE-Maßnahme
18	Maßnahmen zur Reduzierung der Stoffeinträge aus anderen Punktquellen -> Beratung der Landwirte (2./3. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
69	Maßnahmen zur Herstellung der linearen Durchgängigkeit an sonstigen wasserbaulichen Anlagen -> Optimierung von Querbauwerken, Brücken und Durchlässen (2./3. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
72	Maßnahmen zur Habitatverbesserung im Gewässer durch Laufveränderung, Ufer- oder Sohlgestaltung inkl. begleitender Maßnahmen -> Herstellung von Kernlebensräumen (2. BWZ)	Naturnahe Gestaltung der verlegten Moorburger Landscheide (***4.1 A_{CEF}***)	Maßnahme entspricht den fachbehördlichen Vorgaben der BUE bzw. LAWA/ positiver Einfluss
77	Maßnahmen zur Verbesserung des Geschiebehaushaltes bzw. Sedimentmanagement -> Bau von Sandfängen (2./3. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
79	Maßnahmen zur Anpassung/ Optimierung der Gewässerunterhaltung -> Aufstellung eines Pflege- und Unterhaltungsplans (2./3. BWZ)	Naturnahe Gestaltung der verlegten Moorburger Landscheide (***4.1 A_{CEF}***)	positiver Einfluss
10	Neubau und Anpassung von Anlagen zur Ableitung, Behandlung und zum Rückhalt von Misch- und Niederschlagswasser (3. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
12	Sonstige Maßnahmen zur Reduzierung der Stoffeinträge durch Misch- und Niederschlagswassereinleitungen (3. BWZ)	Keine negative Wirkung des Vorhabens, da beim Vorhaben die Umweltqualitätsnormen durch RBF eingehalten werden	kein negativer Einfluss
101	Maßnahmen zur Reduzierung stofflicher Belastungen aus Sedimenten (3. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss

Tabelle 5.2 OWK Elbe (Hafen):

Nr.	Maßnahmen des Maßnahmenprogramms (LAWA) für OWK Elbe (Hafen)	Wirkungen des Vorhabens inkl. Vermeidungsmaßnahmen und Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz (LBP, Unterlage 19.1.1)	Einfluss des Vorhabens auf FGE-Maßnahme
18	Maßnahmen zur Reduzierung der Stoffeinträge aus anderen Punktquellen -> Beratung der Landwirte (2. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
36	Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen aus anderen diffusen Quellen -> Landbehandlung von Baggergut (2. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
71	Maßnahmen zur Vitalisierung des Gewässers (u. a. Sohle, Varianz, Substrat) innerhalb des vorhandenen Profils -> Sanierung Innerer Veringkanal (2. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
74	Maßnahmen zur Verbesserung von Habitaten im Gewässerentwicklungskorridor einschließlich der Auenentwicklung -> Durchfluss Billwerder Bucht (2./3 BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
12	Sonstige Maßnahmen zur Reduzierung der Stoffeinträge durch Misch- und Niederschlagswassereinleitungen (3. BWZ)	Keine negative Wirkung des Vorhabens, da beim Vorhaben die Umweltqualitätsnormen durch RBF eingehalten werden	kein negativer Einfluss
17	Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen durch Wärmeeinleitungen (3. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss
101	Maßnahmen zur Reduzierung stofflicher Belastungen aus Sedimenten (3. BWZ)	Keine Wirkung des Vorhabens, die der Umsetzung der Maßnahme entgegen steht	kein negativer Einfluss

Der Vergleich der Auswirkungen des beantragten Vorhabens mit diesen Maßnahmen zeigt im Ergebnis, dass das Neubauvorhaben eine Umsetzung des Maßnahmenprogramms für beide OWK nicht behindert. So ist die Landbehandlung von Baggergut (Nr. 36 Beitrag OWK Elbe (Hafen)), die Sanierung Innerer Veringkanal (Nr. 71) oder die Verbesserung des Durchflusses Billwerder Bucht (Nr. 74) unabhängig möglich und zum Teil bereits geplant. Dies gilt ebenfalls für den Entwurf des Maßnahmenprogramms 2022 bis 2027.

Im Hamburger Beitrag zum Maßnahmenprogramm für die FGE Elbe sind keine spezifischen Maßnahmen für den GWK Este-Seeve Lockergestein vorgesehen. Aus diesem Grunde wurden die Maßnahmen aus dem Niedersächsischen Beitrag für denselben GWK ebenfalls herangezogen. Der aktuelle Entwurf des Maßnahmenprogramms 2022 bis 2027 enthält keine neuen Maßnahmen. Insofern sind keine Auswirkungen des beantragten Vorhabens auf das Grundwasser vorhanden, die den angeführten Maßnahmen entgegenstehen würden. Ebenso können die geplanten Maßnahmen des Niedersächsischen Beitrags oder eines zukünftigen Hamburger Beitrags zum Maßnahmenprogramm für den GWK durchgeführt werden.

Daher entspricht das beantragte Vorhaben in Bezug auf den OWK Elbe (Hafen), den OWK Moorwettern sowie den GWK Este-Seeve Lockergestein dem Verbesserungsgebot.

Verschlechterungsverbot

Bei der Prüfung, ob durch das Neubauvorhaben eine Verschlechterung der Qualitätskomponenten zu befürchten ist, wurden für die beiden OWK die jeweils relevanten potenziellen Auswirkungen untersucht.

In Bezug auf den OWK Elbe (Hafen) wurde im Zuge des Bauablaufs der mögliche Schadstoffeintrag durch Porenwasser infolge der Konsolidierung des Dammkörpers und durch Stauwasser geprüft. Im Hinblick auf den Betrieb der Autobahn waren der mögliche Schadstoffeintrag durch die Einleitung von Straßenabwässern im Jahresdurchschnitt und als zulässige Höchstkonzentrationen (ZHK-UQN), der Eintrag von Tausalz (Chlorid) beim Winterdienst sowie der mögliche Eintritt von belastetem Stauwasser aus dem Altspülfeld in die Entwässerungseinrichtungen der A 26 Abschnitt 6a von Bedeutung.

Hinsichtlich der potenziellen Schadstoffeinträge in den OKW Elbe (Hafen) sind unterschiedliche Vermeidungsmaßnahmen zu berücksichtigen. So werden in der Bauphase die Einleitwerte des anfallenden Poren-, Stau- und Tagwasser am Schöpfwerk auf Einhaltung bestimmter Grenzwerte überprüft und erforderlichenfalls vor Einleitung in den OWK behandelt. Im Ergebnis der Berechnung sind durch das bauzeitlich anfallende Porenwasser keine baubedingten Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten des ökologischen Potenzials und Parameter des chemischen Zustandes zu erwarten. Das während des Betriebs anfallende Regenwasser wird zum größten Teil gesammelt und über zwei Retentionsbodenfilterbilder am AK HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen) und an der AS HH-Hafen Süd (künftig AS HH-Moorburg) gereinigt und über die Schöpfwerke in die Süderelbe geleitet. Zu den Details wird auf die Antragsunterlage 18 Wassertechnische Untersuchung verwiesen.

Ein sehr geringer Teil des Niederschlags wird über Böschungen versickert. Bezogen auf die Berechnung bezüglich des Jahresdurchschnittes treten keine Überschreitungen der Orientierungswerte und Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnormen (JD-UQN) auf, welche aus der Einleitung des Straßenoberflächenwassers resultieren. Für die Stoffe, bei denen bereits die Ausgangskonzentrationen der Gewässer die Orientierungswerte bzw. JD-UQN überschreiten oder die Ausgangskonzentrationen unbekannt sind, liegen die berechneten Konzentrationserhöhungen im nicht messbaren Bereich. Es wird diesbezüglich auch auf die Rechtsprechung des BVerwG verwiesen, nach der nur messtechnisch erfassbare vorhabenbedingte Veränderung Verschlechterungen darstellen und nicht solche, die sich innerhalb der natürlichen Band- und Schwankungsbreite bewegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, Rn. 527 ff., 533; Urteil vom 02.11.2017 – 7 C 25.15, juris, Rn. 43). Somit kann, bezogen auf den Jahresdurchschnitt und auf ein Bemessungsregenereignis eines 3-tägigen Regens mit einjährlicher Wiederkehrhäufigkeit, eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Gewässerzustandes ausgeschlossen werden.

Die Einleitung von Chlorid aus Tausalz in die Oberflächenwasserkörper ergibt den Berechnungen zufolge kein Indiz für Verschlechterungen des ökologischen Gewässerzustandes (siehe Ausführungen in Antragsunterlage 19.5 Fachbeitrag WRRL, Kapitel 6.2.3 Eintrag von Tausalz (Chlorid)

durch den Winterdienst).

Vor diesem Hintergrund ist vorhabenbedingt eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials oder des chemischen Zustands des OWK Elbe (Hafen) ausgeschlossen.

Beim OWK Moorwettern gehört zu den bau- und anlagebedingten Wirkfaktoren die Verlegung der Moorburger Landscheide auf einer Länge von etwa 900 m.

Dies wird im Fachbeitrag WRRL , Kapitel 6.3.4 detailliert dargelegt. Die Moorburger Landscheide wird auf 900 m Länge im Zusammenhang mit den fachbehördlichen Vorgaben der BUE als Kernlebensraum entwickelt (LBP, Unterlage 9.3, Maßnahme 4.1). Die neuen Abschnitte werden gegenüber den teilweise verschlammten Abschnitten in jedem Fall geeignetere Habitatbedingungen für die Gewässerflora aufweisen. Nach Anschluss des neuen Gewässerabschnitts erfolgt die Begrünung der Ufer- und Flachwasserzonen nach Möglichkeit durch natürliche Sukzession. Es besteht keine Gefahr, dass die bestehende Initialvegetation mit Schlick überdeckt werden könnte, da die Strömung aufgrund des Gefälles von < 0,1 Promille sehr gering ausfällt (vgl. BWS 2014, S. 5). In dem neuen Gewässerabschnitt ist von einer Verbesserung der QK Gewässerflora auszugehen. Eine nachteilige Veränderung der anderen biologischen QK ist nicht zu erwarten.

Eine gewisse Bedeutung kommt dem möglichen Schadstoffeintrag durch Porenwasser und Baugrubenwasser infolge der Konsolidierung des Dammkörpers zu. Im Betrieb der Autobahn sind potenzielle Schadstoffeinträge durch die Einleitung von Straßenabwässern im Jahresdurchschnitt und als zulässige Höchstkonzentrationen (ZHK-UQN), der Eintrag von Tausalz (Chlorid) beim Winterdienst von Bedeutung.

Bezogen auf die Berechnung bezüglich des Jahresdurchschnittes treten keine Überschreitungen der Orientierungswerte und Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnormen (JD-UQN) auf, welche aus der Einleitung des Straßenoberflächenwassers resultieren. Für die Stoffe, bei denen bereits die Ausgangskonzentrationen der Gewässer die Orientierungswerte bzw. JD-UQN überschritten werden oder die Ausgangskonzentrationen unbekannt sind, liegen die berechneten Konzentrationserhöhungen im nicht messbaren Bereich. Somit kann, bezogen auf den Jahresdurchschnitt, eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Gewässerzustandes ausgeschlossen werden.

Auch für den OWK Moorwettern kommt es zu keinen Überschreitungen der ZHK-UQN, welche aus den betriebsbedingten Einleitungen resultieren. Sämtliche Konzentrationserhöhungen liegen im nicht messbaren Bereich. Bezogen auf die ZHK-UQN tritt somit keine Verschlechterung des chemischen Gewässerzustandes auf. Auch die Einleitung von Chlorid aus Tausalz in die Oberflächenwasserkörper ergibt den Berechnungen zufolge kein Indiz für Verschlechterungen des ökologischen Gewässerzustandes (siehe Ausführungen in Antragsunterlage 19.5 Fachbeitrag WRRL, Kapitel 6.3.3 Eintrag von Tausalz (Chlorid) durch den Winterdienst)..

Um die Vermeidung potenzieller Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten beurteilen zu können, wurden vor allem die gewässerbezogenen Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie der Entwässerungsplanung herangezogen.

Die Verlegung des Gewässerabschnitts der Moorburger Landscheide wurde für jede einzelne Qualitätskomponente untersucht. In Bezug auf den ökologischen Zustand betraf dies die Qualitätskomponenten Gewässerflora, Fischfauna, Makrozoobenthos, Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Morphologie. Für jede Komponente lautete das Ergebnis, dass keine Verschlechterung zu erwarten ist. Für den Wasserhaushalt und die Morphologie ergibt sich durch die Renaturierung des verlegten Abschnitts sogar eine unterstützende Wirkung. Da durch die Gewässereinleitungen der Autobahn weder die Orientierungswerte bzw. JD-UQN der flussgebietsspezifischen Schadstoffe, der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten noch der chemischen Parameter überschritten werden, ergeben sich dadurch auch keine nachteiligen Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten. Eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials oder des chemischen Zustands des OWK Moorwettern durch das Vorhaben ist ausgeschlossen.

Somit bleiben beim Bau und Betrieb des beantragten Vorhabens das Verschlechterungsverbot bezüglich der Elbe (Hafen) und OWK Moorwettern gewahrt.

Für den GWK Este-Seeve Lockergestein ist in der Bauphase der mögliche Schadstoffeintrag durch Porenwasser von Bedeutung ebenso wie das Risiko einer Verletzung der Deckschicht im Zuge der Gründungsarbeiten. Des Weiteren wirkt sich die Anlage des Straßenkörpers möglicherweise auf die Grundwasserneubildung durch Versiegelung und Geländeüberformung aus, wie auch auf den Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse durch die Anlage des Straßendamms. Während des Betriebs kann Straßenoberflächenwasser versickern und Schadstoffe ins Grundwasser eintragen. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob es zu einer signifikanten Schädigung grundwasserabhängiger Landökosysteme kommen kann. In Bezug auf den mengenmäßigen Zustand des GWK ergibt die Untersuchung, dass eine Verschlechterung ausgeschlossen ist. Durch Versiegelung und Geländeüberformung sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate zu erwarten. Des Weiteren sind durch Herstellung und Anlage des Straßendamms auch keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserstände zu erwarten. In der Summe kann eine signifikante Schädigung grundwasserabhängiger Landökosysteme ausgeschlossen werden.

Im Hinblick auf den chemischen Zustand wirkt die geringe Empfindlichkeit des Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeinträgen, in Verbindung mit den gewählten Verfahren der Bauausführung sowie angemessener Schutzmaßnahmen Schadstoffeinträgen entgegen. Berechnungen der möglichen Porenwassereinträge ergaben, dass für die untersuchten Stoffe die Konzentrationsänderungen unterhalb der Schwellenwerte liegen oder sich im Rahmen der Messunsicherheit befinden. Mit dem Betrieb des Autobahnabschnitts sind auch keine Emissionen von Schadstoffen verbunden, insbesondere von Chlorid infolge des Tausalzeinsatzes, die zur Überschreitung eines Orientierungs- oder Schwellenwertes führen würden. Aufgrund dieser Sachverhalte kann auch eine signifikante Schädigung grundwasserabhängiger Landökosysteme durch Schadstoffe ausgeschlossen werden.

Daher bleibt beim Bau und Betrieb des beantragten Vorhabens auch das Verschlechterungsverbot bezüglich des GWK Este-Seeve Lockergestein gewahrt.

Gesamteinschätzung

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen gemäß §§ 27 bis 31 und § 47 WHG vereinbar.

Einwendungen zur WRRL

Im Erläuterungsbericht auf Seite 96 wird das Konzept zur Neuordnung der Wasserwirtschaft Moorburg beschrieben, deren wesentlicher Punkt die Trennung der Wasserströme von infrastrukturell-gewerblich geprägtem Wasser und landwirtschaftlich-ökologisch geprägtem Wasser war. Anfang 2020 haben die damalige BUE und die HPA eine Neuorientierung und Neuausrichtung der Wasserwirtschaft beschlossen, bei der eine Trennung der Wasserströme nicht mehr vorgenommen werden soll. Die Umsetzung von fortgeschrittenen Abwasser- bzw. Regenwasserbehandlungsanlagen stellen qualitativ bessere und wirtschaftlichere Lösungen als den Umschluss der Bestandsauslässe dar und entspricht auch den gesetzlichen Anforderungen. Der Verzicht auf das Abdämmbauwerk Pagensand bietet deutlich verbesserte Bedingungen bzgl. der Durchgängigkeit für aquatische Organismen gemäß EG-WRRL. Dies hat zur Folge, dass die Entwässerung des Gebietes Moorburg (Wasserströme über Schöpfwerk Moorburg) nicht in den OWK Elbe erfolgt, sondern nach Westen in den OWK mo_01. Der OWK Elbe ist somit für diesen Abschnitt der A26 Ost kein betroffener OWK und die gesamten Auswirkungen sind nur auf den OWK mo_01 zu betrachten.

Vorhabensträgerin: *Den Hinweis auf die Neuorientierung und Neuausrichtung der Wasserwirtschaft hat die Vorhabensträgerin zur Kenntnis genommen und aus diesem Anlass das Szenario mit Umsetzung der Neuausrichtung der Wasserwirtschaft im Raum Moorburg und Altenwerder geprüft.*

Durch die gleichbleibenden Einleitpunkten und die unveränderten maximalen Einleitmengen ergäben sich im Ergebnis dieser Prüfung keine Auswirkungen auf die technischen Anlagen zur Ableitung und Entsorgung des anfallenden Oberflächenwassers der A26.

Auch in Bezug auf die der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie bzw. §§ 27 bis 31 sowie §§ 44 und 47 des Wasserhaushaltsgesetzes ergäbe sich durch die Umsetzung des geänderten Konzeptes keine andere Bewertung des antragsgegenständlichen Vorhabens. Denn die Umsetzung des geänderten Konzeptes hätte zur Folge, dass der OWK el_02 Elbe zwar nicht mehr von Direkteinleitungen der Straßenabflüsse aus dem betrachteten Bereich betroffen wäre, sondern der gesamte Abfluss in den OWK mo_01 Moorwettern geleitet würde. Die sonstige Entwässerungssituation inklusive der geplanten Regenwasserbehandlung bliebe unverändert. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass sich aufgrund der größeren Einleitmengen die resultierenden Konzentrationen in der Moorwettern zwar erhöhen würden, aber weiterhin keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials und des chemischen Gewässerzustandes zu erwarten wäre.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Ausführungen der

Vorhabensträgerin zeigen, dass die Vereinbarkeit des beantragten Vorhabens mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie auch bei einer unterstellten Umsetzung des überarbeiteten wasserwirtschaftlichen Konzeptes für den Raum Moorburg und Altenwerder gegeben wäre.

In Tabelle 3-4 Übersicht Potenzial der Qualitätskomponenten im 2. Bewirtschaftungszeitraum auf Seite 46 des WRRL-Fachbeitrages wird für den OWK mo_01 dargestellt, dass die Komponente Makrophyten (mit mäßig bewertet) für die Gesamtbeurteilung herangezogen wurde. Die empfindlichste Komponente ist jedoch das Makrozoobenthos, welches ebenfalls mit mäßig bewertet wurde, jedoch in der Tabelle gar nicht dargestellt ist.

Vorhabensträgerin: *Es ist richtig, dass die QK Makrozoobenthos für den OWK mo_01 Moorwettern die empfindlichste QK ist (FB WRRL, S. 49 und S. 61) und für den 2. Bewirtschaftungszyklus mit "mäßig" bewertet wurde (Anlage 1 zum FB WRRL, S. 6). Da die Bewertung für den aktuellen 3. Bewirtschaftungszyklus ("mäßig", FB WRRL, S. 48) aus rechtlicher Sicht maßgeblich ist und im Rahmen der Hauptprüfung (FB WRRL, S. 130/131) berücksichtigt wird, ist eine Berichtigung der Darstellung der Tabelle 3-4 (FB WRRL, S. 46) und des darauffolgenden Textes nicht erforderlich.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Eine Korrektur ist in diesem Punkt nicht notwendig.

Der Rückschluss, dass lokal begrenzte Beeinträchtigungen von Gewässereigenschaften nicht gegen das Verschlechterungsverbot verstoßen, ist nicht in jedem Fall mit dem Urteil des EuGH zur WRRL vereinbar. Für den Fall, dass sich eine Qualitätskomponente im schlechten Zustand befindet, so ist jede weitere Beeinträchtigung (in diesem Fall die Einleitung von Stoffen, bei denen die UQN im Ist-Zustand überschritten ist), als Verschlechterung zu werten. Dazu gehören auch lokale Beeinträchtigungen, die sich ggf. nicht messbar auf den gesamten Wasserkörper auswirken.

Vorhabensträgerin: *Im FB WRRL wurde nachgewiesen, dass weder in der Bauphase noch im Betrieb lokal begrenzte Auswirkungen des Vorhabens zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials oder des chemischen Zustandes der betroffenen OWK Moorwettern und Elbe (Hafen) führen können. In Kapitel 4 werden die Wirkungen des Vorhabens umfassend dargestellt und keine kleinräumigen Wirkfaktoren von der weiteren Betrachtung ausgeschieden. In Kapitel 6.3 werden auch die lokal begrenzten Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualitätskomponenten des OWK Moorwettern detailliert untersucht. Neben der „Verlegung und Anschluss des renaturierten Gewässerabschnitts“ gehört dazu insbesondere die „Baubedingte Verrohrung der Moorburger Landscheide“ (Kap. 6.3.4). Da die beiden betroffenen OWK Moorwettern und Elbe (Hafen) kein schlechtes ökologisches Potenzial aufweisen, sondern ein mäßiges Potenzial, trifft der angenommene Sachverhalt, dass jede weitere Beeinträchtigung als Verschlechterung zu werten wäre, diesbezüglich auch per se nicht zu. Da aufgrund der Entfernung des Vorhabens zum OWK Elbe (Hafen) keine physischen Veränderungen in Gewässernähe auftreten, wurden diesbezüglich nur die stofflichen Einleitungen bewertet.*

Der chemische Zustand der beiden OWK wird als schlecht eingestuft. Beim OWK Elbe (Hafen) überschreiten für die Parameter Eisen, Gesamt-Phosphor, Blei, Fluoranthen und Benzo[a]pyren die Ausgangskonzentrationen die Schwellenwerte bzw. die Umweltqualitätsnormen der OGewV. Für den OWK Moorwettern wird im Ausgangszustand die Umweltqualitätsnorm für Benzo(a)pyren überschritten. Die geplante Behandlung des Straßenoberflächenwassers erfolgt durch die Ableitung und über Bankette und Dammböschungen sowie durch die Behandlung in Retentionsbodenfilteranlagen. Durch diese weitgehende Behandlung der Straßenabflüsse werden im stofflichen Nachweis (ifs 2021, Anlage 4 zum FB WRRL) jedoch auch für die o.g. Parameter, bei denen im Ausgangszustand die Schwellenwerte bzw. Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind, nur Konzentrationserhöhungen von deutlich unter 1 % (Elbe) bzw. 3 % (Moorwettern) berechnet. Diese Konzentrationserhöhungen liegen weit unter den Messunsicherheiten für die entsprechenden Parameter und werden somit als nicht messbar bewertet. Damit stellen sie keine Verschlechterung dar (Kap. 6.2.2). Betriebsbedingt tritt somit keine Verschlechterung des chemischen Zustandes ein. Das gleiche gilt für den ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potenzial.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist in jedem Fall zu berücksichtigen, dass grundsätzlich jede Art von Bautätigkeit an oder in der Nähe eines Gewässers zu kleineren lokalen Beeinträchtigungen führen können. Diese führen jedoch nicht automatisch zu einer Verwirklichung des Verschlechterungsgebots. Es ist die Art und Dauer der Beeinträchtigung sowie prognostizierte Erreichung des Ursprungszustandes des Gewässers zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Die Ausführungen des Fachbeitrags WRRL bzgl. nicht berichtspflichtiger Grabenabschnitte sind nicht tragfähig. Insbesondere muss geprüft werden, ob die betroffenen Gräben/Grabensysteme Laich oder Aufwuchsbereiche für Fische oder Lebensraum für wertgebende Arten der übrigen biologischen Qualitätskomponenten darstellen bzw. für die Wiederbesiedlung eine hohe Bedeutung haben könnten.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Oberflächengewässer werden gemäß WRRL nur solche Gewässer berücksichtigt, die unter die EG-Berichtspflichten fallen. Dies sind alle Fließgewässer mit einem Einzugsgebiet größer 10 km² (WRRL Anhang II Nr. 1.2.1). Deutschland ist dieser Vorgehensweise bei der Umsetzung der Bewirtschaftungsplanung gefolgt (OGewV, Anlage 1 Nr. 2.1). Für Gewässerabschnitte, die nicht berichtspflichtig sind, verlegt, neu geschaffen oder mit Bauwerken überführt werden, sind Verschlechterungen bezogen auf den berichtspflichtigen Wasserkörper zu beurteilen, in den das kleinere Gewässer einmündet oder auf den es einwirkt.

Die vertiefte Prüfung der Auswirkungen durch Schadstoffeinträge für den OWK Moorwettern, den OWK Elbe (Hafen) und den GWK Este-Seeve Lockergestein ist erfolgt. Der LBP enthält Maßnahmen Schutz gewässergebundener Organismen (Maßnahmen 1.1 VCEF, 1.9 V , und 1.11 V), die entsprechende Vermeidungsmaßnahmen zur Bauzeitenregelung, zur Elektrobefischung und zur Umweltbaubegleitung beinhalten. Es liegen keine Indizien vor,

die auf eine Verschlechterung des Zustands der OWK oder GWK über den Wirkpfad der nicht berichtspflichtigen Gewässerabschnitte hinweisen.

Es ist richtig, dass im vorliegenden Abschnitt der A 26-Ost nur zwei Oberflächenwasserkörper potenziell betroffen sind, der Oberflächenwasserkörper „Moorwettern“ und der Oberflächenwasserkörper „Elbe (Hafen)“; es sind aber weitere oberirdische Gewässer betroffen. Deren chemischer Zustand wird nicht detailliert beschrieben oder bewertet. Für beide untersuchten OWK besteht gemäß der Einstufung nach WRRL/WHG ein mäßiges ökologisches Potenzial, der chemische Zustand ist nicht gut (vgl. Unterlage 19.5) Der betroffene Grundwasserkörper (GWK) „Este-Seeve Lockergestein“ (FGE Elbe) befindet sich in einem mengenmäßigen guten Zustand, der chemische Zustand ist schlecht. Daher gilt unmittelbar das Sanierungsgebot der betroffenen Gewässer.

Vorhabensträgerin: *Der Fachbeitrag WRRL (U 19.5) ist nicht lückenhaft.*

Erstens werden hinsichtlich der Oberflächengewässer gemäß WRRL nur solche Gewässer berücksichtigt, die unter die EG-Berichtspflichten fallen. Dies sind alle Fließgewässer mit einem Einzugsgebiet größer 10 km² (WRRL Anhang II Nr. 1.2.1). Deutschland ist dieser Vorgehensweise bei der Umsetzung der Bewirtschaftungsplanung gefolgt (OGewV, Anlage 1 Nr. 2.1). Die LAWA (2017, S. 4) hat diesbezüglich festgestellt: „Das Verschlechterungsverbot gilt bei Einwirkungen auf kleinere Gewässer, die selbst kein Wasserkörper sind und die auch keinem Wasserkörper zugeordnet worden sind, nur insoweit, als es in einem Wasserkörper, in den das Gewässer einmündet oder auf den es einwirkt, zu Auswirkungen führt. Verschlechterungen sind bezogen auf diesen Wasserkörper zu beurteilen.“ Einwirkungen auf Gewässer, die nicht selbst als Wasserkörper eingestuft sind, sind nur dahingehend relevant, soweit sie Auswirkungen auf Wasserkörper haben. Räumliche Bezugsgröße für das Verschlechterungsverbot ist der Wasserkörper in seiner Gesamtheit. Es kommt daher auf den Wasserkörper insgesamt an und nicht auf einzelne Gewässerabschnitte. Die Prognose der Auswirkungen der vorhabenbedingten Einwirkungen erfolgt für den gesamten Wasserkörper an für den Wasserkörper im Rahmen der Gewässerüberwachung repräsentativen Messstellen (BVerwG Urteil vom 09.02.2017 - 7 A 2.15 (Elbvertiefung), Rn. 506).

Zweitens werden im vorliegenden Fachbeitrag WRRL vorsorglich auch die nicht berichtspflichtigen Gewässerabschnitte zunächst bei der Bestandsdarstellung bzw. der Vorhabenwirkungen beschrieben (Kap. 2.1.2 bzw. Kap. 4.5) und dann bei der Auswirkungsprognose hinsichtlich der Schadstoff- und Chlorideinträge berücksichtigt (Kap. 6). Im Ergebnis der Prognose ist - aufgrund der Anwendung der im Zuge des Vorhabens geplanten, nach aktuellem Stand der Wissenschaft/ Technik, fortschrittlichsten Reinigungstechnologie - nicht von einer Verschlechterung des Wasserkörpers in seiner Gesamtheit auszugehen. Dabei gilt gemäß der Rechtsprechung, "ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines OWK bewirken kann, beurteilt sich nicht nach dem für das Habitatrecht geltenden besonders strengen Maßstab, wonach jede erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen sein muss, sondern nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung

muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein." (BVerwG Urteil vom 09.02.2017 - 7 A 2.15, Leitsatz 4/ Rn. 480).

Drittens kann die Gefahr des Schadstoffeintrags durch Eingriffe in die Spülfelder ausgeschlossen werden, wie in den Verfahrensunterlagen detailliert dargelegt und auch im Fachbeitrag WRRL dokumentiert wird. Die detaillierten Untersuchungen zum vorhabensbezogenen Porenwasseraustrag in das Grundwasser durch Setzungsprozesse infolge von Auflasten (Ul-19.4) ergaben, dass keine relevanten Belastungen zu erwarten sind. Im Einschnittbereich der Trasse in den Altspülfeldkörper erfolgt durch Abdichtungen eine hydraulische Trennung des belasteten Stauwassers vom unbelasteten Niederschlagswasser. Darüber hinaus erfolgt eine Fassung und Ableitung des Sickerwassers im Bereich des Böschungsfußes des Altspülfeldkörpers. Das separat gefasste belastete Stau- und Sickerwasser wird aus dem Verbandsgebiet abgeleitet und einer Behandlung (SARA) zugeführt.

Viertens gilt richtigerweise für den chemischen Zustand der Grundwasserkörper das Trendumkehrgebot (§ 47 Abs.1 Nr. 2 WHG) als weiteres selbständiges Bewirtschaftungsziel, nach dem alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlichen Tuns umgekehrt werden sollen. Ein Sanierungsgebot erwächst daraus für das Vorhaben der A26-Ost allerdings nicht. Die Stoffe, die für den GWK "Este-Seeve-Lockergestein" zur Einstufung "schlecht" geführt haben sind Nitrat, Simazin und Pestizide, alles Stoffe, deren Quelle nicht der Straßenverkehr ist. Zudem ist aufgrund fehlender Vorgaben zur Prüfung des Trendumkehrgebots nach der Auslegung von Kause/de Witt (2016) dieser Verpflichtung derzeit dadurch zu genügen, dass der Stand der Technik eingehalten wird. Dies ist für das vorliegende Vorhaben der Fall.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aus dem Fachbeitrag WRRL geht nachvollziehbar und plausibel hervor, welche Gewässer aus welchen Gründen untersucht wurden und mit welchen Auswirkungen auf die Gewässer zu rechnen ist. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Der Fachbeitrag ermittelt den Ist-Zustand fehlerhaft und nicht entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik. Es fehlt an der Angabe konkreter Werte für Qualitätskomponenten. Es ist nicht klar, wie das ökologische Potenzial der Gesamtbewertung für den OWK Moorwettern hergeleitet wurde.

Vorhabensträgerin: *In Hamburg sind alle Oberflächenwasserkörper als erheblich veränderte oder künstliche Wasserkörper eingestuft. Gemäß § 27 WHG, Abs. 2 WHG sind „Oberirdische Gewässer, die nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass*

1. eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und

2. ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.“

Der Bezug auf das ökologische Potenzial bei der Prüfung des Verschlechterungsverbots ist also korrekt. Die von der zuständigen Behörde der Stadt Hamburg angewandte Vorgehensweise bei der Bestimmung des ökologischen Potenzials ist nachfolgend auszugsweise zitiert: „Da insbesondere für die Hamburger Gewässer (z.B. Tidegewässer, Marschengewässer) die Auswirkungen von Maßnahmen auf die biologischen Qualitätskomponenten nicht sicher prognostiziert werden können, wird für den zweiten Bewirtschaftungsplan das ökologische Potenzial in Hamburg aus einer Kombination aus einer maßnahmen-orientierten und einer biologischen Ableitung bestimmt. Aus den Maßnahmen gemäß „Prager Ansatz“ wird abgeleitet, welche biologische Qualitätskomponente am sensibelsten reagieren und sich in welcher Weise verbessern wird. Durch die Darstellung der Hamburger Ergebnisse in den Wasserkörper-Steckbriefen und im zweiten Bewirtschaftungsplan kann der Eindruck entstehen, dass für biologische Qualitätskomponenten in vielen Wasserkörpern keine Untersuchungsergebnisse vorliegen, da sich entweder ein graues Feld findet oder die Angabe „unbekannt“ lautet. Dies ist die Folge der methodischen Herangehensweise, da für die biologische Erfolgskontrolle des „Prager Ansatzes“ nur die biologische Qualitätskomponente herangezogen wird, die auf die gegebenen Belastungen am sensibelsten reagiert [für die beiden hier relevanten OWK Moorwettern und Elbe Hafen ist dies das Makrozoobenthos]. Die Einstufung des Gesamtpotenzials richtet sich an dieser biologischen Komponente aus" (vgl. BUE - Behörde für Umwelt und Energie der Stadt Hamburg (2019): Hamburger Vorgehensweise bei der Bestimmung des ökologischen Potenzials).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Benennung der Qualitätskomponenten erfolgte nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik. Das ökologische Potenzial des OWK Moorwettern wurde nachvollziehbar dargelegt.

Auch aufgrund der Unsicherheiten im Rahmen der Ist-Zustand-Bewertung insbesondere von Marschengewässern sowie des der WRRL immanenten Vorsorgegebots und des europarechtlichen Ziels, Verschlechterungen zu verhindern, wäre aus Rechtsgründen vorsorglich von einer Einstufung in den schlechtesten Zustand und somit vorsorglich von einem Verstoß gegen das Verschlechterungsgebot auszugehen gewesen. Die Zulassung des hier streitgegenständlichen Vorhabens führt auch zu einem Verstoß gegen das Verbesserungsgebot. Eine Ausnahmesituation im Sinne des § 31 Abs. 2 WHG bzw. des Art. 4 Abs. 7 WRRL liegt hier nicht vor. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil für das Vorhaben keine Gründe streiten, die von übergeordnetem öffentlichen Interesse sind.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Bewertung des Ist-Zustandes entspricht den Vorgaben der zuständigen Behörde. Gründe für eine vorsorgliche Einstufung in den schlechtesten Zustand liegen nicht vor und wurden auch nicht vorgetragen. Gründe für Unsicherheiten im Rahmen der Ist-Zustand-Bewertung liegen nicht vor. Es wird auf die v.g. Ausführungen verwiesen. Der Fachbeitrag WRRL hat plausibel dargelegt, dass kein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot vorliegt. Es besteht kein Anlass, sich mit einer Ausnahmesituation gemäß §31 Abs. 2 WHG zu befassen

Bezüglich der Prüfung des Verbesserungsgebots wird die Prüfung auf die abstrakt formulierten

Maßnahmen beschränkt und nicht auf räumlich konkrete Maßnahmen an den betroffenen Wasserkörpern bezogen (vgl. Fachbeitrag WRRL S. 69). Dies reicht nicht, um den Anforderungen des Verbesserungsgebots der WRRL zu genügen.

Vorhabensträgerin: *Es wird auf die geltende Rechtsprechung BVerwG 2017 7 A 2.15 Leitsatz 11 verwiesen: Angesichts der in der Wasserrahmenrichtlinie angelegten Vorrangstellung der wasserwirtschaftlichen Planung, die sich auch darin widerspiegelt, dass die Bundesländer mehrheitlich die Behördenverbindlichkeit von Bewirtschaftungsplan und Maßnahmenprogramm vorgesehen haben, dürfen (und müssen) sich die Genehmigungsbehörden bei der Vorhabenzulassung nach deren Inhalt richten. Sie haben daher grundsätzlich nicht zu prüfen, ob die im Maßnahmenprogramm vorgesehenen Maßnahmen zur Zielerreichung geeignet und ausreichend sind. (Rn. 586)Rn. 586: [...] Vor diesem Hintergrund kann von einer fehlerhaften Ausfüllung des Gestaltungsspielraums nur dann ausgegangen werden, wenn der Plangeber seinem Planungsauftrag offensichtlich nicht gerecht geworden ist. Rn. 590: Zwar trifft zu, dass konkrete Maßnahmen [...] im MP 2016 nicht vorgesehen sind. Das rechtfertigt aber entgegen der Auffassung der Kläger nicht den Schluss auf eine offensichtlich defizitäre Maßnahmenplanung.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Die im Fachbeitrag vorgenommene Prioritätensetzung hinsichtlich der Maßnahmen für die OWK ist unzulässig. Die Priorisierung gilt für Niedersachsen. In Hamburg ist eine solche nicht vorgenommen worden. Sie ist auch inhaltlich zu kritisieren, da sie zur Folge hat, dass an vielen Oberflächenwasserkörpern keine Maßnahmen umgesetzt werden. Die WRRL erlaubt nicht, die Umsetzung von Maßnahmen zu priorisieren, insbesondere dann nicht, wenn dies im Wesentlichen nach Kostengesichtspunkten erfolgt. Die Ziele der WRRL müssen an allen Gewässern erreicht werden. Dafür sind auch alle notwendigen Maßnahmen umzusetzen.

Vorhabensträgerin: *Die Zielsetzung der WRRL besteht nach Artikel 4 Abs. 1 a) darin, einen guten Zustand/ ein gutes Potenzial für Oberflächengewässer zu erreichen. Die fachgerechte Prioritätensetzung von Maßnahmen unterstützt genau dieses Ziel, indem mit den ausgewählten Maßnahmen eine Voraussetzung für die erfolgreiche kontinuierliche und kurzfristige Ausbreitung einer Fließgewässerart geschaffen wird. Damit kann der gute Zustand sämtlicher Wasserkörper schneller und verlässlicher erreicht werden. Dass eine Priorisierung nach Kostengesichtspunkten erfolgt ist nicht ersichtlich. Vielmehr stehen die genannten fachlichen Gründe dahinter. Der OWK Moorwetten liegt anteilig auch in Niedersachsen. Der Hinweis, dass es kein entsprechendes Vorgehen für Hamburg gibt, ist richtig. Genau aus diesem Grund wurde das Vorgehen von Niedersachsen als Orientierung beschrieben, da es aus gutachterlicher Sicht fachlich richtige und weiterführende Aussagen enthält.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Priorisierung aus Kostengesichtspunkten ist nicht ersichtlich. Die Priorisierung richtet sich nach fachlichen Kriterien und ist nicht zu kritisieren. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Der Fachbeitrag zur WRRL schlägt u.a. die Umsetzung von Fischen vor Verfüllung von Gewässern und u.a. zum Schutz des Schlammpeitzgers eine Elektrobefischung der betroffenen Abschnitte vor (vgl. S. 57, 106). Die Gewässer, in die die Fische umgesetzt werden, sind zu definieren und zu benennen. Die Abfischung mittels Elektrobefischung ist in vielen Fällen - abhängig von der Wassertiefe und dem Bewuchs der Gräben – äußerst schwierig. Es ist wahrscheinlich, dass ein größerer Teil der Fische, insbesondere der Jungfische, nicht erfasst werden kann. Dies ist bei der Bewertung des Eingriffs zu berücksichtigen und es ist darzustellen, wie das Vorgehen im Detail aussehen soll.

Vorhabensträgerin: *Die Gewässerabschnitte in welche die Fische umgesetzt werden, werden mit der Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Elektrobefischung wird und darf nur von anerkannten Fachleuten durchgeführt werden. Bei fischreichen Gewässern werden bis zu 3 Befischungsgänge durchgeführt um sicherzustellen dass der überwiegende Teil der Tiere erfasst und umgesiedelt wird. Die Festlegung der Anzahl der Befischungsgänge kann unter Abschätzung des Fangerfolgs z.B. Anlehnung an die Lury Methode (Abschätzung von Fischbeständen auf Grundlage von mehreren Befischungsdurchgängen - Regression) fachlich festgelegt werden. Einzelne Verluste sind unvermeidbar. Aufgrund der Reproduktionsbiologie der Art (Ablage einer Vielzahl von Eiern (ein Weibchen produziert zwischen 12.600 und 170,000 Eier an Pflanzen und Wurzeln: Quelle: http://www.natura2000.rlp.de/steckbriefe/index.php?a=s&b=a&c=ffh&pk=1145)) werden Verluste rasch ausgeglichen, so dass sich die Population nach kurzer Zeit erholt. Gerade aufgrund dieser Strategie kann dieser Fisch auch Gräben besiedeln und dort stabile Populationen aufbauen, die regelmäßig geräumt werden. Auch bei den Räumungen der Gräben ist von zeitweilig hohen Verlusten an Schlammpeitzgern auszugehen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Elektrobefischung ist unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmung zulässig.

Während die neu erstellten Gutachten als Anlagen zum Fachbeitrag WRRL zur Verfügung gestellt wurden, können die Einschätzungen seitens der zuständigen Behörden, die z.T. per Mail oder telefonisch erfolgt sind (Unterlage 19.5, S. 33 ff.) und den Unterlagen nicht im Detail beigefügt wurden, nicht nachvollzogen und damit auch nicht von den Verbänden geprüft werden. Dies stellt einen Mangel dar, der zu beheben ist, da anderenfalls eine Überprüfung seitens unserer Mandanten nicht erfolgen kann.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es gibt keine rechtliche Notwendigkeit, alle Daten, die der Erstellung der Planunterlagen dienen, zum erforderlichen Bestandteil der Antragsunterlagen werden zu lassen. Darüber hinaus sind die fachlich zuständigen Behörden auch als Träger öffentlicher Belange im Verfahren beteiligt worden und können die korrekte Verwendung der von Ihnen zur Verfügung gestellten Daten überprüfen.

Im Fachbeitrag WRRL wird bei der Ist-Zustandsbewertung für die meisten Qualitätskomponenten ein EQR-Wert angegeben. Die Bewertung wird dadurch erschwert, dass in Hamburg nach dem

„Prager Ansatz“ vorgegangen wird. An diesem hält Hamburg fest, obwohl er für die Prüfung auf Verstöße insbesondere gegen das Verschlechterungsverbot keine Grundlage bietet und damit als methodisch unbrauchbar zu qualifizieren ist, da im Ergebnis nur eine Klassenstufe und kein EQR-Wert ermittelt wird. Für alle relevanten Qualitätskomponenten ist zwingend ein EQR-Wert zu ermitteln. Dies umfasst auch diejenigen, die nach Expert Judgement anders eingestuft werden als nach dem Standard-Bewertungsverfahren. Der Fachbeitrag WRRL ist unvollständig, da er nicht für Komponenten einen EQR-Wert ermittelt. Es ist erforderlich die fehlenden EQR-Werte zu liefern, um zu einer methodisch einwandfreien Bewertung zu gelangen (Beispiel: QK Fischfauna für OWK Elbe-Hafen). Der Fachbeitrag WRRL leidet insoweit an einem methodischen Fehler.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Verwendung des maßnahmenbezogenen Ansatzes bei der Festlegung des ökologischen Potenzials ist auf der Ebene der LAWA (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser) vereinbart worden. Dies ist fachlich nicht zu beanstanden.

Die Vorhabensträgerin hat die bei den Behörden zu den Qualitätskomponenten vorliegenden Daten einschließlich der EQR-Werte abgefragt und im FB WRRL dargestellt. Ein methodischer Mangel bei der Erstellung des Fachbeitrags WRRL ist nicht zu erkennen.

Bei Maßnahme 1.18 V werden auf S. 79 (Unterlage 19.5) die naturnahe Selbstbegrünung als auch die Ansaat als zwei Möglichkeiten zur Begrünung genannt. Diese Flächen sollen der natürlichen Sukzession überlassen bleiben.

Vorhabensträgerin: *Gemäß dem Maßnahmenblatt 1.18 V sind bei der Wiederherstellung von Gewässern bewusst beide Begrünungsoptionen – Selbstbegrünung und Ansaaten – vorgesehen. Aus naturschutzfachlicher Sicht sind Selbstbegrünungen zwar oft der Vorzug zu geben, sie können aber auch Nachteile haben wie z.B. eine übermäßige Förderung von Gehölzaufwuchs durch Ansamung von Pioniergehölzen, Förderung der Ausbreitung von invasiven Neophyten und unzureichende ingenieurbiologische Sicherungsfunktionen. Mit Ansaaten lassen sich i.d.R. schneller geschlossene Vegetationsbestände entwickeln, die dann schneller/besser ingenieurbiologische Funktionen übernehmen, weniger Gehölzaufwuchs zulassen und invasiven Neophyten die Ausbreitung erschweren. Weitere Faktoren für die Entscheidung über die Begrünungsmethode sind der Zeitpunkt der Umsetzung, die Bodenverhältnisse nach Wiederherstellung der Gewässer und auch das jeweilige Umfeld (Vorkommen von Pioniergehölzen oder invasiven Neophyten). Daher soll erst im Rahmen der Ausführung entscheiden werden, welche Begrünungsmethode wo im Einzelfall angewendet wird.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Für den OWK Elbe-Hafen stellen z.B. die prognostizierten Einträge von Chlorid oder Cyanid in dem angenommenen Umfang angeblich keine Verschlechterung nach WRRL dar. Für die nichtberichtspflichtigen Gräben und Wettern fehlt jedoch eine ausreichende Betrachtung und Berücksichtigung. Eine detaillierte Befassung mit der potenziellen Beeinträchtigung gerade der kleineren Gewässer (Moorburger Landscheide und sonstige Wettern) durch den kurzfristigen Eintrag von

Niederschlagswasser mit einer hohen Salzfracht (punktuelle Ereignisse bei Niederschlägen nach dem Ausbringen von Tausalz auf der Autobahn) fehlt und muss ergänzt werden. Denn das Verschlechterungsverbot ist auch für sogenannte Kleingewässer insoweit anzuwenden und zu prüfen, als dass die Einwirkung auf den Wasserkörper, in welchen das Kleingewässer einmündet, nicht zu Beeinträchtigungen führen darf.

Vorhabensträgerin: *Der OWK Moorwettern besteht aus den Gewässerabschnitten Moorburger Landscheide, Schleusenfleet, Alte Süderelbe und Aue. Für den OWK Moorwettern werden Einträge von Chlorid in Kap. 6.3.3 betrachtet (FB WRRL, S. 119). Die der Betrachtung zu Grunde liegenden Berechnungen und die dabei angewendete Vorgehensweise sind Anlage 4 zum FB WRRL (ifs 2021) zu entnehmen.*

Eine gesonderte Betrachtung von Cyanid aus Tausalz ist gemäß Merkblatt WRRL (FGSV 2021) nicht erforderlich (siehe FB WRRL, S. 76). Denn die zum Erhalt der Rieselfähigkeit in Auftausalzen für den Winterdienst eingesetzte, komplexe Cyanidverbindung (Natrium-) Ferrocyanid Fe(CN)6 gehört nicht zu den Stoffen der Anlage 6 der OGewV. Sie zählt zwar zum „Gesamtcyanid“, aber nicht zur Gruppe der „leicht freisetzbaren Cyanide“. Das Komplex-Anion ist sehr stabil, toxische Cyanidionen können daraus unter natürlichen Bedingungen nicht bzw. unter Lichteinfluss nur geringfügig freigesetzt werden. Eine Beeinträchtigung von Oberflächengewässern durch Cyanideinträge aus dem Winterdienst ist aufgrund der niedrigen Eingangskonzentrationen, der intermittierenden Einträge und des minimalen Zerfalls des Cyanidkomplexes ausgeschlossen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Die Entwässerung im Bauzeitraum wird in den Unterlagen ebenfalls bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass es bei vielen Baustellen immer wieder dazu kommt, dass bei stärkeren Regenfällen die Maßnahmen nicht ausreichen und im Ergebnis große Mengen an Sediment in die Gewässer gelangen. Die Vorkehrungen an Baustellen sind -trotz entsprechender Prüfung und Genehmigung - häufig unzureichend. Es sind dementsprechend im Falle der Genehmigungserteilung umfangreiche Nebenbestimmungen erforderlich, die das geschilderte Szenario wirksam verhindern.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen während der Bauzeit sind in den Antragsunterlagen hinreichend dargestellt. Ausführliche Beschreibungen finden sich in der Unterlage 20 im entsprechenden Kapitel des Erläuterungsberichtes zur geotechnischen Fachplanung. Es werden in der Einwendung keine konkreten notwendigen Maßnahmen dargelegt, die die Auswirkungen der stärkeren Regenfälle besser verhindern könnten, als die beantragten.

Am OWK Moorwettern liegt für Benzo[a]pyren im Ist-Zustand bereits eine Überschreitung der JD-UQN vor. Durch den zusätzlichen vorhabenbedingten Eintrag kommt es zu einer prognostizierten Erhöhung der Konzentration um 2%. Dies kann nicht mit Verweis auf Messunsicherheiten als „nicht messbar“ bewertet werden. Die Prognose der Konzentrationserhöhung muss für sich belastbar sein damit sie rechtlich trägt. Eine prognostizierte Erhöhung um 2% bei einem Schadstoff,

wo die Konzentration im Ist-Zustand bereits deutlich über der UQN liegt, kann mit Blick auf den strengen Maßstab, der durch den EuGH definiert worden ist, nicht als irrelevant abgetan werden. Denn wenn sich der chemische Zustand wie hier bereits als nicht gut darstellt, ist jede weitere Verschlechterung relevant. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot ist vorliegend zu bejahen.

Vorhabensträgerin: *Beim OWK Moorwettern wird der chemische Zustand als "nicht gut" bewertet. Für die Parameter Benzo[a]pyren und Nickel liegen sowohl die Ausgangskonzentrationen im Gewässer als auch die resultierenden Gewässerkonzentrationen jeweils über den JD-UQN nach OGewV (s. FB WRRL, S. 115 und Anlage 4 zum FB WRRL (ifs 2021, S. 22).*

Die berechneten Konzentrationsveränderungen können nur dann zu einer Verschlechterung in Hinblick auf den chemischen oder ökologischen Gewässerzustand führen, wenn sie messtechnisch nachweisbar sind (LAWA-AR, 2017, S. 13).

Vor diesem Hintergrund wurde im Merkblatt WRRL (M WRRL, FGSV 2021) die Konvention getroffen, die Grenze der Messbarkeit anhand der Messunsicherheiten zu definieren . Berechnete Konzentrationsveränderungen können nur dann zu einer Verschlechterung führen, wenn die Messbarkeitsgrenzen nach Tabelle 11 (FGSV 2021, S. 33) überschritten werden. Dies gilt unabhängig von der Ausgangskonzentration im OWK. Bezugsgröße für die Messunsicherheiten der JD-UQN nach Tabelle 11 ist der Median der gemessenen Werte. Bezugsgröße für die Messunsicherheit der ZHK-UQN ist der Maximalwert der gemessenen Werte (vgl. FGSV 2021, S. 33). Für Niedersachsen liegt eine Verfügung der NLStbV vom 11.06.2020 vor, welche mit dem NLWKN abgestimmt wurde (NLStbV, 2020a). Demnach werden Konzentrationen erst dann als messbar angesehen, wenn sie größer als der Bereich der Messungenauigkeit der Analyseverfahren sind. Eine Konzentrationserhöhung ist danach nur sicher messbar, wenn sie den Wert der Messunsicherheit übersteigt. Überschreitungen von UQN und OW durch Konzentrationserhöhungen unterhalb der Messunsicherheit werden daher als nicht nachteilig für den Zustand des Gewässers eingestuft. Weitere Details können der Anlage 4 (ifs 2021, S. 16; S. 22-25 und S. 28), sowie M WRRL (FGSV 2021) entnommen werden.

Die o.a. bundesweit geltenden Standards des Merkblattes WRRL (FGSV 2021) wurden im FB WRRL zu A26 Ost berücksichtigt (ebenso die niedersächsischen Konventionen gem. Verfügung der NLStbV/NLWKN vom 11.06.2020). Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot liegt somit nicht vor.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

4.19 Veränderungen von Oberflächengewässern und Grundwasser

Der Streckenverlauf der A26 Ost sieht ein Abschneiden des östlichen Moorburgs von wichtigen Entwässerungssystemen vor. Insbesondere eine Verengung der Querverbindung der Entwässerungssysteme Moorburg und Hohenwisch über die Moorburger Landscheide zu den im Westen

liegenden Schöpfwerken ist, vor dem Hintergrund der, Aktualität von Flutereignissen, nicht hinnehmbar. Der Kessel aus A26-Ost, Moorburger Spülfeldern und Moorburger Hauptdeich kann so bei Flutereignissen nicht ausreichend entwässert werden. Insbesondere wird durch Teilrekultivierung der Spülfeld-Anlage die Wasserzufuhr in das Hohenwischer Grabensystem erhöht. Die Behauptung, dass die zusätzliche Regenmenge nicht weiter beachtet werden muss, scheint aufgrund des Moorbodens nicht schlüssig.

4) a) Im Entwässerungsplan der Planfeststellungsunterlagen wird eine pauschale Verkrautung der Gräben von einem Drittel angesetzt, dies scheint so nicht realistisch, hier muss eine stärkere Verkrautung angesetzt werden. Bei Verwendung eines Pauschalwertes sollte eine Verkrautung von mindestens 80% angesetzt werden, wie folgende aktuelle Fotos (Mitte Februar 2022) des Harburger Abzugsgrabens bei Bostelbek zeigen:

Vorhabensträgerin: *Durch den Trassenverlauf der A26 Ost werden keine zentralen Entwässerungswege abgeschnitten bzw. unterbrochen. Die Querverbindung zwischen den Systemen Moorburg und Hohenwisch über die südliche Verlängerung des Wulfsgrabens bleibt erhalten und wird mit dem neuen Staubauwerk vorhabenbezogen sogar verbessert.*

Die Funktion der Entwässerungssysteme Moorburg und Hohenwisch im Planzustand wurde, einschließlich der hydraulischen Wechselwirkungen zwischen den Systemen, mit Modellrechnungen untersucht. Die Prognoserechnungen umfassten auch Hochwasserereignisse. Nachteilige vorhabenbezogene Auswirkungen der Planungen auf die Entwässerung sind nach den Ergebnissen nicht zu erwarten.

Der zusätzliche Abfluss aus der Rekultivierungsfläche (Teilstilllegungsfläche Entwässerungsfelder Moorburg Mitte) ist im numerischen Modell und damit auch in den Prognoserechnungen berücksichtigt.

Der konservative Modellansatz bildet Gewässerprofile ab, die zu zwei Dritteln mittelstark bis stark verkrautet und zu einem Drittel sehr stark verkrautet sind. Damit ist im numerischen Modell bereits eine vollständige Verkrautung der Gewässer und damit eine hydraulisch sehr ungünstige Situation abgebildet.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Abschneiden des östlichen Moorburgs von wichtigen Entwässerungssystemen liegt nicht vor. Ebensowenig ist entwässerungstechnisch ein Kessel aus A26-Ost, Moorburger Spülfeldern und Moorburger Hauptdeich vorhanden, in dem anfallendes Wasser nicht abgeleitet würde. Es ist entsprechend den Darstellungen in den Antragsunterlagen im Vorhabensgebiet auch künftig ein Entwässerungssystem vorhanden, das für die Entwässerung aller Flächen sorgen und gegenüber dem Ist-Zustand lediglich verändert wird und die neuen Gegebenheiten berücksichtigt.

Die Berechnung der hydraulischen Situation berücksichtigt wie von der Vorhabensträgerin ausgeführt eher eine Worst-Case-Betrachtung der Gewässerprofile, so dass man bei

der Modellberechnung der Entwässerung mit diesem dargestellten konservativen Modellansatz auf der sicheren Seite ist. So wurden auch Hochwasserereignisse mit einer deutlich höheren Abflussmenge berücksichtigt. Aus den Antragsunterlagen sowie den Ausführungen der Vorhabensträgerin geht nachvollziehbar hervor, dass die geplanten Entwässerungsanlagen entsprechend geeignet sind, das anfallende Oberflächenwasser abzuführen.

Ferner wird das Entwässerungssystem Bostelbek über eine Verengung des Abzugsgrabens Harburg beeinträchtigt. Somit würde auch die Kessellage Bostelbeks zwischen A26-Ost und Harburger Bergen verstärkt. Der Hochwasserschutz wird laut Erläuterungsbericht nur an den bestehenden Deichanlagen beachtet und dies lediglich für Hochwasser durch die Elbe, eine verringerte Kesselfläche wird nicht betrachtet. Die Aktualität von Binnenhochwasser, auch im Süderelbebereich, gebietet eine Überarbeitung des Hochwasserschutzkonzepts.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Vorhaben sieht entsprechend den Antragsunterlagen keine Verengung des Abzuggrabens Harburg vor. Die Vorhabensträgerin hat plausibel dargestellt, dass mit dem geplanten vorverlegten Anschluss an den neuen Lauf der verlegten Moorburger Landscheide tendenziell eine Entlastung des Abzuggrabens Harburg verbunden ist. Die vorhabenbezogenen Veränderungen der Gebietsentwässerung (einschl. der Verlegung der Moorburger Landscheide und des Anschlusses des Harburger Abzuggrabens) wurden nachvollziehbar unter Verwendung hydaulischer Modellierungen untersucht, so dass der Binnenhochwasserschutz in den Planungen vollumfänglich berücksichtigt wurde. Ergänzend kommt hinzu, dass darüber hinaus die steuerbare Verbindung der Entwässerungssysteme Moorburg und Hohenwisch erhalten bleibt, so dass keine vorhabenbezogene Verstärkung der Kessellage Bostelbeks zu erwarten ist.

Das Hochwasserschutzkonzept für den Süderelberaum ist kein Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Planungen zur A26 Abschnitt 6a haben zudem keinen Einfluss auf das Hochwasserschutzkonzept in Hamburg. Im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens sind, bezogen auf den Hochwasserschutz, ausschließlich durch die Maßnahme verursachte Eingriffe in die Deichanlagen zu untersuchen.

Da das gesamte Regenwasser in Bostelbek in Gräben abgeleitet wird, ist zu befürchten, dass es durch die Baumaßnahmen zu Zuschüttungen der Wettern und Entwässerungsgräben kommen wird. Durch den Klimawandel kommt es ja heute schon zu vermehrten Starkregenereignissen. Es steht zu befürchten, dass es durch die Baumaßnahmen und deren Folgen zu Überschwemmungen und Grundwasserspiegelanhebungen und nachteilige Auswirkungen auf Häuser kommt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aus den Antragsunterlagen geht hervor, dass eine Zuschüttung von Entwässerungsgräben ist mit der Umsetzung der Maßnahme nicht verbunden ist. Vorhabenbezogene Gewässerverlegungen sowie auch die hydraulische Gesamtwirkung des Entwässerungssystems im Planzustand wurden, unterstützt durch ein numerisches Modell, untersucht. Nachteilige Auswirkungen

(z.B. durch vorhabenbezogen häufigere oder stärkere Hochwasserereignisse) sind nach den Ergebnissen der Untersuchungen nicht zu erwarten.

Mögliche vorhabenbezogene Auswirkungen auf die Grundwassersituation wurden ebenfalls unter Anwendung eines numerischen Modells untersucht. Auch für das Grundwasser sind danach vorhabenbezogen keine nachteiligen Auswirkungen (z.B. durch steigende Grundwasserstände) zu erwarten.

Es wurden außerdem in den Einwendungen keine konkreten Gründe vorgetragen, nach denen die vorgelegten Planunterlagen inklusiver aller wassertechnischen Untersuchungen fehlerhaft seien bzw. die zu erwartenden Auswirkungen nicht hinreichend berücksichtigt würden.

4.20 Wasserwirtschaftliche Belange

Die geplante A26-Ost führt zwar nicht direkt durch das wichtige Wasserschutzgebiet Süderelbmarsch/Harburger Berge, welches 50% der Fläche aller Hamburger Wasserschutzgebiete darstellt, der Bau und der Betrieb der A26-Ost könnte jedoch über die Moorburger Landscheide hochbelastete Sedimente aus den Moorburger Spülfeldern in dieses für Hamburg wichtige Trinkwasserentnahmereservoir tragen. Eine Verhinderung des Eintrags durch etwaige Sperrungen ist nicht angedacht. Vor dem Hintergrund der sich in den letzten Jahren stark verschärften Trinkwasserprobleme Hamburgs ist ein Bau der A26-Ost mit möglichem Eintrag belasteter Sedimente in dieses wichtige Trinkwasserreservoir nicht vertretbar. Auch der Transport wassergefährdeter Stoffe auf der A26-Ost, welche über die Moorburger Landscheide Richtung Wasserschutzgebiet entwässert wird, stellt ein weiteres Risiko für die Hamburger Trinkwasserversorgung dar.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Belastetes Sickerwasser aus dem Altspülfeld wird entsprechend den Planunterlagen sowohl von der Oberflächenentwässerung der A26 als auch von der Gebietsentwässerung getrennt in die Abwasserbehandlungsanlage der HPA eingeleitet. Der überwiegende Teil der A26-Ost Abschnitt 6a wird nach Reinigung in der Retentionsbodenfilteranlage am AK HH-Süderelbe über das Schöpfwerk Moorburg nach Norden entwässert . Im Rahmen der 1. Planänderung wurde die Entwässerung des kurzen Abschnitts östlich der Hafenbahn nach Reinigung in der Retentionsbodenfilteranlage im Ohr der AS Hafen-Süd (künftig AS Moorburg) von einer Ableitung in den Deichbinnengraben in eine Ableitung über den Wulfsgraben, ebenfalls zum Schöpfwerk Moorburg, geändert. Die Verbindung zur Moorburger Landscheide wird im Regelfall durch eine Stautafel unterbrochen. Mit einem Eintrag belasteter Sedimente in das bezeichnete Trinkwasserreservoir, die über den zulässigen Grenzwerten liegen, ist nicht zu rechnen.

Es fehlt eine Aufstellung über die Abflussmengen, welche aus der Flächenversiegelung der A26 resultieren. Diese ist seitens des Antragstellers zu erbringen. Aus der Aufstellung müssen die Mengen (inkl. Böschungsversickerungen) hervorgehen, welche bei den untersuchten Regenereignissen über das Schöpfwerk Moorburg und im weiteren Verlauf über die HPA-Schöpfwerke

gepumpt werden müssen. Die daraus entstehenden vorhabenbedingten Mehrkosten für Betrieb und Unterhaltung der Schöpfwerke, welche beispielsweise durch erhöhte Pumpenauslastung bzw. längere Pumpzeiten oder geänderte hydraulische Randbedingungen im Gewässersystem entstehen, hat gem. § 40 WHG sowie §§ 38, 39 HWaG die Vorhabensträgerin zu tragen. Die BAB Verwaltung hat daher die jährlichen Niederschlagsmengen nachzuweisen und die anteiligen Betriebskosten der HPA jährlich zu erstatten. Darüber hinaus wird die BAB-Verwaltung verpflichtet, sich auch an zukünftigen Kosten der Reinvestition der betreffenden Schöpfwerke und der Betriebs- und Unterhaltungskosten ggf. neu hinzukommender Schöpfwerke anteilig zu beteiligen.

Vorhabensträgerin: *Die vollständigen Abflussmengen sind der überarbeiteten Wassertechnischen Unterlage, dem Erläuterungsbericht und deren Anlagen zu entnehmen. Auf Grund der Drosselung auf den Gebietsabfluss von 3 l/s x ha entstehen keine vorhabenbedingten Mehrkosten. Die Betriebskosten, die durch den Anteil der Autobahn am Gebietsabfluss entstehen, werden, wie die Anteile aller anderen am Gebietsabfluss Beteiligten, außerhalb dieses Verfahrens ermittelt und in einer separaten Vereinbarung geregelt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf Nebenbestimmung Ziffer 2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

4.21 Umbau der Behandlungsanlage für Baggergut Entwässerungsfelder Moorburg - Mitte

Der Hamburg Port Authority, Anstalt des öffentlichen Rechts, Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss genehmigt, die Anlage zur sonstigen Behandlung und zeitweisen Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen (Baggergut aus Hamburger Gewässern)

- Entwässerungsfelder Moorburg - Mitte
- Lage: Moorburger Elbdeich (o. Nr.), 21079 Hamburg
- Grundbuchbezirk: Moorburg
- Flurstücke (Bestand): 0358, 2301, 2302, 2304, 2306, 2308, 2311, 2314, 2317, 2320, 2324, 2325, 2326, 2329, 2331, 2334, 2336, 2339, 2342 und 2345
- Flurstücke (Erwerb): 2309, 2312, 2315, 2318, 2327, 2328, 2333, 2335, 2337, 2338, 2341 und 2344

durch den Umbau von Entwässerungsfeldern und des Entwässerungssystems infolge des geplanten Neubaus der Bundesautobahn A 26 Ost, Abschnitt 6 a VKE 705 (Az.: 150.1422-100 , vormals 150.1411-700) wesentlich zu ändern.

Die beantragte wesentliche Änderung der Anlage umfasst im Wesentlichen die folgenden Bau- und Umbaumaßnahmen (Auflistung der Maßnahmen in Kapitel 5a, Ziffer 5a4, Seite 5a-4 der Antragsunterlagen):

die Verkleinerung und den Umbau der Entwässerungsfelder mit den Nummern 3, 5, 7, 10 und 12,

die Errichtung eines neuen Entwässerungsfeld-Randdammes mit einem auf der Dammkrone verlaufenden Betriebswegs parallel zur zukünftigen Grundstücksgrenze zur geplanten BAB A 26,

die Verlegung einer Dränageleitung zur Sammlung und Ableitung des Niederschlagswassers, das zwischen dem neuen Randdamm und der künftigen Anlagengrenze anfällt,

die Errichtung eines Zaunes entlang der künftigen Grundstücksgrenze,

die Umkehr der Fließrichtung des vorhandenen Mittelgrabens in nördliche Richtung,

den Rückbau bzw. die Verschließung des Spülrohrdurchlasses südlich des Mittelgrabens zum südlichen Spülfeldrandgraben (Südgraben),

den Bau eines Durchlasses am Nordende des Mittelgrabens zum nördlichen Spülfeldrandgraben,

den teilweisen Rückbau des vorhandenen Ablaufs vom Speicherbecken zum Südgraben und den Bau einer Rohrleitung vom verbleibenden Abschnitt des Ablaufs zum südlichen Ende des Mittelgrabens,

den Bau einer neuen Pumpleitung vom Pumpwerk Moorburg-Mitte zum Speicherbecken.

Die Genehmigung schließt andere, die Anlage betreffende behördliche Entscheidungen ein (§ 13 BImSchG).

Antrag auf wesentliche Änderung und rechtliche Rahmenbedingungen

Der Antrag auf wesentliche Änderung der Behandlungsanlage für Baggergut aus Hamburger Gewässern Moorburg-Mitte der Hamburg Port Authority, Anstalt des öffentlichen Rechts, wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für den Neubau der Bundesautobahn A 26 Ost, Abschnitt 6 a VKE 7051 (Az.: 150.1422-100, vormals 150.1411-700) gestellt. Der Neubau der A 26 Ost stellt einen erheblichen Eingriff in den Bestand der Anlage dar und macht neben der Teilstilllegung (Stilllegung einzelner Entwässerungsfelder) den Umbau und die Umordnung eines Teils der verbleibenden Entwässerungsfelder sowie des Entwässerungssystems der Anlage erforderlich.

Die Grundfläche der Anlage Moorburg-Mitte verringert sich durch die oben dargestellten Maßnahmen von ca. 88, 5 ha auf zukünftig ca. 73,9 ha.

Genehmigungserfordernis

Die Anlage zur sonstigen Behandlung und zeitweiligen Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen (Baggergut - AVV 17 05 06), Boden und Steine (AVV 17 05 04) Moorburg - Mitte wurde mit Bescheid nach § 4 BImSchG vom 28.01.2008 /Gz.: U 33 - 107/07) genehmigt. Die beantragte wesentliche Änderung der Anlage gemäß Ziffer 1 bedarf der Genehmigung nach §§ 16 und 19 BImSchG i.V.m. §§ 1 und 2 der Vierten Verordnung zur Durchführung des BImSchG (4. BImSchV) sowie der Nr. 8.11.2.4 und 8.12.2 des An-hangs 1 der Verordnung über genehmigungsbedürftige

Anlagen (4. BImSchV).

Durchführung des Genehmigungsverfahrens

Das Genehmigungsverfahren wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 17 FStrG durchgeführt. Die Stellungnahmen der nachfolgend genannten Behörden und Dienststellen und des Wasser- und Bodenverbandes Moorburg (als Träger öffentlicher Belange), deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, werden in diesem Bescheid berücksichtigt (§ 10 Abs. 5 BImSchG):

- Bezirksamt Harburg, Bezirksamtsleitung vom 31.05.2017
- Hamburg Port Authority, Hafenplanungsrecht - HPA PA 1-7 vom 18.04.2017
- Wasser- und Bodenverband Moorburg, vertreten durch Rechtanwälte Günter (Az.: 17/0158V/R/rv) vom 18.04.2017

Die genannten Behörden und Dienststellen prüften das beantragte Vorhaben aus der Sicht der jeweiligen Fachgebiete auf der Grundlage der Antragsunterlagen. Sie teilten der Genehmigungsbehörde - soweit erforderlich - Nebenbestimmungen (Bedingungen und Auflagen) sowie Hinweise und Vorbehalte mit.

Prüfergebnis

Die Prüfung des beantragten Vorhabens durch die Genehmigungsbehörde sowie die am Genehmigungsverfahren beteiligten Dienststellen (Ziffer 3) hat ergeben, dass bei der Durchführung der geplanten Maßnahmen gemäß dem vorliegenden Antrag sowie bei Einhaltung der in Abschnitt II dieses Genehmigungsbescheids festgelegten Nebenbestimmungen die immissionsschutzrechtliche Genehmigung erteilt werden kann, da die Voraussetzungen der §§ 5 und 6 BImSchG vorliegen.

<u>Bezirksamt Harburg / Stellungnahme vom 31.05.2017</u>

Unter Bezugnahme auf die Behandlungsanlage Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte verweist das Bezirksamt Harburg auf die Zuständigkeit der Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz / Abfallwirtschaft, da es sich um eine nach dem BImSchG genehmigungsbedürftige Anlage handelt.

Stellungnahme des WBV Moorburg, vertreten durch Rechtanwälte Günter Partnergesellschaft vom 18.04.2017 (Az.: 17/0158V/R/rv)

Belange des Wasser- und Bodenverbands (WBV) Moorburg

In der Stellungnahme wird vorgetragen, dass das Bauvorhaben A 26 Ost, Abschnitt 6a (VKE 7051) eine Fläche von insgesamt 46,45 ha beanspruche, die zumeist im Verbandsgebiet des WBV Moorburg liege.

In Bezug auf den Betrieb der Entwässerungsfelder der Behandlungsanlage Moorburg-Mitte und auf das darunter befindliche Altspülfeld wird in der Stellungnahme im Wesentlichen vorgetragen, dass die Problematik des Dränage- bzw. Porenwassers infolge der geplanten Eingriffe nicht ausreichend behandelt sei und somit die Gewässer im Verbandsgebiet nicht unbeeinflusst seien. Durch die neue Auflast und die Einschnitte in die Spülfelder sei - bedingt durch Porenwasser - mit Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung und mit der Belastung des Grundwassers zu rechnen.

Vermutete Auswirkungen auf Grund- und Trinkwasser, insbesondere durch neue Auflasten, sind nicht dem Umbau und dem weiteren Betrieb der Behandlungsanlage Moorburg-Mitte zuzurechnen.

Durch Maßnahmen der betrieblichen Optimierung, wie z.B. durch angestrebte verkürzte Behandlungszeiten des Baggergutes, soll auch auf der zukünftig von ca. 88,5 ha auf ca. 73,9 ha verkleinerten Fläche die Gesamtbehandlungskapazität der Anlage von maximal bis zu 256.000 m³ pro Jahr genutzt werden können. Die Menge des zu behandelnden Baggergutes auf der verbleibenden Fläche wird nicht erhöht, da die Kapazität der Entwässerungsfelder pro Einspülvorgang nicht erweitert wird. Die Einzugsfläche für Niederschlagswasser und damit die Menge des abzuleitenden Niederschlagswasser verringern sich dagegen etwa entsprechend der o.g. Flächenreduzierung.

Begründung der Nebenbestimmungen

Die in Abschnitt II festgelegten Nebenbestimmungen (Bedingungen und Auflagen) sind notwendig, um die Allgemeinheit und die Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen zu schützen oder gegen diese vorzusorgen.

4.22 Einwendungen ohne Zuordnung und zu sonstigen Auswirkungen des Vorhabens

Es wird beanstandet, dass die Notwendigkeit der Autobahn A26 Ost nicht schlüssig und hinreichend begründet wird. Das Verfahren ist darüber hinaus rechtsfehlerhaft und wurde nicht ordnungsgemäß abgewickelt. Da in einer Reihe von ausgelegten Unterlagen keine eindeutige Abgrenzung der Abschnitte 6a- 6c zu erkennen ist, werden auch die über 6a hinausgehenden Abschnitte in dieser Einwendung berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der eingewendeten fehlenden Notwendigkeit der A26 Ost wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.3 „Planrechtfertigung; Bedarf Neubau“ verwiesen. Verfahrensfehler sind beim durchgeführten Planfeststellungsverfahren nicht zu erkennen und wurden auch nicht substantiiert begründet.

Bestimmte Untersuchungen müssen aufgrund ihres Inhalts zwangsläufig das Gesamtvorhaben (hier A26-Ost) betrachten (siehe z.B. Verkehrsprognose U21). Dies ändert jedoch nichts daran, dass im Falle der abschnittsweisen Planfeststellung eines Vorhabens nur der jeweilige Abschnitt Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist und somit auch nur die auf diesen jeweiligen Abschnitt bezogenen Einwendungen Gegenstand sein können. Gegenstand dieses Verfahrens ist ausschließlich der Abschnitt 6a. Dies geht eindeutig aus den Antragsunterlagen hervor. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5 Linienbestimmung und Ziffer 4.6 „Abschnittsbildung“ verwiesen

Gefordert wird eine Bürgerbeteiligung

„...die die Menschen vor Ort nicht vor vollendete Tatsachen stellt. Im Gegenzug werden die Initiativen aufgefordert sich auf eine ernsthafle Auseinandersetzung einzulassen.“

„...von der wir erwarten, dass sie den Menschen hier vor Ort verständlich erklärt, wieso diese Autobahn an dieser Stelle ohne Alternative ist.“

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin hat durch alle Planungsphasen Wert darauf gelegt, Öffentlichkeit und Bürger vor Ort umfassend zu informieren und Gelegenheiten zu bieten dieses komplexe Großprojekt im Dialog zu verstehen.*

Das Planfeststellungsverfahren bietet betroffenen Bürgern nochmals Gelegenheit ihre Anliegen vorzubringen und Sinn und Zweck des Vorhabens in einem geordneten Rahmen zu erörtern.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde ist bei der Durchführung des Anhörungsverfahrens an die Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes gebunden. Die vorgesehenen Beteiligungsschritte wurden entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen durchgeführt. Eine weitere Beteiligung darüber hinaus obliegt der Vorhabensträgerin.

Mehr Wissen über die Auswirkungen. Lärmgutachten für den Süden Wilhelmsburgs, für Moorburg und Harburg (Schlossinsel).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. In der Unterlage 17 der Planfeststellungsunterlagen sind die Immissionstechnischen Untersuchungen für den Planungsabschnitt 6a enthalten. Bestandteil ist die Schalltechnische Untersuchung. Der Untersuchungsraum umfasst Moorburg und den Norden von Bostelbek. Durch den beantragten Planfeststellungsabschnitt 6a sind keine Auswirkungen für den Süden Wilhelmsburgs und für Harburg (Schlossinsel) zu erwarten.

Emissionsschutz – Forderung nach Lärmschutz, der deutlich über den gesetzlichen Anforderungen liegt für die A26 und auch für die A1.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde kann die Vorhabensträgerin nicht zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichten, die aufgrund der Einhaltung von Grenzwerten nicht erforderlich sind und für die es keine gesetzlichen Grundlage gibt.

Verminderung der Schadstoffbelastungen durch Abgase gegenüber dem jetzigen Zustand durch geeignete Maßnahmen der Luftreinhaltung auf allen Streckenabschnitten.

Autobahndeckel, im Süden von Wilhelmsburg und Kirchdorf sowie eine Tunnellösung bis zur A1.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Folgeabschnitte 6b und 6c sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabensträgerin hat noch einmal darauf hingewiesen, dass das Projektziel "Entlastung innerstädtischer Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen" für das Gesamtprojekt gilt.

Die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage U17) zeigt, dass der Abschnitt 6a keine Grenzwertüberschreitungen auslöst. An allen Immissionsorten werden die maßgeblichen Grenzwerte sowohl für den Tag- als auch für den Nachtzeitraum eingehalten. Die im Zusammenhang mit der Gesamtlärmbetrachtung festgestellten Überschreitungen der Beurteilungspegel, bei denen eine Gefährdung der Gesundheit droht, werden durch andere Verkehrslärmquellen verursacht und können durch Maßnahmen im hier zur Planfeststellung beantragten Abschnitt 6a nicht beseitigt werden. Bereits im Nachbarabschnitt 4 (A 26 West/A 7) sind umfangreiche Lärmschutzwandanlagen an der maßgeblichen Lärmquelle A 7 vorgesehen. Damit werden diese Lärmbelastungen zwar nicht vollständig beseitigt aber doch so deutliche Verbesserungen der Lärmsituation erzielt, das dem Projektziel der Reduzierung von Lärmbelastungen in innerstädtischen Quartieren Rechnung getragen wird.

Die meisten Wohnquartiere erfahren darüber hinaus durch Verkehrsumlagerungen vom Moorburger Elbdeich und dem Fürstenmoordamm auf die A 26 Reduzierungen bei den Luftschadstoffen.

Ein Durchfahrverbot für Schwerlastverkehr im Harburger Binnenhafen, von dem die Anfahrt örtlicher Gewerbebetriebe ausgenommen wird.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anordnung von Einschränkungen des nachgeordneten Straßennetzes ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich und kann einer Regelung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde überlassen bleiben. Dies ermöglicht der Straßenverkehrsbehörde, im Rahmen ihrer Zuständigkeit schnell erforderliche Anordnungen treffen zu können.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation im gesamten Bereich Süderelbe fordern wir schnellstmöglich:

ÖPNV, die S-Bahn ist schon länger an ihrer Kapazitätsgrenze. Es wird eine zweite leistungsfähige Anbindung von Harburg, Wilhelmsburg und Süderelbe benötigt - das sind mehr als die von Staatsrat Rieckhof versprochene Veränderung der S3 von Voll- auf Langzüge. Radverkehr, die Radschnellverbindungen und Velorouten müssen prioritär ausgebaut und verbessert werden.

Eine verlässliche Fähranbindung auch am Wochenende

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die A 26-Ost, Abschnitt 6a als konkretes Straßenverkehrsprojekt. Verbesserungen des ÖPNV sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Das Brückenbauwerk zur Kreuzung der A 26 Ost mit der Straße Moorburger Hauptdeich (Bauwerk 7051/09) hat keine Funktion für die Anbindung des Abschnitts 6a in der Anschlussstelle HH-Hafen Süd und ist deshalb nicht erforderlich. Erst bei der Realisierung des Abschnitts 6b ist die bauliche Überquerung des Moorburger Hauptdeichs funktional notwendig. Da der Abschnitt 6b sich derzeit noch in der Entwurfsphase befindet und nicht abzusehen ist, ob er überhaupt realisiert werden kann, könnte das Bauwerk auf Dauer überflüssig sein. Die Planung verletzt damit das rechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Anschlussstelle HH Hafen Süd des Autobahnabschnitts ist daher zunächst ohne das Brückenbauwerk 7051/09 auszuführen; das Brückenbauwerk ist aus der Genehmigungsunterlage des Abschnitts 6a zu entfernen.

Vorhabensträgerin: *Die Integration des Brückenbauwerks über den Moorburger Hauptdeich in die Planfeststellung des Abschnitts 6a ist –entgegen dem vorgetragenen Einwand– nicht zu beanstanden. Sie erfolgte vor allem mit Blick auf eine umfassende Konfliktbewältigung der Belange des Hochwasserschutzes. Denn die Straße Moorburger Hauptdeich ist Bestandteil der gleichnamigen öffentlichen Hochwasserschutzanlage. Die Anbindung der AS HH-Hafen Süd und die Querung der öffentlichen Hochwasserschutzlinie durch die A 26 bedingen wiederum Eingriffe in diese Hochwasserschutzanlage. Das Brückenbauwerk über den Moorburger Hauptdeich ist innerhalb des Deichgrundes geplant. Die Beplanung der betroffenen Deichanlagen ist daher sinnvollerweise mit der Beplanung des Brückenbauwerks zu verbinden. Zutreffend ist, dass das Brückenbauwerk nicht zwingend mit der Verkehrsfunktion des Abschnitts 6a verknüpft ist, d.h. die Verkehrsfunktion des Abschnitts 6a wäre durch die Anbindung des Abschnitts über die von und nach Westen führenden Rampen der Anschlussstelle auch ohne das Brückenbauwerk gegeben. Es wäre jedoch zu bedenken, dass das Brückenbauwerk in den bereits umgebauten Moorburger Hauptdeich integriert werden müsste und somit nicht nur Eingriffe in eine neu errichtete Verkehrsanlage erfolgen würden, sondern diese auch unter höherem Verkehrsaufkommen erfolgen würden.*

Dies führt jedoch nicht dazu, dass die Maßnahme nicht aus den oben dargestellten Gründen auch Gegenstand des Planfeststellungsantrages für den vorstehenden Abschnitt 6a sein kann. Auch die Befürchtung, die Brücke könnte sich später als überflüssig erweisen, ist nicht nachvollziehbar. Die Realisierungsabsicht der Vorhabensträgerin in Bezug auf den Abschnitt 6b steht nicht in

Frage. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass es sich bei der Errichtung des erwähnten Brückenbauwerks gerade nicht um eine Folgemaßnahme des Vorhabens A26 handelt, sondern um einen originären Vorhabenbestandteil der A26 selbst. Das Brückenbauwerk ist daher als Bestandteil des Planfeststellungsantrages zum Abschnitt 6a nicht zu beanstanden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat plausibel die Gründe für den notwendigen Bau des Brückenbauwerks und die Integration in das beantragte Vorhaben dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Die Linienbestimmung der Gesamttrasse der A 26 Ost ist raumordnungsrechtlich nicht abgesichert. Die Autobahnplanung A26 Ost ist in erheblichem Maß raumbedeutsam. Die Trassierung muss daher in einem öffentlichen Raumordnungsverfahren festgelegt werden. Im Stadtstaat Hamburg erfolgt dies auf der Ebene der Flächennutzungsplanung, da es kein eigenständiges Raumordnungsgesetz wie in den Flächenländern der Bundesrepublik Deutschland gibt. Die gültigen Flächennutzungspläne beinhalten die geplante Trasse der A26 Ost jedoch nicht und es wurde auch bislang kein Verfahren durchgeführt, bei dem der Öffentlichkeit und den Verbänden die Möglichkeit eingeräumt wurde, Rechtsmittel gegen die bestimmte Linie einzulegen. Eine Änderung der Flächennutzungsplanung, die erst im Nachgang zur Planfeststellung oder sogar zum Bau des Abschnitts 6a durchgeführt würde, widerspräche dem rechtlichen Anspruch der Öffentlichkeit und der Verbände, ihre Belange rechtswirksam zur Geltung bringen zu können.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 erfolgte in einem ordentlichen Linienbestimmungsverfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit. In diesem Verfahren wurden bereits Einwendungen aufgenommen und gegeneinander abgewogen. Die darüber hinausgehende Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht notwendig, da die Raumverträglichkeit im Rahmen des Linienbestimmungsverfahren ebenfalls Gegenstand der Prüfung ist. Ein Rechtsbehelf gegen die Linienbestimmung ist im Übrigen nicht vorgesehen, da diese nur behördeninterne Wirkung entfaltet. Weiterhin sei auf die Verbindlichkeit der Linienbestimmung gegenüber den Orts- und Landesplanungen und auf den Vorrang der Bundesplanung hingewiesen (§ 16 Abs. 3 FStrG).

Es werden mit dem beantragten Vorhaben Vorgaben der Aarhus Konvention verletzt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die pauschale Behauptung der Verletzung der Vorgaben der Aarhus Konvention ist nicht nachvollziehbar. Die Bundesrepublik Deutschland hat in Umsetzung der Aarhus Konvention verschiedene Normen erlassen, die die Öffentlichkeitsbeteiligung betreffen (UIG, ÖffBetG, UmwRG). Die Rüge einer nicht ordnungsgemäßen Umsetzung der zugrundeliegenden Richtlinien durch den Mitgliedsstaat kann nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein.

Das Gesamtvorhaben betrifft in wesentlicher Weise den Bezirk Hamburg-Mitte, der sich bei der Linienbestimmung wesentliche Einwände gegen die Trasse eingebracht hatte. Deshalb hätten die Unterlagen auch im Bezirksamt Hamburg-Mitte ausliegen müssen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Abschnitt 6a befindet sich vollumfänglich auf dem Gebiet des Bezirksamtes Harburg. Auswirkungen auf den Bezirk Hamburg-Mitte sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Eine Auslegung im Bezirksamt Hamburg-Mitte war daher nicht erforderlich.

Es wird befürchtet, dass durch die Baumaßnahmen, die ja massiv in das Schutzgut Wasser eingreifen, dazu führen könnten, den Grundwasserspiegel anzuheben, oder dass es bei Starkregen durch die Zuschüttung von Wettern und Entwässerungsgräben zu Überschwemmungen und es dadurch zu starken Schäden an Häusern führen könnte.

Vorhabensträgerin: *Die wesentlichen Bauwerke in dem hier planfestzustellenden Abschnitt 6a einschließlich des Erddamms werden aufgrund der Baugrundverhältnisse auf Tiefgründungen gelagert. Dabei handelt es sich z.B. um Pfähle oder Säulen mit geotextil-bewehrter Tragschicht, über die die maßgebenden Lasten in die tieferen tragfähigen Schichten abgeleitet werden. Insofern wird aus diesen wesentlichen baulichen Veränderungen keine Veränderung der Grundwasserstände erfolgen. In ergänzenden hydraulischen Modellierungen wird die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit des vorhandenen Gewässersystems im Planzustand (mit A26) nachgewiesen. Überschwemmungen und Schäden durch die A26 sind nicht zu befürchten.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aus den Antragsunterlagen sowie Ausführungen der Vorhabensträgerin geht nachvollziehbar hervor, dass durch das beantragte Vorhaben keine Veränderungen des Grundwassers und Oberflächenwassers zu erwarten sind, die Überschwemmungen und dadurch Schäden an vorhandenen Häusern hervorrufen könnten. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Es wird eine Überarbeitung des Hochwasserschutzkonzeptes für den Süderelberaum, insbesondere zu der Kessellage von Bostelbek gefordert.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Hochwasserschutzkonzept für den Süderelberaum ist von den Planungen der A26 nicht betroffen und ist daher auch nicht partiell Gegenstand des antragsgegenständlichen Vorhabens. Die geforderte grundsätzliche Überarbeitung des Hochwasserschutzkonzeptes ist im Übrigen nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers.

4.23 Einwendung 0168

Es wird beantragt, das Planfeststellungsverfahren einzustellen, hilfsweise, das Planfeststellungsverfahren unter Vorlage vollständiger und korrekter Antragsunterlagen zu wiederholen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Antragsunterlagen sind hinreichend bestimmt genug und geeignet, das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Insbesondere ist die Anstoßwirkung durch die Unterlagen gegeben.

Negative Auswirkungen aufgrund der vorgesehenen Bepflanzung des Schutzstreifens

Bei der Errichtung und dem Betrieb der Pipeline ist die technische Regel für Rohr- Fernleitungsanlagen (TRFL) (Stand 30.09.2020) zu beachten. Gemäß Ziffer 3.3.4 der TRFL ist der Schutzstreifen von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs, der die Sicherheit der Rohrfernleitung beeinträchtigen kann, freizuhalten. Im Widerspruch dazu sehen die Maßnahmenpläne (vgl. UI-09.2 Blatt 2A-Maßnahmenpl.pdf und UI-09.2 Blatt 3 A- Maßnahmenpl.pdf) ein Bepflanzen des Schutzstreifens mit „baumbetonten Gehölzpflanzungen“ (2.4 G), Feucht- und Sumpfwaldbeständen“ (4.2 A) und „Feuchtgebüschen und naturnahen Kleingebüschen“ (49 A) vor. Die Planänderungsunterlagen müssen mithin im Einklang mit Ziffer 3.3.4 der TRFL dahingehend korrigiert werden, dass der Schutzstreifen der Pipeline gehölzfrei bleibt.

Vorhabensträgerin: *Gemäß Ziffer 3.3.4 TRFL ist der Schutzstreifen von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs, der die Sicherheit der Rohrfernleitung beeinträchtigen kann, freizuhalten. Dieser Vorgabe widersprechen die geplanten LBP-Maßnahmen nicht. Denn Gehölze sind im Leitungsschutzstreifen durch die Ziffer 3.3.4 TRFL nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Tief wurzelnde Gehölze finden aufgrund der im Planungsraum überwiegend verbreiteten standörtlichen Ausgangsbedingungen mit Moorböden und sehr geringen Grundwasserflurabständen nur eingeschränkt geeignete Wuchsbedingungen vor. Die Flächen der LBP-Maßnahmen und insbesondere im Verlauf der NDO-Pipeline eignen sich daher überwiegend ohnehin nur für flachwurzelnde Gehölze (z.B. Weidenarten). Im Rahmen der Ausführungsplanung wird durch die konkrete Auswahl geeigneter, flach wurzelnder Gehölzarten auf die Schutzbelange der Leitung Rücksicht genommen. Zudem könnten geplante Pflanzungen im Zuge der Ausführungsplanung auch noch kleinflächig innerhalb der Maßnahmenflächen verschoben werden. Sicherheitsrisiken für die Pipeline sind daher insgesamt ausgeschlossen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.16.2 Leitungsarbeiten (NDO-Pipeline) und Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen. Eine Korrektur der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

Negative Auswirkungen aufgrund der Umverlegung des Radwegs R11 und Wartungsweg Moorburger Landscheide

Durch die geplante Umverlegung der Radwegroute R11 und des Wartungswegs Moorburger Landscheide wird die Pipeline ca. bei Bau-km 1+450 und noch einmal ca. bei Bau-km 1+610 gekreuzt (vgl. Ul-09.2 Blatt 4A-Maßnahmenpl.pdf).

Den Planungsunterlagen lässt sich nicht entnehmen, dass die Baumaßnahme in den beiden Kreuzungsbereichen nach TRFL geprüft wurde und welche Maßnahmen nach Maßgabe der TRFL zur Sicherung der Pipeline während der Bauphase von wem zu ergreifen sind. Der Erläuterungsbericht enthält in Bezug auf die Kreuzung bei Bau-km 1+450 lediglich den Hinweis, dass die Pipeline während der Baumaßnahme entsprechend gesichert wird, ohne dass nachvollziehbar ist, wer für die Sicherung verantwortlich ist und wie diese genau aussehen soll. Es bedarf daher einer entsprechenden Ergänzung der Planänderungsunterlagen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Hinweis in den

Planunterlagen, dass die Pipeline während der Baumaßnahme entsprechend gesichert wird, reicht aus. Die Sicherung hat nach dem geltenden Stand der Technik zu erfolgen. Details können der Ausführungsplanung überlassen bleiben, damit ohne Änderung des Planfeststellungsbeschlusses während der Bauausführung kurzfristig auf erforderliche Sicherungsmaßnahmen angemessen reagiert werden kann.

Gemäß dem Erläuterungsbericht U-1A (vgl. Erläuterungsbericht U-1A auf Seite 83) wird die Pipeline bei Bau-km 1+500 vom geplanten Radweg überführt und von mehreren verlegten Leitungen unterquert. Den Planungsunterlagen lässt sich nicht entnehmen, welche Leitungen die Pipeline in diesem Bereich unterqueren und ob und inwieweit sich dadurch Wechselwirkungen mit der Pipeline ergeben können. Im Rahmen der Baumaßnahme muss sichergestellt werden, dass der Korrosionsschutz der Pipeline nicht beeinträchtigt wird und die Möglichkeit des Zugangs zur Pipeline zu Wartungs- und Reparaturzwecken gewahrt bleibt. Dies ist nach derzeitigem Stand der Planungsunterlagen nicht sichergestellt. Die Planungsänderungsunterlagen sind mithin unvollständig und müssen um die vorgenannten Punkte ergänzt werden.

Vorhabensträgerin: ,*Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern im Planungsraum, d.h. auch mit der NDO bzw. Holborn Europa Raffinerie (HER), der Muttergesellschaft der NDO-Pipeline, die im Maßnahmengebiet verläuft und von der NWO-Gesellschaft für die NDO betrieben wird. Seit Anfang 2020 wurden diese Abstimmungen in multilateralen Leitungskoordinationsbesprechungen zusammen mit den anderen Leitungsträgern intensiviert und durch bilaterale Austausche ergänzt, um die erforderlichen Planungen und Umbauten zu koordinieren und konkretisieren. Dabei wurde auch gemeinsam die Machbarkeit der einzelnen Folgemaßnahmen geprüft und mögliche konkrete Ausbildungen in den Blick genommen. Es konnte zudem gegenüber der ersten Planfeststellungsunterlage aus dem Jahr 2017 erreicht werden, dass eine Umverlegung der NDO-Pipeline im Zuge der Maßnahme A26-Ost, Abschnitt 6a, im Bereich des Bauwerkes BW11 nicht mehr erforderlich ist. Damit verbleiben neben der Überlagerung am Autobahnkreuz (siehe auch Umverlegung im Zuge des Nachbarprojektes A26-West – ca. Bau-km 0+074) die vom Einwender erwähnten zwei Kreuzungsbereiche der NDO-Pipeline bei Bau-km 1+427 bis 1+457 und 1+500. Diese sind neben den Ausführungen im Erläuterungsbericht (U1 – u.a. Abschnitt 4.10, Seite 81ff. – u.a. Tab. 21) jedoch viel besser in den auf die Leitungsmaßnahmen ausgelegten Planfeststellungsunterlagen beschrieben - u.a. aus U16.0, Ul-16.4, U10 und U11. Die vom Einwender erwähnte Unterlage Ul9.2 dient der Erläuterung der Umweltbelange, so dass dort zu den Leitungsthemen keine nennenswerten Informationen zu entnehmen sind. Die beiden letztgenannten Kreuzungen werden von der Vorhabensträgerin im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Leitungseigentümer HER / NDO weiter detailliert. Dabei werden auch die Maßgaben der TRFL Berücksichtigung finden. Zudem werden bei der Kreuzung der NDO-Pipeline an der Moorburger Landscheide (ca. Bau-km 1+440) die Träger der kreuzenden Leitungen (Gasnetz Hamburg, Stromnetz Hamburg, Hamburger Wasserwerke, Stromnetz Hamburg – siehe u.a. Ul-16-0_Bl04A_LP_LTG) beteiligt sein und die Maßgaben des Einwenders beachten. Sollten sich im Weiteren nennenswerte Wechselwirkungen zwi-*

schen diesen kreuzenden Leitungen und der NDO-Pipeline sich ergeben, können von den Leitungsträgern entsprechende Maßnahmen vorgesehen werden (z.B. zum Kathodischen Korrosionsschutz).Auch der Zugang zur Pipeline zu Wartungs- und Reparaturzwecken wird dabei abgestimmt werden. Dies ist geübte Praxis und wurde auch bereits in anderen Projekten so umgesetzt. Insofern bedarf es auch keiner weiteren Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.16.2 Leitungsarbeiten (NDO-Pipeline) und Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen. Eine Korrektur der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

Negative Auswirkungen auf die betrieblichen Anlagen der HOLBORN EUROPA RAFFINERIE GMBH (nachfolgend: HER)

Negative Auswirkungen aufgrund der Umverlegung der 380/110kV-Stromtrasse

Durch die Umverlegung der 380/110kV-Stromtrasse verläuft diese im Bereich der Masten 487n-488n in unmittelbarer Nähe einer Pappelreihe. Sofern der Abstand zwischen der Hochspannungsleitung und dem vorhandenen Baumbestand zu gering ist, kann es zu Spannungsüberschlägen und damit zu einer unkontrollierbaren Gefahr von Versorgungsausfällen der Raffinerie von HER als Störfallbetrieb kommen. Darüber hinaus besteht aufgrund der lokalen Konfiguration des Stromnetzes die Gefahr des Ausfalles weiterer benachbarter Störfallbetriebe und des gesamten norddeutschen Stromnetzes.

Es ist daher ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen der Stromtrasse und dem vorhandenen Baumbestand sicherzustellen. Die Planungsunterlagen sehen lediglich eine teilweise Rodung und im Übrigen eine Kürzung der Pappelreihe vor. Dies ist nicht ausreichend. Wie bereits am 26.04.2016 von der 50Hertz Transmission GmbH (Herrn Jürgen Bauer) erläutert, sind Einkürzungen von Bäumen zur Wahrung von Sicherheitsabständen im täglichen Netzbetrieb nicht verantwortbar, da dies nur wenige Jahre sicheren Betriebes der Hochspannungsleitung bedeuten würde. Es ist daher eine vollständige Rodung der Pappelreihe im Bereich der Masten 487n/488n erforderlich.

Im Übrigen sind die Planungsunterlagen bzgl. der Teilrodung widersprüchlich. Während die Unterlage 16.3.3 Wald- und Hagplan mit den Zeichnungen - UI16.3.3_LPW_C_L_HSM_486N-487N.pdf - UI-16.3.3_LPW_C_L_HSM_487N-488N.pdf und - UI-16.3.3_LPW_C_L_HSM_488N-489N.pdf vorsieht, dass der südliche Abschnitt der Pappelreihe geredet wird und der nördliche Abschnitt gekürzt stehenbleiben soll, ergibt sich aus der Unterlage UI-09.2 Blatt 5A—Maßnahmenpl.pdf dass der südliche Abschnitt der Pappelreihe gekürzt stehenbleibt und der nördliche Bereich durch „strauchbetonte Gehölzpflanzen“ ersetzt wird.

Vorhabensträgerin: *Die Erstellung der Planänderungsunterlage erfolgte in Abstimmung mit den Leitungsträgern der 50hertz-Hochspannungstrasse. Die Unterlage U16.3 mit der Genehmigungsplanung 380 KV-Freileitung stammt direkt von 50hertz und wurden der Vorhabensträgerin für das Gesamtpaket der Genehmigungsunterlage zur Verfügung gestellt. Insofern sind die Aussagen*

des Einwenders zu den Aspekten der Sicherheitsabstände für die Vorhabensträgerin nicht nachvollziehbar. Dies betrifft insbesondere auch die Pappelreihe und deren Ersatz durch strauchbetonte Gehölzpflanzen, die nur eine Höhe von wenigen Metern haben werden. Deshalb stellen aus Sicht der Vorhabensträgerin deren Abstände zur Hochspannungstrasse keine (sicherheitsrelevante) Gefahr dar.

Der Wald- und Hagplan in der Unterlage 16.3.3. stellt die fachliche Mindestvorgabe des Leitungsträgers für die Rücknahme von Gehölzen dar, sozusagen als Planungsrandbedingung. Im Erläuterungsbericht des LBP steht dazu „Alle in den Planunterlagen zur 380-kV-Leitung benannten Gehölzfällungen und erforderlichen Rückschnitte von Gehölzstrukturen (vgl. Unterlage 16.3) werden im Rahmen dieses LBP vollständig als Verlust bilanziert.“ (U 19.1.1, S. 280). Maßgeblich und verbindlich sind die Maßnahmenpläne der Unterlage 9.2. Sofern innerhalb der in den Maßnahmenplänen dargestellten Baufeldgrenze keine Bautabuflächen oder Baumschutzmaßnahmen dargestellt sind, wurde für den Biotoptypenbestand im Rahmen der Eingriffsbilanz von einem Komplettverlust ausgegangen. Zur bezeichneten Pappelreihe wird im LBP ausgeführt „Östlich des Moorburger Hauptdeichs muss wegen der Nähe der Leitung zu östlich gelegenen Tanklagern aus Sicherheitsgründen zur Reduzierung der Brandlast der Gehölzstreifen am Ostrand der Entwässerungsfelder entfernt werden.“ (U.19.1.1, S. 280). Die Pappelreihe wird also wie im Maßnahmenplan Blatt 5 U9.2 dargestellt dauerhaft entfallen. Im nördlichen Teil, in dem es bezüglich der Brandlast keine Einschränkungen mehr gibt, aufgrund der Lage im Leitungsschutzstreifen der 380 kV Leitung jedoch noch Aufwuchsbeschränkungen zu beachten sind, wird ein Gehölzstreifen aus Sträuchern (ohne Bäume - siehe Maßnahmenblatt 2.5 G), die nur wenige Meter hoch werden, neu gepflanzt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsunterlagen sind in sich konsistent und vollständig. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Die Planänderungsunterlagen sehen weiterhin vor, dass die Umverlegung der Stromtrasse unmittelbar bis an das Raffineriegelände der HER heranreicht bzw. auf einer Länge von ca. 180 m die Grundstücksgrenze der HER überschreitet. Es wurde dabei außer Acht gelassen, dass der angemessene Sicherheitsabstand im Sinne von § 3 Abs. 5 c BImSchG gemäß dem von der Freien und Hansestadt Hamburg in Auftrag gegebenen Gutachten „Einzelfallbetrachtung im Sinne von § 50 BImSchG für den Betriebsbereich der Holborn Europa Raffinerie GmbH auf Basis des KS-18-Leitfadens“ vom 15.09.2017 160 m vom Tankfeld der Mineralöltanks (TK 309 und 310) betragen muss (vgl. Tabelle 24 auf Seite 50 des Gutachtens). Die Planungsunterlagen sind entsprechend anzupassen.

Vorhabensträgerin: *Die Folgemaßnahme "Umverlegung der 50hertz-Hochspannungstrasse" im Zuge des Abschnittes 6a ist in der Planfeststellungs- und auch der Planänderungsunterlage unter U16.3 "Genehmigungsplanung 380 KV-Freileitung" beschrieben. Es handelt sich bei der Hochspannungstrasse jedoch nicht um ein schutzbedürftiges Gebiet bzw. eine schutzbedürftige Einrichtung im Sinne des KAS18-Leitfadens. Nur im Sinne einer "umgebungsbedingten Gefahr"*

könnte aus ihr eine Relevanz für den Störfallbetrieb Holborn Raffinerie (HER) erwachsen. Hierzu wurden seitens der Vorhabensträgerin Untersuchungen im Umfeld des maßgebenden Tankfeldes (TK 309 und 310) durchgeführt, die als Ergebnis hatten, dass bei Wahl der in U16.3 der Planänderungsunterlage dargestellten Stromtrasse und unter den in der Planänderungsunterlage beschriebenen Rahmenbedingungen (u.a. keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden müssen (siehe hierzu Kapitel 2.8.4 des zugehörigen Erläuterungsberichts – U16.3.1, PÄU mit Stand 30.09.2021).

Vor diesem Hintergrund ist auch nicht von Relevanz, dass das laut Einwender von der Freien und Hansestadt Hamburg in Auftrag gegebene KAS18-Gutachten der Vorhabensträgerin nicht bekannt ist. Auch die 12. Bundes-Immissionsschutzverordnung sieht im Übrigen keine Mindestabstände von Störfallbetrieben für Hochspannungsleitungen vor.

Zudem ist es sachlich nicht richtig, dass die Stromtrasse auf einer Länge von ca. 180 m die Grundstücksgrenze der HER physisch überschreitet. Lediglich der virtuelle Schutzstreifen, der einen 5 m Aufschlag in diesem Fall zu den äußersten ausgelenkten Seilen darstellt, streift in deutlicher Höhe und lokal begrenzt über das HER-Gelände bzw. geht über die Grundstücksgrenze hinaus. Dies erfolgt jedoch ohnehin in einem Bereich, wo keine Tanks stehen bzw. der nördlich der oben erwähnten Tanks und somit von dort ausreichend weit entfernt liegt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat plausibel und richtig die rechtliche Einordnung der Hochspannungstrasse und daraus resultierenden Sicherheitsabstände dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Aus dem Erläuterungsbericht zur Umverlegung der 360/110-kV-Leitung (Ul- 16.3.1_Erläuterungsbericht HSM-pdf.docx) ergibt, sich, dass bei der Planung veraltete Unterlagen zugrunde gelegt wurden. Ausweislich der Bullet-Point-Liste auf Seite 4 des Erläuterungsberichts wurde das Gutachten mit den Ergebnissen der 3D-Untersuchung zur Einwirkung des KAS18-HER-Brandszenario: Verschiebung der Masten 487n und 488n an A26 Ost, Teil: Hochspannungsleitung, von Dr.-Ing. Georg Mayer/PTV-Group, Stand 25.03.2019 zugrunde gelegt. Das Gutachten wurde nach dem 25.03.2019 jedoch nochmal korrigiert. Die Planungsunterlagen sind unter Berücksichtigung des Gutachtens von Dr.-Ing. Georg Mayer/BUNG, Stand 16.03.2020 zu überarbeiten. Unter anderem ist der in Unterlage „Ul- 16.3.1._Anlage 5_Sonderlageplan M487n-M489n nach Bauphase.pdf“ dargestellte Mindestabstand von 81 m zwischen Leitung und Rohrgraben auf 90 m anzupassen. Das Kapitel 2.8.4 des Erläuterungsberichts zur Umverlegung der 360/110-kV-Leitung ist entsprechend anzupassen.

***Vorhabensträgerin:** Die Einwendung beruht auf einem redaktionellen Fehler.*

In die vom Einwender genannten Unterlage Ul-16.3.1_Erläuterungsbericht HSM sind die neusten Erkenntnisse aus den Betrachtungen von Dr.-Ing. Georg Mayer eingeflossen, jedoch bei den Quellenangaben wurde nicht das aktuellste Dokument benannt, sondern ein zugehöriger Vorläufer. Der redaktionelle Fehler hat somit keine Wirkung auf die in der Planänderungsunterlage ste-

hende Aussage. Die Planfeststellungsunterlagen sind daher inhaltlich korrekt und eine Überarbeitung aus Sicht der Vorhabensträgerin entbehrlich. Dies betrifft auch die in den Unterlagen genannten und dargestellten Abstände.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.
Da die Fahrbahnhöhe der A 26 Ost über weite Strecken in derselben Höhe wie die in geringem Abstand verlaufende Hochspannungsleitung verläuft, muss geprüft werden, ob im Winter aufgewirbelte salzhaltige Wassernebel negative Auswirkungen auf die Isolatoren der Hochspannungsleitung haben, die zu Kurzschlüssen führen können. Unter Berücksichtigung des Vorgenannten müssen die Stromleitungen/Masten in einem ausreichenden Sicherheitsabstand zum Raffineriegelände verlegt und entsprechend dimensioniert werden. Die Planunterlagen sehen dies nicht vor.

Vorhabensträgerin: *Geringe Abstände zwischen Autobahnen und Hochspannungstrassen kommen immer wieder vor. Insofern liegen hierzu aus der Praxis Erfahrungswerte vor, die zeigen, dass diese Art von Kurzschlüssen nicht auftritt. Zudem sind die gemäß der einschlägigen Vorschriften einzuhaltenden Mindestabstände zwischen Fahrbahnhöhe und den Seiltiefpunkt in die Planung eingeflossen, die dazu führen, dass die Isolatoren einen noch größeren Abstand zur Fahrbahn haben. Insofern muss diese Frage aus Sicht der Vorhabensträgerin auch nicht weiter geprüft werden.*
Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass entsprechende Abstände von Hochspannungstrassen in der Praxis zu keinen Kurzschlüssen durch aufgewirbelte salzhaltige Wassernebel führen. Darüber hinaus ist der Betrieb des Kraftwerks Moorburg mittlerweile eingestellt worden, so dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

4.24 Stellungnahmen

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen samt Äußerungen der Vorhabensträgerin und die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt. Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die eine Nichtbetroffenheit erklären, ausschließlich Zustimmung enthalten, sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, lediglich Hinweise für die Vorhabensträgerin enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben.

Ebenfalls nicht wiedergegeben werden in diesem Kapitel Stellungnahmen und Äußerungen oder Teile von Stellungnahmen und Äußerungen, die bereits im Zusammenhang mit der thematischen Bearbeitung der einzelnen Fachthemen abschließend bearbeitet worden sind. Dies gilt insbesondere auch für die umweltfachlichen Stellungnahmen und Äußerungen, die inhaltlich Eingang in die umfangreiche Bearbeitung insbesondere der Komplexe Umweltverträglichkeitsprüfung, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Artenschutz gefunden haben. Eine Kennzeichnung der

bearbeiteten Inhalte der Stellungnahmen und Äußerungen innerhalb der thematischen Bearbeitung erfolgt nicht.

Der besseren Übersichtlichkeit halber erfolgt die Darstellung in der Regel in einer jeweils auf ein Argument beschränkten Wiedergabe der Stellungnahme, der unmittelbar hierauf bezogenen Äußerung der Vorhabensträgerin und der diesbezüglich getroffenen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Dabei erfolgt die Darstellung der Stellungnahme in Normalschrift, *die Äußerung der Vorhabensträgerin in Kursivschrift* **und die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Fettschrift.**

4.24.1 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Kreisverband Harburg-Land

Die Trassenführung der Freizeitroute 11 ist durch die vorliegende Planung schon gefährdet; durch die Verlegung entsteht ein Verlust an Nutzungs-Komfort. Spätestens mit Realisierung der südlichen Bahnanbindung Altenwerder sehen wir die jetzige Trasse als gegenstandslos, weil dann einfach kein Platz mehr für eine Freizeitroute ist. Angesichts der seit Jahren nicht erreichten prognostizierten Wachstumsraten für den Containerumschlag muss der Bedarf der südlichen Bahn-Anbindung Altenwerder bezweifelt werden.

Planfeststellungsbehörde: Eine Gefährdung der Trassenführung der Freizeitroute 11 ist nicht erkennbar. Es kommt lediglich im Bereich der Moorburger Landscheide/Moorburger Kirchdeich zu einer geringfügigen Veränderung im Trassenverlauf der Freizeitroute 11. Ein Verlust an Nutzungskomfort ist nicht erkennbar, zumal durch die Verlegung eine neue Asphaltdecke erforderlich wird und der Nutzungskomfort in dem Bereich eher steigen wird.

Die südliche Bahnanbindung Altenwerder ist kein Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Eventuelle Auswirkungen durch die südliche Bahnanbindung Altenwerder sind dann in dem erforderlich werdenden Genehmigungsverfahren abzuwägen.

Mit der vorliegenden Planung wird die Führung der Freizeitrouten 11 und 14 zwar geändert, sie bleiben aber in ihrer überregionalen Bedeutung erhalten. Da die bisher bestehende Verbindung der Straße Moorburger Hinterdeich zum Moorburger Hauptdeich entfallen wird, befürchten wir eine Nutzung der Verbindung Moorburger Hinterdeich ab Waltershofer Straße als Schleichweg für Kfz-Verkehr zur südlichen Ortslage Moorburg zum Moorburger Kirchdeich.

Planfeststellungsbehörde: Der Moorburger Hinterdeich sowie andere Wege im Bereich werden auch als Wartungswege für Verkehrswege, Bauwerke, Gräben und Leitungen genutzt und sind daher entsprechend für gelegentlichen motorisierten Verkehr baulich angelegt. Der Moorburger Hinterdeich ist als Geh-/Radweg beschildert (Z240 StVO) und die Einhaltung/Durchsetzung dieser Regelung obliegt der Polizei bzw. dem Ordnungsamt.

Zuletzt die Bitte, die Wege gegen die unberechtigte Nutzung durch PKW zu sichern. Wir stellen in letzter Zeit oft fest, dass sich Autofahrer nicht an Verkehrsbeschränkungen halten und nur durch Sperr-Vorrichtungen wie Poller oder Schranken von der Nutzung vermeintlicher Schleichwege abgehalten werden. Bei der vorliegenden Planung bietet sich eine Sperr-Vorrichtung im

Zuge der neuen Autobahn-Unterführung südlich Moorwerder an.

Planfeststellungsbehörde: Die Wegeverbindungen stehen und verbleiben im Eigentum und in der Unterhaltung der Freien und Hansestadt Hamburg. Konstruktive Maßnahmen zu Verkehrsbeschränkungen sind kein Inhalt des anliegenden Verfahrens zum Neubau der A26-Ost, Abschnitt 6a und obliegen den zuständigen Stellen.

4.24.2 Hamburg Netz GmbH

Sollten überführende Baustraßen geplant sein, ist außerdem eine statische Nachrechnung bezüglich der Belastung der Gas HD Ltg. aufzustellen. Die von Ihnen beauftragte Untersuchung soll die Sicherheit der Rohrleitung nachweisen und Anforderungen an die Höhe des Aufbaus der temporären Überführung und die Mindestüberdeckung in Abhängigkeit von der Rohrleitung bestimmen. Bei geplanten Querungen der Gashochdruckleitung mit Versorgungsleitungen bitten wir um Übersendung der Querschnittskizzen mit Informationen zur Ausführung der Kreuzungen.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat eine Berücksichtigung der Forderungen zugesagt. Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Stellungnahme zur 1. Planänderung:

Im Bereich der geplanten Maßnahme betreibt die Gasnetz Hamburg GmbH und Hanse Werk AG eine Gasdruckregelanlage R-0785 und Gashochdruckleitungen in den Nennweiten DN 500 St - 70 (25) bar, DN 400 St-25 bar und DN 400 ST - 16 bar nebst dazugehörigen Begleitkabeln.

Die betroffenen Gashochdruckleitungen werden gemäß den Anforderungen der Gashochdruckleitungsverordnung (GasHDrLtgV.) erstellt und in der Regel durch beschränke persönliche Dienstbarkeiten gesichert. Der Schutzstreifen dient gemäß nach 83 Abs. 2 und 3 der Gashochdruckleitungsverordnung der Sicherung des Bestands und Betriebs der Gashochdruckleitungen. Innerhalb der Schutzstreifen sind bauliche Einwirkungen einschließlich der Errichtung von Bauwerken, sowie das Anpflanzen von Bäumen nicht zulässig.

Folgende Schutzstreifenbreiten gelten nach aktuellem Regelwerk für die betroffenen Gashochdruckleitungen:

Nennweite Schutzstreifenbreite bis DN 150 mindestens A m über DN 150 bis DN 300 mindestens 6 m über DN 300 bis DN 500 mindestens 8 m. Bauliche Veränderungen des Gasversorgungsnetztes im betroffenen Bereich bedürfen weiterhin einer stetigen Absprache und Zustimmung der Gasnetz Hamburg GmbH.

Darüber hinaus ist die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, sowie geplante Baustraßen und Baueinrichtungsflächen mit Gasnetz Hamburg abzustimmen.

Wir bitten zum Bau der Gashochdruckleitungen (inklusive Begleitkabel) um Sicherung der notwendigen Leitungstrassen nebst Schutzstreifen sowie zur Erstellung der neuen Gasdruckregelanlage um Sicherung für das erforderliche Grundstück in der Planfeststellung.

Erläuterungen der notwendigen Anpassung der Gashochdruckleitung, Begleitkabel und Gasdruckregelanlage:

1. Neubau der neuen Gasdruckregelanlage R-1305 (alt R-0 784) in der Mercedesstraße

2. Anbindung der neuen Gasdruckregelanlage R-1305 an das Gashochdrucknetz

3. Neubau einer Gashochdruckleitung DN 500 St - 70 bar und Begleitkabel im Moorburger Kirchdeich nördlich der Gleisanlage der Hafenbahn auf einer Länge von ca. 610 m

4. Neubau von Gashochdruckleitungen DN 300-400 St - 25 bar und Begleitkabel im Moorburger Kirchdeich (Moorburger Landscheide) bis zum neuen Aufstellungsort der Gasdruckregelanlage in der Mercedesstraße auf einer Länge von ca. 960 m

5. Rückbau der vorhandenen Gasdruckregelanlage R-0784 im Moorburger Kirchdeich.

6. Rückbau der außer Betrieb zu nehmenden Gashochdruckleitungen DN 500 St - 70 (25) bar, DN 400 St-25 bar und DN 400 ST - 16 bar nebst dazugehörigen Begleitkabeln.

7. Für die Erreichung der Hamburger Klimaziele plant die Gasnetz Hamburg GmbH derzeit ein Wasserstoff-Industrienetz (HH-WIN) für die Versorgung der größten Industriekunden im Erdgasnetz. Im Moorburger Hinterdeich wird zum aktuellen Zeitpunkt der Neubau von weiteren Gashochdruckleitungen DN 300-500 St 25-84 bar geprüft.

Das Konzept der erforderlichen Netzbaumaßnahmen wird in enger Abstimmung mit der DEGES und weiteren betroffenen Leitungsträgern abgesprochen und fortlaufend kommuniziert. Für einen reibungslosen Ablauf bitten wir um fortlaufende Koordination in der Ausführungsplanung und Bauumsetzung der betroffenen Parteien seitens der Vorhabensträgerin (DEGES).

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern im Planungsraum, d.h. auch mit der Gasnetz Hamburg GmbH (GNH). Es bestehen Rahmenverträge auf deren Basis die von der A26-Maßnahme betroffenen Leitungen folgepflichtig umzuverlegen sind. Seit Anfang 2020 wurden diese Abstimmungen in multilateralen Leitungskoordinationsbesprechungen intensiviert und durch bilaterale Austausche ergänzt, um die erforderlichen Planungen und Umbauten zu koordinieren. Parallel zu diesem Prozess haben sich die Leitungsträger unter der Federführung von SNH im Planungsraum zusammengeschlossen (bis auf die Sondertrasse von 50hertz), um eine gemeinsam koordinierte Planung und Ausführung mit der DEGES weiter abzustimmen. Mit der SNH, GNH und den anderen Leitungsträgern wurde in dem Zuge auch bereits für das Genehmigungsverfahren ein koordinierter Trassenkorridor abgestimmt und in das Planänderungsverfahren eingebracht. In dieser Planung kommt es zu einer Überlagerung der einzelnen Schutzstreifen der beteiligten Leitungsträger, was jedoch in der Praxis immer wieder vorkommt und in solchen Fällen zwischen den Leitungsträgern bilateral bzw. multilateral geregelt wird. Insofern kann der von GNH erwähnte Schutzstreifen nicht immer 1:1 umgesetzt werden.*

Die Schutzstreifenbreite wird darüber hinaus bei der weiteren Planung soweit wie möglich beachtet und Gasnetz Hamburg wie bisher dann auch bei den weiteren Planung entsprechend beteiligt.

Insofern wird aus Sicht der Vorhabensträgerin auf diesem Wege dem grundsätzlichen Anliegen der GNH auf privatrechtlichem Wege in der laufenden Zusammenarbeit entsprochen und es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen oder Nebenbestimmung im Genehmigungsverfahren.

Im Rahmen der Abstimmungen wurden auch die seitens der Leitungsträger benötigten temporären (bauzeitlichen) und dauerhaften Flächeninanspruchnahmen bzw. die für die Leitungsumverlegungen und -anpassungen zur Verfügung stehenden Flächen für die Genehmigungsunterlage festgelegt und anschließend ins Genehmigungsverfahren eingebracht. Damit wurden auch für die Leitungsumverlegungen und -anpassungen als Folgemaßnahme des Vorhabens A26-Ost, Abschnitt 6a, die Flächen grunderwerbstechnisch gesichert (siehe hierzu insbesondere Planfeststellungsunterlage U10 (Grunderwerb). Alle darüber hinaus gehenden Schritte sind prinzipiell Aufgabe des Eigentümers der Leitung, d.h. in diesem Fall die Aufgabe von SNH. Aus gewissen Gesichtspunkten kann es aber Sinn machen, zumindest für die Bauphase, d.h. die temporären Inanspruchnahmen, ein zentraler koordiniertes Vorgehen zu verabreden. Für die temporären Inanspruchnahmen sagt die Vorhabensträgerin an dieser Stelle dem Leitungsträger zumindest seine Unterstützung dabei zu. Zu den weiteren grunderwerbstechnischen Schritten (u.a. dauerhafte Inanspruchnahme) laufen aktuell parallel und später nachlaufend zum Planfeststellungsverfahren die weiteren Abstimmungen und werden rechtzeitig vor dem konkreten Erfordernis der Flächeninanspruchnahme bilateral geklärt. Dabei wird auch der jeweilige Federführer (Leitungsträger oder die Vorhabensträgerin) für die einzelnen Prozesse festgelegt werden.

Insofern wird aus Sicht der Vorhabensträgerin auf diesem Wege dem Anliegen der SNH auf privatrechtlichem Wege in vielen Punkten entsprochen und es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen oder Nebenbestimmung im Genehmigungsverfahren. Seitens der Vorhabensträgerin ist dadurch auch eine fortlaufende Koordination in der Ausführungsplanung und anschließenden Bauabwicklung abgesichert.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es existieren Rahmenvereinbarungen mit den Leitungsunternehmen, in denen die Folgepflichten der Leitungsunternehmen hinreichend geregelt sind.

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

Forderungen von einzelnen Leitungsträgern nach individuellen Leitungstrassen können aus Platzgründen im öffentlichen Raum nicht stattgegeben werden. Es sind grundsätzlich gemeinsame Leitungstrassen vorgesehen. Das betrifft auch die Forderung nach einer

durchgängigen einheitlichen Nennweite eines Schutzstreifens neben den Anlagen. Die Detailabstimmung kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Anderenfalls finden die Folgepflichten der Rahmenvereinbarungen entsprechende Anwendung.

Darüber ist die Forderung nach Zuweisung von Leitungstrassen innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens für diejenigen Leitungen, die nicht als notwendige Folgemaßnahme angesehen werden (so z.B. die unter Ziffer 7 der Stellungnahme genannte), abzulehnen. Die notwendigen Leitungsverlegungen und Leitungsanpassungen ergeben sich vollumfänglich aus den Antragsunterlagen sowie der daraus resultierenden notwendigen Flächeninanspruchnahme. Darüber hinausgehende Leitungstrassen für neu zu erstellende Leitungen, die bisher nicht im Bestand vorhanden sind, sind von den jeweiligen Leitungsträgern separat außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu beantragen.

Dementsprechend bedarf es diesbezüglich keiner weiteren Auflagen. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.16 (Leitungsarbeiten) verwiesen.

Die Vorhabensträgerin hat wirksame Maßnahmen vorzuschlagen und umzusetzen, sodass die Gasversorgungsanlagen durch den Bau und den Betrieb nicht gefährdet oder nachhaltig beeinflusst werden. Sollten Überlagerungen oder Überfahrungen durch beispielsweise Schwerlastfahrzeuge oder Lagerplätzen von Gashochdruckleitungen und den jeweiligen Einbauten geplante sein bitten wir um Abstimmung und eine statische Nachberechnung bezüglich der Belastung um die Standsicherheit unserer Versorgungsanlagen nachzuweisen. Geplante Gründungsarbeiten durch beispielsweise Rammpfähle sind in vibrationsarmen Verfahren herzustellen. Jegliche Rammaktivitäten im Bereich unserer Gasversorgungsanlagen sind nicht gestattet.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern zur geplanten Leitungsumlegung im Planfeststellungskorridor. In dem Zuge werden die geplanten Bauabläufe mit dem Leitungsbestand / geplanten Leitungsneubestand der Versorger überlagert, um potentielle Konfliktpunkte frühzeitig zu erörtern in denen Belastungen und Einwirkungen auf die Versorgungsleitungen unvermeidbar sind. Diese wurden und werden im Detail zwischen Leitungsträger und den Fachplanern der Vorhabensträgerin diskutiert, um eine praktikable Lösung für den späteren Bauablauf zu finden und gemeinsam festzulegen.*

Bei Schnittstellen und Konfliktpunkten, die sich erst im späteren Bauablauf der Gesamtbaumaßnahme ergeben und aktuell nicht absehbar sind, werden baubegleitende Lösungen zwischen Leitungsträger und Vorhabensträger gesucht.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.16 Leitungsarbeiten verwiesen.

4.24.3 Vattenfall Heizkraftwerk Moorburg GmbH

Inanspruchnahme von Grundstücken

Aufgrund der ausgelegten Planunterlagen zu der beantragten Planänderung ist - weiterhin - unklar, in welcher Weise Grundstücke unserer Mandantinnen in Anspruch genommen werden sollen.

Aus dem Grunderwerbsverzeichnis für das Straßenbauvorhaben A26 Ost, Abschnitt 6a, ergibt sich, dass ein Grundstück sich im Eigentum unserer Mandantin, der Vattenfall Europe Nuclear Energy GmbH befindet, sowie ein weiteres von der Vattenfall Heizkraftwerk Moorburg GmbH angepachtetes teilweise dauernd oder vorübergehend in Anspruch genommen werden soll. Dabei handelt es sich zum einen um das Grundstück Grundbuch Moorburg 822, Gemarkung 2148, das bei einer Grundstücksgröße von 133.267 m² zu 820 m² dauerhaft und zu 3.332 m² vorrübergehend in Anspruch genommen werden soll. Zum anderen handelt es sich um das Grundstück im Grundbuch Moorburg 878, Gemarkung 2147, das bei einer Gesamtgröße vom 71.142 m² zu 17.055 m² vorübergehend und zu 11.684 m² dauernd belastet werden soll.

Darüber hinaus soll auch ein weiteres von unserer Mandantin der Vattenfall Heizkraft- werk Moorburg GmbH gepachtetes Grundstück, nämlich das Grundstück aus dem Grundbuch von Moorburg 883, Gemarkung 2385 bei einer Gesamtgröße von 78.781 m² zu 15.322 m² vorübergehend genutzt werden.

Aus der Sicht unserer Mandantinnen ist bereits widersprüchlich, dass in dem Grunderwerbsverzeichnis für das Straßenbauvorhaben A26-Ost, Abschnitt 6a (VKE 7051) Grundstücke benannt sind, die sich im Abschnitt 6b des Planvorhabens befinden. Es ist somit nicht ersichtlich, in welchem Zusammenhang die in dem Grunderwerbsverzeichnis für den Abschnitt 6a genannten Grundstücke, die allerdings im Abschnitt 6b belegen sind, für den Abschnitt 6a und die dort beantragten Planänderungen genutzt werden sollen.

Vorhabensträgerin: *Die Grenzen des Feststellungsentwurfes im Abschnitt 6a reichen wegen des Umbaus der 50hertz-Hochspannungstrasse als Folgemaßnahme des Autobahnbaus bis zu den benannten Grundstücken im Bereich des Kraftwerkes Moorburg (M489/490 und M490n). Der nachfolgende Abschnitt 6b nimmt dann diese Anpassungen an der 50hertz-Trasse nachrichtlich mit auf. Insofern sind die genannten Eingriffsbereiche mit ihren Flächengrößen (temporär bzw. dauerhaft) in diesem Fall alleinig für die Umsetzung des Abschnittes 6a vorgesehen. Die genauere Nutzung ergibt sich auch aus der gesonderten Unterlage im Abschnitt 6a für den Umbau der 50hertz-Hochspannungstrasse "U16.3-Genehmigungsplanung 380 KV-Freileitung".*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Grundstücksinanspruchnahme ergibt sich aus den Antragsunterlagen. Die Anstoßwirkung ist, wie die Einwendung selbst zeigt, gegeben. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.5 Entschädigungen und Ziffer 4.11 Fragen des Grunderwerbs verwiesen.

Hinzu kommt, dass mit einem Schreiben der Mühlefeldt Partner GmbH vom 16.02.2022 Anlage 3 auch weitere Grundstücke benannt sind, die für die Bauabschnitte 6a und 6b genutzt werden

sollen. Es handelt sich dabei um die Flurstücke 2148, 2382 und 2453. In dem Schreiben der Mühlefeldt Partner GmbH werden somit zwei weitere Grundstücke benannt (Flurstücke 2382 und 2453), die sich im Grunderwerbsverzeichnis zu den Planänderungen im Abschnitt 6a allerdings nicht finden lassen, jedoch im Grunderwerbsverzeichnis zu Abschnitt 6b. Dagegen werden im Grunderwerbsverzeichnis im Abschnitt 6a die Flurstücke 2147 und 2385 als vorübergehend bzw. dauerhaft in Anspruch zu nehmende Flächen benannt, die in dem Schreiben der Mühlefeldt Partner GmbH vom 16.02.2022 wiederum nicht benannt sind.

Unsere Mandantinnen haben bereits in ihren Einwendungen vom 30.03.2020 darauf hingewiesen, dass ungeklärt ist, inwieweit Grundstücke unserer Mandantinnen genutzt werden sollen und um Erläuterung gebeten. Keiner der Beteiligten ist bisher mit entsprechenden Erläuterungen auf unsere Mandantinnen zugekommen. Lediglich liegt das Schreiben der Mühlefeldt Partner GmbH vom 16.02.2022 vor, das aber auch - wie beschrieben - keine Klarheiten über die Grundstücksnutzungen und die Grundstücksinanspruchnahmen erbringt.

Auch aus den nunmehr ausgelegten Planänderungsunterlagen ergibt sich nicht, zu welchem Zweck die genannten Grundstücke dauerhaft oder zeitweilig genutzt werden sollen. Insoweit können konkrete Betroffenheiten ohne die entsprechenden Informationen, um die unsere Mandantinnen wiederum bitten, nicht benannt werden.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass - entsprechend den Einwendungen zum Bauabschnitt 6b - die Tätigkeiten, Entwicklungsmöglichkeiten und Nachnutzungen der Anlage unserer Mandantinnen durch die beantragte Planänderung nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Vorhabensträgerin: *Die parallel zum Planfeststellungsverfahren laufenden Prozesse, die durch die Vorhabensträgerin mit Unterstützung der Mühlefeldt & Partner GmbH initiiert wurden, sind nicht offizieller Teil des Verfahrens. Sie dienen lediglich der weiteren privatrechtlichen Klärung.*

Insofern ist alles, was für die Genehmigung des hier behandelten Abschnittes 6a erforderlich ist, in den zugehörigen Planfeststellungsunterlagen dargestellt und erläutert. Insbesondere die Unterlage U10 mit dem Grunderwerbsverzeichnis in Kombination mit dem Regelungsverzeichnis (U11) und der entsprechenden Fachplanung ("U16.3-Genehmigungsplanung 380 KV-Freileitung"), aus der die Flächennutzung resultiert, gibt ein gutes Gesamtbild der Wirkungen des Vorhabens auf die Grundstücke des Einwenders.

Die Grenzen des Feststellungsentwurfes im Abschnitt 6a reichen wegen des Umbaus der 50hertz-Hochspannungstrasse als Folgemaßnahme des Autobahnbaus bis zu den benannten Grundstücken im Bereich des Kraftwerkes Moorburg (M489/490 und M490n). Der nachfolgende Abschnitt 6b nimmt dann diese Anpassungen an der 50hertz-Trasse nachrichtlich mit auf. Gerade durch die Erhaltung und den Umbau der 50hertz-Hochspannungstrasse bleibt auch nach dem Autobahnbau die für den Standort wichtige 380kV-/110kV-Versorgung für die weitere Entwicklung und Nachnutzung der Flächen des Einwenders langfristig erhalten.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Sinn und Zweck der

Grundstücksinanspruchnahmen ergibt sich deutlich aus den genannten Antragsunterlagen. Es obliegt dem Vorhabensträger, parallel zu laufenden Planfeststellungsverfahren aller Abschnitte Kontakt zu Betroffenen aufzunehmen und ggf. Verhandlungen zu Grundstücksinanspruchnahmen zu führen. Diese Verhandlungen sind kein Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und obliegen nicht der Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde.

Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist erforderlich, angemessen und zulässig. Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegt die Interessen des Grundstückseigentümers an einer uneingeschränkten Nutzbarkeit. Eventuelle Nutzungseinschränkungen auf den Grundstücken durch den Eigentümer sind hinzunehmen. Dies betrifft auch eventuelle künftige Nutzungen, die derzeit noch keine hinreichende Konkretisierung besitzen.

Keine Beeinträchtigung der derzeitigen Tätigkeiten auf den Grundstücken der Einwenderinnen

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass unsere Mandantin Vattenfall Heizkraftwerk Moorburg GmbH weiterhin über gültige Genehmigungen zum Betrieb des Heizkraftwerks Moorburg verfügt.

Zurzeit findet ein Prozess zur Einleitung des Rückbaus des Heizkraftwerks Moorburg statt. Auch dieser Stilllegungs- und Rückbauprozess darf durch die Planung und die beantragte Planänderung nicht beeinträchtigt werden. Zurzeit werden die Genehmigungen unserer Mandantin, der Vattenfall Heizkraftwerk Moorburg GmbH für den erforderlichen Nachbetrieb des Heizkraftwerks Moorburg bis zur endgültigen Außerbetriebnahme (Stilllegung) genutzt. Eine Inanspruchnahme von Grundstücken der Anlage des Kraftwerks Moorburg muss mit den Anforderungen an Nachbetrieb, Stilllegung und Rückbau des Kraftwerks in der Weise angepasst werden, dass sämtliche Zu- und Abfahrten zu dem Gelände, die insbesondere auch für den Rückbau der Anlage benötigt werden, und alle notwendigen Bewegungsräume auf den Grundstücken der Mandantinnen, die für den Rückbau erforderlich sind, gewährleistet bleiben. Dieses schließt auch eine Berücksichtigung eventueller für den Rückbau erforderlicher Bereitstellungsflächen, Lagerflächen für Abbruchmaterialien und Sicherheitsabstände für spezielle Rückbautätigkeiten (z.B. Sprengung einzelner Bauwerke) ein. Da gemäß den Antragsunterlagen im Planfeststellungsverfahren nach unserem Verständnis auch Teile der auf Grundstücken unserer Mandantinnen gelegenen Kaianlagen genutzt werden sollen, muss zur Sicherstellung des Rückbauprozesses zudem gewährleistet sein, dass eine Schiffsanbindung über die bestehende Kaianlage für den Transport von erheblichen Abbruchmaterialien und Baustelleneinrichtungen vom und zum Kraftwerk weiterhin realisiert werden können. Da - wie beschrieben - unsere Mandantinnen über die genaue Nutzung und deren Umfang trotz Nachfrage nicht informiert werden sind, müssen Einwendungen gegen die geplante Nutzung der Grundstücke unserer Mandantinnen erhoben werden, soweit sie den Nachnutzungs-, Stilllegungs- und Rückbauprozess des Heizkraftwerkes Moorburg beeinträchtigen.

Keine Beeinträchtigung einer eventuellen Weiternutzung als Stromerzeugungsanlage

Ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine und dessen mögliche Auswirkungen auf die Energieversorgung der Bundesrepublik Deutschland kann dem Heizkraftwerk Moorburg unerwartet Bedeutung für die Aufrechterhaltung der sicheren Energieversorgung zukommen. Mit Rücksicht hierauf hat unsere Mandantin die Vattenfall Heizkraftwerk Moorburg GmbH Anfang März bestimmte Maßnahmen zur Vorbereitung des Rückbaus vorübergehend ausgesetzt. Auf Grundlage der bestehenden Genehmigungen unserer Mandantin zum Betrieb des Heizkraftraftwerks Moorburg wäre eine fortgesetzte Nutzung als Energieversorgungsanlage rechtlich vorstellbar. Vor diesem Hintergrund dürfen die Planung der A26-Ost und die vorgestellten Planänderungen nicht Umstände schaffen, die verhindern würden, dass das Heizkraftwerk Moorburg bei Bedarf - zumindest teilweise - wieder seiner ursprünglichen Bestimmung nachkommen und so zur Absicherung der Energieversorgung in Deutschland beitragen kann.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin ist bereits seit Jahren im Austausch mit dem Einwender. In diesem Zusammenhang wurden ihm die einzelnen Maßnahmen in den Abschnitten 6a und 6b im Zuge des Neubaus der A26-Ost erläutert.*

In dem hier behandelten Abschnitt 6a reichen die Grenzen des Feststellungsentwurfes wegen des Umbaus der 50hertz-Hochspannungstrasse als Folgemaßnahme des Autobahnbaus bis zu den benannten Grundstücken im südlichen Bereich des Kraftwerkes Moorburg (M489/490 und M490n). Der nachfolgende Abschnitt 6b nimmt dann diese Anpassungen an der 50hertz-Trasse nachrichtlich mit auf. Die Nutzung der Kaianlagen am Ufer der Süderelbe ist Teil des Verfahrens zum Nachbarabschnitt 6b.

Gerade durch die Erhaltung und den Umbau der 50hertz-Hochspannungstrasse bleibt auch während der Bauphase und nach dem Autobahnbau die für den Standort wichtige 380kV-/110kV-Versorgung bis auf die unvermeidbaren und vorher abzustimmenden (Umschalt-)Unterbrechungen für die weitere Entwicklung und Nachnutzung der Flächen des Einwenders langfristig erhalten. Aber auch eine Weiternutzung als Heizkraftwerk ist denkbar, da der Umbau der Hochspannungstrasse eine Erhaltung der Bestandsversorgung vorsieht.

Die Inanspruchnahme der durch das Vorhaben A26-Ost und ihre Folgemaßnahmen betroffenen Flächen wird in Abstimmung mit dem Eigentümer erfolgen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die v.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde sowie Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Keine Beeinträchtigung der Nachnutzung der Grundstücke

Auch eine mögliche Nachnutzung auf den Grundstücken der Mandantinnen darf durch die Planung und die beantragte Planänderung nicht beeinträchtigt werden.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass nach dem Rückbau des Heizkraftwerks Moorburg eine Nachnutzung am Standort Moorburg vorgesehen ist. Die angedachte Nachnutzung könnte in einer Verwendung von Stoffen zur Energieerzeugung nach Störfallverordnung (z.B. Ammoniak oder Wasserstoff als gefährlicher Stoff nach Anhang | der 12. BImSchV) bestehen. Hierbei handelt es

sich um eine Anlage, die einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG darstellt und für die angemessenen Sicherheitsabstände im Sinne des § 3 Abs. 5c BImSchG zwischen dem Betriebsbereich und einem benachbarten Schutzobjekt einzuhalten sind. Im vorliegenden Fall stellt die A26 als wichtiger Verkehrsweg ein solches Schutzobjekt dar. In diesem Zusammenhang ist auch der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG zu beachten, wonach bei raumbedeutsamen Planungen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen und schwere Unfälle vermieden werden.

Maßgeblich für die Bemessung der angemessenen Sicherheitsabstände ist der Leitfaden KAS-18 „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG - 2. überarbeitete Fassung (November 2010)“. Nach der entsprechenden Modellrechnung ergibt sich bei einem Lagertank für Ammoniak mit einem Druck von 2,5 bar unabhängig vom Lagervolumen ein angemessener Sicherheitsabstand von etwa 420 m. Im als Anlage 4 beigefügten Übersichtsplan wird deutlich, dass die Autobahn innerhalb dieses angemessenen Sicherheitsabstandes liegen würde und somit die vorgesehene Nachnutzung auf dem Grundstück des Heizkraftwerks Moorburg erheblich einschränken würde an der mindestens kostenintensive zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen erforderlich wären, die die Wirtschaftlichkeit der angestrebten Nutzungen in Frage stellen. Es ist daher notwendig den Abstand der Autobahntrasse soweit zu vergrößern, dass keine erheblichen Einschränkungen für die Nachnutzungen am Standort Moorburg entstehen oder eine Vereinbarung abzuschließen, wonach technische Maßnahmen zur Reduzierung des Sicherheitsabstandes nicht zu Lasten einer Nachnutzung des Standorts Moorburg gehen.

Anzuregen ist in diesem Zusammenhang die Erstellung eines Sachverständigengutachtens zur zukunftsorientierten Abstandsempfehlung für die Entwicklungsmöglichkeit von Flächen unserer Mandantinnen.

Auch eine anderweitige Nachnutzung zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit der Bundesrepublik Deutschland angesichts der aktuellen europäischen Sicherheitslage erscheint derzeit möglich.

Vorhabensträgerin: *Bezüglich der zukünftigen Entwicklung auf dem Gelände des Kraftwerks Moorburg ist folgende Situation festzuhalten:*

Die A26-Ost ist seit der Änderung aus 2011 final linienbestimmt und das Planfeststellungsverfahren für den antragsgegenständlichen Abschnitt der A26 seit 2017 anhängig. Insofern wird auf die Veränderungssperre des § 9a FStrG verwiesen. Die bestehende Nutzung des Geländes ist entsprechend der tatsächlichen Bestandssituation in den PF-Unterlagen berücksichtigt und die Planung im Übrigen in einem jahrelang vorlaufenden Abstimmungsprozess mit der Fa. Vattenfall abgestimmt.

Dazu ist weiter festzuhalten, dass das Kraftwerk Moorburg keinen Störfallbetrieb darstellt (und dass der Abschnitt 6a mit der Verkehrsanlage über 1km entfernt von den Flächen des Heizkraftwerkes Moorburg liegt). Wenn die Fa. Vattenfall für die spätere Nutzung des Geländes die Ansiedlung eines Störfallbetriebes plant, so hat sie die dafür notwendigen Genehmigungsverfahren

unabhängig durchzuführen und die Störfallsituation dort zu beurteilen.

Für das straßenrechtliche PF-Verfahren der A26 besteht dagegen keinerlei Grundlage oder Veranlassung eine entsprechende Untersuchung bzgl. der -im Übrigen nicht hinreichend konkretisierten- zukünftigen Planung der Fa. Vattenfall vorzunehmen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Seit dem 03.03.2017 besteht entsprechend § 9a FStrG eine Veränderungssperre. Danach dürfen vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Die Berücksichtigung einer unkonkreten potentiellen Nachnutzung stellt eine solche erheblich erschwerende Veränderung dar.

Darüber hinaus stellt das bestehende außer Betrieb befindliche Kraftwerk Moorburg keinen Störfallbetrieb dar. Im Falle der Ansiedlung eines Störfallbetriebes auf den genannten Flächen wäre eine eventuelle Störfallsituation in dem dafür erforderlichen Genehmigungsverfahren zu beurteilen.

Nach den Unterlagen zur Planänderung soll die Genehmigungsplanung zur Verlegung der 380/110 kV Freileitung überarbeitet werden. Dabei soll es zu einer Verschiebung der Masten 485 n und 487 n und einer Ergänzung von zusätzlichen Montageflächen und daraus folgenden Änderungen der Baufeldgrenzen kommen. In diesem Zusammenhang werden auch Änderungen und Ergänzungen von Kabeltrassen entlang der A26, die Übernahme von aktualisierten Leitungsplanungen und Abstimmungen und die Überarbeitung des Grunderwerbs (Anpassung an die geänderte Planung) angesprochen.

Die vorgelegten Unterlagen lassen für unsere Mandantinnen nicht erkennen, in welchem Umfang und wozu Grundstücke unserer Mandantinnen betroffen sind und ob es durch die geplanten Änderungen zu Beeinträchtigungen der oben genannten Tätigkeiten auf dem Anlagengrundstück kommen wird.

Nach den Unterlagen - so wie sie von unseren Mandantinnen interpretiert werden - ist es möglich, dass die Masten und die Leitungen das Grundstück 2148 unserer Mandantinnen auch an Orten kreuzen, auf denen zurzeit Gebäude stehen. Darüber hinaus würden die verschobenen Masten und die Freileitungen ggf. auch zu weiteren Nutzungsbeeinträchtigungen führen. Gegen die Verlegung von Masten und der 380/110 kV Freileitung und die daraus möglicherweise erfolgende Änderung im Grunderwerb erheben unsere Mandantinnen Einwendungen mit dem Inhalt, dass durch die genannten Änderungen im Rahmen der Genehmigungsplanung der 380/110 kV Freileitung die beschriebenen Tätigkeiten unserer Mandantinnen nicht beeinträchtigt werden dürfen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die ausgelegte Übersichtskarte UI-03_02A_UEL_M5000, die unter anderem das Anlagengrundstück unserer Mandantinnen zeigt, eine gestrichelte Linie aufweist, deren Bedeutung aber nicht erläutert wird. Sofern es sich hierbei

um die Masten für die 380/110 kV Freileitung handelt, wären die oben genannten Beeinträchtigungen bei der Nutzung der Anlagengrundstücke gegeben, da sie u.a. bestehende Gebäude wie auch Bewegungsflächen, die freigehalten werden müssen, betreffen. Auch insoweit bitten die Mandantinnen um Information, wie diese gestrichelte Linie gewertet werden muss.

Vorhabensträgerin: *Der Einwender verweist in seiner Stellungnahme im Zusammenhang mit Grundstücksinanspruchnahmen für die Verlegung der 380/110 kV- Freileitung auf die auf die UI-03_02A_UEL_M5000. Die gestrichelte Linie auf dem Flurstück des Einwenders ist die Planfeststellungsgrenze und als solche in der Legende erläutert. Die Planfeststellungsgrenze wird hier durch die Eingriffe in das Flurstück, resultierend aus dem Grunderwerbsplan UI-10_BI05A_LP-Ge.pdf und dem Lageplan der Montageflächen UI-16.3.4_LPM_C_L_HSM_490N-0491.pdf, bestimmt. Das Flurstück ist von einer vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen für die Montage der Freileitung betroffen. Die dauerhaft zu belastende Fläche unter der Freileitung hat sich durch die neue Lages des Mastes 490n geringfügig verschoben.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahmen ergeben sich aus den vorliegenden Antragsunterlagen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Im Übrigen ergibt sich durch die neue Nutzung ein Widerspruch zum Flächennutzungsplan der Werksgrundstücke unserer Mandantin der Vattenfall Heizkraftwerk Moorburg GmbH. Der Flächennutzungsplan enthält als Vorgabe eine Nutzung für Versorgungsanlagen oder die Verwertung oder Beseitigung von Abwasser und festen Abfallstoffen und die Nutzung als Kraftwerk und Umspannwerk. Die geplante Maßnahme entspricht diesen Nutzungen nicht. Insoweit ist ein Widerspruch zum Flächennutzungsplan gegeben, der einer Nutzung der Flächen als Autobahn entgegensteht. Zudem würde eine- dem Flächennutzungsplan nicht entsprechende Autobahnrealisierung eine dem Flächennutzungsplan entsprechende Nachnutzung etwa im Rahmen einer möglichen Änderung der bestehenden Versorgungsanlage mit anderen Einsatzstoffen anhand der genehmigungsrechtlichen Anforderungen nach BImSchG voraussichtlich unmöglich machen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Trasse der A26 verläuft außerhalb der Grundtücke des Kraftwerks Moorburg. Durch den Neubau der A26 lässt sich keine neue Nutzung der Werkgrundstücke des Einwenders erkennen. Die Verlegung des Maststandortes 490 im Abschnitt 6a innerhalb des Flurstücks 2147 des Einwenders und die veränderte Anbindung an den Mast 491 auf dem Flurstück 2148 haben die in der Einwendung benannte Nutzung als Kraftwerk und Umspannwerk zum Zweck. Ein Widerspruch zum Flächennutzungsplan besteht somit nicht.

4.24.4 Landwirtschaftskammer Hamburg

Da insgesamt ca. 56 ha der Ausgleichsflächen in den Kirchwerder Wiesen geplant sind, wird im Folgenden auf die jeweiligen Bewirtschaftungsauflagen, die unter 6.1 A_{CEF} beschrieben werden (S.97 ff.), eingegangen: Im allgemeinen Teil wird auf eine flexible Bewirtschaftungsvereinbarung

des Grünlandes bezüglich Mähterminen, Düngung und Pflanzenschutz, etc. verwiesen. Dies ist zunächst ausdrücklich zu begrüßen, jedoch wird im gleichen Atemzug unter A3 eine Düngung verboten und nur unter Ausnahmebedingungen erlaubt bzw. unter A5 Pflanzenschutzmittel generell verboten. Auf Grund der Erfahrungen in anderen Naturschutzgebieten bzw. auf anderen Ausgleichsflächen sollten neben dem Schutz wildlebender Arten auch der Schutz der Nutztiere eine wesentliche Rolle spielen, zumal wenn für Weidetiere giftige Pflanzen überhand nehmen oder der pH-Wert bzw. die P- und K-Gehalte des Bodens soweit absinken, dass nur wenige Futterpflanzen zur Verfügung stehen. Insofern sollten die Flächen diesbezüglich regelmäßig in Augenschein genommen und bei Änderungen in der Pflanzenzusammensetzung eine Düngung oder die Bekämpfung schnell in Angriff genommen werden können, d.h. dass die Ausnahmeregelung unkompliziert und zeitnah erfolgen müsste.

Planfeststellungsbehörde: Die Auflagen entsprechen den Standards der zuständigen Umweltbehörde für Vertragsnaturschutzflächen. Im Maßnahmenblatt ist bereits geregelt, dass Abweichungen von den Bewirtschaftungsmaßnahmen in Abstimmung mit der BUE möglich sind. Diese sind zu begründen und bedürfen auf jeden Fall der Schriftform. Den Belangen hinsichtlich Ausnahmemöglichkeiten von den Bewirtschaftungsmaßnahmen ist damit hinreichend Rechnung getragen.

Bei der „Einrichtung des Wassermanagements zur Anhebung und kontinuierlichen Führung der Grabenwasserstände zur Entwicklung artenreicher Feucht- und Nasswiesen... “ sollen die Nachbarflächen nicht beeinträchtigt werden. Es erschließt sich hier nicht, wie das funktionieren soll und ob dies überhaupt funktioniert. Ansonsten würden mindestens drei landwirtschaftliche Betriebe (Milchviehbetriebe bzw. Mutterkuhhalter) durch eine solche Maßnahme direkt betroffen sein und auch aus Tierschutzgründen könnten die möglicherweise nassen Grünlandflächen nicht mehr der Weidenutzung zugeführt werden. Im Übrigen sollten auf diesen „Nachbarflächen“ bezüglich Düngung und Pflanzenschutzmaßnahmen die gleichen Regeln, wie oben bereits beschrieben, gelten.

Planfeststellungsbehörde: Es werden neben den dargestellten Verwallungen die Gräben an den Außengrenzen des Maßnahmengebiets ertüchtigt und in das Ent- und Bewässerungsregime der Grabenrolle eingegliedert (siehe Unterlage 9.3, Seite 95, Maßnahmenblatt 6.1 A_{CEF}, Folgeblatt „wasserwirtschaftliche Maßnahmen“), so dass sich erhöhte Wasserstände in den Flurstücken nicht auf die Nachbargrundstücke auswirken können. Die erforderlichen Maßnahmen (z.B. Änderung der Fließrichtung, neu herzustellende Einleitungen in die Vorflut etc.) sind in den wasserwirtschaftlichen Maßnahmenplänen (Unterlage 9.2, Blatt 7w und 8w) dargestellt und in den Maßnahmenblättern erläutert.

Die beschriebenen „Nachbarflächen“ gehören nicht zu den Ausgleichsflächen. Für diese Flächen können daher den Eigentümern bzw. Pächtern keine Vorgaben bezüglich Düngung und Pflanzenschutzmaßnahmen gemacht werden.

4.24.5 Ent- und Bewässerungsverband der Marsch- und Vierlande

Der Düker unter der Heinrich-Osterath-Straße muss mit einem pegelgesteuertem Schieber gesichert werden. Bei Überschreitung des gewünschten Wasserstandes von + 0,9 ml NN im Plangebiet muss direkt eine Alarmmeldung an das Bezirksamt Bergedorf/ Abteilung Wasserwirtschaft gehen

Planfeststellungsbehörde: Der Düker wird mit einem pegelgesteuerten Schieber gebaut, der bei einem überhöhten Wasserstand in der Gose Elbe automatisch schließt.

In Anlehnung an den Plan, die Gräben mit den Verbandsgrabennummern: 175/ 179/ 180/ 181/ 183/ 187/77 zu löschen, müssen die Gräben mit folgenden Verbandsgrabennummern: 174/ 178/ 185/ 189/ 190, sowie teilweise 74/ 70/+ 74a, regelmäßig, doch spätestens alle 5 Jahre grundgeräumt werden, da nur so die Entwässerung der dahinter liegenden Grundstücke garantiert ist. Der Hintergrund hierfür ist die Erfahrung aus der Vergangenheit, welche eine schnelle Verlandung aufgrund der vorherrschenden Bodenbeschaffenheit bestätigt

Planfeststellungsbehörde: Wie alle Verbandsgräben werden die genannten Gräben gemäß den Regelungen des Hamburgischen Wassergesetzes sowie Wasserverbandsgesetzes unterhalten.

Die Sielrohre an den Gräben SF 190+ SF 174 müssen auf DN 300 erweitert werden und sind auf Höhe NN +0,1 UK Rohr einzubauen. An den Gräben SF 74+ SF 70 sind Sielrohre DN 200 ebenfalls auf Höhe NN +0,1 einzubauen; Es ist zu beachten, dass sämtliche Siele mit Aussenklappen versehen werden müssen

Der Graben Nr. SF 178 muss als Verbandsgraben bis zum Graben Nr. SF 174 verlängert werden

Die östliche Dammstelle im Graben Nr. SF 75 ist aufzuheben und der Graben Nr. SF 75 ist an den Außengrenzen des Plangebietes abzudämmen

Der Graben Nr. SF 71 ist wegen geänderter Fließrichtung zum Graben SF 70 abzudämmen

Um einen Wasserrückstau in den Gräben FS 174/ 189! 190 und daraus resultierend Überschwemmungen der hinter liegenden Grundstücke auszuschließen, ist das Plangebiet auf direktem Wege ohne Belastung der Randgräben in den nördlichen Kirchwerder Sammelgraben direkt einzuleiten

Die Gärtnerei Heinrich- Osterath- Straße 173 hat bisher im Graben SF 187 zum Bewässern angestaut; dieses ist durch die Überplanung des Gebietes nicht mehr möglich. Da ein Anstauen der Randgräben aufgrund der Gefahr der Vernässung/ Überschwemmung der übrigen Anlieger hier nicht mehr möglich ist, regen wir an, den Plangraben Nr.12 über den Plangraben Nr. 33 durch einen von der Gärtnerei zu bedienenden Schieber zu bewässern. Der Plangraben Nr. 12 ist mit einer innen Klappe zum Plangraben Nr. 21 abzudämmen

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dies in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Der Düker unter dem Neuengammer Hinterdeich muss mit einem pegelgesteuertem Schieber gesichert werden. Bei Überschreitung des gewünschten Wasserstandes von + 0,9 m/ NN im Plangebiet muss direkt eine Alarmmeldung an das Bezirksamt Bergedorf/ Abteilung Wasserwirtschaft gehen.

Planfeststellungsbehörde: Der Düker wird mit einem pegelgesteuerten Schieber gebaut, der bei einem überhöhten Wasserstand in der Gose Elbe automatisch schließt.

In Anlehnung an den Plan, die Gräben mit den Verbandsgrabennummern 14 und 3 zu löschen, muss der Graben mit der Verbandsgrabennummer 15 vom Sammelgraben bis zum Verbandsgraben Nr. 13, sowie der komplette Graben mit der Verbandsnummer 13, spätestens alle 5 Jahre grundgeräumt werden, da nur so die Entwässerung der dahinter liegenden Grundstücke garantiert ist.

Planfeststellungsbehörde: Wie alle Verbandsgräben werden die genannten Gräben gemäß den Regelungen des Hamburgischen Wassergesetzes sowie Wasserverbandsgesetzes unterhalten.

Der Verbandsgraben Nr. 16 ist zum Verbandsgraben Nr. 15 abzudämmen.

Am Graben Nr. 15 ist ein Sielrohr DN 300 auf Höhe NN +0,1 UK Rohr einzubauen.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dies in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

4.24.6 Stromnetz Hamburg GmbH, Trassenmanagement

Die sich in unmittelbarer Nähe befindlichen Hochspannungsfreileitungen der Stromnetz Hamburg und der 50Hertz Transmission GmbH müssen an den Verlauf der geplanten A26 angepasst werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat eine rechtzeitiger Abstimmung der erforderlichen Arbeiten sowie eine Koordination der betroffenen Leitungsträger zugesagt.

Die Vorhabensträgerin hat eine projektbegleitende, übergreifende Projektterminplanung durchzuführen, in der die Belange, Termine und Ausführungszeiten aller Leitungsnetzbetreiber einschließlich der Stromnetz Hamburg GmbH zu berücksichtigen sind. Der Projektterminplan ist durch die Vorhabensträgerin an die am Bau Beteiligten regelmäßig zu kommunizieren.

Änderungen des Projektterminplans sind einvernehmlich abzustimmen.

Abhängigkeiten der Maßnahmen voneinander sind transparent darzustellen und zu kommunizieren.

Die Detailtiefe muss so gestaltet sein, dass alle Termine nachvollziehbar und durch alle Beteiligen nachprüfbar sind. Die aktualisierten Planfassungen sind vom Vorhabensträger an die Stromnetz Hamburg GmbH in schriftlicher oder in elektronischer Form zu übermitteln.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern im Planungsraum, d.h. auch mit der Stromnetz Hamburg GmbH (SNH).Seit Anfang 2020 wurden diese Abstimmungen in multilateralen Leitungskoordinationsbesprechungen intensiviert und durch bilaterale Austausche ergänzt, um die erforderlichen Planungen und Umbauten zu koordinieren. Parallel zu diesem Prozess haben sich die Leitungsträger unter der Federführung von SNH im Planungsraum zusammengeschlossen (bis auf die Sondertrasse von 50hertz), um eine gemeinsam koordinierte Planung und Ausführung mit der DEGES weiter abzustimmen. Mit der SNH und den anderen Leitungsträgern wurden in dem Zuge auch bereits die wesentlichen Meilensteine der Projektterminplanung ausgetauscht und immer wieder gemäß dem Planungs- und Genehmigungsfortschritt bei der A26-Ost-Autobahnplanung aktualisiert. In diesem Zusammenhang wurden die den Leitungsträgern die in diesem Zeitrahmen zur Verfügung stehenden Zeitfenster definiert. Mit näher rückender Bauausführung wird diese Projektterminplanung weiter detailliert. Einer Fortführung dieser Prozesse und Abstimmungen steht aus Sicht der Vorhabensträgerin nichts entgegen. Insofern wird aus Sicht der Vorhabensträgerin auf diesem Wege dem Anliegen der SNH auf privatrechtlichem Wege entsprochen und es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen oder Nebenbestimmung im Genehmigungsverfahren.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es existieren Rahmenvereinbarungen mit den Leitungsunternehmen, in denen die Folgepflichten der Leitungsunternehmen hinreichend geregelt sind. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die bisher durchgeführten Leitungskoordinationsbesprechungen weiterhin im Zuge der Ausführungsplanung stattfinden zu lassen. Eine Definition und Festlegung der Detailtiefe von Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum möglich und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich. Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass zum Zuge der Ausführungsplanung die weitere Detailplanung in Zusammenarbeit und in Koordination mit den betroffenen Leitungsunternehmen erfolgen wird. Darüber hinaus besteht kein Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabensträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

Mittels einer Nebenbestimmung ist im Planfeststellungsbeschluss die Vorhabensträgerin zu verpflichten, federführend eine projektbegleitende, übergreifende Baukoordination aller Beteiligten, einschließlich Dritter im Projekt sowie eine übergreifende Koordination der Sicherheitsbelange in der Planung und der Ausführung sowie der Bauzustände der Baustelle zu übernehmen. Dies ist zwingend notwendig, um gegenseitige Behinderungen der Baufirmen und daraus resultierende Kosten für alle beteiligten Parteien zu minimieren. Nur so wird eine koordinierte Projektrealisierung sichergestellt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.16 Leitungsarbeiten verwiesen. Die Vorhabensträgerin ist entsprechend den o.g. Nebenbestimmungen verpflichtet, im Rahmen der Ausführungsplanung mit unterschiedlichen Beteiligten weitere erforderliche Details abzustimmen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind. Damit ist sichergestellt, dass erforderliche Abstimmungen während der Bauausführung berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann der Vorhabensträgerin eine unbestimmte projektbegleitende, übergreifende Baukoordination aller Beteiligten (z.B. Behörden, Eigentümer, Pächter, Gutachter, Betroffene und Leitungsträger), einschließlich Dritter nicht auferlegt werden.

Wir fordern, dass im gesamten Planungsgebiet über den Planungsabschnitt 6a der Hamburger Normierungskatalog angewendet wird, so dass eine übergreifende Planung entlang der A26 möglich ist.

Vorhabensträgerin: *Was die Anwendung des Hamburger Normierungskatalog betrifft, so hat sich dieser für die Vorhabensträgerin in seiner reinen Form als nicht praktikabel erwiesen. Die Signaturen der Autobahnplanung lehnen sich jedoch in vielen Bereichen an die des Hamburger Normierungskatalogs an.*

Planfeststellungsbehörde: Der Hamburger Normierungskatalog regelt lediglich die Datenstruktur und die Ausgestaltung sowie das Datenformat digitaler Bestands-, Planungs- und Entwurfsunterlagen. Der Hamburger Normierungskatalog basiert auf der Verwendung von CAD-Daten, die ebenso von der Vorhabensträgerin verwendet werden. Eine Kompatibilität der verwendeten Daten ist insofern gewährleistet. Es ist keine Anspruchsgrundlage ersichtlich, die die Vorhabensträgerin verpflichten würde, den Hamburger Normierungskatalog anzuwenden.

Wir fordern die Aufteilung des Trassenraums nach den Grundsätzen der DIN 1998 aus dem Jahr 1978, die in Hamburg Anwendung findet. Gemäß der in Hamburg geltenden DIN sind sämtliche Leitungen in entsprechenden Zonen anzuordnen. Hieraus ergibt sich, dass Leitungen in den unterschiedlichen Zonen nicht gegenseitig überbaut werden dürfen und bei Störungen zwischen den Leitungen der unterschiedlichen Zonen ein Verbau zur Störungsbeseitigung gesetzt werden kann. Ein horizontaler Abstand von mindestens 75 cm zwischen den Außenwänden der jeweiligen Leitungen der unterschiedlichen Zonen ist zwingend, um einen Verbau im Bedarfsfall zu gewährleisten.

Vorhabensträgerin: *Die Arbeiten zur Leitungsumlegung innerhalb des Planfeststellungskorridors werden federführend durch ein von den Leitungsträgern beauftragtes Fachbüro geplant und entsprechend koordiniert. Somit ist sichergestellt, dass die Maßnahmen zur Leitungsumlegung möglichst in einem oder wenigen Teilbereichen koordiniert geplant und umgesetzt werden. Der weitere Austausch mit den Fachplaners des Vorhabensträgers erfolgt bilateral oder multilateral im Zuge von regelmäßigen Leitungskoordinationsbesprechungen.*

Von Seiten der Vorhabensträgerin ist demnach davon auszugehen, dass die seitens der Leitungsträger selber durch einen gemeinsamen Planer gebündelte Leitungstrassenplanung den

entsprechenden Anforderungen der Leitungsträger genügt und die gemeinsam abgestimmten zur Verfügung stehenden Bauflächen und Trassenräume einer Umsetzung nicht entgegenstehen.

Planfeststellungsbehörde: Forderungen von einzelnen Leitungsträgern nach individuellen Leitungstrassen können aus Platzgründen im öffentlichen Raum nicht stattgegeben werden. Es sind entsprechend den Antragsunterlagen grundsätzlich gemeinsame Leitungstrassen vorgesehen. Das betrifft auch die Forderung nach einer durchgängigen einheitlichen Nennweite eines Schutzstreifens neben den Anlagen. Die Detailabstimmung kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Darüber hinaus finden die Folgepflichten der Rahmenvereinbarungen entsprechende Anwendung.

Bauwerk 7051/06: Es sind drei Fm- und zwei R-Kabel betroffen. Die Kabel dienen der Steuerung unserer Versorgungsanlagen. Eine Unterbrechung ist nur kurzfristig zulässig, der sichere Netzzustand muss bis zum Ende des Arbeitstages wiederhergestellt sein. Maßnahmen, die zu einer längeren Unterbrechung führen, wird Stromnetz Hamburg GmbH nicht zustimmen.

Sofern sich die Zieltrasse nicht gemäß unseren Regelprofilgräben vorab herstellen lässt, hat bis zur Herstellung, die Verbindung über ein Provisorium zu erfolgen. Für das Provisorium ist eine Trasse anzuweisen.

Um die Baubarkeit einer möglichen Trasse zu prüfen ist SNH eine Schnittzeichnung der Trasse im Bauwerksbereich unter Berücksichtigung der bestehenden Rohre und deren Platzbedarf (Endzustand und Provisorium) sowie Maßnahmen für einen bauzeitlichen Schutz der Leitungen vorzulegen. Stromnetz Hamburg GmbH entscheidet über die Geeignetheit.

Bauwerk 7051/07: Es sind drei Fm- und ein R-Kabel betroffen. Weiterhin ein 10kV-, sowie ein 0,4kV-System. Die Kabel dienen der Versorgung der umliegenden Stromkunden. Die Versorgungssicherheit muss zwingend gewährleistet werden. Eine Unterbrechung ist nur kurzfristig zulässig, der sicherer Netzzustand muss bis zum Ende des Arbeitstages wiederhergestellt sein.

Sofern sich die Zieltrasse nicht gemäß unseren Regelprofilgräben vorab herstellen lässt, hat bis zur Herstellung die Verbindung über ein Provisorium zu erfolgen. Für das Provisorium ist eine Trasse anzuweisen.

In den Planunterlagen UII_15_1_B\WV_07a sind im Querschnitt des Bauwerks eine 10 kV und eine 1 kV E-Leitung berücksichtigt. Tatsächlich handelt es sich jedoch gemäß bisheriger Abstimmungen mit der Vorhabensträgerin um eine Schutzrohrtrasse mit 10 Kabelschutzrohren da = 125 mm. Diese Schutzrohrtrasse wurde auch im Rahmen der bereits erfolgten Planungsabstimmungen mit der Vorhabensträgerin abgestimmt und gebündelt auf der östlichen Seite der Leitungstrassen im B\WV07 platziert. In der integrierten Planfeststellung ist das zu berücksichtigen. Der Plan hat die Schutzrohrtrasse mit 10 Kabelschutzrohren da = 125 mm festzustellen.

Vorhabensträgerin: *Mit der SNH, GNH und den anderen Leitungsträgern wurde in dem Zuge auch bereits für das Genehmigungsverfahren koordinierte Trassenkorridore abgestimmt und in das Planänderungsverfahren eingebracht. Die vom Einwender hier konkret benannten Leitungen sind unter anderem in den Leitungsplänen (Ul-16) und im Regelungsverzeichnis (hier: Ul-11A,*

Nr. 100.4) aufgeführt. Sie wurden somit von der Vorhabensträgerin berücksichtigt.

In der Ausführungsplanung wird die detailliertere Lage der Kabel im Bereich des BW06 sowie die Lage des Provisoriums zwischen der Vorhabensträgerin und Stromnetz Hamburg weiter abgestimmt. Sollte sich in der weiteren Planung nach Planfeststellungsbeschluss ergeben, dass Provisorien erforderlich sind, so wären diese innerhalb der vorgesehenen Trassen bzw. den Planfeststellungsgrenzen vom Leitungsträger herzustellen, der folgepflichtig ist.

Die Arbeiten zur Leitungsumlegung innerhalb des Planfeststellungskorridors wurden und werden des Weiteren federführend durch ein von den Leitungsträgern beauftragtes Fachbüro geplant und entsprechend koordiniert. Somit ist sichergestellt, dass die Maßnahmen zur Leitungsumlegung möglichst in einem oder wenigen Teilbereichen koordiniert geplant und umgesetzt werden.

Auch parallel zum Planfeststellungsverfahren der Planänderung erfolgen bilaterale Abstimmungen und vertiefende Planungen zwischen den Fachplanern der Vorhabensträgerin und dem beauftragten Fachplaner für die Leitungsplanung und -koordination der Leitungsträger. Die bereits abgestimmte Schutzrohrtrasse mit Kabelschutzrohren wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Von Seiten der Vorhabensträgerin ist demnach davon auszugehen, dass die seitens der Leitungsträger selber durch einen gemeinsamen Planer gebündelte Leitungstrassenplanung den entsprechenden Anforderungen der Leitungsträger genügt und die gemeinsam abgestimmten zur Verfügung stehenden Bauflächen und Trassenräume einer Umsetzung nicht entgegenstehen - auch unter den verschiedenen Leitungsträgern in diesem Raum untereinander.

Planfeststellungsbehörde: Die vom Einwender hier benannten Leitungen sind unter anderem in den Leitungsplänen (Ul-16) und im Regelungsverzeichnis (hier: Ul-11A, Nr. 100.4) aufgeführt. Sie sind insoweit von der Vorhabensträgerin berücksichtigt. Die detailliertere Lage der Kabel im Bereich des BW06 sowie die Lage des Provisoriums ist im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen der Vorhabensträgerin und Stromnetz Hamburg weiter abzustimmen. Sollte sich in der weiteren Planung nach Planfeststellungsbeschluss ergeben, dass Provisorien erforderlich sind, so wären diese innerhalb der vorgesehenen Trassen bzw. den Planfeststellungsgrenzen vom Leitungsträger herzustellen, der folgepflichtig ist.

Die Leitungsverlegungen werden vom jeweiligen Leitungsinhaber/Versorgungsunternehmen selbst durchgeführt bzw. beauftragt. Dadurch ist gewährleistet, dass die Arbeiten von entsprechenden Fachfirmen nach den anerkannten Regeln der Technik ausgeführt werden. Dazu gehört regelmäßig auch die Realisierung von Provisorien und die Abstimmung von notwendig werdenden Abschaltungen im Vorfeld der Verlegung von Leitungen. Diese betrieblich relevanten Abläufe werden von den Versorgungsunternehmen selbst geplant und durchgeführt. Eine ungeplante Versorgungsunterbrechung kann daher im Zusammenhang mit den geplanten Arbeiten mit hoher Sicherheit ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Die durch das Vorhaben erforderliche Leitungsumlegung im Bereich des BW07 wird parallel durch die Leitungsbetreiber geplant. Im Zuge der Planung erfolgt ein laufender Austausch mit der Vorhabensträgerin. Aus diesem Austausch wurde die Lage des Bauwerkes 07 an die Leitungsbetreiber als Planungsgrundlage übergeben.

Die Lage des BWO7 gemäß Bauwerksplan Ul_15_1_BW_07a sowie gemäß Lageplänen, stimmt nicht mit der Planung der Stromnetz Hamburg GmbH überein. In der Abbildung unten links ist die Lage gemäß Bauwerksplan Ul_15_1_BW_07a dargestellt. Es ist ersichtlich, dass der Moorburger Kirchdeich gerade durch das BW07 verläuft. In der Abbildung unten rechts ist die am 27.01.2022 als Planungsgrundlage durch den Vorhabensträger an unser Planungsbüro übergebene Bauwerkslage dargestellt. Hier ist das BWO7 gegenüber dem Bauwerksplan Ul_15_1_BW_07a um ca. 4,5 m nach Westen verschoben, wodurch der Moorburger Kirchdeich und der parallel verlaufende Graben ebenfalls nach Westen verschwenken.

Stromnetz Hamburg GmbH fordert, dass die Trasse in der mit der Vorhabensträgerin aktuell abgestimmten Lage gemäß der am 27.01.22 übergebenen DWG-Datei „FE- Entwurf_BW_7a_Skizze_neu.dwg“ planfestgestellt wird.

Vorhabensträgerin: *Die erforderlichen Flächen für die neue Lage der Leitungen und die benötigten Baufelder sind in der Deckblattplanung berücksichtigt. Die Lage des BW07 kann in der Ausführungsplanung im Rahmen der festgestellten Planfeststellungsgrenzen verändert werden. Eine Anpassung der Unterlage Ul_15_1_BW_07a wird vom Vorhabensträger als nicht erforderlich angesehen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin und die planfestgestellten Unterlagen verwiesen.

Der Bauablauf des Vorhabens sieht eine Baufeldvorbereitung vor, in deren Zuge auch die Leitungsbetreiber ihre Leitungen umlegen.

Im Bereich des Bauwerkes 07 erfolgen anschließend entsprechende Arbeiten zum Bau des Bauwerkes 07 und der Autobahn. In diesem Bereich ist zum Schutz der in Betrieb befindlichen Leitungen ein dauerhaft im Untergrund verbleibender Verbau der Leitungstrassen in Form eines verlorenen Verbaus erforderlich und mit der Vorhabensträgerin abgestimmt. Für den verlorenen Verbau ist eine Stahlspundwandkonstruktion geplant. Ein späteres Ziehen der Spundwände ist aufgrund der Nähe zu den in Betrieb befindlichen Leitung nicht möglich. In der Planfeststellung ist an der Stelle der verlorene Verbau der Leitungstrasse bei der Planfeststellung festzusetzen.

Der Verbau wird in Abstimmung mit der Vorhabensträgerin für konkret bestimmte Lasten ausgelegt. Während der Maßnahme ist durch die Vorhabensträgerin in einem Monitoring nachzuweisen, dass die vereinbarten Lasten eingehalten werden.

Die Spundwand schützt nicht vor Einwirkungen auf die Leitungen durch Energieeinträge wie sie beim Einbringen einiger Baugrundverbesserungsmaßnahmen (z.B. rammende/ rüttelnde Verfahren) entstehen. Die Vorhabensträgerin hat vor Beginn der Ausführungen nachzuweisen, dass das zum Einsatz kommende Verfahren geeignet ist, das Vorhaben so zu errichten, dass die Leitungen

der Stromnetz Hamburg GmbH dabei nicht beschädigt werden und ein ständiger Zugang im Falle von Störungen besteht.

Vorhabensträgerin: *Die vom Einwender hier konkret benannten Verbauwände sind Details und sind Teil dieser bisherigen Abstimmungen gewesen. Leitungen sind unter anderem in den Leitungsplänen (Ul-16) und im Regelungsverzeichnis (hier: Ul-11A, Nr. 100.5 ff.) aufgeführt. Sie wurden somit von der Vorhabensträgerin berücksichtigt.*

Im Rahmen der weiteren Abstimmungen zwischen den Leitungsbetreibern und der Vorhabensträgerin zu den Ausführungsplanungen der Leitungsumverlegungen und des BW07 werden die geplanten Verfahren festgelegt und die erforderlichen Nachweise erbracht. Auch die betrieblichen Aspekte werden dabei Berücksichtigung finden. Sollte sich in der weiteren Planung nach Planfeststellungsbeschluss ergeben, dass Provisorien erforderlich sind, so wären diese innerhalb der vorgesehenen Trassen bzw. den Planfeststellungsgrenzen vom Leitungsträger herzustellen, der

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass der sogenannte verlorene Verbau, in dem für die Herstellung der Leitungstrasse, sowie zum Schutz der Leitungstrasse während der Arbeiten zum BW07 und der Bundesfernstraße, die Leitungen eingefasst werden, im Boden verbleibt. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin die Vorlage entsprechender Nachweise hinsichtlich der Geeignetheit der zum Einsatz kommenden Verfahren zugesagt.

Durch die Umlegung der Moorburger Landscheide ist Stromnetz Hamburg GmbH gezwungen ihre Trasse entlang des Moorburger Kirchdeichs auch im Bereich der neu geplanten Moorburger Landscheide anzupassen und umzulegen.

Hierbei sind der geplante Verlauf der Moorburger Landscheide und die südl. verlaufende NDO-Leitung zu queren. Zusätzlich sind die Leitungsbetreiber angehalten in den Bereichen des HPA Bauvorhabens „südliche Hafenbahnerweiterung“ einen möglichst kompakt gebündelten Trassenverlauf zu berücksichtigen, um die spätere Überführung der Bahntrassen über die Versorgungsleitungen zu erleichtern.

a) Für die Verlegung der Leitungen im Bereich der „neuen“ Moorburger Landscheide und der NDO-Leitung sind derzeit 3 Varianten vorbehaltlich einer abschließenden technischen Prüfung möglich: - offene Verlegung mit Überquerung der NDO-Leitung (auf Grund der geplanten gemeinsamen Verlegung mit Gasnetz Hamburg GmbH technisch schwierig); - offene Verlegung mit Unterquerung der NDO-Leitung; - zusammenhängende Querung der „neuen“ Moorburger Landscheide und der NDO-Leitung in geschlossener Bauweise

Welche Variante final zur Ausführung kommt, muss mit dem Betreiber der NDO-Leitung abgestimmt werden. Stromnetz Hamburg GmbH ist die finale Entscheidung vorzubehalten.

zu a):

Vorhabensträgerin: *Die Südliche Bahnanbindung Altenwerder wird bei der Verlegung soweit berücksichtigt, dass im Bereich des geplanten Brückenbauwerkes der Bahnanbindung über den Moorburger Kirchdeich eine Trassenbündelung so weit wie im Rahmen des Vorhabens A26-Ost*

möglich vorgesehen wird.

Die notwendige Verlegung der neuen Moorburger Landscheide und der NDO-Leitung bei der Realisierung des Direktanschlusses nach Waltershof und des Anschlusses des Seehafenbahnhofes ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung und somit auch keine Folgemaßnahme. Das gilt ebenfalls für die dann erforderlichen Maßnahmen an den geplanten Leitungsumverlegungen. Die HPA-Hafenbahnplanung ist in den hier vorliegenden Planänderungsunterlagen folgerichtig nur nachrichtlich dargestellt. Die vom Einwender hier konkret unter (a) benannten Varianten sind Details und sind Teil dieser bisherigen Abstimmungen gewesen. Alle verlaufen innerhalb der vorgesehenen Trassen bzw. den Planfeststellungsgrenzen. Die in der weiterführenden Planung sich ergebenden Vorzugsvariante ist innerhalb der Folgepflicht vom Leitungsträger herzustellen. Die betroffenen Leitungen sind unter anderem in den Leitungsplänen (Ul-16) und im Regelungsverzeichnis (hier: Ul-11A, Nr. 100.5 ff.) aufgeführt. Sie wurden somit von der Vorhabensträgerin berücksichtigt. Im Rahmen der weiteren Abstimmungen zwischen den Leitungsbetreibern und der Vorhabensträgerin außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu den Ausführungsplanungen der Leitungsumverlegungen und der Querung der NDO-Leitung wird aller Voraussicht nach eine der vom Einwender genannten Varianten umgesetzt. Sollte sich in der weiteren Planung nach Planfeststellungsbeschluss ergeben, dass Provisorien erforderlich sind, so wären auch diese innerhalb der vorgesehenen Trassen bzw. den Planfeststellungsgrenzen vom Leitungsträger herzustellen, der folgepflichtig ist.

Planfeststellungsbehörde: Anhand der Antragsunterlagen ist zu erkennen, dass die drei dargestellten Varianten für eine mögliche Leitungsverlegung innerhalb der vorgesehenen Trassen bzw. den Planfeststellungsgrenzen verlaufen. Es ist insofern kein Konflikt vorhanden, zumal die Details der Leitungsverlegung der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.16 Leitungsarbeiten sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

b) Aus dem Lageplan UI_05-04ALP1000 ist ersichtlich, dass im Bereich des Moorburger Kirchdeichs der Verlauf der „neuen“ Moorburger Landscheide von Süden in den Bereich des Bauvorhabens der HPA „südliche Bahnanbindung Altenwerder- Erweiterungsfläche für den Direktanschluss nach Waltershof und den Anschluss des Seehafenbahnhofes“ hineinläuft.

Sollte die Umsetzung des Bauvorhabens der HPA in Zukunft die entsprechenden Flächen benötigen, müsste zu einem späteren Zeitpunkt die Lage der „neuen“ Moorburger Landscheide erneut angepasst und nach Süden verschoben werden. Bei dieser Verschiebung wäre dann auch die vorhandene NDO-Leitung betroffen und müsste ebenfalls nach Süden verschoben werden. Diese Verschiebung kollidiert mit den noch zu verlegenden Versorgungsleitungen. Für alle oben genannten Varianten ist bereits im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens eine verbindliche Vorgabe zur Verlegung der NDO-Leitung festzustellen. Es handelt sich um eine Folge der Planfeststellung, die im Rahmen des integrierten Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung finden muss. Ohne die verbindliche Feststellung kann technisch die Umlegung der Leitungen der Stromnetz Hamburg GmbH im Zuge des Vorhabens nicht erfolgen.

Der Planbereich des Planfeststellungsverfahren ist in diesem Zuge zu erweitern, um sicherzustellen, dass künftige Maßnahmen auf Grund des Vorhabens planfestgestellt werden können. Die Folgemaßnahmen haben in geschlossener Bauweise zu erfolgen.

Die bei der Umlegung ggf. in der Folgemaßnahme entstehenden Kosten können in einer offenen Bauweise auf ca. 130.000 € bis 200.000 € für Arbeiten am Stromnetz geschätzt werden. Die tatsächlichen Kosten sind abhängig der durchzuführenden Maßnahmen. Im Falle einer geschlossenen Bauweise können die Kosten derzeit nicht kalkuliert werden.

Beiden Varianten ist immanent, dass Provisorien während der Baumaßnahme erforderlich sind.

SNH verlangt die Planfeststellung einer nachhaltigen und tatsächlich realisierbaren Umlegung ihrer Leitungen.

zu b):

Vorhabensträgerin: *Die Aussage des Einwenders, dass ohne die verbindliche Feststellung im Planfeststellungsverfahren technisch die Umlegung der Leitungen der Stromnetz Hamburg GmbH im Zuge des Vorhabens nicht erfolgen kann, trifft nicht zu.*

Aufgrund von Einwendungen im Hauptverfahren hat sich die Vorhabensträgerin entschieden den Konflikt mit der langfristigen Planung der Direktverbindung nach Waltershof mit Anschluss des Seehafenbahnhofes, für die keine konkreten Planunterlagen vorliegen, nicht vorwegzunehmen und damit der NDO bzw. Holborn Raffinerie als Eigentümerin der Leitung keine Umverlegung in diesem Bereich aufzuerlegen.

Planfeststellungsbehörde: Die genannten Verfahren sind keine Folgemaßnahmen der beantragten Maßnahme, sondern eigene Genehmigungsverfahren, die jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch keine hinreichende Konkretisierung besitzen, als dass eine zwingende Berücksichtigung notwendig werden würde bzw. gerechtfertigt wäre. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin dahingehend, dass im Sinne einer vorausschauenden Planung entsprechende Planungen anderer Bedarfsträger nachrichtlich in den Antragsunterlagen dargestellt sind, um weitere Beeinträchtigungen, die durch andere Vorhaben entstehen, in diesen Genehmigungsverfahren gegebenenfalls erkennen zu können. Die Stromnetz Hamburg GmbH hat richtigerweise dargestellt, dass erst bei einer Umsetzung des HPA-Vorhabens in der Gestalt, dass die benannten Flächen überhaupt benötigen würden, es zu einer Verlegung der NDO-Leitung mit entsprechend anschließenden Folgemaßnahmen käme. Bereits daran lässt sich erkennen, dass die Verlegung der NDO-Leitung in diesem Vorhaben nicht als notwendige Folgemaßnahme festgestellt werden kann.

Lageplan UI-16-0_BI04A_LP_LTG

Die Vorhabensträgerin plant bei BW 09 eine Lichtsignalanlage. Es wird dafür eine Stromversorgung benötigt. Eine Trasse für die Stromversorgung ist durch die Vorhabensträgerin in Abstimmung mit der Stromnetz Hamburg GmbH mit zu planen und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzustellen.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin sagt die Abstimmung einer Leitungstrasse mit Stromnetz Hamburg zu.*

Vorgesehen ist eine Trasse vom Moorburger Kirchdeich im südlichen Wartungsweg der A26 zum Fürstenmoordamm. Dort ist bereits die Verlegung eine Niederspannungskabels für den Bahnübergang mit Stromnetz abgestimmt. Im Moorburger Hauptdeich werden im Zuge der Baumaßnahme Leerrohre verlegt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen. Die Details können der Ausführungsplanung überlassen bleiben, da der Wartungsweg am Böschungsfuß Teil der beantragten Bundesfernstraße ist und damit keine Rechte Dritter berührt werden.

Erreichbarkeit Mast 483: Die Erreichbarkeit zu Freileitungsmasten muss zu jeder Zeit gegeben sein.

Laut Unterlage UI-16.3.2_LP_C_L_HSM_0481-0483 ist die Zuwegung nach Errichtung des Vorhabens über einen fahrbahnbegleitenden Wartungsweg vorgesehen. Im Bereich von Mast 483 ist in der Unterlage UI-16.3.2_LP_C_L_HSM_0481-0483 eine Überfahrt zwischen dem Wartungsweg und einer Mulde, die diesen Weg flankiert, geplant. In der Unterlage Ul_05_BI-03A_LP1000 ist keine Überfahrmöglichkeit erkennbar (vgl. die nachfolgend gezeigte Gegenüberstellung). Überfahrmöglichkeiten, die beispielsweise durch Verrohrungen von Gräben denkbar sind, sind für eine Achslast von mind. 10 t auszulegen.

a) sichergestellte Erreichbarkeit Auszug aus Ul-16.3.2_LP_C_L_HSM_0481-0483.pdf

b) fehlende Erreichbarkeit Auszug aus Ul-05_BI-0O3A_LP1000.pdf

Vorhabensträgerin: *Die Erreichbarkeit des Mastes wird gegenüber dem derzeitigen Zustand nicht wesentlich verändert. Diese ist somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und von der Vorhabensträgerin nicht weiter zu berücksichtigen.*

Planfeststellungsbehörde: Die benannte Planunterlage sieht den Wartungsweg nicht für die Erreichbarkeit des Mastes 483 vor, sondern lediglich für die Wartung der beantragten Autobahn. Der Mast 483 steht im Bestand ohne erkennbare Zuwegung zwischen Untenburger Querweg und Moorburger Hinterdeich, wobei der Abstand zum unbefestigten Moorburger Querweg ca. 185 m, der zum befestigten Moorburger Hinterdeich ca. 100 m beträgt. Es ist nicht ersichtlich, dass die Erreichbarkeit des Mastes 483 durch die beantragte Maßnahme erschwert wird. Die bisherige Erreichbarkeit über den Moorburger Hinterdeich ist immer noch gewährleistet. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

d) Erreichbarkeit Mast 482:

Die Erreichbarkeit zu Freileitungsmasten muss zu jeder Zeit gegeben sein. Auf Basis der Unterlage Ul-05_BI-03A_LP1000 ist die derzeit genutzte Zuwegung, so wie in der nachfolgenden Abbildung durch eine grüne Linie hervorgehoben, auch nach Errichtung des Vorhabens weiter zu

ermöglichen. Das ist im Planverfahren festzustellen.

Auszug aus Ul-05_BI-0O3A_LP1000 mit Kennzeichnung der derzeit genutzten Zuwegung durch grüne Linie

Die in Unterlage UI-05_BI-03A_LP1000 nachrichtlich dargestellte Planung für die südliche Bahnanbindung Altenwerder (SBA) steht mit der aktuell genutzten Zuwegung im Konflikt. Ein Konflikt besteht u.a. an der Böschungskante, die durch die Überführung des vorhandenen \Wirtschaftsweges über die Gleisanlage entstehen würde. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahren sind bereits bekannte künftige Verfahren im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. D. h. konkret ist die Zuwegung auch im Rahmen der anschließenden Maßnahmen bereits jetzt zu sichern. Sofern für eine Zuwegung, die mit beiden Planungen in Einklang zu bringen ist, Überfahrmöglichkeiten benötigt werden, die beispielsweise durch Verrohrungen von Gräben denkbar sind, sind diese für eine Achslast von mind. 10 t auszulegen.

Vorhabensträgerin: *Der Einwender nutzt als Zuwegung zum vorhandenen Mast 482 den Untenburger Querweg. Durch den Bau der A26 wird dieser lediglich im Bereich der Querung der A26 unter Bauwerk 06 verlegt.*

Er wird in diesem Bereich in einer Breite von 3,50m (5,50m incl. Bankett) befestigt. Die lichte Höhe unter dem Bauwerk beträgt 4,50 m.

Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger bleibt die Stadt Hamburg.

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist ausschließlich der Abschnitt 6a (VKE 7051) der A26-Ost sowie als Folgemaßnahmen ausgewiesene Planungen, wie zum Beispiel der Umbau der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte der HPA.

Die parallelen Planungen und Vorhaben der HPA wie die Hafenbahnplanungen der Südlichen Bahnanbindung Altenwerder oder des Harburger Seehafens sowie der zweigleisige Ausbau der Kattwykbahn sind keine solchen Folgemaßnahmen. Sie wurden jedoch - in Abhängigkeit vom Stand der Planungen - im Sinne einer vorausschauenden Planung mit berücksichtigt und in den Planunterlagen ausschließlich nachrichtlich dargestellt. Für diese Vorhaben werden zum späteren Zeitpunkt eigene Verfahren durchgeführt. Einwendungen und Bedenken zu diesen Maßnahmen können nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein.

Für die SBA liegt eine Vorplanung vor, die nachrichtlich in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt ist. Die Planungen der Hafenbahn sind kein Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Planfeststellungsbehörde: Die genannten Verfahren sind keine Folgemaßnahmen der beantragten Maßnahme, sondern eigene Genehmigungsverfahren, die jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch keine hinreichende Konkretisierung besitzen, als dass eine zwingende Berücksichtigung notwendig werden würde. Die Vorhabensträgerin hat richtigerweise dargestellt, dass zwar im Sinne einer vorausschauenden Planung entsprechende Planungen anderer Bedarfsträger lediglich nachrichtlich in den Antragsunterlagen dargestellt sind.

e) Konfliktanalyse/-beurteilung Kabelendportale im Bereich von Mast 490n:

In der Unterlage UI-19.1.1 (LBP-Erläuterungsbericht, Kap. 6.4.3.3 Konflikt Boden) wird auf dem Kraftwerksgelände nach unserem Verständnis nur Mast 490n selbst berücksichtigt. Die im unmittelbaren Umfeld von diesem unter anderem geplanten neuen Kabelendportale finden keine Berücksichtigung. Die Kabelendportale sind im Rahmen des integrierten Planfeststellungsverfahren ebenfalls zu berücksichtigen.

Planfeststellungsbehörde: Die Eingriffsbilanzierung umfasst alle Flächen im Baufeld. Beim Boden sind also auch alle Eingriffe auf dem Kraftwerksgelände in der Bilanz nach Staatsrätemodell berücksichtigt.

f) Arbeiten im Bereich der 380/110-kV-Hochspannungsfreileitungen 971/972, 72/73:

Bei ca. km 1+150,0 befinden sich innerhalb der Feststellungsentwurfs- und Baufeldgrenze die vorhandenen 380/110-kV-Hochspannungsfreileitungen 971/972, 72/73. Für Stromnetz Hamburg GmbH ist bislang noch nicht erkennbar, welche Arbeiten in diesem Bereich über die bereits bekannten Arbeiten, hinaus geplant sind, die in Unterlage 16.3 beschrieben sind. Sind Arbeiten vorgesehen, die im Bereich der Gefahrenzone der 380/110-kV-Leitungen liegen? Bei den nachfolgenden Ausführungen beziehen wir uns auf die 110-kV-Leitungen 72/73 der SNH. Innerhalb der Gefahrenzone sind die maximal zulässige Arbeits- und Bauhöhen über NN einzuhalten. Hierzu ist das beigefügte Dokument „Richtlinien für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen“, Ausgabe September 2017, zwingend zu beachten. Die Richtlinie ist der Plangenehmigung als verbindliche Anlage im Rahmen der Nebenbestimmungen beizufügen.

Vorhabensträgerin: *Im aufgeführten Bereich werden hauptsächlich Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung durchgeführt. Im Wesentlichen sind dort Sukzessionsflächen (Hochstaudenfluren / Röhricht) vorgesehen. In einigen Bereichen werden Kleingewässer angelegt.*

An zwei Stellen kreuzt die im Rahmen der Baumaßnahme zu verlegende Moorburger Landscheide die 380/110 KV Hochspannungsfreileitungen 971/972, 72/73.

Bei den notwendigen Arbeiten im Bereich der 110-kV-Leitungen werden die entsprechenden Richtlinien eingehalten.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 „Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Die Vorhabensträgerin hat bei der Kontaktanbahnung und der Verhandlung mit den Eigentümern und sonstigen Berechtigten zu unterstützen, soweit die Stromnetz Hamburg GmbH im Zuge der Leitungsverlegung private Flächen bauzeitlich oder dauerhaft in Anspruch nimmt und hierfür Dienstbarkeiten, Verträge oder sonstige Vereinbarungen beschafft werden müssen. Dazu sind durch die Vorhabensträgerin Vorababstimmungen mit den Eigentümern durchzuführen, Abstimmungs- und Notartermine und Begehungen zu organisieren. Das Vorgehen ist mit der Stromnetz Hamburg GmbH rechtzeitig abzustimmen.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern im Planungsraum, d.h. auch mit der Stromnetz Hamburg GmbH (SNH). Dabei wurden auch die seitens der Leitungsträger benötigten temporären (bauzeitlichen) und dauerhaften Flächeninanspruchnahmen bzw. die für die Leitungsumverlegungen und –anpassungen zur Verfügung stehenden Flächen für die Genehmigungsunterlage festgelegt und anschließend ins Genehmigungsverfahren eingebracht. Damit wurden auch für die Leitungsumverlegungen und –anpassungen als Folgemaßnahme des Vorhabens A26-Ost, Abschnitt 6a, die Flächen grunderwerbstechnisch gesichert (siehe hierzu insbesondere Planfeststellungsunterlage U10 (Grunderwerb). Alle darüber hinaus gehenden Schritte sind prinzipiell Aufgabe des Eigentümers der Leitung, d.h. in diesem Fall die Aufgabe von SNH. Aus gewissen Gesichtspunkten kann es aber Sinn machen, zumindest für die Bauphase, d.h. die temporären Inanspruchnahmen, ein zentraler koordiniertes Vorgehen zu verabreden. Für die temporären Inanspruchnahmen sagt die Vorhabensträgerin an dieser Stelle dem Leitungsträger zumindest seine Unterstützung dabei zu. Zu den weiteren grunderwerbstechnischen Schritten (u.a. dauerhafte Inanspruchnahme) laufen aktuell parallel und später nachlaufend zum Planfeststellungsverfahren die weiteren Abstimmungen und werden rechtzeitig vor dem konkreten Erfordernis der Flächeninanspruchnahme bilateral geklärt. Dabei wird auch der jeweilige Federführer (Leitungsträger oder die Vorhabensträgerin) für die einzelnen Prozesse festgelegt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die für das Vorhaben notwendigen temporären und dauerhaften Flächeninanspruchnahmen ergeben sich aus den Antragsunterlagen und beinhalten auch die für die Leitungsverlegungen erforderlichen Flächen. In Spalte 11 des Grunderwerbsverzeichnisses ist dargestellt, wofür die Flächen benötigt werden (z.B. für Baulastträger der Straße, für Dritte, usw.). Berechtigter für die Flächeninanspruchnahme ist die Vorhabensträgerin, die gem. § 19 FStrG als Trägerin der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen zur Erfüllung ihrer Aufgaben auch das Enteignungsrecht besitzt. Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

8. Genehmigungen

Die Stromnetz Hamburg GmbH geht davon aus, dass das von der Vorhabensträgerin initiierte Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahmen erfolgreich beendet wird, so dass ein abschließender Planfeststellungsbeschluss die erforderlichen Trassenanweisungen und die Aufgrabescheine für die betroffenen Kabelleitungstrassen der Stromnetz Hamburg GmbH im Grundsatz genehmigen und die Maßnahmen der Stromnetz Hamburg GmbH im Zuge des Projekts integriert (integriertes Planfeststellungsverfahren).

Vorhabensträgerin: *Die Einwenderin geht Recht in der Annahme, dass auf Grund der konzentrierenden Wirkung der Planfeststellung die erforderliche Trassenanweisung und die Aufgrabescheine dem Grunde nach genehmigt werden.*

Für die Leitungsverlegung wurden im Rahmen der Erstellung der Planänderungsunterlagen die Eingriffsgrenzen mit den Leitungsträgern abgestimmt.

Planfeststellungsbehörde: Die erforderlichen Trassenanweisungen und Aufgrabescheine

unterliegen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Details (u.a. genaue Lage der Leitungen, Zeitpunkt der Inanspruchnahmen/Leitungsverlegungen) abzustimmen.

9. Übergreifender Verkehrszeichenplan und übergreifende Umsetzungsplanung

Da eine Vielzahl Projektbeteiligter gleichzeitig Maßnahmen ausführen und umsetzen müssen, womit erforderliche Sperrungen und Umleitungen einhergehen, ist mittels einer Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss die Vorhabensträgerin zu verpflichten, federführend ein übergreifendes Verkehrskonzept (einschließlich Verkehrszeichenplan und Umsetzungsplanung durch geeignete Absperrung während der Baumaßnahme) zu erstellen und dafür die Zustimmung durch die zuständigen Behörden u. a. die KOST und die des jeweils zuständigen Polizeireviers einzuholen. Die Vorhabensträgerin ist für die Umsetzung verantwortlich.

Vorhabensträgerin: *Überall dort, wo mehrere Projektbeteiligte im Zuge des Neubaus der A26-Ost, Abschnitt 6a, tätig sein werden, wird die Vorhabensträgerin federführend und übergreifend um die Verkehrssicherung kümmern. Dies schließt auch die Erstellung der zugehörigen Unterlagen und die Einholung der Zustimmungen / Genehmigungen der zuständigen Behörden ein. In diesem Rahmen sorgt die Vorhabensträgerin auch für die Umsetzung. Die anderen Projektbeteiligten, d.h. hier konkret die Stromnetz Hamburg GmbH (SNH), müssen aber bei diesen Prozessen in den ihre Folgemaßnahme betreffenden Bereichen dabei mitwirken. In Bereichen der Maßnahme, die an das Hauptbaufeld angrenzen und in denen nur ein Projektbeteiligter / Leitungsträger tätig ist (z.B. Gasnetz Hamburg in der Mercedesstraße und auf den Mercedes-Parkplätzen südlich vom Fürstenmoordamm), obliegt die Verkehrssicherung und das Verkehrskonzept dem jeweiligen Leitungsträger. An den Schnittstellen werden und müssen sich beide Parteien dann jeweils abstimmen.*

Insofern wird aus Sicht der Vorhabensträgerin auf diesem Wege dem Anliegen der SNH auf privatrechtlichem Wege in der laufenden Zusammenarbeit in vielen Punkten entsprochen und es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen oder Nebenbestimmung im Genehmigungsverfahren.

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der bauzeitlichen und dauerhaften Verkehrsführungen wird auf die Planunterlagen sowie die Ausführungen der jeweiligen Nebenbestimmungen verwiesen. Darüber hinaus folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

4.24.7 Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Präsidialabteilung Koordinierung Stadtentwicklung

Die Maßnahmenflächen im Nahbereich der Trasse liegen im Wesentlichen innerhalb der Grenze des Hafengebietes gemäß Hafenentwicklungsgesetz und werden im FNP als „Hafengebiet“ und „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellt. Ein geringer Teil der Maßnahmenflächen ist außerhalb

des Hafengebietes gelegen und wird als „Grünflächen“ dargestellt. Damit sind diese Maßnahmenflächen aus dem FNP entwickelbar. Die zugeordneten Maßnahmenflächen in Kirchwerder (Maßnahme 6.1) sowie die Flächen Neuengamme | und Neuengamme II (Maßnahme 6.2) sind im FNP als „Flächen für die Landwirtschaft“ dargestellt und entsprechend ebenso aus dem FNP entwickelbar.

Planfeststellungsbehörde: Für die Maßnahmeflächen des LBP ist im Grunderwerbsplan eine dingliche Sicherung enthalten. Eine Entwicklung der "Grünflächen" und der "Flächen für die Landwirtschaft" aus dem Flächennutzungsplan kann nur unter Berücksichtigung dieser dinglichen Sicherung erfolgen.

Dem Vorhaben wird unter der Maßgabe zugestimmt, dass ein Gestaltungs- und Landschaftskonzept, das durchgehend für alle Bauabschnitte der A26 Anwendung findet, zeitgerecht vor Beginn jeglicher Ausführungsplanung mit dem Oberbaudirektor endabgestimmt wird. Gegenstand des Konzeptes sind insbesondere Aussagen zu allen Fragen der Gestaltung von Brücken- und Tunnelbauwerken, Lärmschutzwänden, Geländern, deren Materialität, Gliederung, Farbe, Rhythmisierung, Anschlussfähigkeit untereinander sowie Themen wie Durchblicke in die Kulturlandschaft und Begrünung von Lärmschutzwänden. Darüber hinaus wird insbesondere angesichts des neuen 190m breiten Brückenbauwerkes das Thema Beleuchtung aufgerufen.

Planfeststellungsbehörde: Die ausschließlich gestalterischen Fragen von Brücken- und Tunnelbauwerken, Lärmschutzwänden, Geländern, deren Materialität, Gliederung, Farbe, Rhythmisierung und Anschlussfähigkeit untereinander wirken sich nicht auf deren Ausmaße sowie deren durch den Bau und Betrieb entstehenden Auswirkungen aus und müssen daher nicht planfestgestellt werden. Diese Abstimmungen können der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Die Fragen bezüglich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Stadtbildgestaltung und insbesondere die Auswirkungen auf Sichtachsen sowie Durchblicke in die Kulturlandschaft sind Gegenstand der Abwägung und in den Antragsunterlagen hinreichend berücksichtigt. Die Begrünung von Lärmschutzwänden ist nur in den Bereichen zulässig, in denen dies keine Auswirkungen auf die Funktion der Lärmschutzwände hervorruft.

Im vorliegenden Abschnitt 6a sind keine Brückenbauwerke mit Längenausdehnung oder einer Breite von 190m vorhanden, so dass daraus keine Belange hinsichtlich der Beleuchtung abzuwägen sind.

Darüber hinaus erklärte die Vorhabensträgerin, dass die Gestaltung der Lärmschutzwände im Bereich der A26 und A7 zwischenzeitlich mit dem Oberbaudirektor abgestimmt wurde. Die gesamten Lärmschutzwände werden mit selbstklimmenden Kletterpflanzen (Hedera helix (Efeu) und Parthenocissus tricuspidata (Wilder Wein) bepflanzt (LBP Maßnahme 2.1 G).

4.24.8 Hamburg Port Authority AöR

Für die Nutzung des Hafenerweiterungsgebietes Moorburg, nördlich der geplanten A26 Ost, fordert HPA mit dem Planfeststellungsverfahren festzuschreiben, dass die 40m Bauverbotszone bzw. die 100m anbaufreie Zone parallel zur zukünftigen Autobahn für künftige Bauwerke des Hochwasserschutzes genutzt werden können. Die A26 Ost steht in der Nutzung der Fläche im Bereich des Hafengebiets in Konkurrenz zur gesetzlich festgelegten Hafennutzung (§ 1 Abs. 3 HafenEG) und zu anderen Nutzungen, zum Beispiel dem Hochwasserschutz. Um unter diesen konkurrierenden Flächenbedarfen einen Ausgleich zu finden, ist es erforderlich, im Rahmen der Planfeststellung auch den Bereich zu betrachten, der gemäß § 9 FStrG Baubeschränkungen unterliegt. Da Hafenflächen in der Regel nicht auf das Schutzniveau des Hochwasserschutzes aufgehöht werden, ist für die künftige Hafenerweiterungsfläche Moorburg zum Hinterland hin voraussichtlich die Anlage einer neuen Hochwasserschutzlinie erforderlich. Diese muss möglichst nah an die Autobahn - innerhalb der Anbauverbotszone - gebaut werden, um die Flächenressourcen des Hafenerweiterungsgebiets möglichst zu erhalten. Grundvoraussetzung ist dabei, dass die Herstellung des Hochwasserschutzes und der Aufhöhungsfläche der Hafenerweiterung so erfolgt, dass die Bauwerke der BAB (u.a. Brücken, Dammbauwerke, Lärmschutzeinrichtungen) und die Leichtigkeit und Sicherheit des Fernstraßenverkehrs nicht beeinträchtigt werden. Die Lage und der Verlauf der künftigen HWS-Linie kann so gestaltet werden, dass die geplanten Brückenbauwerke (BW 6 und 7) nach wie vor genutzt werden können, um die Unterhaltungswege für die südliche Bahnanbindung und die Hochspannungsmasten mit den entsprechenden Geräten und Fahrzeugen erreichen zu können. Da zudem ein Ausbau der A26 Ost Richtung Norden auf absehbare Zeit nicht zu erwarten ist und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch den geplanten Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt werden kann, wird gebeten, mit der Planfeststellung die Nutzung der Flächen nördlich der A26 Ost zu Zwecken des Hochwasserschutzes im Sinne von § 9 Abs. 8 FStrG zu erlauben. Wasserseitig des geplanten Hochwasserschutzes werden von weiteren baulichen Anlagen des Hafens keinerlei Wirkungen mehr auf die A26 Ost ausgehen können.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat zugestimmt, dass zukünftige Hochwasserschutzbauten in der anbaufreien Zone oder auch der Bauverbotszone nach § 9 FStrG grundsätzlich möglich seien. Eine pauschale und unkonkrete Erteilung von Ausnahmen oder Zustimmungen ist allerdings im Rahmen der Planfeststellung nicht möglich. Sowohl bei der Ausnahme nach § 9 Abs. 1 FStrG als auch bei der Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG handelt es sich um Einzelfallregelungen, welche erst mit der Genehmigung des jeweils in Rede stehenden Bauvorhabens erteilt werden können. Im konkreten Anwendungsfall wäre einen Antrag mit entsprechend detaillierten Unterlagen bei der obersten Straßenbaubehörde zu stellen.

Grunderwerbsplan UI-10_BI-O4_GE:

Die Fläche der bestehenden Südbahn steht nicht als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche zur Verfügung und ist frei zu halten. Der Bahnbetrieb ist während der gesamten Bauzeit

aufrecht zu erhalten Das betrifft die Flächen im Bereich Südbahn Flurstück 3509, 2212, 2119, 2215, 2218, 3503, 3501, 3507, 3044, 3045, 3505.

Vorhabensträgerin: *Für die Errichtung der Bauwerke BW 7051/08 und BW 7051/10 ist eine vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen der Südbahn mit bereichsweiser Einschränkung des Bahnbetriebes unumgänglich. Diese vorübergehende Inanspruchnahme ist nicht für eine Belegung der Flächen mit Baustelleneinrichtung, sondern für Maßnahmen am oder über dem Gleiskörper notwendig. Diese Tätigkeiten werden auf ein Minimum beschränkt. Eine fortlaufende Abstimmung mit der HPA wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahmen ergibt sich nachvollziehbar aus den Antragsunterlagen sowie den Erläuterungen der Vorhabensträgerin.

BW 7051/09 bauzeitliche Lösung Siehe hierzu Protokoll DEGES vom 24.02.2017. Die hier getroffenen Verabredungen gelten und ist in Anlage zur Stellungnahme beigefügt. Die einzubringende Wand übernimmt vollumfänglich die Funktion als Hochwasserschutzanlage im Bereich des BW9. Es sind für die Bemessung der Wand die Ansätze für eine öffentliche HWS Anlage anzusetzen. Im Hochwasserfall obliegt die Verteidigung des baulich betroffenen Deichabschnittes vollumfänglich der Verantwortung der zuständigen Bauleitung (Baustellenverteidigung). Die Deichverteidigung der FHH wird im Baustellenbereich nicht tätig werden. Es ist planerisch darzustellen, ob und in welcher Form die Wand in der zukünftigen öffentlichen HWS Anlage verbleiben soll. (Verbleib der Anker; Einbindung der Wand in einen zukünftigen Erddeich unter weitest gehender Beibehaltung der bauzeitlichen Schutzhöhe von +7,8mNHN (Wand nicht abbrennen). Überbau der Wand mit Hilfe von Klei unter Berücksichtigung der neuen Schutzhöhe des Deiches (Abschnitt Gb) im Übergang zu dem Bestandsdeich etc..

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin bestätigt die im Protokoll getroffenen Verabredungen.*

Die Fragestellung zum Verbleib der Wand in der Hochwasserschutzanlage wird im Bauwerksentwurf untersucht. Die Vorhabensträgerin sagt dazu weitere Abstimmungen zu.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Abflussmengen/Schöpfwerkskosten

Es fehlt eine Aufstellung über die Abflussmengen, welche aus der Flächenversiegelung der A26 resultieren. Diese ist seitens des Antragstellers zu erbringen. Aus der Aufstellung müssen die Mengen (inkl. Böschungsversickerungen) hervorgehen, welche bei den untersuchten Regenereignissen über das Schöpfwerk Moorburg und im weiteren Verlauf über die HPA-Schöpfwerke gepumpt werden müssen. Die daraus entstehenden vorhabenbedingten Mehrkosten für Betrieb und Unterhaltung der Schöpfwerke, welche beispielsweise durch erhöhte Pumpenauslastung bzw. längere Pumpzeiten oder geänderte hydraulische Randbedingungen im Gewässersystem entstehen, hat gem. § 40 WHG sowie 55 38, 39 HWaG die Vorhabensträgerin zu tragen. Die BAB

Verwaltung hat daher die jährlichen Niederschlagsmengen nachzuweisen und die anteiligen Betriebskosten der HPA jährlich zu erstatten. Darüber hinaus wird die BAB-Verwaltung verpflichtet, sich auch an zukünftigen Kosten der Reinvestition der betreffenden Schöpfwerke und der Betriebs- und Unterhaltungskosten ggf. neu hinzukommender Schöpfwerke anteilig zu beteiligen.

Vorhabensträgerin: *Die vollständigen Abflussmengen sind der überarbeiteten Wassertechnischen Unterlage, dem Erläuterungsbericht und deren Anlagen zu entnehmen.*

Auf Grund der Drosselung auf den Gebietsabfluss von 3 l/s x ha entstehen keine vorhabenbedingten Mehrkosten.

Die Betriebskosten, die durch den Anteil der Autobahn am Gebietsabfluss entstehen, werden, wie die Anteile aller anderen am Gebietsabfluss Beteiligten, außerhalb dieses Verfahrens ermittelt und in einer separaten Vereinbarung geregelt.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

zu U1-Erläuterungsbericht S. 73 und zu U5-Lageplan, Blatt 4

Die vorliegende Planung sieht vor, die Moorburger Landscheide aufgrund der Überbauung durch die Autobahntrasse großflächig auf einer Länge von ca. 850m in Richtung Süden umzuverlegen. Dieses macht ein neues Brückenbauwerk zur Überführung des bestehenden Hafenbahngleises über die neue Moorburger Landscheide erforderlich (BW 10). Nach Umverlegung soll das bestehende Gewässer im betroffenen Bereich bis auf einen kurzen ca. 70 m langen Abschnitt verfüllt werden. In diesem Abschnitt liegt die bestehende Kreuzung zwischen Moorburger Landscheide und Hafenbahngleis, die somit nach vorliegendem Planungsstand unverändert erhalten werden soll. Dieses stellt für die Hafenbahn gegenüber der jetzigen Situation eine deutliche Verschlechterung dar, da zukünftig zwei Brückenbauwerke in der Unterhaltungslast der Hafenbahn liegen sollen. Da die Moorburger Landscheide mit ihrer Funktion vollständig verlegt wird, entfallen auch im Abschnitt der bestehenden Kreuzung mit der Hafenbahn die Funktion und der Bedarf des Gewässers. Eine Erhaltung der bestehenden Bahnbrücke ist damit nicht zu rechtfertigen. Der bestehende Gewässergraben ist auf gesamter Länge zu verfüllen und die bestehende Hafenbahnbrücke zurückzubauen und ein Lückenschluss herzustellen.

Vorhabensträgerin: *Der Ersatz des bestehenden Bauwerks im Zuge der Südbahn durch ein tragfähiges Erdbauwerk wäre aufgrund der sehr schwierigen Baugrundverhältnisse nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand und längerfristiger Sperrung der Südbahn realisierbar.*

Die Kostentragung für die Unterhaltung eines zusätzlichen Bauwerkes wird außerhalb des Verfahrens geregelt.

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Notwendigkeit eines unverzüglichen Rückbaus der bestehenden Hafenbahnbrücke wird unter Berücksichtigung der dadurch entstehenden Auswirkungen für den Betrieb der Hafenbahn nicht gesehen. Darüber hinaus folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Das Konzept zur Neuordnung der Wasserwirtschaft Moorburg hat sich mittlerweile verändert.

Vorhabensträgerin: *Durch die gleichbleibenden Einleitpunkten und die unveränderten maximalen Einleitmengen ergäben sich im Ergebnis dieser Prüfung keine Auswirkungen auf die technischen Anlagen zur Ableitung und Entsorgung des anfallenden Oberflächenwassers der A26.*

Auch in Bezug auf die der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie bzw. §§ 27 bis 31 sowie §§ 44 und 47 WHG ergäbe sich durch die Umsetzung des geänderten Konzeptes keine andere Bewertung des antragsgegenständlichen Vorhabens.

Die Vereinbarkeit des Vorhabens A26 mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie wäre damit auch bei einer unterstellten Umsetzung des überarbeiteten wasserwirtschaftlichen Konzeptes für den Raum Moorburg und Altenwerder gegeben.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.18 verwiesen. Darüber hinaus folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Zu 3.2 Regenhäufigkeit (U18-1a)

Die im Erläuterungsbericht U18-1a (30.06.2021, S.5) angegeben Regenhäufigkeiten sind vor dem Hintergrund vermehrt auftretender Starkregenereignisse auch in Hamburg nicht verzichtbar. Ausdrücklich bleibt die Forderung nach hydraulischen Nachweisen nicht nur für ein 1-jähriges Ereignis (HQ 1), sondern auch für ein HQ 10 und HQ 30 bestehen. Ein 30-jährlicher Überflutungsnachweis auf Basis aktueller Regelwerke ist nicht verzichtbar und ist daher nachzuführen, um sicherzustellen, dass HPA-Gewässer nicht überlastet werden.

Vorhabensträgerin: *Die Bemessung der entwässerungstechnischen Anlagen der Straßen in der Baulast des Bundes erfolgt nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, hier der RAS-Ew und DWA.*

Für den Nachweis der Rückhaltevolumen der Retentionsbodenfilteranlagen nach DWA-A 117 wurde ein 10- jährliches Regenereignis mit den Wasserbehörden abgestimmt.

In einer zusätzlich erstellen Unterlage zur Gebietsentwässerung wurden hydraulische Nachweise für 10-jährige und 30-jährige Regenereignisse geführt.

Mit den durchgeführten hydraulischen Modellierungen konnte nachgewiesen werden, dass das Gewässersystem im Planungsraum geeignet ist, die untersuchten Niederschlagsereignisse ohne nachteilige Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen abzuleiten.

Planfeststellungsbehörde: Der Nachweis, dass die Gebietsentwässerung auch bei einem 30-jährigen Regenereignis gewährleistet ist, ergibt sich aus der Unterlage 18.3B.

Im Erläuterungsbericht U18-1a (30.06.2021, S.5f) heißt es: „Die spezifische Versickerrate wurde nach RAS-Ew mit 100 l/ (s*ha) gewählt. Damit ist die Versickerungsfähigkeit von bewachsenen Böschungen und Seitenstreifen sowie von Rasenmulden in einer sicheren Größenordnung berücksichtigt“.

Da in diesem Raum üblicherweise recht hohe Grundwasserstände bei gleichzeitig niedrigem Geländeniveau bestehen, ist zu klären, ob hier aufgrund von tieferliegenden Böden mit geringer Durchlässigkeit mit Stauwasser zu rechnen ist, die ein adäquates Versickern erschweren und zu zusätzlichem Oberflächenabfluss führen könnten.

Es ist daher auf Basis der erforderlichen Abstimmungen mit der BUKEA ein Nachweis zu führen, dass die eingesetzten und vorhandenen Böden der oben angegeben Versickerungsrate entsprechen. Dieser Wert ist im Anschluss von Seiten der Wasserwirtschaft der HPA bei der maximalen Wassermenge des Oberflächenabflusses zu beachten.

Vorhabensträgerin: *Die gewählte Versickerungsrate von 100 l/(s*ha) beschreibt die Versickerungsleistung der bewachsenen Böschungen und Seitenstreifen. Die Dammkörper selbst sind weitgehend homogene, wasserdurchlässige Sandkörper. Aufgrund der günstigen Versickerungsbedingungen kann in Verbindung mit den Angaben der RAS-Ew für die Böschungsflächen eine gewählte Versickerungsleistung von 150 l/(s*ha) angesetzt werden.*

In der Unterlage 18.3 im Kap. 4 wird der Sickerweg des Wassers durch den Dammkörper beschrieben. Demnach ist eine Versickerung nur in den erhöhten Bereichen des als Damm ausgeführten Trassenkörpers vorgesehen. Das Versickerungspotenzial wird über ein entsprechend geeignetes Dammmaterial (Sand) sichergestellt. Das in den Dammkörper einsickernde Niederschlagwasser bildet auf den geringdurchlässigen Weichschichten an der Dammbasis einen Stauwasserkörper. Der verzögerte Austritt des in den Dammkörper einsickernden Niederschlagwassers am Böschungsfuß ist in den Untersuchungen und Planungen berücksichtigt und wird über Mulden abgeführt. Der durch die Aussickerung entstehende zusätzliche Oberflächenabfluss ist dabei zu vernachlässigen.

Auszug aus Unterlage 18.3, Kap.4:

*Bezüglich der Berechnungen des Wasserzutritts in die Randmulden ist die Aussickerung aus dem Dammkörper zu vernachlässigen. Das eingesickerte Niederschlagswasser tritt stark verzögert und vergleichmäßigt am Dammfuß aus. Die Rate der Aussickerung beträgt unter Annahme einer Einsickerung von 250 mm Niederschlag pro Jahr überschlägig weniger als 5 % der vorgegebenen Drosselabflussspende von 3,0 l/(s*ha).*

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat im Laufe des Planfeststellungsverfahrens Abstimmungen mit den Wasserbehörden vorgenommen. Die Ergebnisse der Abstimmungen haben entsprechende Berücksichtigung in den Antragsunterlagen und im Planfeststellungsbeschluss gefunden. Es wird insbesondere auf die Nebenbestimmungen Ziffer 2.5 Gewässerbelange sowie Ziffer 4.20 Wasserwirtschaftliche Belange verwiesen.

Der Endzustand im Bereich der Hochspannungsmasten 487n und 488n und deren Auswirkung auf den Deich ist unklar. Auf dem Lageplan UI-05_BI-05A_LP1000.pdf sind im Bereich der Masten veränderte Randdämme dargestellt, die bei dauerhaftem Verbleib den Deich beträfen (Außendeichweg, Graben, Deichgrundgrenze). Möglicherweise handelt es sich lediglich um einen

Zwischenbauzustand. Dies ist zu erläutern; der geplante Endzustand ist im Lageplan und Querschnitt darzustellen.

Zum Mast 488n war von der HPA, Hochwasserschutz bislang gefordert worden, dass sich die Gründung planmäßig außerhalb der Deichgrundgrenze befinden soll. Die vorliegende Planänderung scheint dies nicht zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Die Situation im Endzustand an den Masten M487n und M488n ist wie bei der vorherigen Planfeststellungsunterlage neben den allgemeinen Darstellungen im übergeordneten Lageplan und im Erläuterungsbericht wesentlich ausführlicher und differenzierter in der gesonderten Unterlage U16.3 "Genehmigungsplanung 380 kV-Freileitung" dargelegt.*

Mit den zwei Anlagen zum Erläuterungsbericht (Anlage 4 + 5) für den Bau- und den Endzustand wurde den verschiedenen Phasen bei der Herstellung der A26-Ost und Ihrer Folgemaßnahmen Rechnung getragen, d.h. die Maststandorte wurden in der Draufsicht zum besseren Verständnis zunächst ohne und dann mit dem Deich dargestellt. Der Deich wird eben erst im Folgeabschnitt 6b (VKE 7052) als Teil des Autobahndammes hergestellt. Insofern ist die Vermutung des Einwenders richtig, dass es sich im Lageplan UI-05_BI-05A_LP1000.pdf im Bereich der Masten um die im Zwischenzustand veränderten Randdämme der dort heute bestehenden HPA-Entwässerungsfelder handelt. Diese Randdämme werden aber später im Zuge der VKE 7052 an den Deich angepasst, so dass sie nicht mit den Anlagenteilen des Hochwasserschutzes (Außendeichweg, Graben, Deichgrundgrenze etc.) kollidieren.

Zusätzlich zeigt dann die Anlage 7 "Querprofil Mast 487n - 488n" im Querschnitt, dass der Mast außerhalb der Deichrundgrenze bleibt und zudem senkrecht verlaufende Gründungen mit Querriegel gewählt wurden, was eine Optimierung in Hinblick auf die erste Planfeststellungsunterlage darstellt. Insofern wird hier im Lageplan und im Querschnitt für den geplanten Endzustand die Lage im Verhältnis zum Deich bereits dargestellt. Weiter unterfüttert werden diese Pläne durch die textlichen Ausführungen im Erläuterungsbericht (UI-16.3.1) - insbesondere in Abschnitt 4.2.2 und in der dort integrierten Abbildung 6.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Der Konflikt hat sich damit erledigt.

UI-11A_Regelungsverzeichnis.pdf Lfd.Nr.: 100.15: Jede Querung der Hafenbahn muss mit einem Antrag gem. den gültigen Kreuzungsrichtlinien beantragt werden, daraus ergeben sich zusätzliche Auflagen / Anforderungen der jeweiligen Situation entsprechend. Anhand des Kreuzungsantrages muss dann eine Kreuzungsvereinbarung geschlossen werden.

Vorhabensträgerin: *Aus Sicht der Vorhabensträgerin ist für die Kreuzung der Fernmeldekabeltrasse mit der Hafenbahn kein zusätzlicher Kreuzungsantrag erforderlich. Die Antragsstellung wird durch die konzentrierende Wirkung der Planfeststellung ersetzt. Die Vorhabensträgerin schlägt vor die beiden Querungen in die Kreuzungsvereinbarung zum Bauwerk 08 zu integrieren.*

Planfeststellungsbehörde: Ein Antrag ist nicht erforderlich, da dieser durch die Konzent-

rationswirkung des Planfeststellungsverfahrens bereits erfasst ist. Die Details zur Leitungsverlegung sind zwischen der Vorhabensträgerin und der HPA abzustimmen. Es wird auf Ziffer 2.16 Leitungsarbeiten und Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Der Lage der begleitenden Kabeltrasse auf der Südseite (violett; Nr. 100.15 im Regelungsverzeichnis) im Bereich des Moorburger Hinterdeich, der Hafenbahnquerung und der geplanten Bahnerweiterung (SBA) wird widersprochen. Es wird empfohlen, wie ursprünglich geplant eine Lage in unmittelbarer Fahrbahnnähe und auf dem BW 7051/08 zu wählen. Sollte es nicht zu vermeiden sein, die dargestellte Kabeltrasse zu belassen, so sind für die Bahnkreuzungen auf gesamter Länge bis zu einem Abstand von jeweils 5,0 m aus den bestehenden und geplanten Gleisachsen die entsprechenden Kreuzungsrichtlinien der Hafenbahn zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Eine Mitführung der Kabeltrassen über das Bauwerk 7051/08 wurde durch die Vorhabensträgerin geprüft und aus geometrischen Gründen verworfen. Für die erforderlichen Querungen der bestehenden sowie geplanten Bahntrassen werden die Kreuzungsrichtlinien der Hafenbahn entsprechend berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entsprechend der Darstellungen der Vorhabensträgerin ist die geforderte Trassenlage aus technischen Gründen nicht umsetzbar. Darüber hinaus wird auf Ziffer 2.16 Leitungsarbeiten und Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Die geänderte Planung sieht eine Umverlegung der Pipeline der NDO westlich des BW 7051/11 nicht mehr vor. In der Folge verschiebt sich die Lage der verlegten Moorburger Landscheide (Regelungsverzeichnis Nr. 10.10) sowie die des begleitenden Weges (Regelungsverzeichnis Nr. 10.11) weiter nach Norden in die Erweiterungsfläche für die Anbindung des Seehafens an das Netz der Hafenbahn. Die Ausbaumaßnahme im Netz der Hafenbahn wird somit behindert.

Die HPA bekräftigt den Bedarf für die Herstellung der genannten Verbindung für die Sicherstellung einer leistungsfähigen Hafenanbindung und Erschließung der Hafenerweiterungsfläche im Bereich Moorburg. Sie ist im Hafenentwicklungsplan der FHH aus dem Jahr 2012 enthalten und wurde seitens der HPA auch für die aktuell in Erarbeitung befindliche Neuauflage des Hafenentwicklungsplans angemeldet.

Vor diesem Hintergrund bittet die HPA dringend, die beantragte Planänderung im Hinblick auf ihre Erforderlichkeit zu überprüfen, um volkswirtschaftliche Verluste zu vermeiden. Folgekosten bei einer späteren Umverlegung der Landscheide und des Begleitweges im Fall der Herstellung der Bahnmaßnahme können insbesondere auch durch eine erneute Anpassung öffentlicher Versorgungsleitungen entstehen (vgl. Nr. 100.6, 100.8, 100.9, 100.10 im Regelungsverzeichnis), die nach Anschein der Darstellung im Grunderwerbsplan gebündelt im Bereich des BW 7051/07 bis über den Begleitweg der Moorburger Landscheide (Regelungsverzeichnis 10.11) hinaus und teils auch im Bereich des Begleitweges selbst verlaufen sollen.

Hinweisen möchten wir in diesem Zusammenhang auch auf die bestehende vertragliche Vereinbarung zwischen der NDO und der Bundesrepublik Deutschland, wonach eine Umverlegung der

Pipeline auf Kosten der NDO geregelt ist, sofern der Bund dieses für die Verwirklichung von Maßnahmen im Öffentlichen Interesse für geboten hält (vgl. Ziffer 4.2 der Vereinbarung vom 25.07.1972; anliegend). Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der Folgewirkungen der geänderten Planung für die Entwicklungspotentiale des Hamburger Hafen bittet die HPA um erneute Prüfung, Bewertung und Abwägung der jeweils betroffenen Interessenlagen. Eine inhaltsgleiche Vereinbarung besteht im Übrigen auch zwischen der NDO und der HPA.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin hat aufgrund von Einwendungen der BUKEA und der Holborne Europa Raffinerie GmbH als Eigentümerin der Leitung eine Prüfung der in den Antragsunterlagen aus dem Jahr 2017 vorgesehenen Verlegung der NDO-Pipeline zugesagt. Im Ergebnis der Prüfung hat sich die Vorhabensträgerin entschieden den Konflikt mit der langfristigen Planung der Direktverbindung nach Waltershof mit Anschluss des Seehafenbahnhofes, für die keine konkreten Planunterlagen vorliegen, nicht vorwegzunehmen und damit der NDO bzw. Holborn Raffinerie als Eigentümerin der Leitung keine Umverlegung in diesem Bereich aufzuerlegen.*

Der Annäherungsbereich umfasst eine Länge von maximal 100m, auf dem die Moorburger Landscheide bei Realisierung der Direktanbindung durch die Einwenderin verlegt werden muss.

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Es sind keine hinreichend konkreten Planungen vorhanden, die eine Festsetzung der geforderten Verlegung der NDO-Pipeline in dem Bereich als notwendige Folgemaßnahme rechtfertigen würden. Maßnahmen, die zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden mögen, werden durch die beantragte Maßnahme jedenfalls nicht verhindert.

zu Grunderwerbsplan UI 10_BI4A-LP-Ge in Verbindung mit UI-01A_E-bericht, Kap 4.10:

Die vorgesehenen Leitungsumlegungen sind in Ihrer Lageänderung nicht in einem separaten Plan klar erkennbar dargestellt.

Es hat den Anschein, dass südlich des Bw 7051/07 im Bereich des Flurstücks 2942 zahlreiche Leitungen neu verlegt werden (lfd.Nr. 13 -17 in EB, Kap 4.10, Nr. 100.6, 100.8, 100.9, 100.10 im Regelungsverzeichnis). In dieser Lage behindern sie die Erweiterungsplanungen der Hafenbahn. Es soll wie in der ursprünglichen Planung eine gebündelte Lage gewählt werden, z.B. in direkter Verlängerung der Unterführung Wulfsgraben, die die dortige im Rahmen der Südlichen Bahnanbindung Altenwerder geplante Eisenbahnüberführung berücksichtigt und künftige Hafenbahnmaßnahmen somit nicht erschwert.

Vorhabensträgerin: *Der in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Korridor für die Leitungsverlegungen im bzw. parallel zum Moorburger Kirchdeich südlich der A26 stellt den Verlauf der umverlegten Leitungen schematisch dar. Er berücksichtigt den technologisch erforderlichen Eingriff für die Leitungstrassen und die Dükerung unter der verlegten Moorburger Landscheide und der NDO Pipeline. Für die Verlegung der Leitungen wird derzeit eine koordinierte Planung durch die Leitungsträger erstellt. Diese Planung hat eine optimierte Leitungsverlegung zum Ziel, die auch die südliche Bahnanbindung Altenwerder (SBA) soweit wie für das Projekt A26 sinnvoll*

möglich berücksichtigt. Die Lage des Brückenbauwerks im Zuge der SBA muss dafür gegebenenfalls angepasst werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf Ziffer 2.16 Leitungsarbeiten und Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass durch den Bahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin sagt die Berücksichtigung der mitgeltenden Regelwerke und Vorschriften in der weiteren Planung und Bauausführung zu, soweit Anlagen der Hafenbahn betroffen sind und deren Anwendung angezeigt ist.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Der Zufahrt des Bauverkehrs über die Baufeld-Zufahrt Nr.1 in das Baufeld östlich der A7 über die Baustraßen 9a und 9c (s. Plan UI-16.4_BI-01_LP500) wird widersprochen.

Die Zufahrt befindet sich im Eigentum der HPA und ist die einzige Zuwegung zu den Entwässerungsfeldern in Moorburg-Mitte.

Hintergrund ist, dass sowohl die Verkehre des Entwässerungsfeldbetriebes als auch der Bauverkehr des Autobahnbaus durch diese Zufahrt erfolgen würden. Zur Entflechtung dieser Verkehre und zur Minimierung von gegenseitigen Störungen und ggf. entstehender Rückstau auf den öffentlichen Verkehrsraum muss eine anderweitige Baufelderschließung durch den Vorhabensträger erstellt werden. Die HPA hatte dazu bereits die Problematik aufgezeigt und einen konkreten Lösungsvorschlag dargestellt.

Es wird daraufhin gewiesen, dass gemäß der Genehmigung nach BImSchG mit bis zu 100 Fahrten/Tag durch den Entwässerungsfeldbetrieb an der ca. 300m langen einspurig ausgebauten Zufahrt zu rechnen ist. Weiterhin ist durch die zusätzliche Verschmutzung der Betriebswege von einem erhöhten Reinigungsaufwand auszugehen. Die Kosten sind anteilig durch den Vorhabensträger zu übernehmen. Bedingt durch den zusätzlichen Baustellenverkehr auf diesem einspurigen Weg erhöht sich der Koordinierungsaufwand des An- und Abtransportes von Material und der Grabenpflege, was ebenfalls zu Behinderungen und folglich zu Mehrkosten führt. Aktuell plant die HPA eine Erweiterung der Nutzung des Anlagenteils Moorburg- Mitte. Die Erweiterung führt ggf. zu einem höheren als dem oben genannten Verkehrsaufkommen. Sollte es keine andere Zuwegung zu dem Baufeld geben ist eine vertragliche Regelung für die Nutzung der Zufahrt zu treffen.

Vorhabensträgerin: *Die genannten Konflikte lassen sich auch bei gemeinsamer Nutzung der Baustraßen 9a bis 9c organisatorisch lösen, wie es bereits im Nachbarabschnitt A26-West (VKE 706) geübte Praxis ist.*

Die Zufahrt des Bauverkehrs über die Baufeld-Zufahrt Nr.1 in das Baufeld östlich der A7 über die Baustraßen 9a und 9c (s. Plan UI-16.4_BI-01_LP5000) erfolgt bereits in der aktuellen Baumaßnahme der A26-West und wurde im Zuge des zugehörigen Planfeststellungsverfahrens genehmigt. Insofern überlagern sich schon heute sowohl die Verkehre des Entwässerungsfeldbetriebes als auch der Bauverkehr des Autobahnbaus. Außer sehr seltenen Einzelfällen sind der Vorhabensträgerin (insbesondere den Verantwortlichen der Baustelle A26-West) keine nennenswerte Anzahl von Situationen bei der bisherigen Baustellennutzung bekannt, bei denen diese Überlagerung eine weitere gesonderte Absprache und Koordination erforderlich machte oder ein nennenswertes Problem dargestellt hat. Bei einer Verkehrszunahme aufgrund einer möglichen Erweiterung des Entwässerungsfeldbetriebes kann aus Sicht der Vorhabensträgerin durch gezielte Absprachen darüber hinausgehenden vorhersehbaren Konfliktsituationen entgegengewirkt werden. Im Extremfall ist den HPA-Verkehren - bei möglichst rechtzeitiger Vorabstimmung mit der A26-Baustelle und deren Bau-Auftragnehmern – seitens der Vorhabensträgerin Vorrang einzuräumen. Insofern würde sich dann auch keine gleichzeitige Mitbenutzung, sondern nur eine aufeinander folgende Nutzung ergeben, so dass der von der HPA angenommene Konflikt gar nicht erst entstehen kann. Deshalb ist der heutige und zukünftige Koordinationsaufwand für die gemeinsame Nutzung (A26-West und A26-Ost, Abschnitt 6a) aus Sicht der Vorhabensträgerin über einen längeren Zeitraum gesehen überschaubar und somit tragbar. Vor diesem Hintergrund wurde auch die Nutzung für das Projekt A26-West genehmigt. Die Baustraßen 9a und 9b/9c sind unverzichtbare Zuwegungen für die Bauverkehre/-geräte und Erschließungsstraßen für die Erstellung der Baumaßnahmen insbesondere im Autobahnkreuzbereich westlich der A7 (u.a. für die Bauwerke BW2 und BW3; Ul 16.4, Bl.1, LP5000-ÜPL, Baustraße 4/5) und im Bereich der nach Umbau der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte (MbM) verbleibenden südwestlichen Stilllegungsfläche (Ul 16.4, Bl.1, LP5000-ÜPL, Baustraße 6).Die durch die Nutzung der Baumaßnahme A26-Ost, Abschnitt 6a, entstehenden und dem Vorhaben zuzuordnenden nachweislichen Mehrkosten bei der HPA, können von der Vorhabensträgerin übernommen werden.

Außerdem sprechen auch rein technische Gründe gegen eine vollständige Umsetzung des Vorschlages der HPA. Für die weitere Erörterung müssen jedoch zunächst die beiden Baustraßenabschnitte 9a und 9b/9c getrennt betrachtet werden. Dies muss neben der rein örtlichen Trennung im Nord-Süd-Verlauf auch in zeitlicher Hinsicht erfolgen. Die eigentliche Überlagerung von nennenswerten Verkehren der HPA und der Vorhabensträgerin geschieht im Bereich der Baustraße 9a. Solange jedoch die A26-West / Überfliegerbaustelle in diesem Bereich östlich der A7 durchgängig läuft, ist eine Baustraße für den Nachbarabschnitt VKE 7051 über dieselbe Zuführung, wie für das Baulos 5.1 für die VKE 706 (A26-West - zwischen Autobahndamm und westlich des HPA EWF-Graben) nicht darstellbar und würde einen Konflikt mit den bestehenden Bauverträgen und deren Bauabläufen erzeugen. Daraus folgt nach aktueller Sicht notgedrungen bei einem angestrebten Sofortvollzug zeitlich gesehen ein rd. zweijähriger Parallellauf der Baumaßnahmen in diesem Bereich und eine entsprechende Nutzung der HPA-Zufahrt (Baustraße 9a). Danach könnte bei Erfordernis als Kompromiss mit Abschluss der A26-West-Baumaßnahme in diesem Bereich, wie von HPA vorgeschlagen, die Wegführung für die bauzeitliche Erschließung

„Baustraße 9a“ der VKE 7051 abzweigend vom den Moorburger Elbdeich über den Wartungsweg der A26-West entlang des Fußes des Autobahndammes in Nord-Süd-Richtung westlich der A7 geführt werden. Die Verschwenkung auf die Baustraße 9c erfolgt dann ggf. über die ohnehin für den Bau des Überfliegers (A26-West, Baulos 5.1) vorgesehene Verrohrungsstrecke am Wendehammer am südlichen Ende des Wartungsweges. Dort ist durch den Böschungsstummel der späteren VKE7051-Rampe ohnehin eine Weiterführung von Fahrzeugverkehr westlich vom HPA-Entwässerungsfeld-Außengraben nicht möglich (HH-Ost hin zum Elbtunnel / HH-Nord – muss in der VKE 706 bereits hergestellt werden). Die Baustraße 9c würde dabei jedoch immer in der gemäß PÄ-Unterlage gezeigten Lage durchgängig für die VKE 7051 genutzt werden. Dieser südliche Abschnitt der Baustraße 9 (Baustraße 9b und 9c) wird aber von den in der Einwendung genannten HPA-Transportverkehre, die über die nördliche HPA-Zufahrt (Baustraße 9a) einfahren und dann am nördlichen Rand der Entwässerungsfelder nach Osten abbiegen, nicht befahren. Damit ergibt sich aus Sicht der Vorhabensträgerin für diese Bereiche auch keine Überlagerung der HPA-Betriebs- und A26-Baustellenverkehre.

Die Vorhabensträgerin wird während der Zeitspanne zwischen der aktuell schon laufenden Bauphase der A26-West bis hin zum Ende der Nutzung in der Bauphase der VKE 7051, Abschnitt 6a der A26-Ost, immer für die Unterhaltung und für den ggf. später von HPA gewünschten Rückbau der Baustraße 9b/9c verantwortlich sein. Damit würde auch eine theoretisch denkbare Überbrückungsphase in die Verantwortlichkeit der Vorhabensträgerin fallen. Der zusätzlichen Verschmutzung des HPA-Betriebsasphaltweges und dem damit einhergehenden erhöhten Reinigungsaufwand kann begegnet werden, in dem der Vorhabträger in seine Bauverträge, in denen eine Nutzung der Baustraße 9a und 9b/9c erforderlich wird, die regelmäßige Reinigung durch den Bau-AN in den Bauvertrag durch die Vorhabensträgerin integriert. Hierzu kann sich die Vorhabensträgerin der A26-Ost (hier: Abschnitt 6a) schon heute verpflichten und dies wird auch aktuell schon von der Baumaßnahme A26-West praktiziert. Zudem kann hierzu und für die gemeinsame Nutzung der Zufahrt durch die Baustelle der A26-Ost, Abschnitt 6a, und HPA eine Vereinbarung getroffen werden. Ob diese gesondert erfolgt, in einer Nebenbestimmung des PF-Beschlusses oder in eine der ohnehin noch zu schließenden Kostenübernahmen integriert wird, wird die Vorhabensträgerin noch klären. Denkbar ist auch eine Regelung im Zuge der bereits laufenden Grunderwerbsabstimmungen zu den Entwässerungsfeldern MbM (Stichwort: Bauerlaubnisse - temporäre Inanspruchnahmen). Inwieweit sich bedingt durch den zusätzlichen Baustellenverkehr die Koordinierung der Grabenpflege erhöht, was laut HPA ebenfalls zu Behinderungen und folglich zu Mehrkosten führen könnte, erschließt sich der Vorhabensträgerin nicht. Aber auch hierzu kann sicherlich in weiteren Abstimmung gemeinsam Klarheit geschaffen werden. Sollten sich aus diesen Abstimmungen von der Vorhabensträgerin zu vertretende Mehrkosten ergeben, kann auch hierzu von ihm eine Kostentragung erfolgen.

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat plausibel dargestellt, dass die beantragte parallele Nutzung der Baustraße 9a und 9c unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile als alternativlos angesehen werden

kann. Auch bei eventuell auftretenden kurzzeitigen Behinderungen im öffentlichen Verkehrsraum überwiegen hier die Vorteile der gemeinsamen Nutzung. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.14 Bauzeitliche Nutzungskonflikte und Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

4.24.9 Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen

Planfeststellungsbehörde: Der LIG weist in seiner Stellungnahme auf verschiedene Miet-, Pacht- oder Überlassungsverhältnisse bezüglich in Anspruch zu nehmender Grundstücke sowie die damit verbundenen Kündigungsfristen sowie etwaige Entschädigungsansprüche hin. Die Vorhabensträgerin hat diese zur Kenntnis genommen. Ein Regelungsbedarf diesbezüglich ist nicht erforderlich.

4.24.10 50hertz Transmission GmbH

Planfeststellungsbehörde: Es wird aus Gründen der Klarstellung darauf hingewiesen, dass die notwendige Folgemaßnahme "Umverlegung der 50hertz-Hochspannungstrasse" im Zuge des Abschnittes 6a der A26-Ost im Auftrag der Vorhabensträgerin durch den Eigentümer 50hertz selbst geplant wurde und in die Planfeststellungsunterlage unter U16.3 "Genehmigungsplanung 380 KV-Freileitung" mit der von 50hertz zugelieferten Unterlage Einzug gefunden hat.

Zu Kreuzung und Näherungen

Es sind Mindestabstände zur Freileitung nach DIN EN 50341-2-4 einzuhalten. Erforderlich Arbeitsbereiche für Instandhaltungsarbeiten an der Straße sind zusätzlich zu berücksichtigen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Ausschaltbarkeit der Freileitung nur sehr begrenzt möglich ist. Zur Schaffung der erforderlichen Baufreiheit für den Straßenbau ist ein Umbau der 380-kV-Leitung Hamburg Süd - KW Moorburg MaA/MaB erforderlich. Ausgehend von der Übergabe der Kostenübernahmeerklärung ist dazu ein Zeitbedarf von ca. 2 Jahren erforderlich und bei der Autobahnplanung zu berücksichtigen.

Planfeststellungsbehörde: Durch die Planung der Freileitung durch den Leitungsbetreiber wird sichergestellt, dass die notwendigen Anforderungen an Abständen zur Freileitung eingehalten werden. Die in der Zwischenzeit erfolgte detailliertere Planung sowie beantragte Planänderung beinhaltet unter anderem auch eine Veränderte Planung der Freileitung. Was die Abschaltung der Freileitung angeht, können diese Details der Ausführungsplanung überlassen bleiben, zumal der Umbau der Freileitung unmittelbar durch 50hertz und nicht die Vorhabensträgerin erfolgen wird. Die weitere Abstimmung der Ausführungsplanung ist von der Vorhabensträgerin zugesagt worden.

Zu den LBP-Maßnahmen

Für geplante LBP-Maßnahmen innerhalb des Freileitungsschutzstreifens der o. g. 380-kV-Freileitungen sind zur Einhaltung der elektrischen Mindestabstände zu unseren Leiterseilen genau definierte Endwuchshöhen einzuhalten. Als Übertragungsnetzbetreiber unterliegen wir der Verkehrssicherungspflicht und sind rechtlich dazu aufgefordert die technische Sicherheit des Übertragungsnetzes bei Unterschreitung der Abstände durch Trassenfreihaltungsmaßnahmen zu wahren. Eine Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern im Freileitungsschutzstreifen bzw. Freileitungsbereich ist nur unter der Vorrausetzung des Abschlusses einer Vereinbarung zwischen dem Verwalter/Eigentümer der Pflanzung und 50Hertz möglich. Wird die Vereinbarung nicht abgeschlossen, ist der Freileitungsschutzstreifen von Bepflanzungen freizuhalten. Ein Muster der Vereinbarung kann auf Wunsch zugesendet werden.

Vorhabensträgerin: *Zur naturschutzrechtlichen Konfliktbewältigung sind entlang der A 26 im Freileitungsschutzstreifen teilweise Gehölzpflanzungen erforderlich. Es handelt sich um Gehölzpflanzungen zur landschaftsgerechten Eingrünung der Trasse gemäß § 15 (2) BNatSchG und um Leitstrukturpflanzungen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte im Zusammenhang mit § 44 BNatSchG. Innerhalb der trassennahen Ausgleichsmaßnahmen sind ebenfalls Neuanpflanzungen und Sicherungs- und Entwicklungsmaßnahmen in bereits vorhandenen Gehölzstrukturen vorgesehen. Innerhalb der Maßnahmen ist bereits berücksichtigt, dass im Freileitungsschutzstreifen nur bestimmte Endwuchshöhen zulässig sind. Es ist vorgesehen, spätestens zur Ausführung eine entsprechende Vereinbarung mit 50Hertz abzuschließen. Die Vorhabensträgerin bittet um Zusendung eines Muster der Vereinbarung.*

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat den Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung zugesagt. Die höchstens zulässigen Endwuchshöhen der vorgesehenen Bepflanzungen sind bereits festgelegt, so dass kein sicherheitsrelevanter Konflikt zwischen Freileitung, Freileitungsschutzstreifen und vorgesehener Bepflanzung besteht.

Elektrische Beeinflussung

Durch den Betrieb der Freileitung ist von einer direkten elektrischen Beeinflussung von Anlagen auszugehen die in der Nähe der Freileitung vorhanden sind oder im Rahmen des Autobahnbaues verlegt werden. Dazu zählen z.B. Rohrleitungen, Kommunikationskabel für Verkehrsleitsysteme und Notrufsäulen und alle Medien die im Rahmen des Autobahnbaus verlegt werden. Außerdem ist durch die geplante Verlegung der Freileitung auch eine erhöhte Beeinflussung von bereits vorhandenen Systemen möglich. Durch die Vorhabensträgerin ist sicherzustellen, dass keine unzulässigen Beeinflussungen auftreten können und der Personenschutz und die Funktion zu jeder Zeit gewährleistet werden kann.

50hertz hat die Planunterlagen für die Verlegung der Freileitung selbst erstellt und in dem Zuge die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Vorschriften überprüft. Die durch den Betrieb der Freileitung entstehenden elektrischen und magnetischen Felder sowie Geräuschimmissionen halten danach die Grenzwerte der 26. BImSchV sowie TA Lärm ein.

Es ist ein Freileitungsbereich von 50 m beidseitig der Trassenachse zu beachten. Innerhalb des

Freileitungsbereiches befindet sich der Freileitungsschutzstreifen von 35 m beidseitig der Trassenachse, in welchem ein beschränktes Bau- und Einwirkungsverbot mit Nutzungs- und Höhenbeschränkungen für Dritte besteht.

Anbauverbotszone

Nach § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz dürfen keine Hochbauten in definierten Entfernungen zur Autobahn errichtet werden. Der Abstand beträgt, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, bis zu 40 m. Vorgenannte Abstandsregelung gilt auch beim Hinzukommen der Straße. Ausnahmen sind nur durch eine Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung der Anbauverbotszone möglich. Für die Maste 483n, 484n, 485n, 487n, und 488n ist der 50Hertz Transmission GmbH eine entsprechende Genehmigung für die Sondernutzung durch den Straßenbaulastträger zu erteilen.

Für diese Maste ist ein geeigneter Anfahrschutz zu planen und zu realisieren.

Vorhabensträgerin: *Bezüglich der Lage der in diesem Planfeststellungsverfahren umzuverlegenden 380-kV-Leitung (notwendige Folgemaßnahme) hat sich die Vorhabensträgerin in einem sehr langfristigen und detaillierten Prozess mit der 50 Hertz abgestimmt. Die Anforderungen bzgl. der Abstände zwischen der geplanten A26 und der 380-kV-Leitung sind daher in den vorliegenden Unterlagen bereits vollumfänglich berücksichtigt. Den in der Stellungnahme erwähnten Anforderungen genügt die antragsgegenständliche Planung somit vollumfänglich.*

Bezüglich der Ausführungen zum § 9 FStrG wird darauf verwiesen, dass dieser schon dem Wortlaut nach auf die (erstmalige) "Errichtung" von Hochbauten abzielt und nicht auf das "Heranplanen" einer BAB an bestehende Hochbauten. Für bestehende Hochbauten - hier also die genannten Masten - sind entsprechende Ausnahmegenehmigungen nach § 9 Abs. 8 FStrG nicht notwendig.

Ein in der Stellungnahme geforderter Anfahrschutz für die neuen Maststandorte ist nicht erforderlich. In unmittelbarer Nähe der Maste befinden sich ausschließlich Wartungswege bzw. Betriebswege der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost.

Maßgebend für die Anordnung von Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand der A26 ist ein nach Regelwerk (Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme, RPS Ausgabe 2009) definierter Abstand vom Fahrbahn der A26 zum seitlichen Hindernis. Dieser wird bei allen Maststandorten deutlich überschritten.

Planfeststellungsbehörde: Die Lage der Freileitung ist von 50hertz selbst mitgeplant worden und ist Bestandteil der Antragsunterlagen. Dies betrifft auch die Abstände der Freileitung sowie alle Bestandteile der beantragten Bundesfernstraße.

Die Erteilung einer Ausnahme von der Anbauverbotszone für die erforderlichen Masten für die Freileitung mittels des Planfeststellungsbeschlusses ist nicht notwendig. Es existieren Rahmenvereinbarungen mit Regelungen zu Folgepflichten. Die Freileitung ist bereits im Bestand vorhanden und die beantragte Bundesfernstraße kommt erst neu hinzu. Mit dem

Planfeststellungsbeschluss werden die neuen Standorte der Masten im Rahmen der Konzentrationswirkung mitgenehmigt. Weitere Genehmigungen darüber hinaus sind nicht erforderlich.

Die Anordnung von zusätzlichem Anprallschutz für die Masten wird als nicht notwendig angesehen, da die Bundesfernstraße selbst ausreichenden Anprallschutz vorsieht.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Sekundäranlagen/ Straßenausstattung

Lichtsignalanlagen und Beschilderungen sind nach Möglichkeit nicht im Freileitungsschutzstreifen zu planen

Vorhabensträgerin: *Grundsätzlich wurde die Trasse der 380/110 kV Freileitung so gelegt, dass der Schutzstreifen im Regelfall außerhalb der befestigten Flächen der A26 liegt.*

Im Bereich der AS HH-Hafen Süd (künftig AS HH-Moorburg), wo die Freileitung den südlichen Ast der AS und den Moorburger Hauptdeich quert, kann aufgrund der geometrischen Zwänge die Lage der erforderlichen Lichtsignalanlage unterhalb der Freileitung nicht vermieden werden.

Planfeststellungsbehörde: Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann auf eine Anordnung von Lichtsignalanlagen oder Beschilderungen unterhalb der Freileitung nicht verzichtet werden. Soweit Gründe der Verkehrssicherheit nicht dagegen sprechen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, eine Anordnung der wegweisenden Beschilderung an anderer Stelle zu prüfen und wenn möglich vorzunehmen.

Zugang zu den Maststandorten

Die Zufahrt zu den Maststandorten mit schwerer Technik muss bauzeitlich wie auch nach Fertigstellung der Autobahn jederzeit möglich sein. Das betrifft insbesondere auch die Maststandorte zwischen der Autobahnböschung und der Werksbahn. Um die Maststandorte zu erreichen ist teilweise eine Verrohrung der Entwässerungsgräben vorzusehen. Die Verrohrung ist für eine Achslast von 10 t auszulegen.

Vorhabensträgerin: *Die Nutzung der Wartungswege am Böschungsfuß der A26 wird wie im Regelungsverzeichnis Unterlage 11A, Regelungsnummer 100.2 dargestellt durch beschränkt persönliche Dienstbarkeit zugunsten des jeweiligen Leitungsträgers gesichert.*

Die Auslegung der Verrohrungen für eine Achslast von 10 t wird zugesichert.

Für die bauzeitliche Zufahrt zu den Maststandorten sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Regelungen mit der zuständigen Bauleitung zu treffen.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass die neuen Maststandorte über die Wartungswege am Böschungsfuß der A26 Ost zu erreichen sein werden. Hinsichtlich der Maststandorte, die unverändert bleiben, ergeben sich keine Änderungen hinsichtlich der Erreichbarkeit. Die bauzeitliche Erreichbarkeit aller Masten wird sichergestellt. Es können zwar keine konkreten Wegeverbindungen während der Bauzeit

zugesagt werden, da diese abhängig von den Bauphasen und -zuständen sind, jedoch kann die jeweilige temporäre Erreichbarkeit der Ausführungsplanung und der Absprache mit der Bauleitung überlassen bleiben. Im Übrigen wird auf Ziffern 2.14 und 2.17 verwiesen.

Übergreifende Projektterminplanung

Die Vorhabensträgerin hat eine projektbegleitende, übergreifende Projektterminplanung durchzuführen, in der die Belange, Termine und Ausführungszeiten aller Leitungsnetzbetreiber einschließlich 50Hertz zu berücksichtigen sind. Änderungen des Projektterminplans sind einvernehmlich abzustimmen. Abhängigkeiten der Maßnahmen voneinander sind transparent darzustellen. Die Detailtiefe muss so gestaltet sein, dass alle Termine nachvollziehbar durch alle Beteiligten nachprüfbar sind. Die aktualisierten Planfassungen sind von der Vorhabensträgerin an 50Hertz in schriftlicher oder in elektronischer Form zu übermitteln.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern im Planungsraum, d.h. auch mit der Firma 50hertz Transmission GmbH (50hertz).Seit Anfang 2020 wurden diese Abstimmungen in multilateralen Leitungskoordinationsbesprechungen intensiviert und durch bilaterale Austausche ergänzt, um die erforderlichen Planungen und Umbauten zu koordinieren. Mit der 50hertz und den anderen Leitungsträgern (unter Federführung der Stromnetz Hamburg GmbH) wurden in dem Zuge auch bereits die wesentlichen Meilensteine der Projektterminplanung ausgetauscht und immer wieder gemäß dem Planungs- und Genehmigungsfortschritt bei der A26-Ost-Autobahnplanung aktualisiert. In diesem Zusammenhang wurden die den Leitungsträgern die in diesem Zeitrahmen zur Verfügung stehenden Zeitfenster definiert. Mit näher rückender Bauausführung wird diese Projektterminplanung weiter detailliert. Einer Fortführung dieser Prozesse und Abstimmungen steht aus Sicht der Vorhabensträgerin nichts entgegen. Insofern wird aus Sicht der Vorhabensträgerin auf diesem Wege dem Anliegen der 50hertz auf privatrechtlichem Wege entsprochen und es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen oder Nebenbestimmung im Genehmigungsverfahren.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es existieren Rahmenvereinbarungen mit den Leitungsunternehmen, in denen die Folgepflichten der Leitungsunternehmen hinreichend geregelt sind. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die bisher durchgeführten Leitungskoordinationsbesprechungen weiterhin im Zuge der Ausführungsplanung stattfinden zu lassen. Eine Definition und Festlegung der Detailtiefe von Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum möglich und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich. Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass zum Zuge der Ausführungsplanung die

weitere Detailplanung in Zusammenarbeit und in Koordination mit den betroffenen Leitungsunternehmen erfolgen wird. Darüber hinaus besteht kein Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabensträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

Übergreifende Baukoordination

Mittels einer Nebenbestimmung ist im Planfeststellungsbeschluss die DEGES zu verpflichten, federführend eine projektbegleitende, übergreifende Baukoordination aller Beteiligten, einschließlich Dritter im Projekt sowie eine übergreifende Koordination der Sicherheitsbelange in der Planung und der Ausführung sowie der Bauzustände der Baustelle zu übernehmen. Dies ist zwingend notwendig, um gegenseitige Behinderungen der Baufirmen und daraus resultierende Kosten für alle beteiligten Parteien zu minimieren.

Beteiligte Dritte aus Sicht von 50Hertz sind alle Projektbeteiligten, die nicht Mitarbeiter der 50Hertz oder der Lieferanten von 50Hertz sind, z. B. Behörden, Eigentümer, Pächter, Gutachter, Betroffene und Leitungsträger im Projekt.

Die übergreifende Baukoordination muss sowohl bauzeitlich als auch für die Leitungstrasse der 50Hertz in ihrer endgültigen Lage erfolgen. Für die Leitungstrasse der 50Hertz sollte die DEGES einen koordinierten Trassenplan erstellen, aus dem die aktuelle Lage Leitungen Dritter, deren Bauzustände (Provisorien) und die endgültige Lage untereinander ersichtlich sind - auch im zeitlichen Kontext zueinander.

Die koordinierte Trassenplanung muss die Belange aller Leitungsbetreiber berücksichtigen und die eventuell unterschiedlichen Interessen gerecht abwägen.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern im Planungsraum, d.h. auch mit der 50hertz Transmission GmbH (50hertz).Es bestehen Rahmenverträge auf deren Basis die von der A26-Maßnahme betroffenen Leitungen folgepflichtig umzuverlegen sind. Seit Anfang 2020 wurden diese Abstimmungen in multilateralen Leitungskoordinationsbesprechungen intensiviert und durch bilaterale Austausche ergänzt, um die erforderlichen Planungen und Umbauten zu koordinieren. Mit der 50hertz und den anderen Leitungsträgern wurden in dem Zuge auch bereits für das Genehmigungsverfahren ein koordinierter Trassenplan abgestimmt und in das Planänderungsverfahren eingebracht. Mit näherrückender Bauausführung wird aus Sicht der Vorhabensträgerin diese Planung durch diese Leitungsträger unter der Federführung von 50hertz weiter gemeinsam detailliert. Einer Fortführung dieser Prozesse und Abstimmungen steht aus Sicht der Vorhabensträgerin nichts entgegen. Die über das gesamte Projekt sich erstreckende Baukoordination, d.h. im Zusammenspiel mit weiteren Dritten über die Leitungsträger hinaus, wird allerdings von der Vorhabensträgerin bzw. dessen Bauoberleitung / Bauüberwachung (BOL-BÜ) übernommen, so dass vor diesem Hintergrund die koordinierte Realisierung des Gesamtprojektes im Zusammenspiel mit den Leitungsträgern sichergestellt wird.*

Insofern wird aus Sicht der Vorhabensträgerin auf diesem Wege dem Anliegen der 50hertz auf privatrechtlichem Wege in der laufenden Zusammenarbeit in vielen Punkten entsprochen und es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen oder Nebenbestimmung im Genehmigungsverfahren.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin ist entsprechend der o.g. Nebenbestimmungen verpflichtet, im Rahmen der Ausführungsplanung mit unterschiedlichen Beteiligten weitere erforderliche Details abzustimmen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind. Damit ist sichergestellt, dass erforderliche Abstimmungen während der Bauausführung berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann der Vorhabensträgerin eine unbestimmte projektbegleitende, übergreifende Baukoordination aller Beteiligten (z.B. Behörden, Eigentümer, Pächter, Gutachter, Betroffene und Leitungsträger), einschließlich Dritter nicht auferlegt werden.

Erreichbarkeit Mast 483

Die Erreichbarkeit zum bestehenden Mast 483 muss zu jeder Zeit gegeben sein.

Die Zuwegung zum Mast 483 ist nach Errichtung der A26-Ost über einen fahrbahn- begleitenden Wartungsweg südlich der BAB vorgesehen. In der Unterlage Ul- 16.3.2_LP_C_L_HSM_0481-0483.pdf ist diese durch eine Unterbrechung des Muldenverlaufes, die den Wartungsweg im südlichen Verlauf flankiert, kenntlich gemacht, womit eine Überfahrt zum Maststandort gewährleistet ist. In der nachfolgenden Abbildung (Auszug aus UI-16.3.2_LP_C_L_HSM_0481-0483.pdf) ist die Überfahrtmöglichkeit noch einmal gelb hervorgehoben.

In der Unterlage 5 ist hingegen keine Erreichbarkeit für Fahrzeuge zum Maststandort 483 erkennbar. Die dem Wartungsweg mitgeführte Mulde weist keine Überfahrtmöglichkeit auf. Exemplarisch für die fehlende Überfahrt kann die Unterlage UI-05_Bl- 03A_LP1000.pdf herangezogen werden.

In der nachfolgenden Gegenüberstellung mit Auszügen aus den o. g. Planwerken ist die fehlende Zufahrtmöglichkeit erkennbar.

a) Sichergestellte Erreichbarkeit Auszug aus Ul-05_BI-03A_LP1000.pdf
Vorhabensträgerin: *Die Erreichbarkeit des Mastes wird gegenüber dem derzeitigen Zustand nicht wesentlich verändert. Diese ist somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und von der Vorhabensträgerin nicht weiter zu berücksichtigen.*

Planfeststellungsbehörde: Es ist nicht ersichtlich, dass die Erreichbarkeit des benannten Mastes durch die beantragte Maßnahme erschwert wird. Im Bestand sind keine Zuwegungen zum Mast 483 vorhanden bzw. zu erkennen. Die Erreichbarkeit über den Moorburger Hinterdeich ist immer noch gewährleistet. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Erreichbarkeit Mast 482

Die Erreichbarkeit zum bestehenden Mast 482 muss zu jeder Zeit gegeben sein.

Es wird davon ausgegangen, dass die Erreichbarkeit des Maststandortes 482 auch nach Errichtung der BAB weiterhin über den derzeit genutzten süd-östlich verlaufenden Wirtschaftsweg gewährleistet ist.

In der nachfolgenden Abbildung UI-05_BI-03A_LP1000.pdf ist die Überfahrtmöglichkeit noch einmal grün hervorgehoben.

Die u.a. in Unterlage UI-05_BI-03A_LP1000 nachrichtlich dargestellte Planung für die südliche Bahnanbindung Altenwerder (SBA) steht unserer Einschätzung nach mit der aktuell genutzten Zuwegung in Konflikt. Ein Konflikt besteht mindestens an der Böschungskante, die durch die Überführung des vorhandenen Wirtschaftsweges über die Gleisanlage entstehen würde. 50Hertz sieht es als erforderlich an, bei der Abwägung zum Autobahnvorhaben zu berücksichtigen, dass eine Zuwegung ermöglicht wird, die nicht nur mit dem Autobahnbau in Einklang zu bringen ist, sondern auch mit der nachrichtlich dargestellten Planung der SBA. Sofern für eine Zuwegung, die mit beiden Planungen in Einklang zu bringen ist, Überfahrmöglichkeiten benötigt werden, die beispielsweise durch Verrohrungen von Gräben o.ä. denkbar sind, sind diese für eine Achslast von 10 t auszulegen.

Vorhabensträgerin: *Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist ausschließlich der Abschnitt 6a (VKE 7051) der A26-Ost sowie als Folgemaßnahmen ausgewiesene Planungen, wie zum Beispiel der Umbau der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte der HPA. Die Planungen der Hafenbahn sind kein Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.*

Die parallelen Planungen und Vorhaben der HPA wie die Hafenbahnplanungen der südlichen Bahnanbindung Altenwerder (SBA) oder der Anschluss des Seehafenbahnhofs sind keine solche Folgemaßnahmen. Sie wurden jedoch -in Abhängigkeit vom Stand der Planungen- im Sinne einer vorausschauenden Planung mit berücksichtigt und in den Planunterlagen ausschließlich nachrichtlich dargestellt. Für die SBA liegt eine Vorplanung vor, die nachrichtlich in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt ist.

Für diese Vorhaben werden zum späteren Zeitpunkt eigene Verfahren durchgeführt. Einwendungen und Bedenken zu diesen Maßnahmen können nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein.

Planfeststellungsbehörde: Die genannten Verfahren sind keine Folgemaßnahmen der beantragten Maßnahme, sondern eigene Genehmigungsverfahren, die jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch keine hinreichende Konkretisierung besitzen, als dass eine zwingende Berücksichtigung notwendig werden würde. Die Vorhabensträgerin hat richtigerweise dargestellt, dass im Sinne einer vorausschauenden Planung entsprechende Planungen anderer Bedarfsträger lediglich nachrichtlich in den Antragsunterlagen dargestellt sind, weitere Beeinträchtigungen, die durch andere Vorhaben entstehen, in diesen Genehmigungsverfahren abzuwägen sind.

4.24.11 Kulturbehörde, Denkmalschutzamt

In der Fortführung der A26 sind erhebliche Beeinträchtigungen der Denkmäler in Moorburg, insbesondere der Fernwirkung der Kirche, nicht auszuschließen. Da dies in den vorliegenden Unterlagen nicht untersucht worden ist, möchten wir vorsorglich auf das Problem bei dieser Linienführung hinweisen. Es ist aus unserer Sicht sinnvoll, dieses Thema bereits jetzt zu einer abschließenden Beurteilung des ersten Bauabschnittes der Querspange zu prüfen und zu bewerten.

Planfeststellungsbehörde: Eine abschließende Beurteilung von Wirkungen der Folgeabschnitte bereits im Verfahren zum Abschnitt 6a ist nicht erforderlich. Die visuellen Wirkungen des Abschnitts 6b im Bereich von Moorburg sind innerhalb des Zulassungsverfahrens für den Abschnitt 6b abschließend zu beurteilen. Es kann jedoch bereits jetzt festgestellt werden, dass aufgrund der Trassenführung der A 26 durch bzw. über bereits sehr stark anthropogen überprägte Bereiche und aufgrund der sichtverschattenden Wirkungen von Gehölzstrukturen im Osten von Moorburg visuelle Veränderungen nicht so relevant sein werden, als dass sie ausschlaggebend für die Variantenwahl und der Trassenführung sind.

Die Gesamtbewertung der untersuchten Varianten erfolgte über sechs mit der Freien und Hansestadt abgestimmte Zielfelder. Die Betroffenheit der Schutzgüter Landschaft, Kultur und Sachgüter wurde in den Untersuchungen zur Linienbestimmung im Zielfeld bzw. Kriterium Umweltverträglichkeit bewertet. Im Ergebnis ergeben sich insgesamt deutliche Vorteile für die Varianten des Südkorridors und unter Berücksichtigung aller Parameter die beantragte Variante des Südkorridors Süd 1 als Vorzugsvariante.

4.24.12 Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

Wir vertreten eine Vielzahl von Hafenumschlagsunternehmen, die u.a. auch auf den Umschlag von Projektladung spezialisiert sind. Bei Projektladung handelt es sich überwiegend um Stückgüter, deren Abmessungen und Gewichte deutlich von einer „Standardladung“ abweichen. Diese Transporte weisen idR. Gewichte von rund 300 Tonnen einschließlich Fahrzeug auf. Vor diesem Hintergrund möchten wir darauf hinweisen, dass bei einem Neubau von Straßeninfrastruktur einschließlich aller Brückenbauten, Verbindungsrampen und Anschlussstellen die Anforderungen an Schwerlast- und Großraumfahrzeuge zu berücksichtigen sind.

Planfeststellungsbehörde: Für den Neubau der A 26 ist das Standardregelwerk des Bundes anzuwenden. Daraus ergeben sich die Abmessungen und die Lastannahmen für die Bauwerke der A26. Darüber hinaus wurden zusätzliche Anforderungen mit der HPA abgestimmt. So wird für den Bereich der A 26 östlich des AK HH-Hafen (bisher AK HH-Süderelbe) über die AS HH-Moorburg und AS HH-Hohe Schaar bis zur Georg-Wilhelm-Straße auf der A 26 selbst, sowie unterhalb der A 26 (dort wo sie andere Infrastrukturanlagen überquert bzw. kreuzt) eine lichte Höhe von 5,50m eingehalten.

Die Großraum- und Schwerverkehrsrouten der Freien und Hansestadt Hamburg sind in der Planung berücksichtigt worden. Im vorliegenden Abschnitt ist der Moorburger Hauptdeich

als Großraum- und Schwerverkehrsroute ausgewiesen. Über dem Moorburger Hauptdeich wird eine lichte Höhe von 5,50m gewährleistet. Den Belangen für Schwerlast- und Großraumfahrzeuge wird damit hinreichend Rechnung getragen.

Grundsätzlich werden jegliche Investitionen, die der Instandsetzung und dem Ausbau der Straßeninfrastruktur dienen, unsererseits begrüßt. Der wirtschaftliche Erfolg des Hamburger Hafens ist jedoch in erster Linie von einer leistungsfähigen Infrastruktur abhängig. Daher müssen ein schneller und reibungsloser Zu- und Abfluss im Hamburger Hafen sowie die Erreichbarkeit der Hafenunternehmen auch während der gesamten Bauarbeiten gewährleistet bleiben. Sollte diese umfangreiche und technisch äußerst anspruchsvolle Neubaumaßnahme zu Einschränkungen auf dem vorhandenen Straßennetz im Hafen führen, so möchten wir darum bitten, dass eventuelle Auswirkungen auf den Hafenverkehr so gering wie möglich gehalten werden. Darüber hinaus bitten wir zu berücksichtigen, dass im näheren Umfeld keine weiteren Baumaßnahmen zum selben Zeitpunkt anstehen, um die Verkehrssituation nicht zusätzlich zu verschärfen.

Planfeststellungsbehörde: Mit der vorliegenden Planung werden, soweit sie nicht Gegenstand der detaillierteren Ausführungsplanung ist, die zu erwartenden Auswirkungen bereits auf ein unvermeidliches Maß minimiert. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die bauzeitlichen Auswirkungen auf den Hafenverkehr soweit wie möglich zu minimieren. Dies betrifft auch die Ausführungsplanung.

4.24.13 Jagdgenossenschaft Moorburg

Einwendungen zur „Verkehrsprognose 2030”

Seite 19: Die Modellierung detaillierter Grundlagendaten durch die Hamburg Port Authority ist abzulehnen. Die HPA hat ein besonderes Interesse an der Darstellung eines besonders hohen Verkehrsaufkommens, um die Volumensteigerung des Hafens zu begünstigen. Eine unabhängige Institution hätte eine derartige Grundlagenuntersuchung in Auftrag geben müssen.

Planfeststellungsbehörde: Die Verkehrsprognose basiert auf unterschiedlichen Messdaten, die von verschiedenen Stellen erhoben wurden. Das Vorliegen unplausibler Daten ist unter Berücksichtigung aller verwendeten Daten nicht ersichtlich. Darüber hinaus wurde die Umschlagprognose des Hamburger Hafens durch eine unabhängige Institutionen erstellt (ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik und IHS Global GmbH). Die Prognose nach dem Stand der Technik als fach- und sachgerecht erstellt anzusehen.

Seite 24, 2. Spiegelstrich: Die Berücksichtigung der Südanbindung Containerterminal Altenwerder ist nicht statthaft, da diese planungsrechtlich sehr fragwürdig ist und nicht ohne weiteres durchsetzbar ist. Durch die Südanbindung würde die Ortschaft Moorburg mit erheblichen Auswirkungen für die Bevölkerung belastet.

Planfeststellungsbehörde: Die Südanbindung Containerterminal Altenwerder ist nicht Gegenstand des beantragten Verfahrens. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung ist es je-

doch nicht unzulässig, mögliche Szenarien von Maßnahmen und deren eventuelle Auswirkungen in die Abwägung einzustellen. Die Ortschaft Moorburg wird durch den Bau der A26 jedenfalls deutlich entlastet (s. Anlage 4-11 der Verkehrsgutachtens). Verkehrsregelnde Maßnahmen, wie z.B. das Lkw-Durchfahrtverbot, werden auch bei Realisierung verschiedener Maßnahmen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden berücksichtigt. Eine Mehrbelastung für Moorburg ist insofern nicht begründet.

Seite 35, letzter Abs.: Die deutliche Entlastung des untergeordneten Netzes wird in Frage gestellt. Die AS HH-Hafen Süd wird erheblichen Verkehr anziehen und den Raum Heimfeld/Bostelbek unverhältnismäßig hoch belasten.

Planfeststellungsbehörde: Infolge der AS HH-Hafen-Süd (künftig: AS Moorburg) ist lediglich auf dem Abschnitt des Moorburger Hauptdeichs zwischen der Fürstenmoorstraße und der Anschlussstelle in seiner Funktion als Zubringer zur A26 eine Verkehrszunahme festzustellen. Alle anderen Streckenabschnitte im Bereich der Anschlussstelle - insbesondere auch diejenigen mit unmittelbarer Wohnbebauung - werden zum Teil deutlich entlastet. Eine unverhältnismäßige verkehrliche Mehrbelastung des Gebiets ist nicht zu erkennen.

Einwendungen zur Unterlage 19.1.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Seite 2, 2. Abs.: Die Abstimmung mit der HPA bedeutet eine Privilegierung einer Institution, die wirtschaftlich Interessen verfolgt. Dies ist abzulehnen und die Planungen um Empfehlungen der HPA, die wirtschaftlich Relevanz für die HPA haben, zu ändern.

Planfeststellungsbehörde: Die HPA übernimmt hoheitliche Verwaltungs- und Planungsaufgaben im Bereich des Hamburger Hafens. Insofern ist auch im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung eine Abstimmung mit der HPA zu planungsrelevanten Sachverhalten, wie im LBP auf Seite 2 erläutert, geboten.

Seite 132, 3. Abs.: Die Ableitung des Straßenwassers über die Böschungen mit Reinigung über die Vegetationsschicht ist unzulässig. Gerade die Anschlussrampen weisen ein erhebliches Unfallpotenzial auf und mit damit verbundenen Verunreinigungen durch Kraftstoffausfluss. Ebenso würde die Versickerung von kunststoffhaltigen Verunreinigungen wir Reifenabrieb das Erdreich nachhaltig extrem belasten.

Planfeststellungsbehörde: Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt breitflächig über Bankette und Böschungen und die Reinigung erfolgt über die Sickerpassage. Die Anlagen entsprechen dem Stand der Technik und sind gemäß der Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Entwässerung (RAS-Ew) die anzustrebende Entwässerungslösung. Ein erhebliches Unfallpotenzial ist aufgrund der richtlinienkonformen Trassierung nicht zu erwarten.

Einwendungen zum Erläuterungsbericht

Seite 39, 1. Abs.: Die Linienbestimmung mit Hinweis auf den Verfassungsrang des öffentlichen Auftrags der Teilnahme am Welthandel ist unzulässig. Der zitierte Satz aus der Präambel bedeutet eine Benachteiligung anderer Bundesländer, die auch durch Hafennutzung in ihren Territorien

zur Teilnahme am Welthandel befähigt wären. Beispielsweise Niedersachsen. Hamburg nimmt hier für sich eine im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland unzulässige Privilegierung in Anspruch. Ausdruck ist die Schaffung des Hafenentwicklungsgesetzes, das über die Bestimmungen des Bundesbaugesetzes hinausgeht. Insbesondere betrifft dies Enteignungsmöglichkeiten. Hamburg hat sich hier den Gesetzen im Bund zu unterwerfen und nicht durch Landesgesetze auszuhebeln. Sichtbares Zeichen dieser Abkehr vom Sonderstatus Hamburgs in unserer Verfassung in der Präambel des Grundgesetzes von 1949, in der als Gründungbundesländer die „Hafenstädte Hamburg und Bremen” genannt werden. Die Titulierung „Hafenstädte" wurde 1989 geändert: Hamburg und Bremen - und übrigens auch Bayern - sind lediglich noch Bundesländer, und nicht Hafenstädte bzw. Freistaaten.

Planfeststellungsbehörde: Eine Benachteiligung anderer Bundesländer ist nicht zu erkennen. Hamburg ist als ordentliches Bundesland berechtigt, eine eigene Flächennutzungsplanung vorzunehmen. Unter anderem mit dem Hafenentwicklungsgesetz nimmt Hamburg dieses Recht war. Damit stellt Hamburg die langfristige Weiterentwicklung des Hafengebietes sicher. Weiterhin prüft die Bundesregierung Bundesprojekte, die mit den Landesplanungen im Zusammenhang stehen auf ihren gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Im Ergebnis wurde die A 26-Ost mit ihren Abschnitten 6a, 6b, und 6c in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Projekt mit der Dringlichkeit "Vordringlicher Bedarf" aufgenommen.

Ein Großteil der Fauna ist nicht berücksichtigt werden wie z.B. der Feldhase, der Fuchs und der Marder.

Planfeststellungsbehörde: Es liegen keine Hinweise auf Vorkommen der drei genannten Arten im Untersuchungsgebiet vor. Erhebliche Auswirkungen auf die drei Arten können auch bei einem evtl. Vorkommen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Die ökologische Durchlässigkeit der A26 ist aufgrund der vorgesehenen Querungsbauwerke für die Arten ausreichend. Erhebliche Lebensraumverluste entstehen für die Arten nicht, da die nassen, stark verbrachten und teilweise bereits verbuschenden Flächen insbesondere für den Feldhasen keine besondere Bedeutung als Lebensraum haben. Für Raubtiere wie Fuchs und Marder tragen die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung potenzieller Jagdhabitate bei.

Die Änderung der Trasse von der Nordvariante zur Südvariante innerhalb weniger Jahre erscheint willkürlich. Vor dem Hintergrund ist für die Umsetzung der Hafenpassage ein längerer Zeitraum geboten. Hier dürfte ein Generationszeitraum von 25 Jahren angemessen sein. Die Umsetzung der Hafenpassage ist daher auszusetzen.

Planfeststellungsbehörde: Die Änderung der Linienbestimmung ist in dem vorgesehenen Linienbestimmungsverfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt. In dem Linienbestimmungsverfahren werden Einwände aufgenommen und gegeneinander abgewogen. Im Anschluss erfolgte der Planungsprozess, der in dem Antrag auf Planfeststellung mündet.

Es ist nicht ersichtlich und auch nicht begründet worden, warum zwischen Linienbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren ein noch längerer Zeitraum liegen soll. Es gibt keinen gesetzlich vorgeschriebenen Zeitraum, der zu berücksichtigen wäre.

Die Überplanung des Ortsgebietes Moorburg ist derartig gewaltig, dass eine Vermeidung der Belastungen durch die Hafenpassage geboten erscheint. Die Umsetzung ist daher auszusetzen. Insbesondere ist die Hafenerweiterung, die in den 1980er Jahren des letzten Jahrtausends umgesetzt werden sollte, ein prägnantes Beispiel für die Fehlplanungen der Wirtschaftsbehörde. Diese mangelnde Vertrauenswürdigkeit gebietet den Stopp der Hafenpassage.

Planfeststellungsbehörde: Die vorgesehene Linienführung der A 26 umfährt das Ortsgebiet Moorburg südlich und südöstlich. Eine Überplanung durch das beantragte Vorhaben ist nicht ersichtlich. Durch die entstehenden Verkehrsumlagerungen wird die Ortslage nicht be- sondern entlastet.

Der Verlauf der A26 über die Elbe in Höhe eines Austritts eines Schornsteins ist abzulehnen. Fahrzeuge mit Menschen dürfen nicht durch Emissionen eines Schornsteins geleitet werden. Die Verwirrung für den Autofahrer ist derartig groß, dass deren Folgen nicht absehbar ist. Die Linienführung und damit die Hafenpassage ist daher abzulehnen bzw. mindestens zu modifizieren.

Planfeststellungsbehörde: Diese Fragestellung kein Gegenstand des anstehenden Verfahrens, sondern wird im folgenden Verfahren des Abschnitts 6b behandelt.

4.24.14 Wasser- und Bodenverband Moorburg

Das Vorhaben ändert (zusammen mit dem Vorhaben A 26 West) ganz maßgeblich Fließrichtungen und Pumpenstandorte zur Entwässerung. Für den Verband ist unklar, welche Auswirkungen sich auf das planfestgestellte Gesamtkonzept u.a. im Planfeststellungsbeschluss Altenwerder ergeben. Nach Kenntnis des Verbands war die Verschiebung des Schöpfwerks Moorburg Ost nach Norden (Talraum der Alten Süderelbe) planfestgestellt, wurde aber nicht umgesetzt aufgrund der Problematik am Altenwerder Friedhof. Überlappt dieser Planfeststellungsbeschluss dann mit dem damaligen Beschluss bzw. mit dem wasserrechtlichen Verfahren? Ist das damalige Baurecht erloschen? Solange der Planfeststellungsbeschluss für die A 26 West nicht ergangen ist, ist unklar, wo es eigentlich planerisch aufsetzt. Es ist für den Verband zudem unklar, welche Rolle das durch die ReGe Hamburg derzeit koordinierte Planungsprojekt „Wasserwirtschaftliche Neuordnung Moorburg“ nach Umsetzung der Maßnahmen zur A26 hat (vgl. Ingenieurbüro BWS GmbH, Konzept zur Neuordnung der Wasserwirtschaft Moorburg, EB. S. 90 ff). Aus Sicht des Verbands ist ein Gesamtkonzept erforderlich, das auch die Rolle des neuen Schöpfwerks Moorburg ausreichend prüft. Zur Umsetzung dieses Konzepts müssen (wohl) folgende Maßnahmen gesichert werden, die jedenfalls derzeit nicht im Zuge der Autobahnplanung festgestellt werden:

- Ertüchtigung der Schöpfwerk Moorburg West

- Neubau Schöpfwerk Moorburg Ost (selbst ohne Überbauung zur Wassertrennung notwendig)

- Grundinstandsetzung diverser Gräben (mangelnde Leistungsfähigkeit)

Vor Klärung, wann und durch wen diese Maßnahmen umgesetzt werden, kann der Verband der Autobahnplanung und Eingriff in die Ent- und Bewässerungssysteme nicht zustimmen.

Vorhabensträgerin: *Im Planungsraum der A26-Ost (VKE 7051) kommt es vorhabensbezogen nicht zu maßgeblichen Änderungen von Fließrichtungen oder Pumpenstandorten. Für die Planungen und hydraulischen Nachweise ist nur das bestehende Schöpfwerk Moorburg (Ost) relevant. Eine Überschneidung mit den Planungen im System Altenwerder besteht nicht.*

Die Planungsinhalte des "Konzeptes der wasserwirtschaftlichen Neuordnung Moorburg" (BWS 2014) wurden in den Planungen zur A26-Ost berücksichtigt (z.B. hydraulische Ertüchtigung Wulfsgraben und Unterste Untenburger Wetterung). Aufgrund der sehr geringen hydraulischen Veränderungen im Planungsraum ergeben sich durch das Vorhaben keine zwingenden Anpassungen bzw. Maßnahmen in den benachbarten Bereichen. Ein hydraulischer Nachweis zur Entwässerung im Planzustand erfolgt unter Einbezug des bestehenden Schöpfwerks Moorburg (Ost) in einem ergänzenden Bericht zur Gebietsentwässerung Moorburg.

Mit der A 26-Ost, Abschnitt 6a steht in diesem Verfahren ein konkretes Straßenprojekt zur Genehmigung an. Die generelle Umsetzung des Konzeptes zur wasserwirtschaftlichen Neuordnung Moorburg kann nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es kommt im Bereich des Vorhabens zu Veränderungen der wasserwirtschaftlichen Gesamtsituation. Diese sind umfangreich in den Antragsunterlagen dargestellt. Die vom Wasserverband aufgezählten befürchteten notwendigen Maßnahmen an den Entwässerungsanlagen sind jedenfalls nicht erforderlich. Durch den Änderungsantrag wurden unter anderem die Unterlagen 18.1 Wassertechnischer Erläuterungsbericht und 18.2 Wassertechnische Berechnung A26 vollständig ersetzt sowie die Unterlage 18.3 zur Gebietsentwässerung ergänzt. Zu diesen geänderten Unterlagen hat der Wasserverband keine Stellungnahme mehr abgegeben. Darüber hinaus ist eine Zustimmung durch den Wasserverband nicht erforderlich.

Soweit der Verband die wasserwirtschaftliche Planung (A26 West und Ost) richtig versteht, soll das Pumpwerk Moorburg Ost (das bisher 90% des Verbandsgebiets entwässert) aufgegeben werden. Das aus dem Gebiet stammende Wasser wird an Hafenbahn getrennt und alle östlich davon anfallen Oberflächengewässer sollen nach Norden abgeleitet werden. Das anfallende Oberflächenwasser der Autobahn soll (weitgehend) getrennt werden. Die Kapazität des vorhandenen Pumpwerks (Moorburg West, westlich der Autobahn A 7) ist aber weder Gegenstand des Verfahrens A26 West noch des der A 26 Ost. Ein Nachweis der Leistungsfähigkeit liegt nicht vor, vgl. dazu die oben in Bezug genommene Einwendung zur A 26 West, und siehe schon oben. Insgesamt befürchtet der Verband qualitativ schlechteres Wasser im Verbandsgebiet, wegen dem Einschnitt ins Spülfeld und wegen der weiteren Belastung durch Oberflächengewässer der Autobahn.

Vorhabensträgerin: *Die Planungen und hydraulischen Nachweise zur A26-Ost (VKE 7051) beinhalten das bestehende Schöpfwerk Moorburg (Ost). Davon unabhängig wurden im Konzept zur Neuordnung der Wasserwirtschaft Moorburg (BWS 2014) erste Überlegungen zum Ersatz des Schöpfwerks Moorburg (Ost) durch neu herzustellende Schöpfwerkskapazitäten im System Altenwerder angestellt. Weitere Planungen zu einer entsprechenden Lösung bedingen eigene hydraulische Nachweise, die von den Planungen zur A26-Ost (VKE 7051) unabhängig sind. Der Einschnitt der geplanten Trasse in den Spülfeldkörper bedingt keine Verschlechterung der Wasserbeschaffenheit im Verbandsgebiet. Der Abstrom von belastetem Stauwasser aus dem Altspülfeldkörper wird getrennt gefasst, aus dem Verbandsgebiet abgeleitet und einer Behandlung (SARA) zugeführt. Das unbelastete Niederschlagswasser aus dem Trassenbereich wird größtenteils durch die Passage der Retentionsbodenfilter gereinigt, so dass auch diesbezüglich keine relevante Verschlechterung der Wasserbeschaffenheit der Verbandsgewässer durch das Vorhaben gegeben ist. In den übrigen Bereichen erfolgt eine Versickerung des Fahrbahnwassers über die Böschungsflächen. Die damit verbundene Bodenpassage gewährleistet ebenfalls eine starke Reinigung des Wassers vor der Einleitung in die Verbandsgewässer.*

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat durch diese Ausführungen im Zusammenhang mit den Antragsunterlagen hinreichend dargestellt, dass eine Verschlechterung der Wasserqualität durch die beantragte Maßnahme nicht zu erwarten ist. Selbst wenn parallel zu diesem Vorhaben ein Konzept zur Neuordnung der Wasserwirtschaft Moorburg durch die zuständigen Stellen entwickelt wird, so hat dies auf die durch das Vorhaben notwendigen geplanten Entwässerungsmaßnahmen keine unmittelbaren Auswirkungen, die derzeit zu einer Umplanung führen würden. Die Entwässerung der A26 berücksichtigt ein Konzept zur Neuordnung der Wasserwirtschaft Moorburg (BWS GmbH, Hamburg, Stand überarbeitete Fassung: Juli 2014).

Die Trasse wird sowohl im Abschnitt 6a als auch 6b die vorhandenen Spülfelder Moorburg Mitte und Moorburg Ost anschneiden. Dies stellt aus Sicht des Verbands ein mit einer anderen Trassenwahl vermeidbares Risiko dar. Zur „Baggergutbehandlungsanlage Moorburg-Mitte“ mit einer Fläche von ca. 88,5 ha führt Unterlage 16.1 aus: „[Sie]...besteht aus mineralisch abgedichteten Entwässerungsfeldern, in die das Baggergut über Rohrleitungen eingespült und teilentwässert wird, einem Zwischenlager für Baggergut bzw. sonstige Böden (Anlagentyp 8.122 V Anh.I der 4. BImSchV, Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen, mit einer Gesamtlagerkapazität von 100 Tonnen oder mehr), einem Abwasserspeicherbecken mit ca. 60.000 m3 nutzbarem Speichervolumen zur Zwischenspeicherung von Wasser aus den Baggergutbehandlungsanlagen Moorburg-Mitte und Moorburg/Ellerholz (Anlagenteile Moorburg-Ost und Moorburg- Ellerholz) sowie einem Grabensystem (Länge ca. 4.500 m), in dem die in Moorburg-Mitte anfallenden Wasserströme gefasst und abgeleitet werden. Sämtliches in der Behandlungsanlage anfallende Wasser wird vom Pumpwerk Moorburg-Mitte über eine Transportleitung nach Francop zur Spülfeldabwasserreinigungsanlage (SARA) in der Behandlungsanlage Francop-Hintzenort verpumpt.“ (Unterlage 16.1, S.3-1) Die Anlagengröße verringert sich durch die Autobahn auf künftig ca.73,9 ha, also um mehr als 10 ha. Die Kapazität der Anlage soll durch „Optimierungen des

Entwässerungsablaufes“ aber gleich bleiben. Der Verband sieht die Problematik des Dränge bzw. Porenwassers durch die Eingriffe nicht ausreichend behandelt. Die Gewässer im Verbandsgebiet sind trotz der separaten Transportleitung nicht unbeeinflusst von der Altlast Spülfeld. Die neue Auflast und der Einschnitt in die Spülfelder haben weitere Auswirkungen auf das Grabensystem in Moorburg. Am Ende des Bauabschnitts 6a ist die Entwässerung zudem unklar, weil dort schon in das Spülfeld Mitte eingegriffen wird. Aus Sicht des Verbands ist durch die Einschnitte mit Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung und Belastungen des Grundwassers durch Porenwasser aus den Spülfeldern zu rechnen.

Vorhabensträgerin: *Der Einschnitt und die Auflasten der geplanten VKE 7051 der A26-Ost im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte haben keine Auswirkungen auf das Grabensystem außerhalb der Behandlungsanlage (BImSchG-Anlage). Bauzeitlich verstärkt anfallendes Sickerwasser wird innerhalb der Anlage gefasst und behandelt. Der Randgraben der Anlage entfällt im Bereich der geplanten Teilstilllegungsfläche und wird durch eine Fassung am Fuß des Aufhöhungskörpers ersetzt. Über die neue Fassung wird aus der Aufhöhung austretendes Sickerwasser vollständig dem verbleibenden Randgrabenabschnitt der BImSchG-Anlage zugeleitet, so dass auch im Planzustand keine hydraulische Verbindung zu den umliegenden Gräben besteht.*

Die möglichen vorhabensbezogenen Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung wurden mit einem numerischen 3D-Strömungs- und Stofftransportmodellen detailliert untersucht (BWS, August 2016). Danach sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den maßgeblich betroffenen Trinkwasserbrunnen HFB2 zu erwarten. Eine mögliche vorübergehende geringfügige Überschreitung des Grenzwertes für Ammonium (0,5 mg/l) ist aufgrund der Stoffeigenschaften und der hydrogeochemischen Situation nicht als erheblich zu bewerten. Im Betriebszustand ist die Einsickerung von Stauwasser aus dem Altspülfeldkörper in den Grundwasserleiter vorhabensbezogen gegenüber dem Istzustand vermindert wodurch der Grundwasserschutz dauerhaft verbessert wird.

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich des Kritikpunktes der Trassenwahl wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5 Linienbestimmung und Ziffer 4.8 Variantenprüfung verwiesen.

Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass trotz der Veränderung der Entwässerungsanlagen keine hydraulische Verbindung zwischen der benannten BImSchG-Anlage und den umliegenden Gräben entstehen wird. Die Veränderung der BImSchG-Anlage ist Bestandteil der Antragsunterlagen und dort umfassend dargestellt. Die Auswirkungen auf das Grundwasser sowie Trinkwasser ist untersucht worden. Neben der beschriebenen Verbesserung des Grundwasserschutzes wird es auch zu keinen anteiligen Auswirkungen auf das Trinkwasser kommen.

Beide Spülfelder enthalten schadstoffbelasteten Elbschlick, der durch die langjährige Nutzung der Felder zur Schlicktrocknung weiter mit Schadstoffen angereichert ist. Die Schadstoffbelastung hat auch die natürlichen Weichschichten unterhalb der Spülfelder erfasst, die inzwischen vollständig im Grundwasser liegen. Durch die Baumaßnahmen und damit verbundene Auflasten

und durch Rampen ist der Eintritt von Schadstoffen durch Porenwasser in das Grundwasser praktisch unvermeidbar. Wo Gründungen für Brücken, Rampen und Unterführungen erforderlich sind, werden Verschleppungen von Schadstoffen ins Grundwasser auftreten. Die durch die Überbauung der Spülfelder zu erwartenden Belastungen werden auch bei sehr kostenintensiven Sicherungsverfahren aus Sicht des Verbands nicht zu vermeiden sein. Schadstoffbelastungen werden sich auch für Oberflächenwasser ergeben. Nicht oder nur unzureichend berücksichtigt wurde das Schadstoffprofil, obwohl dazu Untersuchungen vorliegen. Im EB ist ausgeführt, dass die gesamte Problematik im Wesentlichen durch neuen Drainageleitungen bewältigt werden soll: „Grundsätzlich darf keine vorhabensbezogene Verstärkung der Einsickerung von Niederschlagswasser in den Altspülfeldkörper eintreten. Im Bereich der Entfernung der geringdurchlässigen Schlickdichtung sind daher planerische Maßnahmen vorzusehen. Das dort auf der Einschnittböschung unter der anschließenden Mulde einsickernde Wasser würde nach den aktuellen Planungen ohne ergänzende Maßnahmen zu einer starken Einsickerung in das Altspülfeldmaterial führen. Eine ausreichende Fassung durch die vorgesehene Huckepackdrainage des naheliegenden R-Kanals ist nicht gegeben. Zur Gewährleistung einer geeigneten Fassung des Sickerwassers sowie der Frostsicherheit ist eine zusätzliche Drainageleitung unterhalb der Außenkante des Banketts vorgesehen. Diese wird an den naheliegenden R-Kanal angeschlossen. Das versickerte Oberflächenwasser wird von den beschriebenen Drainagen gefasst und im Entwässerungsabschnitt über den Bodenfilter im AK HH-Süderelbe (künftig AK HH-Hafen) gereinigt und abgeleitet. Ein tieferes Einsickern in den Untergrund wird mittels horizontaler Dichtungen weitgehend verhindert.“ S. 55 Offensichtlich aber ist eine vollständige Ableitung des belasteten Wassers über die neue Drainageleitung nicht möglich, das Einsickern in den Untergrund wird daher auch nach Präsentation der Vorhabensträgerin nur „weitgehend“ verhindert. Der Behauptung, „lokale Verletzungen des Systems durch die Herstellung von bspw. Rammpfosten oder den Schachtbau“ seien „unproblematisch, da insgesamt trotzdem eine sehr starke Reduzierung der Einsickerung in das Altspülfeldmaterial erreicht wird“ (S. 56) kann der Verband nicht nachvollziehen und belegt sich auch nicht zufriedenstellen aus der Planung zur Teilstilllegung der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte (Unterlage 16.2) und der geotechnischen Genehmigungsplanung (Unterlage 20). Im Gegenteil werden die massiven Bodenbewegungen im Spülfeld eher zu unkontrollierbaren Mobilisierungen führen. Der Verband fordert, dass die Planfeststellung nur genehmigt wird, wenn Austritt von Wasser aus dem Spülfeld in das Grundwasser und in die Vorflut gänzlich ausgeschlossen werden kann.

Vorhabensträgerin: *Bauzeitlich wird es durch die Herstellung der geplanten VKE 7051 der A26-Ost in einem Teilabschnitt im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte zu Porenwasserauspressungen in den Grundwasserleiter kommen. Die möglichen vorhabensbezogenen Auswirkungen wurden mit einem numerischen 3D-Strömungs- und Stofftransportmodell detailliert untersucht (BWS, August 2016). Dabei wurde auch die besondere Belastungssituation im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte durch Stau- und Porenwasseranalysen berücksichtigt. Sowohl im Grundwasserleiter, als auch im Rohwasser des maßgeblich betroffenen Trinkwasser-*

brunnens HFB2 sind nach den Untersuchungen durch den vorhabensbezogenen Eintrag von Porenwasser in den Grundwasserleiter keine Überschreitungen von Schadstoffgrenzwerten zu erwarten.

Bei Tiefgründungsmaßnahmen sind durch die Wahl geeigneter Verfahren weder bau- noch betriebszeitlich relevante Einträge von Porenwasser oder Schadstoffverschleppungen in den Grundwasserleiter zu erwarten.

Im Betriebszustand ist die Einsickerung von Stauwasser aus dem Altspülfeldkörper in den Grundwasserleiter vorhabensbezogen gegenüber dem Istzustand vermindert wodurch der Grundwasserschutz dauerhaft verbessert wird.

Vorhabensbezogen kommt es weder bau- noch betriebszeitlich zu nachteiligen Auswirkungen auf Oberflächengewässer. Es erfolgt keine Einleitung belasteten Wassers in Oberflächengewässer. Nachteilige Auswirkungen durch eine Aussickerung von Grundwasser im Abstrom des Planungsbereichs sind aufgrund der ermittelten Stoffkonzentrationen im Grundwasser, der Sickerraten und der Sickerpassage der natürlichen Weichschichten nicht zu erwarten.

Die im Trasseneinschnitt geplanten Abdichtungen ermöglichen eine getrennte Ableitung sauberen Niederschlagswassers und belasteten Sickerwassers aus dem Altspülfeldkörper. Im Bereich der horizontalen Dichtungen sind kleinsträumig Einsickerungen von Niederschlagswasser in den Altspülfeldkörper durch Anschlüsse an Rammpfosten und Schachtbauten möglich. Aufgrund der Neigung der praktisch undurchlässigen Dichtflächen, der guten Durchlässigkeit der aufliegenden Dränschicht und der geringen Durchlässigkeiten des Altspülfeldmaterials kann es jedoch nicht zu relevanten Einsickerungen kommen. Gegenüber dem Istzustand (flächige Überstauung der mineralischen Dichtung im auflagernden Sandkörper durch eine starke Niederschlagsversickerung und den Betrieb der Entwässerungsfelder) ist die Situation verbessert. Die Einsickerung von Wasser in den Altspülfeldkörper im Einschnittbereich wird (wie im übrigen Trassenbereich und der Rekultivierungsfläche) vorhabensbezogen gegenüber dem Istzustand vermindert.

Eine verstärkte Mobilisierung von Stau- bzw. Porenwasser durch den geplanten Trassenabschnitt ist nur bauzeitlich zu erwarten. Das im Baufeld anfallende Wasser wird vollständig gefasst und aufbereitet. Eine Belastung von Grund- oder Oberflächenwasser ist daher ausgeschlossen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Einwendungen nicht begründet sind.

Planfeststellungsbehörde: Die vom Wasserverband befürchteten Auswirkungen durch Austritt von Wasser aus dem Spülfeld in das Grundwasser und in die Vorflut sind in den Antragsunterlagen bereits enthalten und berücksichtigt. Es wird dort nachvollziehbar dargestellt, welche Maßnahmen ergriffen werden (z.B. Abdichtungsbahnen und Drainagematten), um ein Eindringen des Schichtenwassers in den Untergrund zu verhindern. Darüber hinaus folgt die Planfeststellungsbehörde den erläuternden Ausführungen der Vorhabensträgerin. Weiteres ist für die Genehmigungsfähigkeit nicht erforderlich.

Negative Auswirkungen auf die OWK und GWK während der Bauzeit müssen generell qualitativ und quantitativ ausgeschlossen sein. Ob dies garantiert wird, ist auf Grundlage des EB und der

Unterlage 20 unklar. Es heißt im EB: „In den in der Marsch liegenden Streckenabschnitten fällt während der Bauzeit Porenwasser aus den Weichschichten sowie Tagwasser an. Das Porenwasser resultiert aus Setzungen der Arbeitsebene für die Bohrgeräte zur Säulenherstellung, der Bodenverdrängung durch die hergestellten Betonsäulen und Setzungen der Lastverteilungsschicht zwischen den Säulen. Das Wasser wird in Gräben seitlich der Baufelder gefasst. Die anfallenden Wassermengen werden auf ca. 200.000 m³ geschätzt bei Abflusswerten zwischen 4,2 VS und 5,9 l/s. Nach vorliegenden Analysen ist davon auszugehen, dass das Porenwasser erhöhte CSB-Gehalte aufweist, die vor Einleitung des Wassers in den Vorfluter (Wulfsgraben) eine Reinigung erfordern. Der CSB (Chemischer Sauerstoffbedarf) ist ein Maß für alle im Wasser vorhandenen unter definierten Bedingungen oxidierbare Inhaltsstoffe. Für die Anlage ist eine vorwiegend mechanisch-physikalische Anlagentechnik erforderlich mit folgenden Behandlungsstufen: Vorlage mit Belüftung, Vorsedimentation, pH-Wert-Pufferung, Flockung/Fällung und Filtration. Weitere Einzelheiten können der Anlage 20 entnommen werden.“ (EB, S 88) Dieses Wasser muss in Vorfluter eingeleitet werden. Absprachen sind nicht nur mit der unteren Wasserbehörde sondern auch dem Verband als Verantwortlichen für die Leistungsfähigkeit des Systems nach WVG erforderlich.

Vorhabensträgerin: *Gemäß den Untersuchungen zu möglichen vorhabensbezogenen Auswirkungen auf die Grund- und Stauwassersituation von BWS (August 2016), Planfeststellungsunterlage 19.4, sind nachteilige Auswirkungen durch das Auspressen des Porenwassers auf der Grundlage der ermittelten Stoffkonzentrationen im Grundwasser und der Sickerraten nicht zu erwarten.*

Das im Baufeld anfallende Tagwasser wird durch bauzeitlich angelegte Entwässerungsgräben vollständig gefasst und einer Reinigung zugeführt, bevor es in das Vorflutsystem eingeleitet wird. Die Entwässerungsgräben werden mit ausreichendem Freibord ausgeführt, so dass auch Starkregenereignisse zwischengespeichert werden können. Eine Belastung der Oberflächengewässer ist daher ausgeschlossen.

Die Vorhabensträgerin sagt eine Abstimmung im weiteren Verlauf der Planung zu.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen. Aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen (u.a. Reinigung des im Baufeld anfallenden Tagwassers; Berücksichtigung eines ausreichenden Freibords der Entwässerungsgräben) sind nicht zulässige Auswirkungen auf den OWK und GWK nicht zu erwarten.

Dies gilt auch insgesamt. Im EB (8.93) wird auf das wasserwirtschaftliche Konzept eingegangen. Es sei „unter Beteiligung der Unteren Wasserbehörde eine einheitliche Drosselabflussspende von 3,0 l/s*ha für die verschiedenen Infrastrukturnahmen im Gebiet festgelegt“ werden und hierzu in einer Modellrechnung der Nachweis der unschädlichen Ableitung erbracht und die Leistungsfähigkeit der Schöpfwerke nachgewiesen. Dieser Nachweis ist auch gegenüber dem WBV zu erbringen.

Planfeststellungsbehörde: Der Nachweis der unschädlichen Ableitung der einheitlichen Drosselabflussspende von 3,0 l/s*ha ist Bestandteil des wasserwirtschaftlichen Konzeptes

zur Neuordnung der Wasserwirtschaft Moorburg. Dieses Konzept wurde im Jahr 2014 im Auftrag der ReGe Hamburg für die HPA erstellt und ist kein Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahren. Die Vorhabensträgerin kann demzufolge die Forderung nach einer Nachweisführung nicht erbringen.

Die Oberflächenentwässerung der Autobahn scheint nicht abschließend beschrieben. EB S. 48: „Als Alternative zur Pendelrinne wird in der weiteren Planung der Einsatz einer Betonrinne in Gleitschalbauweise geprüft, die aufgrund ihrer Geometrie ein erhöhtes Speichervolumen am Fahrbahnrand bietet. (Detail siehe Unterlage 14)“ Was damit mit „weiterer Planung“ gemeint ist, ist unklar. Wie soll die Entwässerung endgültig ausgerichtet werden?

Vorhabensträgerin: *Die grundsätzliche Ableitung des Straßenoberflächenwassers ist in der Planfeststellungsunterlage (UL01, UL08, und UL18) ausreichend beschrieben.*

Details wie die Fassung des Wassers innerhalb der Fahrbahn sind nicht planfeststellungsrelevant und werden in der Ausführungsplanung präzisiert.

Planfeststellungsbehörde: Die Straßenentwässerung muss hinsichtlich der Dimensionierung (Grund und Aufriss) und der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit sowie die durch die baulichen Anlagen eventuell hervorgerufenen Auswirkungen definiert sein. Dies ist hier vorliegend der Fall. Weitere Details können der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Für seine Mitglieder, die u.a. westlich und östlich der A7 Landwirtschaft betreiben betont der Wasserverband die Notwendigkeit einer Perspektive für das Dorf Moorburg. Das Vorhaben führt zu einer besseren Verwertbarkeit und Anbindung für Hafenindustrie-/logistik. Die Trassenwahl folgt vor allem auch Hafeninteressen. Aufgrund des hohen Anteils von Durchgangsverkehr handelt es sich primär um ein Vorhaben für die FHH. Diese sollte auch dem betroffenen Stadtteil endlich Planungssicherheit verschaffen und Moorburg insgesamt aus dem HafenEG entlassen.

Planfeststellungsbehörde: Mit dem beantragten Vorhaben wird nicht nur die Erreichbarkeit des Hafengebiets verbessert, sondern auch die Ortslage Moorburg von Durchgangs- und Schleichverkehren entlastet. Dem Projektziel Entlastung der Wohnquartiere von Lärm- und Schadstoffbelastungen wird damit Rechnung getragen. Eine Entlassung Moorburgs aus dem HafenEG ist weder Bestandteil dieses Vorhabens noch eine zwingend notwendige Folgemaßnahme.

Der sog. Querweggraben entwässert derzeit in den Entwässerungsgraben der Autobahn A7 (örtlich im Lageplan unterhalb der Maßnahme 4.2 a im LBP). Hierbei handelt es sich wohl um eine historisch versäumte Konfliktlösung beim Bau der A7. Jetzt soll dieser Abfluss ersatzlos wegfallen. Dies ist nicht vertretbar, weil der Graben nördlich Untenburger Querweg über den Wulfsgraben nicht ausreichen wird. Der Wulfsgraben wird nach dem Eingriff stärker belastet als vorher. Er muss ausreichend unterhalten und entschlickt werden, aber die Unterhaltungslast ist ungeklärt.

Vorhabensträgerin: *Die hydraulische Ertüchtigung des Wulfsgrabens und der Untersten Untenburger Wetterung durch eine Entschlammung ist im Winter 2019/2020 umgesetzt worden und*

wird in den Nachweisen der hydraulischen Leistungsfähigkeit zu den Planungen zur A26-Ost (VKE 7051) als planerischer Istzustand angesetzt.

Änderungen der Unterhaltungslast des Wulfsgrabens sind durch den Neubau der A26, Abschnitt 6a nicht erforderlich.

Planfeststellungsbehörde: Die hydraulische Leistungsfähigkeit der Entwässerungsanlagen ergibt sich aus den wassertechnischen Untersuchungen. Die Unterhaltungslast der oberirdischen Gewässer 2. Ordnung regelt sich nach den gesetzlichen Vorgaben und ist nicht im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Veränderungen sind nicht vorgesehen und nicht notwendig.

Die Landscheide wird überbaut und auf ca. 900 m nach Süden verlagert. Die Annahmen im Regelungsverzeichnis sind tw. falsch, weil es sich nach der Verlegung um ein Gewässer außerhalb des Verbandsgebiets handelt. Grundsätzlich wird angemerkt, dass die Gemarkung Moorburg nicht in die Landscheide entwässert. Der Verband ist auch nur für die Nordhälfte unterhaltungspflichtig. Die Landscheide entwässert vielmehr alle Gebiet südlich der Landscheide und damit außerhalb des Verbandsgebiets.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin sagt zu, durch die Verlegung der Moorburger Landscheide erforderliche Neuregelungen zur Gewässerunterhaltung gemeinsam mit dem Bezirk Harburg und dem Wasser- und Bodenverband abzustimmen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen. Regelungen darüber hinaus sind nicht erforderlich, da sich die Gewässerunterhaltung nach den gesetzlichen Vorgaben richtet.

Der Verband stellt die Zulässigkeit der Abschnittsbildung in Frage. Entwässerungstechnisch sind die Abschnitte nicht trennbar. Auch der Abschnitt 6b verläuft im Altspülfeld. Schon jetzt wird das Qualm- und Dränagewasser in das Verbandsgebiet verdrängt. Eine grundsätzliche Lösung muss schon in diesem Abschnitt aufgezeigt werden. Es fehlen auch Angaben zu Schadstoffprofilen.

Vorhabensträgerin: *Die Stauwasserkörper der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte und Moorburg-Ost sind hydraulisch vollständig getrennte Einheiten. Die Planungen zur A26-Ost, Abs. 6a (VKE 7051) beinhalten nur Untersuchungen zum Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte. Eine maßgebliche Veränderung der Entwässerung des am östlichen Bauende angrenzenden Deiches sowie des Entwässerungsfeldes Moorburg-Ost ergibt sich aus den Planungen zur A26-Ost, Abs6a (VKE 7051) nicht.*

Eine Untersuchung bestehender möglicher Sickerwasserzutritte in die Verbandsgewässer aus dem Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost ist nicht Gegenstand der Planungen. Die geplanten baulichen Eingriffe in die Aufhöhungskörper der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte und Moorburg-Ost unterscheiden sich stark. Ein grundsätzlicher, einheitlicher Planungsansatz ist daher nicht möglich bzw. sinnvoll. Durch den Verlauf der Trasse über das Altspülfeld im angrenzenden Planungsabschnitt 6b sind keine unüberwindbare Hindernisse und unkalkulierbaren Risiken zu erwarten, so dass eine Abschnittsbildung auch unter diesem Gesichtspunkt zulässig ist.

Die im Untersuchungsbericht zu möglichen vorhabensbezogenen Auswirkungen auf das Grund- und Stauwasser (Ul-19.4) beschriebene Auswahl relevanter Schadstoffparameter geht auf eine umfangreiche Auswertung der Schadstoffprofile im Stau- und Porenwasser aus Bestands- und ergänzenden Untersuchungsdaten hervor.

Planfeststellungsbehörde: Im Rahmen der Variantenprüfung werden die aus den unterschiedlichen Varianten erwartbaren Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass die Berücksichtigung der wasserwirtschaftlich zu erwartenden Auswirkungen die Variantenwahl und Abschnittsbildung nicht in Frage stellen. Zu betrachtende Entwässerungssysteme an Linienbauwerken sind entsprechend der Abschnittsbildung regelmäßig nicht vollständig in sich geschlossene hydraulische Systeme. Jedoch ist die abschnittsweise Betrachtung der Entwässerung sowohl aus wassertechnischer als auch aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5 Linienbestimmung und Ziffer 4.8 Variantenprüfung verwiesen.

Es wird gefordert, die im Konzept wasserwirtschaftliche Neuordnung beschriebene Trennung der Entwässerung vor Baubeginn abzuschließen. Die Trennung muss aus Verbandssicht bereits an der Waltershofer Straße geschehen, da zwischen Hafenbahn und Waltershofer Straße ein landwirtschaftlicher Betrieb auf Be- und Entwässerung angewiesen ist.

Planfeststellungsbehörde: Das Konzept zur Wasserwirtschaftliche Neuordnung ist nicht Gegenstand des beantragten Vorhabens. Auswirkungen auf die Entwässerungssituation, die durch das Vorhaben hervorgerufen werden, sind im Verfahren berücksichtigt.

Es scheint dem Verband, dass die wasserseitigen Probleme insgesamt bei der Variantenwahl nur eine sehr geringe Rolle gespielt haben. Dies ist angesichts der gesetzlichen Anforderungen, die auch der WBV etwa bei der Gewässerunterhaltung zu beachten hat, erstaunlich. Eingriffe in bestehende Entwässerungsstrukturen sind bei den Nord-Varianten viel geringer prognostiziert.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die o.g. Ausführungen sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5 Linienbestimmung und Ziffer 4.8 Variantenprüfung verwiesen.

Zum BW 10.14: Die Fließrichtung ist falsch angegeben, der als „Wulfsgraben“ bezeichnete Graben südlich des Untenburger Querweg/Kirchdeich entwässert nicht in die Moorburger Landscheide, von dort wird nur bewässert. Der vorgesehene 800er Durchlass ist ausreichend. Aber: Dort erforderlich ist ein Absperrschieber an der verlegten Moorburger Landscheide um zu verhindern, dass die Verbandsgewässer überfordert werden durch etwaig extensive Unterhaltung der Landscheide.

Vorhabensträgerin: *In die Planungen wurde an der bezeichneten Stelle ein Absperrschieber aufgenommen, der die Entwässerungssysteme Moorburg und Moorburger Landscheide im Regelfall trennt. In ergänzenden hydraulischen Modellierungen erfolgt ein Nachweis, dass eine be-*

darfsweise, temporäre Öffnung des Absperrschiebers nicht zu einer Überlastung eines der Systeme führt. Dabei wurden auch die möglichen hydraulischen Reaktionen bei einem Zustrom in die Moorburger Landscheide untersucht, der nach den Untersuchungen kurzzeitig während Hochwasserereignissen auftreten kann.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Die Funktion des verbleibenden Stücks Moorburger Landscheide bei BW 10.15 unklar.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin erklärt, dass das Teilstück der Moorburger Landscheide im Bereich der vorhandenen Hafenbahnquerung (Südlich von BW 9) zukünftig keine wasserwirtschaftliche Funktion hat.

Die Zuwegung für die verlegte Moorburger Landscheide ist unklar, vgl. Regelungsverzeichnis, 10.11 Die Mehrkosten sind erheblich, weil der Unterhaltungsweg zu Umwegen führt, die Unterhaltung von der Nordseite des Gewässers ist nach den Plänen unklar bzw. nicht möglich.

Vorhabensträgerin: *Auf der Westseite der Südbahn (HPA) ist für die Unterhaltung der umverlegten Moorburger Landscheide nördlich ein 3,50m breiter Wartungsweg vorgesehen. Erschlossen wird dieser vom Moorburger Hinterdeich. Auf der Ostseite der Südbahn ist für die Unterhaltung der umverlegten Moorburger Landscheide südlich ein 3,50m breiter Wartungsweg vorgesehen. Erschlossen wird dieser über den vorhandenen Radweg R11. Mäanderflächen wurden auf der jeweils gegenüberliegenden Seite der Moorburger Landscheide vorgesehen.*

Umwege die aufgrund eines fehlenden Bauwerkes/Bahnübergangs zu Mehrkosten führen, stehen in keinem Verhältnis zur Herstellung eines Bauwerkes/Bahnübergangs an der Südbahn. Daher wurde keine Querung vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat die Erreichbarkeit wie vorstehend dargestellt. Hinsichtlich entstehender Mehrkosten durch Umwege wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.5 Entschädigungen verwiesen.

Die Straßenentwässerung muss vollständig von der Gebietsentwässerung getrennt werden. Die Aussage im LBP zum Abfluss über die Bankette und Versickerung (LBP S. 132) ist widersprüchlich. Dies ist in den Plänen zu konkretisieren oder als Auflage im Planfeststellungsbeschluss vorzusehen.

Vorhabensträgerin: *Gemäß Wassertechnischer Untersuchung ist die teilweise Versickerung des Oberflächenwassers über die Bankette und Böschungsflächen der A26 und bereichsweise der Rampen vom Autobahnkreuz und der Anschlussstelle geplant. Über eine ausreichend dicke Oberbodenpassage ist eine entsprechende Reinigung gewährleistet.*

Der weitausgrößte Teil des Oberflächenwassers wird am Bord gefasst, über Rohrleitungen gesammelt und zwei Retentionsbodenfiltern zugeführt. Anschließend erfolgt eine Einleitung in die vorgesehene Vorflut.

Planfeststellungsbehörde: Einer vollständige Trennung von Straßenentwässerung und

Gebietsentwässerung kann nicht stattgegeben werden. Durch die vorgesehene teilweise Versickerung des Oberflächenwassers über die Bankette und Böschungsflächen der Autobahn, der Rampen und der Anschlussstelle über eine ausreichend dicke Oberbodenpassage wird die erforderliche Reinigung des anfallenden Wassers gewährleistet. Darüber hinaus erfolgt die Fassung des größeren Teils des anfallenden Oberflächenwassers am Bord, danach Sammlung über Rohrleitungen sowie anschließende Reinigung in zwei Retentionsbodenfiltern, bevor die Einleitung in die Vorflut erfolgt. Diese Vorgehensweise entspricht dem Stand der Technik. Weitere Auflagen sind nicht erforderlich.

Zum Verlegung/Ausbau des Untenburger Querwegs wird gefordert, dass die Flächen nördlich des Untenburger Querwegs und südlich des Spülfeld Moorburg Mitte auch während der Bauphase ständig entwässert bleiben, um das hydraulische Gefüge nicht zu stören. Der Verband regt zudem an, den Weg nach Süden und nicht nach Norden zu ertüchtigen sodass der Graben nördlich nicht berührt wird. Unterlage 5 Blatt 3 - Querung und Verlegung Untenburger Querweg

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin sagt den Erhalt der Entwässerung der beschriebenen Flächen auch während der Bauphase zu.*

Die Anregung des Einwenders, nicht in den nördlichen Querweggraben einzugreifen, wurde geprüft. In den Unterlagen zur 1. Planänderung wurde ein Ausbau und die Nutzung des Untenburger Querwegs derart berücksichtigt, dass nunmehr der Eingriff in den nördlichen Querweggraben auf den Bereich am Bauwerk 7051/06 beschränkt ist.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Nach dem Regelungsverzeichnis Ziffer 10.11 wird ein neuer Unterhaltungsweg entlang der Moorburger Landscheide hergestellt, allerdings wohl nur im verlegten Teil. Es bleibt unklar, wie die Wege-Anbindung konkret erfolgen soll. Die Unterhaltung der Landscheide ist grundsätzlich beidseitig erforderlich, da die Unterhaltung den Grundstückseigentümern nur bis zur Mitte obliegt.

Vorhabensträgerin: *Die verlegte Teil der Moorburger Landscheide befindet sich zukünftig vollständig auf und an Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Unterhaltung kann einseitig erfolgen.*

Planfeststellungsbehörde: Da die Unterhaltung der verlegten Moorburger Landscheide künftig vollständig durch den neuen Eigentümer Freie und Hansestadt Hamburg vorgenommen wird, ist eine beidseitige Unterhaltung nicht mehr erforderlich.

4.24.15 Handelskammer Hamburg

Für die Bauphase dieses Abschnittes sollte jedoch darauf zu achten, den Verkehrsfluss im Hamburger Hafen sowie auf der stark frequentierten A7 zu gewährleisten.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass während der Bauzeit drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf der A7 aufrechterhalten werden. Darüber hinaus wer-

den im Rahmen der weiteren Planung zur A 26, sowie im Projekt „ Koordinierung Gesamtablauf BAB A7“ die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Baumaßnahmen aufgezeigt, bewertet und ggf. Maßnahmen ergriffen.

Stellungnahme zur 1. Planänderung:

Zudem geht die Handelskammer Hamburg davon aus, dass die Vorhabensträgerin alle mittelbar und unmittelbar von den Maßnahmen betroffenen Unternehmen frühzeitig über die Planungen und deren Auswirkungen in der Umsetzung durch direkte Ansprache informiert und einbindet. Die anliegenden Unternehmen sollten auch frühzeitig über anstehende Baumaßnahmen informiert werden, die die betrieblichen Abläufe einschränken könnten.

Auch mögliche Beeinträchtigungen von Unternehmen durch landschaftspflegerische Maßnahmen (z.B. Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen infolge des Bundesnaturschutzgesetzes) sind unbedingt zu vermeiden. Eventuell betroffene Unternehmen solcher Maßnahmen sind ebenfalls frühzeitig zu informieren und zu beteiligen, um mögliche Beeinträchtigungen in Betriebsabläufen zu erkennen und zu vermeiden.

Für die Bauphase des Abschnitts 6a ist weiterhin darauf zu achten, den Verkehrsfluss im Hamburger Hafen sowie auf der stark frequentierten A 7 und den Haupthafenrouten zu gewährleisten. Hierzu ist eine abgestimmte Baustellenkoordination mit allen weiteren Vorhabensträgern (z.B. Autobahn GmbH/ DEGES, Deutsche Bahn AG, LSBG, Hamburg Wasser, Hamburg Port Authority...) vonnöten. Da die A26 Ost in Teilen über Entwässerungsfelder für Hafenschlick in Moorburg läuft, ist durch die Vorhabensträgerin darauf zu achten, dass das Sedimentmanagement im Hafen trotz dieser Teilstilllegung gesichert sein muss.

Vorhabensträgerin: *Im Rahmen der weiteren Planung zur A 26, sowie im Projekt „ Koordinierung Gesamtablauf BAB A7“ werden die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Baumaßnahmen aufgezeigt, bewertet und ggf. Maßnahmen ergriffen. Als Vorgabe sind auch während der Bauzeit drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf der A7 aufrechtzuerhalten.*

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat in den Antragsunterlagen hinreichend dargestellt, dass die bauzeitliche Verkehrsführung gewährleistet werden kann. Unverhältnismäßige bauzeitliche verkehrliche Einschränkungen sind danach nicht zu erwarten. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die mittelbar und unmittelbar betroffenen Unternehmen über anstehende Baumaßnahmen frühzeitig zu informieren.

Die vorgesehene Verlegung zweier Masten der 380/110kV Freileitung ist weiterhin so vorzunehmen, dass die Versorgungssicherheit dauerhaft sichergestellt bleibt. Die A 26 Ost ist außerdem so zu realisieren, dass für das stillgelegte Kraftwerk in Moorburg verschiedenste zukünftige Nutzungsoptionen in Betracht gezogen werden können. Es ist sicherzustellen, dass die Bahnstrecke der Hafenbahn zwischen dem Bahnhof Hohe-Schaar und dem Bahnhof Alte Süderelbe während der Bautätigkeiten der A 26 Ost uneingeschränkt befahrbar bleibt.

Vorhabensträgerin: *Durch die Verlegung der 380/110 kV Freileitung wird die dauerhafte Versor-*

gungssicherheit nicht beeinträchtigt. Die 380/110 kV Bestandsleitung bleibt während der Errichtung der 380/110-kV-Neubauleitung jeweils mindestens einsystemig (mit einem Stromkreis) in Betrieb bleiben, um die örtliche Stromversorgung aufrecht zu erhalten.

Die Hafenbahnstrecke bleibt grundsätzlich während der Bauzeit der A26, Abs. 6a ohne Einschränkungen befahrbar. Ausnahmen bilden einzelne kurze Bauphasen während der Errichtung des Bauwerks im Zuge der Südbahn über die verlegte Moorburger Landscheide sowie des Bauwerks im Zuge der A26 über die Südbahn. Erforderliche Sperrpausen werden im Vorfeld abgestimmt.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Zusätzliche Anordnungen darüber hinaus sind nicht erforderlich.

4.24.16 Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der Forderung der Feuerwehr nach Erreichbarkeit der Autobahn aus dem städtischen Straßennetz mittels Rettungs- und Angriffswegen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, nördlich und südlich der A 26 vom Unterburger Querweg (Bau-km 0+900) bis zur Querung der Hafenbahn (Bau-km 1+600) Wartungswege am Böschungsfuß anzulegen, die als Angriffs- und Rettungsweg genutzt werden können. Die Türen und Treppenanlagen werden entsprechend Regelwerk vorgesehen. Des Weiteren steht als Zugang aus dem städtischen Netz die Anschlussstelle AS HH-Moorburg (bisherige Bezeichnung AS HH Hafen Süd) zur Verfügung. Die Feuerwehr hat bestätigt, dass die Forderung damit berücksichtigt ist.

An der Anschlussstelle AS HH-Hafen Süd (an der Straße Moorburger Hauptdeich zwischen der nördlichen und der südlichen Auf- und Abfahrt) ist eine Löschwasserentnahmestelle einzurichten. Die Feuerwehr würde einen Hydranten mit einem Nennförderstrom von mindestens 48 m³/h bevorzugen (nach DVGW Arbeitsblatt W331), alternativ wäre jedoch auch eine unabhängige Löschwasserentnahmestelle möglich (bspw. Löschwasserteich nach DIN 14210, ein Löschwasserbehälter mittel oder ein Löschwasserbrunnen mittel nach DIN 14220, mindestens 150 m3 Inhalt). Die Ausführungen und Beschilderungen im Detail sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin sieht keine Notwendigkeit an der AS HH-Moorburg (bisher AS HH-Hafen Süd) eine Löschwasserentnahmestelle einzurichten.*

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Nach geltendem Recht liegt der Katastrophenschutz in der Zuständigkeit der Länder und der Brandschutz sowie das Rettungswesen in der Zuständigkeit der Kommunen. Zumeist sind diese Aufgaben in den Ländern in Landesgesetzen geregelt. Allerdings ergibt sich aus den geltenden Regelwerken für den Neubau von Bundesfernstraßen keine Grundlage, die die Vorhabensträgerin dazu verpflichten würde, Löschwassereinrichtungen an der Strecke vorzuhalten.

Anlagen für die Löschwasserversorgung an Bundesfernstraßen sind lediglich an Tunneln und Hydranten ggf. an Tank- und Rastanlagen vorgesehen. Es obliegt der Behörde für Inneres und Sport, in Absprache mit der Vorhabensträgerin entsprechende Löscheinrichtungen in dem Bereich zu planen.

4.24.17 Behörde für Inneres und Sport, Polizei – VD12

Generell sollten alle Bauwerke, die Strecken des Güter- und Schwerlastverkehrs kreuzen, 5,00 m lichte Höhe haben. Die Bauwerke Bauwerk 7051/02 und 7051/03 unterschreiten die 5 m lichte Höhe. Hier werden nur 4,70 m angegeben. Die Verkehrsdirektion bitte um Überprüfung, ob hier auch die 5 m eingehalten werden können

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass im Rahmen der weiteren Planung festgestellt wurde, dass auch hier eine lichte Höhe von größer gleich 5,0 m eingehalten wird.

4.24.18 Behörde für Umwelt und Energie, bzw. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Bewertung der Versickerungsanlagen nach DWA-M - 153. Hierzu sind die Untergrundverhältnisse, insbesondere die Mächtigkeit des Sickerraumes (Abstand der Versickerungsanlage zum höchsten Grund-/Stauwasserstand sowie zum Deckschicht) für den jeweiligen Autobahnabschnitt zu berücksichtigen. In Hinblick auf die Reinigungsleistung ist der geplante Aufbau der Böschung zu ändern (die Mächtigkeit des Oberbodens ist auf ca. 0,3 m zu vergrößern).

Vorhabensträgerin: *Das Merkblatt DWA-M 153 entspricht nicht dem Stand der Technik. Entscheidend für die Reinigungsleistung ist der Dammbaustoff, insbesondere dessen Filtrationswirkung. Die partikelgebundenen Schadstoffe werden durch Filtration (Versickerung) und Sedimentation (auf der bewachsenen Oberfläche) dauerhaft zurückgehalten. Die Dicke einer möglichen Oberbodenschicht spielt hingegen eine untergeordnete Rolle. Zudem besteht ein erhöhtes Risiko, dass bei 30 cm dicken Oberbodenschichten auf Böschungen bei Starkregenereignissen der Oberboden abrutschen kann und demzufolge ein vermeidbares Gefahrenpotential entsteht.*

Eine Versickerung ist nur in Dammlage über Bankette und Böschungen vorgesehen. Demnach reicht ein Regelquerschnitt mit Angaben zum Dammbaustoff.

Bundesautobahnen und Bundesstraßen werden nach dem Regelwerk der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) geplant und gebaut. Die Richtlinien, Merkblätter usw. werden durch den Minister des BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) verbindlich eingeführt und sind somit von der Straßenbauverwaltung anzuwenden.

Die DWA und die FGSV stimmen grundsätzlich darüber ein, dass die Regelwerke der DWA für die Siedlungsentwässerung und die Regelwerke der FGSV für die Entwässerung außerörtlicher

Straßen gelten. Dennoch haben in der Vergangenheit Unterschiede in den Regelwerken, insbesondere in der RAS-Ew 2005 „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ und den DWA-Regelwerken M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ und im A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ die Abstimmung zwischen den Straßenbauverwaltungen und den Wasserbehörden erschwert. Um diese Erschwernisse zukünftig zu vermeiden, haben Vertreter der DWA und der FGSV im Mai 2012 in einer Sitzung in Bad Hennef gemeinsam beschlossen, enger zu kooperieren und bei der Erarbeitung neuer Regelwerke durch die Einbindung der Fachleute in die Gremien beider Verbände eine bessere Harmonisierung zu erreichen. Geschehen ist dies bereits bei dem neuen Arbeitsblatt DWA-A 102 „Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen zur Einleitung in Oberflächengewässer“ (Gelbdruck Oktober 2016). Im Kapitel „1 Anwendungsbereich“ wird explizit ausgesagt, dass das DWA-A 102 für Siedlungsgebiete gilt:

„Das vorliegende Arbeitsblatt bezieht sich innerhalb der Siedlungsentwässerung als kommunale Aufgabe der Daseinsvorsorge auf den umweltgerechten Umgang mit niederschlagsbedingten Abflüssen in Siedlungsgebieten.“

Für die Entwässerung außerörtlicher Straßen wird im selben Kapitel auf das Regelwerk der FGSV verwiesen:

„Für emissionsbezogene Bewertungen der Niederschlagsabflüsse von außerörtlichen Straßen wird auf die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ (RAS-Ew), in Wasserschutzgebieten zusätzlich auf die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) verwiesen.“

Im neu erschienen DWA-A 178 „Retentionsbodenfilteranlagen“ (Gelbdruck Juni 2017) wurde ein anderer Weg beschritten, indem das Arbeitsblatt die Behandlung von Straßenabflüssen als eigenständiges Anwendungsgebiet betrachtet:

„Das Arbeitsblatt … bezieht sich ausschließlich auf die Planung, die Grundanforderungen der konstruktiven Gestaltung, den Bau und den Betrieb von Retentionsbodenfilteranlagen zur Behandlung von Mischwasser- sowie Niederschlagsabflüssen aus Trennsystemen und der Straßenentwässerung.“

Einigkeit zwischen DWA und FGSV besteht auch darin, dass die Regelwerke beider Verbände gleichermaßen geeignet sind, dem Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers zu dienen. Durch die Anwendung des FGSV-Regelwerks ist zudem gewährleistet, dass die spezifischen Belange der Entwässerung von Außerortsstraßen besser berücksichtigt werden können. Der Nachweis einer ausreichenden Regenwasserbehandlung kann bei Außerortstraßen grundsätzlich auch nach dem DWA-M 153 geführt werden. Berücksichtigt werden sollte dabei aber, dass die DWA im Gegensatz zu den Arbeitsblättern ihre Merkblätter nicht als „allgemein anerkannte Regeln der Technik“ einstuft. Gemäß DWA beschreiben Merkblätter „Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, die noch nicht allgemein anerkannt sind“. Zum Ausdruck gebracht wird dies in den Benutzerhinweisen, der in den Arbeitsblättern folgenden Satz am Ende des ersten Absatzes enthält:

„Für dieses besteht nach der Rechtsprechung eine tatsächliche Vermutung, dass es inhaltlich und fachlich richtig sowie allgemein anerkannt ist.“

In Merkblättern wie dem M 153 fehlt die Ergänzung „sowie allgemein anerkannt“. Weiterhin wird jeder Anwender auf seine eigene Verantwortung bei der Anwendung des Regelwerks hingewiesen:

„Dieses Merkblatt ist eine wichtige, jedoch nicht die einzige Erkenntnisquelle für fachgerechte Lösungen. Durch seine Anwendung entzieht sich niemand der Verantwortung für eigenes Handeln oder für die richtige Anwendung im konkreten Fall; …“ (letzter Absatz im Benutzerhinweis).

Im vorliegenden Fall ist also konkret zu prüfen, ob ein Nachweis nach DWA-M 153 nicht nur formal sondern auch fachlich korrekt ist und die Abfluss- und Reinigungsprozesse richtig wiedergibt. Die A26-Ost entwässert über die Bankette in Rasenmulden und Böschungen. Das Straßenoberflächenwasser (SOW) versickert auf und in diesen Anlagen. Bezüglich der Regenwasserbehandlung gibt die RAS-Ew 2005 in Abschnitt 7.1 folgenden Planungshinweis:

„Das Behandlungsziel ist erreicht, wenn durch breitflächige Ableitung und Versickerung auf Straßenböschungen, Mulden und Gräben der rechnerische Nachweis entsprechend diesen Richtlinien erbracht wird, dass sich für die kritische Regenspende rkrit (i. d. R. 15 l/(s·ha)) kein abzuleitender Oberflächenabfluss ergibt.“

*Dahinter steht die Kenntnis, dass der größte Teil des jährlichen Niederschlags mit geringen Intensitäten fällt und Starkregenereignisse mit einer hohen Niederschlagsintensität nur einen sehr geringen Teil des jährlichen Niederschlagsvolumens ausmachen. Bestätigt wird dies durch das DWA-A 102: dem Bild 6 in Abschnitt 10.2.2 „Kritische Regenspende rkrit“ ist zu entnehmen, dass bei einer Auslegung der Behandlungsanlage auf rkrit = 15 l/(s*ha) mind. 90 % des jährlichen Niederschlags behandelt werden. In Abhängigkeit von der Breite der Fahrbahn versickert bereits ein mehr oder weniger großer Teil des Niederschlags im Bankett. Im Regelfall ist das Bankett 1,5 m breit. Aus Gründen der Verkehrssicherheit muss es standfest ausgebildet werden, weshalb die Andeckung von Oberboden nicht möglich ist. Damit der Schutz des Bodens und des Grundwassers dennoch weiterhin gewährleistet ist, hat die BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen) in der jüngeren Vergangenheit 2 Forschungsvorhaben durchgeführt, in denen die in Frage kommenden Baustoffe und ihre Zusammensetzung auf ihre Verdichtungsfähigkeit und den Schadstoffrückhalt untersucht wurden:- „Untersuchungen zur Optimierung von Schadstoffrückhalt und Standfestigkeit von Banketten“ (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 300, Feb. 2018)- FE 05.0177/2012/MRB: „Baustoffe für standfeste Bankette“ (Technische Universität München, Heyer, Koukoulidou, Birle, 2014, unveröffentlicht)*

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass für einen ausreichenden Schadstoffrückhalt der Einsatz von Oberboden nicht erforderlich ist. Die Forschungsvorhaben wurden durchgeführt, um auch zukünftig bei geänderter Bauweise der Bankette einen ausreichenden Schadstoffrückhalt zu gewährleisten. Dass Bankette in der Vergangenheit einen ausreichenden Schadstoffrückhalt erreichten, wurde von der BASt durch eine umfangreiche Datenauswertung von Schadstoffgehalten in Ban-

kettmaterial an 840 Proben und 40 Parametern nachgewiesen („Schadstoffgehalte von Bankettmaterial - Bundesweite Datenauswertung“, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen - Verkehrstechnik Hefte V 167, V 198, V 199 und V 209). Diese Ergebnisse, wonach eine mehrere Dezimeter dicke Oberbodenschicht für einen ausreichenden Schadstoffrückhalt nicht erforderlich ist, decken sich auch mit dem DWA-A 102 (Gelbdruck, Abschnitt 11.2.6.3) und dem DWA-A 178 (Gelbdruck Juni 2017, Abschnitt 5.2.2.3)), wonach mit einem Bodenfilter aus Sand ein stofflicher Wirkungsgrad von mind. 95 % für partikulär gebundene Schadstoffe (AFS63) erreicht wird. Das DWA-M 153 enthält hier einen eklatanten Widerspruch. Nach Tabelle A.4a hat die Dicke der Oberbodenandeckung wesentlichen Einfluss auf den Stoffrückhalt (Durchgangswert), wohingegen ein relativ hoch belasteter Retentionsbodenfilter nach DWA-M 178 (Filterkörper nur aus Sand), einen durchgängig guten Stoffrückhalt bescheinigt bekommt (Durchgangswert D = 0,15).

Das Verhältnis von angeschlossener undurchlässiger Fläche Au zur vorhandenen Versickerungsfläche AS stellt nach Tabelle A.4a des DWA-M 153 ebenfalls einen wichtigen Faktor zur Beurteilung des Stoffrückhaltevermögens dar. Es ist jedoch eine Tatsache, dass das SOW bei einem breitflächigen Abfluss über das Bankett nicht gleichmäßig auf der Versickerungsfläche verteilt wird, sondern die fahrbahnnahen Flächen erheblich stärker belastet werden, als die weiter entfernt liegenden. In den mit Oberboden angedeckten Rasenmulden versickert also ein deutlich geringerer Teil des jährlichen Niederschlags als im Bankett. Die Reinigung des SOW erfolgt dabei nicht nur durch die Filtration im Bankettkörper sondern auch durch Sedimentation auf der Oberfläche des Banketts, wenn beispielsweise bei stärkeren Niederschlägen ein Oberflächenabfluss in die Mulde stattfindet. Dieser Reinigungsprozess findet sich in der Tabelle A.4c des DWA-M 153 wieder: trockenfallende, bewachsene Seitengräben oder Vegetationspassagen. Allerdings geht das DWA-M 153 von gesammeltem Niederschlagswasser aus.

Die oben genannte Datenauswertung zu den Schadstoffgehalten im Bankettmaterial hat gezeigt, ebenso wie der Langzeitversuch in Augsburg an der Derchinger Straße („Versickerung des Niederschlagswassers von befestigten Verkehrsflächen“, Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2007), dass nach einiger Betriebszeit das ursprüngliche Filtermaterial an Bedeutung verliert. Durch die partikulären Inhaltsstoffe des Straßenabflusses bildet sich eine Sekundärfilterschicht, die ihrerseits einen wesentlichen Beitrag zur Reinigung der Straßenabflüsse leistet. Gleiches wurde bei Retentionsbodenfiltern festgestellt. Unterstützt durch die Vegetationsreste des Schilfs bildet sich aus dem Sedimenteintrag eine Sekundärfilterschicht, die reinigungstechnisch bedeutsam ist und deshalb im neu erscheinenden DWA-A 178 (Gelbdruck Juni 2017) mehrfach erwähnt wird, z. B. in Abschnitt 3.1 „Funktion“:

„Das abgetrennte Sediment verbleibt wie auch die Vegetationsreste des Schilfs als Sekundärfilterschicht dauerhaft auf der Bodenfilteroberfläche. Die so entstehende Sedimentauflage übernimmt einen bedeutenden Anteil der Reinigungsleistung.“

Fazit:

Das DWA-M 153 gibt nicht die allgemein anerkannten Regeln der Technik wieder. Das Merkblatt ist zudem veraltet. Die derzeit erhältliche Ausgabe in der Fassung von August 2007 stellt eine

redaktionelle Überarbeitung der Version Februar 2000 dar, die Inhalte sind jedoch unverändert (s. Vorwort DWA-M 153). Mit dem Erscheinen des DWA-A 102 als Weißdruck wird das DWA-M 153 endgültig abgelöst werden. Mit dem DWA-A 102 wird für die Regenwasserbehandlung der neue Referenzparameter AFS63 (Feinanteil abfiltrierbare Stoffe < 63 mm) eingeführt. Die Reinigungsleistung einer Behandlungsanlage wird anhand des mechanischen Rückhalts von feinkörnigen Partikeln (Ton- und Schlufffraktion) gemessen. Hierfür bedarf es bei Filtrationsanlagen keines Oberbodens. Damit der Filterkörper jedoch dauerhafte funktionsfähig bleibt, müssen ein regelmäßiges Abtrocknen und eine ausreichende Belüftung des Filters gewährleistet sein. Die Belüftung wird durch eine bewachsene Bodenzone erreicht, in der der Boden durch Wurzeln und kleine Organismen stetig aufgelockert wird. In Rasenmulden wird die bewachsene Bodenzone im Regelfall durch das Andecken einer Oberbodenschicht und eine Rasenansaat hergestellt. Seltener kommen Anspritzbegrünungen und Rollrasen zum Einsatz. Bankette werden durch das Aufbringen einer Rasenansaat begrünt.

Die geplante Oberbodenandeckung bei der A26 auf 30 cm zu erhöhen steigert nicht das Rückhaltevermögen bezüglich des Referenzparameters AFS63. Für die Ausbildung einer bewachsenen Bodenzone bringt die dickere Oberbodenandeckung ebenfalls keine Vorteile. Bei einem nährstoffreichen, bindigen Oberboden muss mit einer geringeren Durchlässigkeit des Bodens bei gleichzeitig schlechterer Belüftung gerechnet werden. Die Gefahr der Kolmation steigt.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin zu den anzuwendenden Regelwerken bei der Planung des beantragten Vorhabens. Hinsichtlich der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS), Ausgabe 2021, die seit März 2022 die RAS-Ew ersetzen, hat die Vorhabensträgerin auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass durch die Ablösung der RAS-Ew durch die REwS kein Änderungsbedarf besteht. Die geplanten Entwässerungsanlagen entsprechen den Vorgaben der REwS, da die absehbare Änderung der Regelwerke bereits im Rahmen der Planung berücksichtigt wurde. Insgesamt sind nach den Ausführungen keine Gründe dafür ersichtlich, dass die Untergrundverhältnisse und die damit verbundene Reinigungsleistung nicht ausreichen würde.

Folgende Anmerkung zur Anlage 5.2 Entwässerungssystem Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte - Stellungnahme zur geotechnischen und geohydraulischen Standsicherheit: In Kap. 5 Standsicherheit Nordgraben wird ausgeführt, dass „bei Ansatz der Bemessungsdruckhöhe für die außergewöhnliche Bemessungssituation (extremes Hochwasserereignis der Elbe), die Standsicherheit der Grabensohle ohne Wassereinstau nicht gewährleistet ist. In diesem Fall darf der Graben nicht trocken betrieben werden. Damit der geohydraulische Standsicherheitsnachweis erfüllt ist, muss bei einem extremen Hochwasserereignis der Nordgraben rechnerisch mindestens mit 0,42 m Wasser gefüllt sein.“ Hier fehlt eine Darstellung, wie für die beschriebene außergewöhnliche Bemessungssituation die erforderliche Mindestwasserfüllung des Grabens gewährleistet werden wird.

Vorhabensträgerin: *Der Regelbetrieb des Nordgrabens sieht vor, durch das am Westende angeordnete Dammbalkenwehr (Höhe 0,5m) den Wasserstand des Grabens ständig über 0,42 m zu halten. Die Standsicherheit des Grabens ist somit im regulären Betrieb grundsätzlich sichergestellt.*

Für seltene und vorhersehbare Erfordernisse des Betriebes, z.B. Wartungs- und Pflegemaßnahmen, gibt es die Möglichkeit, durch herausnehmen der Dammbalken den Graben temporär trocken fallen zu lassen. Um in diesen wenigen und zeitlich begrenzten Fällen die Standsicherheit zu gewährleisten, werden diese im Grundsatz außerhalb der Hochwassersaison (01.04.bis 15. Sept.) erfolgen.

Für den Fall der außergewöhnlichen Notwendigkeit einer Absenkung des Wasserstands im Nordgraben auf < 0,42 m ist insbesondere während der Hochwassersaison eine Auskunft zur aktuellen Wetterlage und der prognostizierten Hochwasserstände einzuholen, um die Gefährdung der Standsicherheit auszuschließen. Die Absenkung erfolgt nicht, wenn eine außergewöhnliche Hochwassersituation mit einem Wasserstand am Pegel St. Pauli von NN > +4,33 m während des Maßnahmenzeitraums vorausgesagt wird.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Nebenbestimmung Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Im Hinblick auf die Rodung der Pappelreihe parallel zur Freileitung im Bereich der Masten 487n/488n sind die Unterlagen fehlerhaft.

Die Unterlage „16.3.3 Wald- und Hagplan“ mit den Zeichnungen - UI-16.3.3_LPW_C_L_HSM_486N-487N.pdf - UI-16.3.3_LPW_C_L_HSM_487N-488N.pdf und - UI-16.3.3_LPW_C_L_HSM_488N-489N.pdf widerspricht sich mit der Unterlage - UI-09.2 Blatt 5A-Maßnahmenpl.pdf dahingehend, dass

-nach 16.3.3 der südliche Abschnitt der Pappelreihe gerodet wird, der nördliche gekürzt stehen bleibt.

- nach UI-09.2 Blatt 5A der südliche Bereich der Pappelreihe gekürzt stehen bleibt („ZHN“ nach UI-09.2 Blatt 5A) und der nördliche Bereich durch die Maßnahme 2.5 G „strauchbetonte Gehölzpflanzungen“ ersetzt wird (ergo Rodung der Pappeln).

Prinzipiell ist die gesamte Rodung erforderlich, da die hohen Bäume einen zu geringen Abstand zur Hochspannungsleitung haben und eine gegenseitige Beeinflussung Leitung/Baum (z.B. Spannungsüberschläge) nicht sicher ausgeschlossen werden kann.

Vorhabensträgerin: *Dies betrifft im Hinblick auf die Einwendung zur Rodung der Pappelreihe parallel zur Freileitung im Bereich der Masten 487n/488n insbesondere auch die Pappelreihe und deren Ersatz durch strauchbetonte Gehölzpflanzen (ohne Bäume - siehe Maßnahmenblatt 2.5 G), die nur eine Höhe von wenigen Metern haben werden. Deshalb stellen aus Sicht der Vorhabensträgerin deren Abstände zu den Hochspannungseilen, die wesentlich höher ihren Tiefpunkt haben, keine (sicherheitsrelevante) Gefahr dar.*

Der Wald- und Hagplan in der Unterlage 16.3.3. stellt die fachliche Mindestvorgabe des Leitungsträgers für die Rücknahme von Gehölzen dar, sozusagen als Planungsrandbedingung. Im Erläuterungsbericht des LBP steht dazu „Alle in den Planunterlagen zur 380/110kV-Leitung benannten Gehölzfällungen und erforderlichen Rückschnitte von Gehölzstrukturen (vgl. Unterlage 16.3) werden im Rahmen dieses LBP vollständig als Verlust bilanziert.“ (U 19.1.1, S. 280). Maßgeblich und verbindlich sind die Maßnahmenpläne der Unterlage 9.2. Sofern innerhalb der in den Maßnahmenplänen dargestellten Baufeldgrenze keine Bautabuflächen oder Baumschutzmaßnahmen dargestellt sind, wurde für den Biotoptypenbestand im Rahmen der Eingriffsbilanz von einem Komplettverlust ausgegangen. Zur bezeichneten Pappelreihe wird im LBP ausgeführt „Östlich des Moorburger Hauptdeichs muss wegen der Nähe der Leitung zu östlich gelegenen Tanklagern aus Sicherheitsgründen zur Reduzierung der Brandlast der Gehölzstreifen am Ostrand der Entwässerungsfelder entfernt werden.“ (U.19.1.1, S. 280). Die Pappelreihe wird also wie im Maßnahmenplan Blatt 5 U9.2 dargestellt dauerhaft entfallen. Im nördlichen Teil, in dem es bezüglich der Brandlast keine Einschränkungen mehr gibt, aufgrund der Lage im Leitungsschutzstreifen der 380 kV Leitung jedoch noch Aufwuchsbeschränkungen zu beachten sind, wird ein Gehölzstreifen aus Sträuchern neu gepflanzt.

Insofern ist die Einwendung aus Sicht der Vorhabensträgerin unbegründet bzw. beruht auf einem redaktionellen Fehler ohne Wirkung auf die Aussagen und Darstellungen in der Planänderungsunterlage. Die Planfeststellungsunterlagen sind somit in sich konsistent und vollständig.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

4.24.19 Landesbetrieb für Brücken und Gewässer, Fachbereich Deichverteidigung und Deichaufsicht

Der LSBG-G4 ist am Moorburger Hauptdeich für die Deichverteidigung zuständig. Zu beachten ist, dass der Moorburger Hauptdeich im Rahmen der zukünftigen Deicherhöhung um ca. 1,20 m (ca. NHN + 9,0 m) erhöht wird. Für die Deichverteidigung ist nach der Deicherhöhung eine lichte Durchfahrtshöhe und -breite von jeweils min. 3,0 m erforderlich. Des Weiteren muss während der gesamten Bauphase die Deichverteidigung gewährleistet sein. Dazu sind die entsprechenden Unterlagen dem LSBG-G4 einzureichen.

Planfeststellungsbehörde: Im Rahmen der Planungen wird die zukünftige Deicherhöhung umfassend berücksichtigt.

Die für die Deichverteidigung erforderlichen Durchfahrtsbreiten und -höhen von jeweils min. 3,0 m werden eingehalten, vgl. Ziff. 4.24.25. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dass Unterlagen zur Deichverteidigung während der Bauphase zum entsprechenden Zeitpunkt beim LSBG-G4 eingereicht werden.

4.24.20 Bezirksamt Harburg

Die neue A26 Ost wird in diesem Abschnitt in verhältnismäßig hoher Dammlage geführt. Dies beeinträchtigt das Ortsbild deutlich. Die Siedlungsteile Hausbruch und Moorburg werden perspektivisch durch die Aufhöhung des Schlickhügels Moorburg-West und die Trasse der A26 Ost städtebaulich räumlich beeinträchtigt. Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Siedlungsbereichen werden unterbrochen und durch lange Umwege faktisch unnutzbar.

Vorhabensträgerin: *Die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Zielsetzungen, insbesondere des Hafenentwicklungsplans, Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms, sind im Zuge der Linienbestimmung und der weiteren Autobahnplanung berücksichtigt.*

Der Planungsabschnitt der A 26-Ost VKE 7051 befindet sich östlich der A 7 in Gänze im Hafenerweiterungsgebiet Zone I nach § 2 Abs. 1 HafenEG. Lediglich Teile des Autobahnkreuzes westlich der A 7 befinden sich außerhalb des Hafenerweiterungsgebietes (vgl. z.B. Unterlage 19.1, Kap. 1.4.2).Der FNP stellt daher nachrichtlich für den Bereich Hafennutzung und Bahnanlagen dar (vgl. Unterlage 19.1, Kap. 1.4.6). Insofern werden die städtebaulichen Bedenken gegen die Trassenführung nicht geteilt.

Als wesentliche Inhalte des Landschaftsprogramms wurden die Biotopverbundfunktionen der Landschaftsachsen sowie die Funktionen des 2. Grüne Rings intensiv im Zuge der Planung berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird auf die ökologische Durchlässigkeit geplanter Querungsbauwerke, die umfangreichen Eingrünungsmaßnahmen entlang der Autobahn sowie die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des 2. Grünen Rings verwiesen, die im LBP ausführlich anhand landschaftsplanerischer Grundsätze abgeleitet und dargestellt werden (siehe z. B. Kap. 5.1).

Die Gradientenlage ergibt sich aufgrund technischer und ökologischer Anforderungen an die Querungsbauwerke südlich von Moorburg. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind im Rahmen des LBP berücksichtigt. Die sich aufgrund der Gradientenlage ergebenden breiten Böschungen werden für eine intensive Eingrünung der Autobahn genutzt. Eventuelle Auswirkungen durch eine Baggergutmonodeponie im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte (damit ist vermutlich in der Stellungnahme das als „Aufhöhung des Schlickhügels Moorburg-West“ bezeichnete Vorhaben gemeint), ist nicht Gegenstand der Autobahnplanung und somit der Planfeststellung.

Fuß- und Radwegeverbindungen werden wiederhergestellt. Die sich ggf. teilweise ergebenden längeren Wegstrecken sind zumutbar.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Beeinträchtigungen des Ortsbildes sind nachvollziehbar und in zulässiger Weise im LBP berücksichtigt. Wegeverbindungen, die bauzeitlich unterbrochen werden bzw. dauerhaft eine andere Streckenführung erhalten, sind notwendig und verhältnismäßig.

Das Bezirksamt hat mit dem Gewerbeflächenkonzept 2012 und der Fortschreibung 2017 perspektivisch auch die Entwicklung von derzeit im Bereich des HEG liegenden Flächen im Sinne einer bezirklichen Gewerbeflächenentwicklung formuliert. Dabei kommen insbesondere die östlich des Moorburger Hauptdeichs gelegenen Spülfelder in Betracht, die durch die vorgesehene AS HH-Hafen Süd und die im Folgen- den weiterzuführenden Bauabschnitt 6b beeinträchtigt werden. Die vorgesehene Trassenführung lässt eine geordnete Entwicklung der verbleibenden Flächenpotenziale an dieser Stelle nicht zu. Es entstehen nicht nutzbare Unorte, die aus stadtentwicklungspolitischer Sicht zu verhindern sind. Aus Sicht der städtebaulichen Entwicklung des Umfeldes Moorburg/ Bostelbek ist auf die Trassen-Variante Süd 1 zu verzichten und die deutlich verträglicheren Lösungen Süd 2 oder Süd 4 weiterzuverfolgen.

Planfeststellungsbehörde: Diese Fragestellungen betreffen den Abschnitt 6b und sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die angrenzenden Spülfelder des Spülfeldes Moorburg-Ost in Betrieb durch die HPA befinden und deren Weiterentwicklung und ggf. spätere Nutzung nicht Gegenstand der Planfeststellungsverfahren zu den Abschnitten der A 26-Ost sind. Die Lage der AS Hafen-Süd (künftig: AS Moorburg) und die Weiterführung der A 26 am Rande des Spülfeldes mag eine zukünftige Entwicklung der verbleibenden Flächenpotenziale zu Gewerbeflächen eher begünstigen als behindern.

Der Abschnitt 6a befindet sich innerhalb des 2.Grünen Rings und somit auch in der Flächenkulisse des Vertrags für Hamburgs Stadtgrün. Gemäß vertraglicher Regelung stellt der Bau der A26 Ost einen erheblichen Eingriff in das Grüne Netz dar und muss kompensiert werden. Der Eingriff befindet sich auf Hafenerweiterungsgebiet, sodass eine Berechnung des Kompensationsbedarfes nicht durch den Bezirk Harburg, sondern durch die Hamburg Port Authority (HPA) erfolgt . Die Suche nach Kompensationsmaßnahmen/Aufwertungsmaßnahmen im 2. Grünen Ring soll dabei vorrangig auf Harburger Gebiet stattfinden.

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Berechnung des Kompensationsbedarfs für die Eingriffe in Natur und Landschaft, darunter auch Eingriffe im Bereich des 2. Grünen Rings, wird im Rahmen des LBP (Unterlagen 9 und 19.1) berücksichtigt. Zur Kompensation sind im LBP umfangreiche trassennahe Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des 2. Grünen Rings auf Harburger Gebiet vorgesehen. Aufgrund spezieller Anforderungen, insbesondere an den artenschutzrechtlichen Ausgleich und den Ausgleich geschützter Biotope, sind jedoch auch die geplanten externen Ausgleichsmaßnahmen in Neuengamme, Kirchwerder und Curslack in der geplanten Form erforderlich.

4.24.21 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Die Unterlagen zu o.g. Bauvorhaben wurden seitens der Bundeswehr geprüft. Es ist beabsichtigt, den betroffenen Neubau der A26 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes werden zu lassen. Die Forderungen der RABS sind unbedingt einzuhalten. Der Baubeginn und die Fertigstellung sind dem LogZBw anzuzeigen.

Unbetroffen davon hat eine Einstufung von Brückenbauwerken nach MLC zu erfolgen. Die Einstufung von Brückenbauwerke nach MLC ist dem Logistikzentrum der Bundeswehr zu übermitteln.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass die A26 auf ganzer Strecke einen Regelquerschnitt RQ 31 bzw. 31b auf Bauwerken bzw. 31t im Bereich des Tunnels erhält. Damit steht durchgängig eine Fahrbahnbreite für eine unbeschränkte Begegnungsmöglichkeit (Bemessungsfall 1 nach RABS) für die größtmögliche Breitenklasse zur Verfügung. Die maximalen Längs- und Querneigungen nach RABS werden eingehalten. Grundlage für die Brückenbemessung nach RABS ist die STANAG 2021. Es liegt demzufolge keine Abweichung zur RABS vor. Die Bauwerke der A26 erhalten die höchstmögliche Lastklasse MLC 50-50/100, d.h. 2x 50 t Fahrzeuge nebeneinander und ein 100 t Fahrzeug im Einbahnverkehr. Die Vorhabensträgerin hat die Information über den Baubeginn und Fertigstellung sowie Übermittlung der Einstufung der Bauwerke nach MLC zugesagt.

4.24.22 Behörde für Wirtschaft und Innovation - Stabsstelle Wasserstoffwirtschaft

SW nimmt die Pläne der DEGES zur Kenntnis. Über SW wurden zudem erste Gespräche zwischen der DEGES und dem Konsortium Hamburg Green Hydrogen Hub (HGHH) angeregt, auf Grundlage derer ein LOI bzgl. der weiteren Planung am Standort Moorburg geschlossen werden soll. Da die Pläne des HGHH vorsehen, auf dem Gelände des stillgelegten Kraftwerks Moorburg einen skalierbaren Großelektrolyseur zu errichten (Fertigstellung vsl. 2025, danach ggf. Ausbau) sind insb. die Baustellenvorbereitungen von DEGES und HGHH eng abzustimmen. Dies soll durch den genannten LOI sichergestellt werden.

Planfeststellungsbehörde: Nach Auskunft der Vorhabensträgerin befindet diese sich im entsprechenden Austausch.

4.24.23 Hamburger Verkehrsanlagen GmbH

Gemäß Unterpunkt 4.5.1 (Seite 59) des Erläuterungsberichts sind bei Ihrer Maßnahme nach derzeitigem Stand zwei Lichtsignalanlage betroffen.

Neubau Knoten (ASHH-Hafen Süd) . Eine Empfehlung für den Schaltschrankstandort des Neubaus kann anhand des aktuellen Planungsstandes nicht erstellt werden.

Neubau Knoten (AKHH-Süderelbe) . Eine Empfehlung für den Schaltschrankstandort des Neubaus kann anhand des aktuellen Planungsstandes nicht erstellt werden.

Die Verlegung von Leerrohren empfehlen wir dringend im Zuge der Baumaßnahme bauseitig durchzuführen, da eine Verlegung mit eigenen Ressourcen einen erheblichen Mehraufwand (terminlich, finanziell und im Genehmigungslauf) bedeuten würde.

Im Sinne des kostenstabilen Bauens sind die Bauzwischenzustände in erheblichem Umfang für

die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen uns keine Informationen zu Bauzwischenzuständen vor. Ich bitte Sie daher, uns so früh wie möglich über geplante Bauzwischenzustände zu informieren, um diese in einer späteren Kostenschätzung einfließen lassen zu können.

Planfeststellungsbehörde: Entsprechend den Antragsunterlagen ist eine Lichtsignalanlage ausschließlich an den Einmündungsbereichen der nördlichen und südlichen Rampen der AS HH-Hafen Süd (zukünftige Bezeichnung: AS HH-Moorburg) am Moorburger Hauptdeich erforderlich. Die Vorhabensträgerin hat erklärt, dass derzeit ein verkehrstechnischer Entwurf erstellt wird, der zum gegebenen Zeitpunkt mit der Hamburger Verkehrsanlagen GmbH abgestimmt wird. Diese Details inklusive des Schaltschrankstandortes können der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass Leerrohre bauseitig durch die A26 mitverlegt werden, Zugesagt wurde weiterhin die rechtzeitige Aufstellung einer Kostenübernahmeerklärung. Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

4.24.24 HamburgWasser

Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)

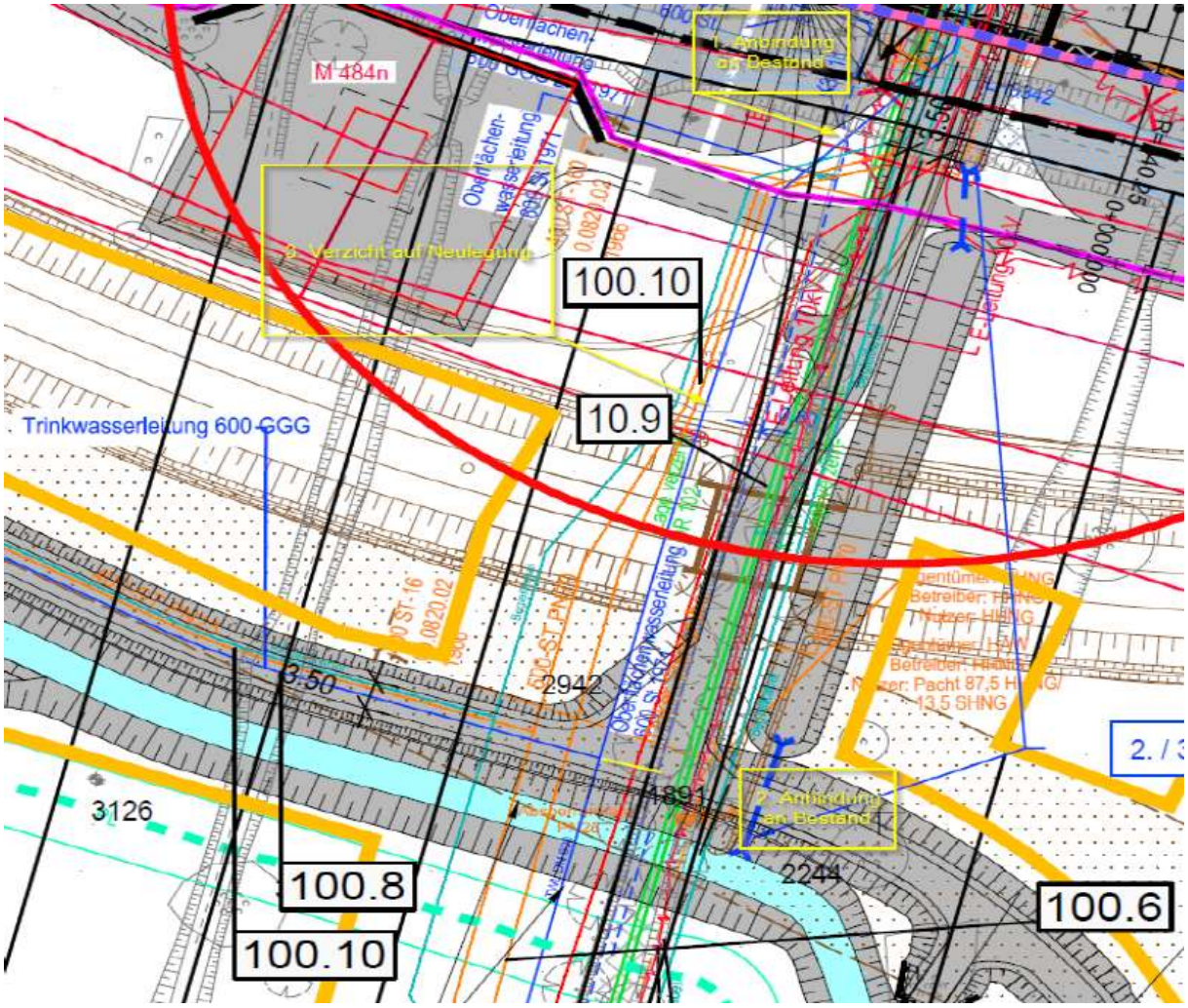
Durch den Bau der A26 sind mehrere Anlagen der HWW betroffen. Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf die Lfd.Nr. im Regelverzeichnis.

Lfd. 100.8, Bau-km 1+250-1+440 Wie richtig dargestellt, erfolgt ab ca. 1+250 die Anbindung der neu verlegten Transportleitung an den Bestand im Moorburger Hinterdeich.

Im östlichen Verlauf verbleibt die bestehende Leitung im Untergrund und wird im Zuge des Ausbaus der A26 durch den Veranlasser ausgebaut. Wir bitten dies zu berücksichtigen.

Die Neulegung der Trinkwassertransportleitung erfolgt von 1+250 bis 1+450 im zukünftigen Wartungsweg der Moorburger Landscheide. Die Gründung und Bemessung erfolgt unter den zu erwartenden Randbedingung (Nutzung als Wartungsweg, örtliche Geologie etc.).

Nachfolgend möchten wir auf folgende Änderung und Abstimmungen zur bisherigen Planung hinweisen (siehe hierzu nachfolgendes Bild; Kommentare in Gelb).



Anders als im UI-16-0_BIO4A_LP_LTG dargestellt, sind folgende Arbeiten vorgesehen.

Südlich des Bauwerks 7a erfolgt die Einbindung der neu verlegten Leitung an den Bestand.

Im Kreuzungsbereich Moorburger Kirchdeich / Wartungsweg Moorburger Landscheide erfolgt die Einbindung in den Bestand.

Eine Neulegung zwischen 1. und 2. erfolgt nicht. Eine Trasse im Böschungsbereich, potenzieller Gleise der Hafenbahn kann nicht akzeptiert werden. Eine Trasse wäre im Straßenbereich oder den angrenzenden Nebenflächen erforderlich. Die Leitung ist nicht bruchgefährdet und kann somit im Untergrund verbleiben.

Vorhabensträgerin: *Die Leitungen des Einwenders sind entsprechend den Anforderungen der Planfeststellungsunterlagen als Folgemaßnahme auf Basis der bestehenden Rahmenverträge an die Maßgaben des A26-Autobahnbaus anzupassen. Dies gilt auch für den Rückbau möglicher Alt- und Bestandsleitungen nach dem Herstellen von Ersatztrassen. In der Regel sind Altleitungen für den Autobahnbau vom jeweiligen Leitungseigentümer - entgegen der hier getätigten Aussage des Einwenders - auszubauen. Wie richtigerweise vom Einwender erwähnt, wird die Anpassungserfordernis unter anderem im Regelungsverzeichnis der Planfeststellungsunterlage genauer beschrieben. Änderungen innerhalb der Planfeststellungsgrenzen während der weiterführenden*

Planung sind nicht per se ausgeschlossen, wenn diese mit den Planungen der Vorhabensträgerin für die Bundesfernstraße A26 in Einklang zu bringen sind und bei Verbleib einer Alt- oder Bestandsleitung der Eigentümer des betroffenen Grund-/Flurstückes damit einverstanden ist. Dies wäre jeweils bei diesbezüglichen Abweichungen vom hier vorliegenden Planfeststellungsantrag noch einmal vom Leitungsträger selbst nachgelagert zu klären. Gleiches gilt für Planungsdetails.

Die (potentiellen) Gleise der HPA-Hafenbahn-Zukunftsprojekte Südliche Bahnanbindung Altenwerder (SBA - Direktanschluss nach Waltershof) und des Anschlusses des Seehafenbahnhofes sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung und somit auch keine Folgemaßnahme. Das gilt ebenfalls für die dann erforderlichen Maßnahmen an den geplanten Leitungsumverlegungen. Die HPA-Hafenbahnplanungen sind in den hier vorliegenden Planänderungsunterlagen folgerichtig nur nachrichtlich dargestellt. Im Bereich des geplanten Brückenbauwerkes der Südlichen Bahnanbindung über den Moorburger Kirchdeich wird eine Trassenbündelung - so weit wie im Rahmen des Vorhabens A26-Ost sinnvoll möglich - angestrebt, um ein potentielles späteres HPA-Bahnbauwerk von der Spannweite möglichst begrenzt zu halten. Dies ist jedoch keine absolut fixierte Planungsrandbedingung für die Vorhabensträgerin der A26-Ost. Ob die Leitungen des Einwenders in der Folge im Böschungsbereich potenzieller Gleise dieser Hafenbahnplanungen liegt, ist somit für dieses Planfeststellungsverfahren nicht relevant und somit auch kein Grund für ein in Frage stellen der Folgepflicht durch den Einwender und für den Ausschluss einer im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der A26-Ost dargestellten Trasse.

Planfeststellungsbehörde: HamburgWasser fordert den Verbleib der genannten Leitung im Untergrund sowie Ausbau der Leitung durch den Veranlasser. Es handelt sich hierbei um eine notwendige Folgemaßnahme. Die Folgepflicht ergibt sich aus bestehenden Rahmenverträge. HamburgWasser hat die Leitung an die Maßgaben des A26-Autobahnbaus anzupassen. Sofern Altleitungen im Erdreich verbleiben können, so handelt es sich dabei um Details die der Abstimmung zwischen den Beteiligten im Rahmen Ausführungsplanung überlassen bleiben kann.

Die genannten HPA-Hafenbahnplanungen sind keine Folgemaßnahmen der beantragten Maßnahme, sondern eigene Genehmigungsverfahren, die jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch keine hinreichende Konkretisierung besitzen, als dass eine zwingende Berücksichtigung notwendig werden würde. Die Vorhabensträgerin hat richtigerweise dargestellt, dass im Sinne einer vorausschauenden Planung entsprechende Planungen anderer Bedarfsträger lediglich nachrichtlich in den Antragsunterlagen dargestellt sind. Auswirkungen auf die bestehende Folgepflicht von HamburgWasser entsteht durch die HPA-Hafenbahnplanung nicht.

Projektterminplanung Die Vorhabensträgerin hat eine projektbegleitende, übergreifende Projektterminplanung durchzuführen, in der die Belange, Termine und Ausführungszeiten aller Leitungsnetzbetreiber zu berücksichtigen sind. Änderungen des Projektterminplans sind einvernehmlich abzustimmen. Abhängigkeiten der Maßnahmen voneinander sind transparent darzustellen. Die

Detailtiefe muss so gestaltet sein, dass alle Termine nachvollziehbar durch alle Beteiligten nachprüfbar sind. Die aktualisierten Planfassungen sind von der Vorhabensträgerin die HWW in elektronischer Form zu übermitteln.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern im Planungsraum, d.h. auch mit der Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW).Seit Anfang 2020 wurden diese Abstimmungen in multilateralen Leitungskoordinationsbesprechungen intensiviert und durch bilaterale Austausche ergänzt, um die erforderlichen Planungen und Umbauten zu koordinieren. Parallel zu diesem Prozess haben sich die Leitungsträger unter der Federführung von HWW im Planungsraum zusammengeschlossen (bis auf die Sondertrasse von 50hertz), um eine gemeinsam koordinierte Planung und Ausführung mit der DEGES weiter abzustimmen. Mit der HWW und den anderen Leitungsträgern (unter Federführung der Stromnetz Hamburg GmbH) wurden in dem Zuge auch bereits die wesentlichen Meilensteine der Projektterminplanung ausgetauscht und immer wieder gemäß dem Planungs- und Genehmigungsfortschritt bei der A26-Ost-Autobahnplanung aktualisiert. In diesem Zusammenhang wurden die den Leitungsträgern die in diesem Zeitrahmen zur Verfügung stehenden Zeitfenster definiert. Mit näher rückender Bauausführung wird diese Projektterminplanung weiter detailliert. Einer Fortführung dieser Prozesse und Abstimmungen steht aus Sicht der Vorhabensträgerin nichts entgegen. Insofern wird aus Sicht der Vorhabensträgerin auf diesem Wege dem Anliegen der HWW auf privatrechtlichem Wege entsprochen und es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen oder Nebenbestimmung im Genehmigungsverfahren.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es existieren Rahmenvereinbarungen mit den Leitungsunternehmen, in denen die Folgepflichten der Leitungsunternehmen hinreichend geregelt sind. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die bisher durchgeführten Leitungskoordinationsbesprechungen weiterhin im Zuge der Ausführungsplanung stattfinden zu lassen. Eine Definition und Festlegung der Detailtiefe von Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum möglich und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich. Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass zum Zuge der Ausführungsplanung die weitere Detailplanung in Zusammenarbeit und in Koordination mit den betroffenen Leitungsunternehmen erfolgen wird. Darüber hinaus besteht kein Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabensträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

Übergreifende Baukoordination

Mittels einer Nebenbestimmung ist im Planfeststellungsbeschluss die DEGES zu verpflichten,

federführend eine projektbegleitende, übergreifende Baukoordination aller Beteiligten, einschließlich Dritter im Projekt sowie eine übergreifende Koordination der Sicherheitsbelange in der Planung und der Ausführung sowie der Bauzustände der Baustelle zu übernehmen. Dies ist zwingend notwendig, um gegenseitige Behinderungen der Baufirmen und daraus resultierende Kosten für alle beteiligten Parteien zu minimieren.

Beteiligte Dritte aus Sicht der HWW sind alle Projektbeteiligten, die nicht Mitarbeiter der HWW oder der Lieferanten der HWW sind, z. B. Behörden, Eigentümer, Pächter, Gutachter, Betroffene und Leitungsträger im Projekt. Die übergreifende Baukoordination muss sowohl in der bauzeitlich herzustellenden provisorischen Umlegung als auch für die Leitungstrassen in der endgültigen Lage erfolgen. Für die HWW sollte die DEGES einen koordinierten Trassenplan erstellen, aus dem die Anzahl aller verlegten Leitungen und die betrieblich erforderlichen Abstände untereinander ersichtlich sind.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.16 Leitungsarbeiten verwiesen. Die Vorhabensträgerin ist entsprechend den o.g. Nebenbestimmungen verpflichtet, im Rahmen der Ausführungsplanung mit unterschiedlichen Beteiligten weitere erforderliche Details abzustimmen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind. Damit ist sichergestellt, dass erforderliche Abstimmungen während der Bauausführung berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann der Vorhabensträgerin eine unbestimmte projektbegleitende, übergreifende Baukoordination aller Beteiligten (z.B. Behörden, Eigentümer, Pächter, Gutachter, Betroffene und Leitungsträger), einschließlich Dritter nicht auferlegt werden.

Die koordinierte Trassenplanung muss die Belange aller Leitungsbetreiber berücksichtigen und die eventuell unterschiedlichen Interessen gerecht abwägen. Wir fordern, dass im gesamten Planungsgebiet über den Planungsabschnitt 6a der Hamburger Normierungskatalog angewendet wird, so dass eine übergreifende Planung entlang der A26 möglich ist.

Vorhabensträgerin: *Was die Anwendung des Hamburger Normierungskatalog betrifft, so hat sich dieser für die Vorhabensträgerin in seiner reinen Form als nicht praktikabel erwiesen. Die Signaturen der Autobahnplanung lehnen sich jedoch in vielen Bereichen an die des Hamburger Normierungskatalogs an.*

Insofern wird aus Sicht der Vorhabensträgerin auf diesem Wege dem Anliegen der HWW auf privatrechtlichem Wege in der laufenden Zusammenarbeit in vielen Punkten entsprochen und es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen oder Nebenbestimmung im Genehmigungsverfahren.

Planfeststellungsbehörde: Der Hamburger Normierungskatalog regelt lediglich die Datenstruktur und die Ausgestaltung sowie das Datenformat digitaler Bestands-, Planungs- und Entwurfsunterlagen. Der Hamburger Normierungskatalog basiert auf der Verwendung von CAD-Daten, die ebenso von der Vorhabensträgerin verwendet werden. Eine Kompatibilität der verwendeten Daten ist insofern gewährleistet. Es ist keine Anspruchsgrundlage er-

sichtlich, die die Vorhabensträgerin verpflichten würde, den Hamburger Normierungskatalog anzuwenden.

Wir fordern die Aufteilung des Trassenraums nach den Grundsätzen der DIN 1998 aus dem Jahr 1978, die in Hamburg Anwendung findet. Gemäß der geltenden DIN sind sämtliche Leitungen in Zonen anzuordnen. Hieraus ergibt sich, dass Leitungen in den unterschiedlichen Zonen nicht gegenseitig überbaut werden und bei Störungen zwischen den Leitungen der unterschiedlichen Zonen ein Verbau zur Störungsbeseitigung gesetzt werden kann. Ein horizontaler Abstand von mindestens 75 cm zwischen den Außenwänden der jeweiligen Leitungen der unterschiedlichen Zonen ist notwendig, um einen Verbau setzen zu können.

Vorhabensträgerin: *Die Arbeiten zur Leitungsumlegung innerhalb des Planfeststellungskorridors werden federführend durch ein von den Leitungsträgern beauftragtes Fachbüro geplant und entsprechend koordiniert. Somit ist sichergestellt, dass die Maßnahmen zur Leitungsumlegung möglichst in einem oder wenigen Teilbereichen koordiniert geplant und umgesetzt werden. Der weitere Austausch mit den Fachplaners des Vorhabensträgers erfolgt bilateral oder multilateral im Zuge von regelmäßigen Leitungskoordinationsbesprechungen.*

Von Seiten der Vorhabensträgerin ist demnach davon auszugehen, dass die seitens der Leitungsträger selber durch einen gemeinsamen Planer gebündelte Leitungstrassenplanung den entsprechenden Anforderungen der Leitungsträger genügt und die gemeinsam abgestimmten zur Verfügung stehenden Bauflächen und Trassenräume einer Umsetzung nicht entgegenstehen.

Planfeststellungsbehörde: Forderungen von einzelnen Leitungsträgern nach individuellen Leitungstrassen können aus Platzgründen im öffentlichen Raum nicht stattgegeben werden. Es sind entsprechend den Antragsunterlagen grundsätzlich gemeinsame Leitungstrassen vorgesehen. Das betrifft auch die Forderung nach einer durchgängigen einheitlichen Nennweite eines Schutzstreifens neben den Anlagen. Die Detailabstimmung kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Darüber hinaus finden die Folgepflichten der Rahmenvereinbarungen entsprechende Anwendung.

Die DEGES hat bei der Kontaktanbahnung und der Verhandlung mit den Eigentümern und sonstigen Berechtigten zu unterstützen, soweit die HWW im Zuge der Leitungsverlegung private Flächen bauzeitlich oder dauerhaft in Anspruch nehmen und hierfür Dienstbarkeiten, Verträge oder sonstige Vereinbarungen beschaffen muss. Dazu sind durch die DEGES als Vorhabensträgerin Vorabstimmungen mit den Eigentümern durchzuführen, Abstimmungs- und Notartermine und Begehungen zu organisieren.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin befindet sich seit Jahren in Abstimmung mit den diversen Leitungsträgern im Planungsraum, d.h. auch mit der Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW). Dabei wurden auch die seitens der Leitungsträger benötigten temporären (bauzeitlichen) und dauerhaften Flächeninanspruchnahmen bzw. die für die Leitungsumverlegungen und –anpassungen zur Verfügung stehenden Flächen für die Genehmigungsunterlage festgelegt und anschließend ins Genehmigungsverfahren eingebracht. Damit wurden auch für die Leitungsumverlegungen und –anpassungen als Folgemaßnahme des Vorhabens A26-Ost, Abschnitt 6a, die*

Flächen grunderwerbstechnisch gesichert (siehe hierzu insbesondere Planfeststellungsunterlage U10-Grunderwerb). Alle darüber hinaus gehenden Schritte sind prinzipiell Aufgabe des Eigentümers der Leitung, d.h. in diesem Fall die Aufgabe von der HWW. Aus gewissen Gesichtspunkten kann es aber Sinn machen, zumindest für die Bauphase, d.h. die temporären Inanspruchnahmen, ein zentraler koordiniertes Vorgehen zu verabreden. Für die temporären Inanspruchnahmen sagt die Vorhabensträgerin an dieser Stelle dem Leitungsträger zumindest seine Unterstützung dabei zu. Zu den weiteren grunderwerbstechnischen Schritten (u.a. dauerhafte Inanspruchnahme) laufen aktuell parallel und später nachlaufend zum Planfeststellungsverfahren die weiteren Abstimmungen und werden rechtzeitig vor dem konkreten Erfordernis der Flächeninanspruchnahme bilateral geklärt. Dabei wird auch der jeweilige Federführer (Leitungsträger oder die Vorhabensträgerin) für die einzelnen Prozesse festgelegt werden.

Planfeststellungsbehörde: Die für das Vorhaben notwendigen temporären und dauerhaften Flächeninanspruchnahmen ergeben sich aus den Antragsunterlagen und beinhalten auch die für die Leitungsverlegungen erforderlichen Flächen. In Spalte 11 des Grunderwerbsverzeichnisses ist dargestellt, wofür die Flächen benötigt werden (z.B. für Baulastträger der Straße, für Dritte, usw.). Berechtigter für die Flächeninanspruchnahme ist die Vorhabensträgerin, die gem. § 19 FStrG als Trägerin der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen zur Erfüllung ihrer Aufgaben auch das Enteignungsrecht besitzt. Sofern die Inanspruchnahme für Dritte erfolgt, hat die Vorhabensträgerin die Unterstützung bei der weiteren Grunderwerbsabwicklung zugesagt. Es wird auf Ziffer 2.17 Vereinbarungen und Zusagen verwiesen.

Die HWW gehen davon aus, dass das von DEGES initiierte Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahmen erfolgreich beendet wird, so dass ein abschließender Planfeststellungsbeschluss die erforderliche Trassenanweisung und den/die Aufgrabeschein(e) für die Leitungstrasse im Grundsatz genehmigt bzw. die Maßnahmen im Zuge des Projekts integriert (integriertes Planfeststellungsverfahren).

Wir gehen davon aus, dass sämtliche Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit naturschutzrechtlicher Belange durch die Vorhabensträgerin ausgeglichen werden.

Planfeststellungsbehörde: Die erforderlichen Trassenanweisungen und Aufgrabescheine unterliegen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Details (u.a. genaue Lage der Leitungen, Zeitpunkt der Inanspruchnahmen/Leitungsverlegungen) abzustimmen.

Für die Leitungsverlegung wurden im Rahmen der Erstellung der Planänderungsunterlagen die Eingriffsgrenzen mit den Leitungsträgern abgestimmt. Alle durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe wurden naturschutzfachlich bewertet, bilanziert und durch die Vorhabensträgerin ausgeglichen.

Da eine Vielzahl Projektbeteiligter gleichzeitig die öffentlichen Straßenabschnitte nutzen müssen, womit erforderliche Sperrungen und Umleitungen einhergehen, ist mittels einer Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss die DEGES zu verpflichten, federführend ein übergreifendes

Verkehrskonzept (einschließlich Verkehrszeichenplan und Umsetzungsplanung durch geeignete Absperrung während der Baumaßnahme) zu erstellen und dafür die Zustimmung durch die zuständigen Behörden u. a. der KOST und die des jeweils zuständigen Polizeireviers einzuholen. Die Vorhabensträgerin ist für die Umsetzung verantwortlich.

Vorhabensträgerin: *Überall dort, wo mehrere Projektbeteiligte im Zuge des Neubaus der A26-Ost, Abschnitt 6a, tätig sein werden, wird die Vorhabensträgerin federführend und übergreifend um die Verkehrssicherung kümmern. Dies schließt auch die Erstellung der zugehörigen Unterlagen und die Einholung der Zustimmungen / Genehmigungen der zuständigen Behörden ein. In diesem Rahmen sorgt die Vorhabensträgerin auch für die Umsetzung. Die anderen Projektbeteiligten, d.h. hier konkret die Hamburger Wasserwerke (HWW), müssen aber bei diesen Prozessen in den ihre Folgemaßnahme betreffenden Bereichen dabei mitwirken. In Bereichen der Maßnahme, die an das Hauptbaufeld angrenzen und in denen nur ein Projektbeteiligter / Leitungsträger tätig ist (z.B. Gasnetz Hamburg in der Mercedesstraße und auf den Mercedes-Parkplätzen südlich vom Fürstenmoordamm), obliegt die Verkehrssicherung und das Verkehrskonzept dem jeweiligen Leitungsträger. An den Schnittstellen werden und müssen sich beide Parteien dann jeweils abstimmen.*

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der bauzeitlichen und dauerhaften Verkehrsführungen wird auf die Planunterlagen sowie die Ausführungen der jeweiligen Nebenbestimmungen verwiesen. Darüber hinaus folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

4.24.25 Behörde für Verkehr und Mobilität

Für die Durchführung der Arbeiten innerhalb der Sturmflutsaison (15.09. - 31.03.) ist die Zufahrt zum Hauptdeich (= öffentliche Hochwasserschutzanlage) für die Deichverteidigung bei den Planungen zu berücksichtigen und jederzeit sicherzustellen. Sofern die geplanten Arbeiten genehmigt werden und auch stattfinden, ist rechtzeitig vor der Sturmflutsaison ein Baustellenverteidigungsplan mit dem LSBG, Fachbereich G4 abzustimmen und im Zuge der Baumaßnahmen ständig aktuell zu halten. Durch die Arbeiten darf bei Sturmfluten die Verteidigung der Hochwasserschutzanlage nicht behindert, beeinträchtigt oder unmöglich werden.

Die Breite der Deichverteidigungsstraße muss inkl. Lagerstreifen durchgängig 5,50 m betragen.

Für die Deichverteidigung muss durchgängig ein Lichtraumprofil mit einer Breite von 6,50 m und Höhe von 4,50 m vorhanden sein.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin nimmt die Auflagen zur Durchführung der Arbeiten in der Sturmflutsaison zur Kenntnis und sagt die Aufstellung und Abstimmung eines Baustellenverteidigungsplans zu.*

Der Moorburger Hauptdeich als Deichverteidigungsstraße steht bis auf den Zeitraum der Errichtung des Bauwerks 09 mit dem geforderten Lichtraumprofil mit einer Breite von 6,50m und der Höhe von 4,50m zur Verfügung. Das für die Deichverteidigung geforderte Lichtraumprofil wird

auch während der Bauzeit eingehalten. Während der Herstellung des BW steht eine kleinräumige Umfahrung zur Verfügung.

Planfeststellungsbehörde: Auf die kleinräumige Umfahrung des Bauwerks 09 kann aus bautechnischen Gründen nicht verzichtet werden. Darüber hinaus wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.19 Hochwasserschutz verwiesen.

Bezugnehmend auf die komplexe Infrastrukturmaßnahme erfolgt der An- und Abtransport von Baumaterialien, Bauhilfsstoffen und Geräten zu 0.9. Baumaßnahme über ausgewiesene Alternativrouten. Das heißt öffentliche Straßen zur angrenzenden verkehrlichen Infrastruktur.

Deshalb müssen sämtliche notwendigen verkehrlichen Einschränkungen mit dem LSBG, Fachbereich DS 5 dringend zeitnah abgestimmt werden, weil ggf. aus verkehrlicher Sicht eine zeitliche Neureihung und somit bauliche Ablaufanpassung notwendig werden kann.

Des Weiteren müssen die angrenzenden Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung an die A 26 Hafenpassage verkehrstechnisch mit berücksichtigt werden.

-Damit die Abstimmung erfolgen kann, müssen alle verkehrlich relevanten Bauzustände bereits direkt mit Erteilung der Zustimmung der Plangenehmigung mit dem LSBG, Fachbereich DS 5 abgestimmt werden. Verkehrliche Wirkungen müssen bereits zu dem Zeitpunkt in ersten Überlegungen bzw. verkehrlichen Konzepten aufgeführt und dargestellt werden.

Vorhabensträgerin: *Im Rahmen der weiteren Planung zur A26, sowie im Projekt „ Koordinierung Gesamtablauf BAB A7“ werden die Abhängigkeiten zwischen den angrenzenden Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung aufgezeigt, bewertet und ggf. Maßnahmen ergriffen. Als Vorgabe sind auch während der Bauzeit drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf der A7 aufrechtzuerhalten.*

Der letzten Punkt zur Abstimmung aller relevanten Bauzustände mit Erteilung der Zustimmung der Plangenehmigung erschließt sich der Vorhabensträgerin nicht ganz. Die Baumaßnahme A26-Ost, Abs. 6a liegt mit Ausnahme der Anschlussbereiche an der A26-West und der A7 sowie am Moorburger Hauptdeich, außerhalb bestehender Verkehrsflächen. Sperrungen für den Kraftverkehr sind in den Anschlussbereichen nur kurzzeitig vorgesehen und auf einzelne Fahrstreifen beschränkt.

Planfeststellungsbehörde: Aus den Antragsunterlagen ergibt sich, dass die Baumaßnahme mit Ausnahme der Anschlussbereiche an der A 26-West und der A 7 sowie am Moorburger Hauptdeich, größtenteils außerhalb bestehender Verkehrsflächen liegt. Örtliche Umleitungen oder Sperrungen für den Kraftverkehr (z. B. für BW 7051/09) sind nur kurzzeitig erforderlich. Während der Herstellung des BW09 wird der Moorburger Hauptdeich westlich um das Baufeld umgeleitet. Es sind also eher kleinräumige Auswirkungen auf das angrenzende öffentliche Verkehrsnetz zu erwarten. Die Details der bauzeitlichen verkehrslenkenden Maßnahmen können der Ausführungsplanung überlassen bleiben, insbesondere um die bis dann erfolgte weitere Planungstiefe der verkehrlich relevanten Bauzustände berücksichtigen zu können. Es wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.14 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Ent- und Versorgung, Verkehr und Baustellen verwiesen.

4.25 Gesamtabwägung

Nach eingehender Prüfung und Abwägung der dem Vorhaben entgegenstehenden Belange mit dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass die für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange nicht durch geeignete Alternativen würden verwirklicht werden können, durch die entgegenstehende Belange Dritter oder Umweltbelange weniger beeinträchtigt würden. Bei der Abwägung der verschiedenen Belange gegen- und untereinander ist all das eingestellt und mit dem jeweiligen Gewicht gewürdigt worden, was nach der Lage der Dinge einzustellen war. Dazu gehören neben den technischen Details des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den dahinter stehenden Interessen insbesondere auch die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der unmittelbar und mittelbar Betroffenen sowie die Umweltauswirkungen. Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen, Hinweise und Forderungen, aber auch die Zurückweisungen sind geprüft und abgewogen worden. Vieles davon hat Eingang in die Planung gefunden und ist Gegenstand von mehrfachen Planänderungen geworden. Anderes ist von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt worden und findet sich in den Entscheidungen oder als Nebenbestimmung wieder. Wieder anderes ist abgelehnt bzw. zurückgewiesen worden.

Die Schaffung einer neuen Verkehrsverbindung zur Bündelung der Ost-West-Verkehre, zur besseren verkehrlichen Anbindung des Unterelberaums und der dortigen privaten, gewerblichen und industriellen Ansiedlungen, zur Entlastung der vorhandenen und überlasteten Straßen und Ortsdurchfahrten zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des derzeitigen und des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens und zur Reduzierung von Umweltbelastungen entlang der vorhandenen, zu entlastenden Straßen unter Sicherstellung eines angemessenen Lärmschutzes entlang der neuen A26-Ost Abschnitt 6a rechtfertigen die beantragte Maßnahme. Hinter diese Interessen des Allgemeinwohls treten die durch das Vorhaben beeinträchtigten Umwelt-, Eigentums- und übrigen Belange in der Gesamtabwägung zurück.

Diese entgegenstehenden Belange haben weder einzeln noch insgesamt betrachtet ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie nicht durch das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwunden werden. Dies gilt auch für solche Belange, denen im Hinblick auf die ausgelösten Betroffenheiten ein hohes Gewicht zukommt. Ihnen steht das erhebliche öffentliche Interesse an der Vorhabensverwirklichung gegenüber. Soweit es um Belange geht, deren Betroffenheit durch Nebenbestimmungen gemindert werden kann, sind diese in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet worden. Den Beeinträchtigungen der Umweltbelange wird durch umfangreiche Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Kohärenzmaßnahmen entgegengewirkt. Das planfestgestellte Vorhaben stellt daher nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis eine ausgewogene Konfliktlösung zwischen den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen einerseits und den entgegenstehenden Belangen andererseits dar.

Der mit dem Vorhaben verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums, notfalls im Wege der Enteignung, wird mittels entsprechender Planungsdetails sowie Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Grundstücksinanspruchnahmen und sonstige Eigentumsbeeinträchtigungen sind zu entschädigen. Soweit darüber hinaus Beeinträchtigungen verbleiben, sind diese im Ergebnis unvermeidbar und nach sorgfältiger Abwägung mit den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Verbesserungen im Interesse des Allgemeinwohls auch zumutbar.

Den zahlreichen Beeinträchtigungen der Umweltbelange wird, insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, angemessen Rechnung getragen. Danach erweist sich das Vorhaben trotz der damit verbundenen Beeinträchtigungen als insgesamt umweltverträglich. Die unvermeidbaren Eingriffe sind von der Vorhabensträgerin auszugleichen. Dieser Ausgleich ist verpflichtend planfestgestellt worden, indem der landschaftspflegerische Begleitplan insgesamt zum Gegenstand der Planfeststellung erhoben wurde, vgl. Ziffer 2.6. Angesichts der vom Vorhaben ausgehenden nachhaltigen verkehrlichen Verbesserungen, die am Ende durch Entlastungen an anderer Stelle sowie Verstetigung des Verkehrsflusses teilweise auch den Umweltbelangen zugutekommt, erscheinen die im Planfeststellungsbeschluss dargestellten und abgewogenen Umweltauswirkungen als vertretbar. Auch insoweit steht der Zulassung des Vorhabens nichts entgegen.

Das Vorhaben ist demnach 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 müsste. Eindeutig vorzugswürdige Alternativen, mittels derer das verfolgte Planungsziel mit geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Rechte und Belange erreicht werden könnte, sind nicht erkennbar.

In der Abwägung sämtlicher betroffener Belange wiegt das Gewicht der für die Durchführung des Vorhabens streitenden Belange schwerer als die damit einhergehenden Beeinträchtigungen, da es ohne einen Neubau der A26-Ost Abschnitt 6a in absehbarer Zukunft zu einer inakzeptablen Verkehrssituation mit den damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Belange einschließlich der Belange der Anlieger und der Umweltbelange käme. Dagegen sind die durch das Vorhaben selbst ausgelösten Beeinträchtigungen zu einem großen Teil auf die Bauzeit beschränkt, von geringerem Gewicht als die bei Verzicht auf das Vorhaben drohenden Beeinträchtigungen und im Wege einer ausgewogenen Planung gemäß den technischen Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben weitestmöglich minimiert worden.

Soweit die Betroffenen trotz des Bestrebens nach Minimierung der Beeinträchtigungen Rechtsverluste erleiden, bestehen Ansprüche auf Entschädigung, soweit dies in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellt worden ist oder sich auch ohne ausdrückliche Festsetzung aus der Anwendung allgemeiner oder planfeststellungsrechtlicher Rechtsgrundsätze ergibt.

5 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden (§ 17e Abs. 1 FStrG in Verbindung mit § 50 Abs. 1 Nummer 6, § 74 VwGO).

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben (§ 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG). Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 Satz 2 FStrG). Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. § 17e Abs. 5 Satz 2 FStrG gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.

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

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

Behörde für Wirtschaft und Innovation

Planfeststellungsbehörde

Patrick Tripcke-Jahnke

Andrea Angerer, LL.M.