

Behörde für Wirtschaft und Innovation Planfeststellungsbehörde

Planfeststellungsbehörde Alter Steinweg 4 20459 Hamburg Az.: RP21/150. 1421-300 24. Januar 2024

Vorläufige Anordnung

zur Festsetzung von vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen

im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 26 Ost (Hafenpassage Hamburg), AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe (Abschnitt 6c, VKE 7053, Station: km 5+840,895 bis 10+032,835) und den Ausbau der A 1 im Bereich AD Süderelbe (VKE 7142, Station: km 0+000 bis 1+312 (Betriebs-km 156+164 bis 154+852)), Az.: 150.1421-100,

durch den temporären Einbau von Bahnhilfsbrücken und den Ersatz des verrohrten Teils der Südlichen Wilhelmsburger Wettern durch die Ertüchtigung von zwei Stauanlagen

I. Festsetzung der vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen

Auf Antrag der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung (Vorhabenträgerin), vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, diese vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Zimmerstraße 54, 10117 Berlin, vom 23.10.2023 werden vorbereitende Maßnahmen und Teilmaßnahmen für den Neubau der A 26 Ost (Hafenpassage Hamburg), Bauabschnitt 3 (6c) (AS HH-Hohe Schaar bis AD Süderelbe (A1) und A1, 8-streifige Erweiterung im Bereich AD Süderelbe), Az.: 150.1421-100, im Wege der vorläufigen Anordnung gemäß § 17 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durch den temporären Einbau von Bahnhilfsbrücken und den Ersatz des verrohrten Teils der Südlichen Wilhelmsburger Wettern durch die Ertüchtigung von zwei Stauanlagen entsprechend den nachfolgend aufgeführten Planunterlagen festgesetzt.

Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die erforderliche Planfeststellung. Die vorläufige Anordnung trifft keine endgültige Entscheidung und begründet auch kein Präjudiz für diese endgültige Entscheidung. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt werden, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen, § 17 Abs. 2 Satz 6 FStrG. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde, § 17 Abs. 2 Satz 7 FStrG.

Mit dieser vorläufigen Anordnung werden auch die zur Durchführung der vorgezogenen Maßnahmen erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen erteilt (§ 19 Abs. 1 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG).

1 Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen

Für das Vorhaben Neubau der A 26 Ost (Hafenpassage Hamburg), AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe (Abschnitt 6c, VKE 7053, Station: km 5+840,895 bis 10+032,835) und Ausbau der A 1 im Bereich AD Süderelbe [VKE 7142, Station: km 0+000 bis 1+312 (Betriebs-km 156+164 bis 154+852)], wird eine vorläufige Anordnung erlassen. Gegenstand der vorläufigen Anordnung sind im Wesentlichen die folgenden Maßnahmen:

- Verschluss eines Teilabschnittes der Südlichen Wilhelmsburger Wettern (SWW-km 0+950 bis SWW-km 1+050) im Bereich der Bahnquerung mit Beseitigung des Durchlasses DN 1800 unter dem Bahndamm und der Stauanlage S 25 (Südliche Wilhelmsburger Wettern),
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Ertüchtigung der Stauanlagen S 31 (Kirchdorfer Wettern) und S 39 (Brausielgraben) im Zulauf zum Mahlbusen des Schöpfwerks Finkenriek durch das Einbringen von Spundwänden und den Einbau von Kippwehren,
- Erhöhung der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Kuckuckswettern zwischen Bahndamm und Papenbrack durch Entschlammung und Herstellung einer einheitlichen Solltiefe von ca. – 0,6 m NHN,
- Inanspruchnahme des Flurstücks Nr. 8439 (Katenweg 16 in 21109 Hamburg) einschließlich Abbruch von Nebengebäuden,

- Umverlegungs- und Anpassungsmaßnahmen an Leit- und Sicherungstechnik-, Telekommunikations- und Energiekabeln im Gleisbereich der Baugrubenwände, der Hilfsbrücken und in den Bahndammböschungen,
- Umbau der Gleisanlage der DB-Strecken 1255 und 1253 auf ca. 100 m Gesamtlänge sowie temporärer Ausbau der Weiche 4201 und Verschiebung der Weichen 4202 und 4203 nach Süden,
- Umbau von Oberleitungsanlagen und Signalstandorten der DB-Strecken 1255 und 1253 mit entsprechender Anpassung der Anlagen der Oberleitungsschalteinrichtung, Bahnstromversorgung, Weichenheizung und Signalstandorte,
- Herstellung einer offenen, wasserdichten Baugrube (unterhalb des Bahndammes zwischen Baukm 8+356 und Bau-km 8+436) mit Baugrubenwänden aus rückverankerten, überschnittenen Bohrpfählen, die in die grundwasserstauende Schicht des Geschiebemergels einbinden sowie Einzelpfählen, die als Mittelauflager der Hilfsbrücken im Gleisbereich fungieren,
- Teilaushub der Baugrube unter gleichzeitigem Einbau der obersten Stahlsteifenlage/Horizontalaussteifung,
- Einbau von jeweils zwei über die Baugrube führenden Hilfsbrücken je Gleis (Standard-Zwillingsträgerhilfsbrücken) mit je 16,80 m Stützweite für die auf dem Bahndamm verlaufenden Gleis-Strecken
 1255, 2200, 1280 und 1271,
- Temporärer Rückbau und anschließender Wiedereinbau von Lärmschutzwänden auf einer Breite von 50 m im Bereich der Baugrube rechtsseitig der auf dem Bahndamm verlaufenden Bahn-Strecke 1271 und rechts der Bahn-Strecke 1280 sowie die Herstellung eines Ersatzes durch Lärmschutzwandprovisorien,
- Rückbau des Geländers an der Geh- und Radwegbrücke an der Südlichen Wilhelmsburger Wettern,
- Gehölzbeseitigung und Entfernung von 3 Einzelbäumen,
- Umsetzung eines Teiles einer CEF-Maßnahme (Maßnahmen-Nr. 11.2 Acef i.d.F. vom 14.07.2023) auf insgesamt 18.205 m² im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirk Hamburg-Mitte, Gemarkung Wilhelmsburg, Flurstück 5921, östlich der A 1 nordöstlich von Stillhorn, zwischen dem Weg Jakobsberg und der Stillhorner Wettern im Bezugsraum "Elbmarsch" durch die Umwandlung von Acker in artenreiche, extensive Grünlandflächen und der Entwicklung bzw. Wiederherstellung artenreicher Beetgräben mit begleitenden Hochstauden- und Röhrichtstreifen,
- die Umsetzung eines Teiles einer CEF-Maßnahme (Maßnahmen-Nr. 12 A_{CEF} i.d.F. vom 14.07.2023) im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirk Hamburg-Mitte, Gemarkung Wilhelmsburg, Flurstück 11106 auf dem Friedhof Finkenriek durch die Installation von 3 artspezifischen Nisthilfen für den Haussperling an der Südfassade der Friedhofskapelle,
- die Umsetzung eines Teiles einer Vermeidungsmaßnahme (Maßnahmen-Nr. 1.4 V i.d.F. vom 14.07.2023) im Bereich der Gehölzstrukturen beidseitig der Bahnlinie durch die Einrichtung von Bautabuflächen und Errichtung eines 275 m langen Schutzzauns,

- die Umsetzung eines Teiles einer Vermeidungsmaßnahme (Maßnahmen-Nr. 1.5 V i.d.F. vom 14.07.2023) im Bereich zwischen Bahnlinie und Katenweg durch geeignete Schutzmaßnahmen gemäß RAS-LP 4 ("Richtlinie für die Anlage von Straßen", FGSV, 1999) für den Einzelbaumschutz von 6 Einzelbäumen,
- die Umsetzung einer Vermeidungsmaßnahme (Maßnahmen-Nr. 1.1 V_{CEF} i.d.F. vom 14.07.2023) im gesamten Maßnahmenbereich der vorläufigen Anordnung durch die Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vorgaben zu den Bauzeitenregelungen (vgl. auch die Nebenbestimmung "Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen vor Baubeginn"),
- die Umsetzung einer Vermeidungsmaßnahme (Maßnahmen-Nr. 1.6 V i.d.F. vom 14.07.2023) durch den Einsatz einer Umweltbaubegleitung, die durch eine für diese Aufgabe nachgewiesen fachlich qualifizierte Person wahrgenommen wird (vgl. auch die Nebenbestimmung "Umweltbaubegleitung"),
- die Umsetzung einer Vermeidungsmaßnahme (Maßnahmen-Nr. 1.7 V i.d.F. vom 14.07.2023) im gesamten Maßnahmenbereich der vorläufigen Anordnung durch die Umsetzung geeigneter Maßnahmen für den Bodenschutz (vgl. auch Nebenbestimmung "Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial"),
- die Umsetzung eines Teiles einer CEF-Maßnahme (Maßnahmen-Nr. 1.8 V_{CEF} i.d.F. vom 14.07.2023) zum Schutz von Amphibien, Fischen und anderen aquatischen Tieren im Bereich der Südlichen Wilhelmsburger Wettern durch Elektrobefischung und Aussetzen gefangener Tiere in nicht betroffene Gewässer,
- die Umsetzung eines Teiles einer Gestaltungsmaßnahme (Maßnahmen-Nr. 2.4 G i.d.F. vom 14.07.2023) mittels baumbetonter Gehölzpflanzungen im Bereich zweier Teilflächen an der Straße Kornweide durch die Wiederherstellung von Kleingehölzen und Gebüschflächen auf einer Fläche von 2.047 m².
- die Umsetzung eines Teiles einer Ausgleichsmaßnahme (Maßnahmen-Nr. 4 A i.d.F. vom 14.07.2023) für den Verlust von 3 Einzelbäumen durch die Neuanpflanzung von insgesamt 21 Laubbäumen im Bezirk Hamburg-Mitte, Gemarkung Wilhelmsburg am südlichen Ende des Flurstücks 5583, sowie auf den Flurstücken 8542 und 8544,
- Änderung des Unterhaltungsweges an der Südlichen Wilhelmsburger Wettern mit Kreuzung der Wilhelmsburger Wettern sowie die Herstellung eines neues Durchlasses DN 1000 und einer Wendeanlage,
- Anpassungsmaßnahmen auf westlicher Seite des Bahndammes an den Strecken 1253, 1255.

Diese Maßnahmen dienen als vorbereitende Maßnahmen für das Vorhaben Neubau der A 26 Ost (Hafenpassage Hamburg), AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe (Abschnitt 6c, VKE 7053, Station: km 5+840,895 bis 10+032,835) und Ausbau der A 1 im Bereich AD Süderelbe [VKE 7142, Station: km 0+000 bis 1+312 (Betriebs-km 156+164 bis 154+852)].

2 Unterlagen

Der vorläufigen Anordnung liegen folgende Unterlagen zugrunde:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Blatt- Nr.	Datum vom / Fassung	Bemerkung
U01vA	Erläuterungsbericht		13.10.2023	
U03vA	Übersichtslageplan, 17-2_U03vA_ÜLP- 5T, Maßstab: 1 : 5000	3/1vA	01/2023	Konkretisierte Planungsgren- zen für vorläu- fige Anord- nung
U05vA	Lageplan vorläufige Anordnung, 17- 2_U05vA_LP_8_Stauanlagen, Maßstab 1: 1000	5/8vA	01/2023	Konkretisierte Planungsgren- zen für vorläu- fige Anord- nung
U10vA	Grunderwerbsplan, 17- 2_U10.1vA_GE_Plan_8_Stauanlagen, Maßstab 1: 1000	10.1/8vA	01/2023	Mit präzisier- ten Planungs- grenzen be- züglich des An- trags auf vor- läufige Anord- nung
U10vA	Grunderwerbsplan, 17- 2_U10.1vA_GE-Plan_3_Bahnquerung, Maßstab 1:1000	10.1/3vA	01/2023	Mit präzisier- ten Planungs- grenzen be- züglich des An- trags auf vor- läufige Anord- nung
U11vA	Regelungsverzeichnis im Zuge des § 17 Abs. 2 FStrG, 17_2_U11vA_RV_2.1, Unterlage 11vA	Tabelle	13.07.2023	Mit Eintragungen, Erläuterungen/Hervorhebungen bezüglich des Antrags auf vorläufige Anordnung
U15vA	Ingenieurbauwerke, 17-2_A 26-6c_U15.2 Blatt02-01_vA, Bauwerks-skizze Bauwerk 04-1 Tunnel A 26 Bahnquerung, Längsschnitt/Horizontalschnitt Maßstab 1: 250	2-1 vA	01/2023	Mit Darstel- lung Bohr- pfahlwand – Abschnitt im Zusammen- hang mit der vorläufigen Anordnung
U15vA	Ingenieurbauwerke, 17-2_A 26-6c_U15.2 Blatt02-02_vA, Bauwerks-skizze Bauwerk 04-1 Tunnel A 26 Bahnquerung, Querschnitt A-A Maßstab 1:50	2-2 vA	01/2023	Mit Darstel- lung Bohr- pfahlwand – Abschnitt im Zusammen- hang mit der

				vorläufigen
				Anordnung
U15vA	Ingenieurbauwerke, 17-2_A 26-	2-3 vA	01/2023	Mit Darstel-
	6c_U15.2 Blatt02-03_vA, Bauwerks-			lung Bohr-
	skizze Bauwerk 04-1 Tunnel A 26			pfahlwand –
	Bahnquerung,			Abschnitt im
	Querschnitt B-B			Zusammen-
	Maßstab 1:50			hang mit der
				vorläufigen
				Anordnung
U15vA	Ingenieurbauwerke, 17-2_A 26-	2-4 vA	01/2023	Mit Darstel-
	6c_U15.2 Blatt02-04_vA, Bauwerks-			lung Bohr-
	skizze Bauwerk 04-1 Tunnel A 26			pfahlwand –
	Bahnquerung,			Abschnitt im
	Querschnitt C-C			Zusammen-
	Maßstab 1 : 50			hang mit der
				vorläufigen
1140 5 4	C. " 17	- A	02/2022	Anordnung
U18.5vA	Gewässer, 17-	5 vA	02/2023	Mit Darstel-
	2_U18.5_Anl_05_Uebersichtslageplan,			lung Planungs-
	Maßstab 1 : 5000			grenzen für
				vorläufige An-
U18.5vA	Cowassar 17.2 H19.5 Apl 12.1a	12 vA	01/2023	ordnung Entschlam-
U16.5VA	Gewässer, 17-2_U18.5_Anl_12_La-engsschnitt_KuW, Längsschnitt Ku-	12 VA	01/2023	mung Ku-
	ckuckswettern, Maßstab 1 : 1000, 1 :			ckuckswettern
	100			ist Bestandteil
	100			der vorläufi-
				gen Anord-
				nung
U18.5vA	Gewässer, 17-	13 vA	01/2023	Entschlam-
	2_U18.5_Anl_13_LP_QP_KuW, Lage-		, ,	mung Ku-
	plan und Querprofile Kuckuckswet-			ckuckswettern
	tern,			ist Bestandteil
	Maßstab 1: 1000, 1: 100			der vorläufi-
				gen Anord-
				nung
U18.5vA	Gewässer, 17-	14 vA	01/2023	Bauwerk S31
	2_U18.5_Anl_14_LP_Schnitte_S31, La-			ist Bestandteil
	geplan und Schnitte Bauwerk S31,			der vorläufi-
	Maßstab 1:100, 1:50, 1:20, 1:10			gen Anord-
				nung
U18.5vA	Gewässer, 17-	15 vA	29.01.2021	
	2_U18.5_Anl_15_LP_Schnitte_S39, La-			
	geplan und Schnitte Bauwerk S39,			
	Maßstab 1 : 100, 1 : 50, 1 : 20, 1 : 10	10.		
U18.5vA	Gewässer, 17-	16 vA	01/2023	Mit Darstel-
	2_U18.5_Anl_16_LP_Rueckbau_SWW,			lung Ver-
	Lageplan Rückbau Südliche Wilhelms-			schlussgrenze
	burger Wettern,			der SWW im
	Maßstab 1:100			<u> </u>

				Zuge der vor- läufigen An- ordnung
Darstellung und Bewer- tung der Um- weltauswir- kungen				
	Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen	S. 1-66	14.07.2023	Aus den Plan- feststellungs- unterlagen für die vorläufige Anordnung ge- bündelter Ge- samtbericht der umwelt- fachlichen Fachbeiträge
	Maßnahmenblätter	S. 67-99	14.07.2023	Aus den Plan- feststellungs- unterlagen für die vorläufige Anordnung konkretisiert
	Maßnahmenblatt, Maßnahme 1.1 V _{CEF} , Bauzeitenregelungen	S. 67-70	14.07.2023	
	Maßnahmenblatt, Maßnahme 1.4 V, Bautabuflächen und Schutzzäune	S. 71-73	14.07.2023	
	Maßnahmenblatt, 1.5 V, Einzelbaum- schutz	S. 74-76	14.07.2023	
	Maßnahmenblatt und Folgeblatt, Maßnahme 1.6 V _{FFH} , Umweltbaube- gleitung	S. 77-81	14.07.2023	
	Maßnahmenblatt, Maßnahme 1.7 V, Schutz des Bodens	S. 82-83	14.07.2023	
	Maßnahmenblatt, Maßnahme 1.8 V _{CEF} , Schutz von Amphibien und Fischen bei Gewässerverfüllungen	S. 84-85	14.07.2023	
	Maßnahmenblatt, Maßnahme 2.4 G, Baumbetonte Gehölzpflanzung	S. 86-88	14.07.2023	
	Maßnahmenblatt, Maßnahme 4 A, Einzelbaumpflanzungen	S. 89-91	14.07.2023	
	Maßnahmenblatt, Maßnahme 11.2 A _{CEF} , Umwandlung von Acker in artenreiches Extensivgrünland, Wiederherstellung artenreicher Grabenstrukturen und Anlage naturnaher Gehölzstrukturen auf den Flurstücken 5291 und 6158 als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für Bluthänfling, Gelbspötter und Kuckuck	S. 92-97	14.07.2023	

	Maßnahmenblatt, Maßnahme 12 A _{CEF} ,	S. 98-99	14.07.2023	
	Nisthilfen für den Haussperling	3. 30-33	14.07.2025	
	Maßnahmenübersichtsplan_230621, Maßstab: 1 : 5000	9.1	02/2023	Mit Darstel- lung Planungs- grenzen für vorläufige An- ordnung
	Maßnahmenpläne Blatt 3_230406, Maßnahmenplan 3, Maßstab: 1:1000	9.2/3	02/2023	Mit Darstel- lung Planungs- grenzen für vorläufige An- ordnung
	Maßnahmenpläne Blatt 4_230621, Maßnahmenplan 4, Maßstab: 1:1000	9.2/4	02/2023	Mit Darstel- lung Planungs- grenzen für vorläufige An- ordnung
	Maßnahmenpläne Blatt 5_230214, Maßnahmenplan 5, Maßstab: 1:1000	9.2/5	02/2023	Mit Darstel- lung Planungs- grenzen für vorläufige An- ordnung
	Maßnahmenpläne Blatt 8_230621, Maßnahmenplan 8, Maßstab: 1:1000	9.2/8	02/2023	Mit Darstel- lung Planungs- grenzen für vorläufige An- ordnung
	Maßnahmenpläne Blatt 9_230802, Maßnahmenplan 9, Maßstab: 1 : 1000	9.2/9	02/2023	Mit Darstel- lung Planungs- grenzen für vorläufige An- ordnung
Baulärmgut- achten				
	Baulärmgutachten, 20231013 Baulärm A 26 Tunnel B04-1 Detailuntersuchung LÄRMKONTOR Bericht	Bericht	12.10.2023	
	Baulärmgutachten, 20231013 Baulärm A 26 Tunnel B04-1 Detailuntersuchung LÄRMKONTOR Anlagen	Anlagen	12.10.2023	
Weitere Do- kumente				
	Unterlage_vAO_positive_Gesamtprog- nose		23.10.2023	
	Unterlage_vAO_Wahrung_der_zu_berücksichtigenden_Interessen		23.10.2023	

Für die Prüfung des Antrags auf Erlass der vorläufigen Anordnung hat die Planfeststellungsbehörde zudem die Planfeststellungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 26 Ost (Hafenpassage Hamburg), AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe (Abschnitt 6c, VKE 7053, Station: km 5+840,895 bis 10+032,835) und den Ausbau der A 1 im Bereich AD Süderelbe [VKE 7142, Station:

km 0+000 bis 1+312 (Betriebs-km 156+164 bis 154+852)], sowie die Verfahrensakten des Planfeststellungsverfahrens herangezogen.

3 Nebenbestimmungen und Hinweise

a. Nebenbestimmungen

Die Vorhabenträgerin 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 mit Bezug auf die im Zusammenhang mit der vorläufigen Anordnung stehenden vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen 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, wie sie sich aus dieser Entscheidung ergeben, zu beachten.

Die Begründung der Nebenbestimmungen ist den jeweiligen Fachkapiteln zu entnehmen.

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 Vorhabenträgerin durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen festzuhalten, sofern der Eigentümer dies verlangt.

Umweltauswirkungen in der Bauzeit: Baulärm

Bei der Durchführung der Baumaßnahmen sind die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm grundsätzlich einzuhalten. Sie dürfen nur unter den Voraussetzungen dieser Nebenbestimmung überschritten werden.

Folgende Schutzmaßnahmen sind zu ergreifen:

- Ausschließlicher Einsatz dem Stand der Technik der Lärmminderung entsprechender Baugeräte und -maschinen; soweit diese dem Anhang der 32. BImSchV unterfallen, müssen diese lärmarm nach § 2 Nr. 7 32. BImSchV sein.
- Ausschließlicher Einsatz dem Stand der Technik entsprechender lärmarmer Bauverfahren.
- Regelmäßige Wartung der Baugeräte und -maschinen zur Erhaltung des lärmarmen Betriebes.

- Einrichtung der Baustelle unter Gesichtspunkten der Lärmminderung und Erstellung einer entsprechenden Lärmminderungsplanung für die einzelnen Baupositionen (z.B. Positionierung von lärmerzeugenden Elementen möglichst entfernt von der angrenzenden Bebauung, Positionierung von potentiell lärmabschirmenden Elementen wie Baustellencontainer unter Ausnutzung der lärmabschirmenden Wirkung).
- Einhausung lärmemittierender stationärer Anlagen sowie, soweit technisch möglich, die Verwendung von Schallschutzhauben.
- Betrieb der Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen nicht länger als erforderlich.
- Reduzierung der Arbeitszeit besonders lärmerzeugender Baufahrzeuge und -maschinen, soweit hierdurch die Gesamtbauzeit nicht wesentlich verlängert wird.
- Verzicht auf gegenläufiges Anschlagen der Bohrgeräte sowie Anschlagen der Schaufeln von Baggern zwecks Abklopfens der anhaftenden Erde.
- Messungen während der Bauzeit: Die durch die Baustelle erzeugten Beurteilungspegel sind durch geeignete baubegleitende Messungen an repräsentativen Messpunkten zu überprüfen, um die nach dieser Anordnung dem Grunde nach festgestellten Ansprüche auf Entschädigung zu dokumentieren und zu verifizieren.
- Einsatz einer mobilen Lärmschutzwand: Auf Grundlage der regelmäßigen Messungen ist ferner zu prüfen, ob in dem Zeitraum, in dem existierende Lärmschutzwände vorübergehend baubedingt ausgebaut werden müssen, der Einsatz einer mobilen Lärmschutzwand in Betracht kommt. Sofern eine mobile Lärmschutzwand eingesetzt wird, ist sicherzustellen, dass diese von der DB anerkannt ist und möglichst dicht an der Schiene aufgestellt werden kann.
- Rechtzeitige Vorabinformation der Anlieger vor Baubeginn sowie während der Bauarbeiten vor dem Beginn besonders lärmintensiver Bautätigkeiten über die Art der Baumaßnahmen, deren Dauer und die zu erwartenden Lärmauswirkungen.
- Einsetzung eines den Bau begleitenden Baulärmsachverständigen zur Begutachtung und Kontrolle der Einhaltung der Lärmminderungsplanung und der angeordneten Schutzmaßnahmen sowie zur Überwachung des lärmarmen Geräteeinsatzes etc.
- Einsetzung eines Ansprechpartners für die Betroffenen und geeignete Information der Betroffenen hierüber.
- Rechtzeitige Unterweisung des Baustellenpersonals in lärmarmem Verhalten während der Baudurchführung.

Die Durchführung vorstehender Schutzmaßnahmen ist durch eine entsprechende Ausschreibung oder durch Eigenleistungen der Vorhabenträgerin zu gewährleisten.

Werden durch den Baulärm trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten, sind die für den Tagzeitraum geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719

für Wohnräume

(35 dB(A) in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten, 40 dB(A) in allen übrigen Gebieten)

- sowie für Kommunikations- und Arbeitsräume

(40 dB(A) für Unterrichtsräume, ruhebedürftige Einzelbüros, wissenschaftliche Arbeitsräume, Bibliotheken, Konferenz- und Vortragsräume, Arztpraxen, Operationsräume, Kirchen und Aulen, 45 dB(A) für Büros für mehrere Personen sowie 50 dB(A) für Großraumbüros, Gaststätten, Schalterräume und Läden)

in den genannten schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen bei geschlossenem Fenster einzuhalten.

Ist auch dies nicht möglich, bestehen Ansprüche auf Entschädigung wie folgt:

- Werden durch den Baulärm trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch die für den Tagzeitraum geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719 in den vorstehend genannten schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen bei geschlossenem Fenster überschritten, hat die Vorhabenträgerin dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten für aus diesem Grunde erfolgende Mietminderungen auf Antrag Entschädigung dem Grunde nach in Geld zu leisten. Der Anspruch besteht auch für durch den Eigentümer oder den sonst dinglich Berechtigten selbst genutzten Wohnraum. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.
- Werden durch den Baulärm trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch ein Innenraumpegel von 45 dB(A) in den vorstehend genannten schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen bei geschlossenem Fenster überschritten, hat der jeweilige Nutzer der Räume auf Antrag und bei Nachweis der regelmäßigen und überwiegenden Anwesenheit tagsüber bezogen auf die Tage der Überschreitungen Anspruch auf die Übernahme notwendiger Kosten für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum (z.B. Hotelunterbringung). Die Nutzung des Ersatzraums ist der Vorhabenträgerin gegenüber nachzuweisen.
- In nach Nr. 49 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes VLärmSchR 97 (analog) geschützten Außenwohnbereichen hat die Vorhabenträgerin für in den Monaten April bis einschließlich September trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen einen Monat oder länger andauernden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten für aus diesem Grunde erfolgende Mietminderungen auf Antrag Entschädigung dem Grunde nach in Geld zu leisten. Der Anspruch besteht auch für den durch den Eigentümer oder den sonst dinglich Berechtigten selbst genutzten Außenwohnbereich. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.

Beantragt und durch diese Anordnung u. a. nach § 7 Abs. 2 der 32. BlmSchV zugelassen sind der nächtliche Baustellenbetrieb und der Baustellenbetrieb an Sonn- und Feiertagen.

Werden hierdurch trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten, sind die für den Nachtzeitraum geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719 von

- 30 dB(A) in reinen und allgemeinen Wohngebieten,
- 35 dB(A) in allen übrigen Gebieten,

in den Schlafräumen bei gekipptem Fenster einzuhalten. Ist dies nicht möglich, bestehen Ansprüche auf Entschädigung wie folgt:

- Werden durch die vorstehend genannten nächtlichen Arbeiten trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch die für den Nachtzeitraum geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719 in den Schlafräumen bei gekipptem Fenster überschritten, hat die Vorhabenträgerin dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten für aus diesem Grunde erfolgende Mietminderungen auf Antrag Entschädigung dem Grunde nach in Geld zu leisten. Verfügen die Schlafräume bereits über schallgedämmte Lüftungseinrichtungen, die eine hinreichende Frischluftversorgung gewährleisten, ist der Innenraumpegel bei geschlossenem Fenster maßgeblich. Der Anspruch besteht auch für durch den Eigentümer oder den sonst dinglich Berechtigten selbstgenutzten Wohnraum. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.
- Erfolgt die Überschreitung im vorstehend dargestellten Fall für einen Zeitraum von mehr als zwei Wochen, hat der jeweilige Nutzer der Räume auf Antrag bezogen auf die Tage der Überschreitungen Anspruch auf die Übernahme notwendiger Kosten für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum (z.B. Hotelunterbringung). Die Nutzung des Ersatzraums ist der Vorhabenträgerin gegenüber nachzuweisen.

Auf die vorstehenden Entschädigungsregelungen hat die Vorhabenträgerin unverzüglich nach Ablauf der Rechtsbehelfsfrist gegen diese Anordnung und rechtzeitig vor Baubeginn

- auf ihren Internetseiten,
- den Eigentümern und sonst dinglich Berechtigten gegenüber postalisch, soweit deren Name und Anschrift mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind, und
- den übrigen Nutzern gegenüber, soweit diesen ein Anspruch auf Entschädigung für die Beschaffung von Ersatzraum zustehen kann, durch Postwurfsendung hinzuweisen.

Die durch diese Anordnung dem Grunde nach zuerkannten Ansprüche auf Entschädigung hat die Vorhabenträgerin sowohl auf Antrag als auch kontinuierlich und auf ihre Kosten zu ermitteln. Hierfür sind auf Basis des vorgelegten Baulärmgutachtens (Unterlagen zur vorläufigen Anordnung, Baulärmgutachten v. 13.10.2023) im Wesentlichen der für den zu betrachtenden Immissionsort zu erwartende Beurteilungspegel sowie das nach Antragstellung des Anspruchsberechtigten zu ermittelnde Schall-

dämmmaß der an dem antragsgegenständlichen Immissionsort vorhandenen baulichen Gegebenheiten heranzuziehen. Dabei ist für Arbeiten im Tagzeitraum von dem geschlossenen, für Arbeiten im Nachtzeitraum von dem gekippten Fenster auszugehen. Verfügen die Räumlichkeiten bereits über Lärmschutzfenster mit Lüftungseinrichtungen, ist auch im Nachtzeitraum von dem geschlossenen Fenster auszugehen. Bei der Berechnung kann eine Schallminderung der Umfassungsbauteile bei geschlossenen Fenstern von 35 dB(A) und bei gekippten Fenstern von 15 dB(A) angenommen werden, sofern keine davon abweichenden Schalldämmmaße nachgewiesen werden. Messungen des Innenraumpegels sind nur im Ausnahmefall erforderlich, wenn sich das Schalldämmmaß anders nicht hinreichend ermitteln lässt.

Soweit sich prognostisch ein Anspruch auf eine Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum ergibt, hat die Vorhabenträgerin zusätzlich so rechtzeitig über Ort und voraussichtliche Dauer der lärmintensiven Bautätigkeiten zu informieren, dass die Anspruchsinhaber die Beschaffung des Ersatzraumes rechtzeitig in die Wege leiten können.

Die Zeitangaben dieser Nebenbestimmung für die Ermittlung eines Anspruchs auf Entschädigung beziehen sich auf die Prognose zusammenhängender Tage mit Überschreitungen.

Die durch die Baustelle erzeugten Beurteilungspegel sind durch geeignete baubegleitende Messungen an repräsentativen Messpunkten zu überprüfen, um die nach dieser Anordnung dem Grunde nach festgestellten Ansprüche auf Entschädigung zu verifizieren. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und bis zum Abschluss sämtlicher Entschädigungsverfahren aufzubewahren. Sie sind den Betroffenen auf Verlangen in geeigneter Form zugänglich zu machen. Ergeben sich aufgrund der baubegleitenden Messungen stärkere Beeinträchtigungen als prognostiziert, gilt je nach Ergebnis der Messung die hierfür ggf. zutreffende höhere Entschädigungsstufe. Gelingt es der Vorhabenträgerin, die Beeinträchtigungen zu reduzieren, reduziert sich der Entschädigungsanspruch ggf. entsprechend.

Diese Anordnung entscheidet nicht über die Höhe der Entschädigung, sondern lediglich über den Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach. Die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung trifft, sofern zwischen dem Betroffenen und der Vorhabenträgerin keine Einigung zustande kommt, gemäß § 19a FStrG die Enteignungsbehörde.

Anspruchsausschluss:

- Ein Anspruch auf Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum besteht nicht für Nutzungen, für die in Tabelle 6 der VDI 2719 bereits ein oberer Anhaltswert von mindestens 45 dB(A) genannt wird (z.B. für Büros für mehrere Personen, Großraumbüros, Gaststätten, Schalterräume, Läden etc., s.o.).
- Wird ein Innenraumpegel von 45 dB(A) im Tagzeitraum bereits aufgrund der gemittelten Vorbelastung durch Verkehrsgeräusche überschritten, besteht der Anspruch auf Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum nur bei einer durch den Baulärm erfolgenden weiteren Anhebung des Innenraumpegels um mindestens 1 dB(A).

- Werden die oberen Anhaltswerte der VDI 2719 im Nachtzeitraum bereits aufgrund der gemittelten Vorbelastung durch Verkehrsgeräusche überschritten, besteht der Anspruch auf Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum nur bei einer durch den Baulärm erfolgenden weiteren Anhebung des Innenraumpegels um mindestens 1 dB(A).
- Ein Entschädigungsanspruch ist auch insoweit ausgeschlossen, als die vorhandene Bausubstanz für die Einhaltung des hier jeweils festgesetzten Innenraumpegels bereits über ein ausreichendes Schalldämmmaß verfügt.

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 Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (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). Es ist dafür zu sorgen, dass kein Kontakt pechhaltigen Asphaltaufbruchs mit Grund- und Oberflächenwasser entsteht.

Gewässerbelange

Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden erteilt. Im Zuge der Ausführungsplanung sind mit der jeweils zuständigen Wasserbehörde rechtzeitig die Details abzustimmen und entsprechende Unterlagen vorzulegen. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnisse werden von der zuständigen Wasserbehörde nach Vorlage der Unterlagen festgelegt.

Durch die Wahl geeigneter Bauverfahren ist sicherzustellen, dass die Schutzwirkung der Deckschichten aufrechterhalten bleibt, damit eine Belastung des Grundwassers vermieden wird. Soweit die Deckschichten durchteuft werden müssen, ist eine Verschleppung von Schadstoffen in den obersten Grundwasserleiter zu verhindern. Anschließend sind die durchteuften Weichschichten und Grundwasserstauer zeitnah und ordnungsgemäß wiederherzustellen, um einen Eintrag von belastetem Stauwasser ins Grundwasser zu vermeiden. Dies kann mit Ton, Bentonit-Granulat, Bentonit-Zement-Gemischen oder Bentonit-Schwerspat-Gemischen geschehen.

Falls eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung erforderlich werden sollte, ist vor Beginn der Wasserhaltungsmaßnahmen eine gesonderte wasserrechtliche Erlaubnis bei der zuständigen Wasserbehörde zu beantragen.

Für die Oberflächengewässer ist ein Wasserstandsmonitoring durchzuführen.

Das vorhandene Gewässer darf erst verfüllt werden, wenn die Funktionsfähigkeit des neuen Gewässerabschnitts hergestellt wurde.

Der zuständigen Wasserbehörde sind nach Fertigstellung der Gewässerbaumaßnahmen digitale Bestandspläne zu übergeben.

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

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.

Abstimmung der landschaftsplanerischen Ausführungsplanung

Die im Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festgesetzte landschaftsplanerische Ausführungsplanung ist mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) abzustimmen.

Insbesondere ist für alle Baustellenflächen eine insektenschonende Beleuchtung zu wählen, die geeignet ist, die Anlockwirkung von künstlichem Licht auf Insekten zu verringern. Die Einzelheiten, wie die entsprechende Farbtemperatur und der Spektralbereich der nächtlichen Baustellenbeleuchtung, sind mit der BUKEA abzustimmen.

Durchführung der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans

Die Vorhabenträgerin ist zu der vollumfänglichen und, soweit diese zu besonderen Zeiten oder mit besonderen Fristen durchzuführen sind, zeitgerechten Umsetzung aller im Zusammenhang mit der vorläufigen Anordnung beantragten Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans verpflichtet (vgl. Maßnahmenpläne 3, 4, 5, 8 und 9 in der Fassung der vorläufigen Anordnung sowie die Unterlage "Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen" vom 14.07.2023, dort insbesondere Ziffer 9). Dies gilt auch für die weiteren im Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Empfehlungen.

Umweltbaubegleitung

Es ist eine Umweltbaubegleitung einzusetzen, die durch eine für diese Aufgabe nachgewiesen fachlich qualifizierte Person wahrzunehmen ist.

Sicherheit des Eisenbahnbetriebes

Der Eisenbahnbetrieb darf außerhalb der seitens der Vorhabenträgerin mit der DB AG abgestimmten oder noch abzustimmenden Arbeiten durch die Bauarbeiten in keiner Weise gefährdet, gestört oder behindert werden. Insoweit gilt, dass die Gleisanlagen nur mit besonderen Sicherungsmaßnahmen überschritten bzw. betreten werden dürfen. Erforderlichenfalls ist ein Betretungsschutz zum Gleis aufzustellen, der gegen Windlast zu verankern und zu erden ist. 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, Baukräne 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 vorab mit der Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur abzustimmen und nur mit deren Zustimmung unter deren Begleitung auszuführen. Es sind neben den eisenbahnrechtlichen Vorschriften die für das Eisenbahnwesen anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Es hat eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur zu erfolgen. Für den Baugrubenverbau sind geprüfte statische Berechnungen innerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten vor Baubeginn nachzuweisen. Der Verbau muss gemäß Berechnung ausgeführt werden. Eine fachkundige Bauüberwachung ist zu gewährleisten. Bei sämtlichen Arbeiten, die den Bereich von Bahnanlagen berühren, muss ein bei der Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur zugelassener Bauüberwacher eingesetzt werden. Die Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes sind zu beachten.

Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Ent- und Versorgung, Verkehr und Baustellen

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle sind soweit möglich zu vermeiden und im Übrigen auf das erforderliche Maß zu beschränken.

Die bauzeitliche Verkehrslenkung ist frühzeitig zusammen mit der Vorhabenträgerin, 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 sowie ggf. anordnen zu lassen. 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. Ausreichend breite Bewirtschaftungswege entlang der Wettern sind zu erhalten oder neu herzustellen. Als Mindestbreite gelten 4 m. Der Zugang zu diesen Wegen muss ganzjährig auch mit schwerem Gerät möglich sein. 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, 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) ist jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten. Die Feuerwehrzufahrten sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten.

Baubedingte Verschmutzungen der öffentlichen Straßen und Wege sind zu minimieren und umgehend zu beseitigen. Die Baustelle ist ordnungsgemäß abzusichern.

Die Vorhabenträgerin hat bei der Bauleitung die Funktion eines Ansprechpartners vor Ort zu schaffen und zu besetzen. Dieser muss über eine los- und gewerkübergreifende Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis in Bezug auf bauzeitliche Nutzungskonflikte verfügen.

Rechtzeitige Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen

Die im Rahmen dieser vorläufigen Anordnung festgesetzten 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 der Umweltbaubegleitung in Abstimmung und Genehmigung der zuständigen Naturschutzbehörde zu regeln.

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 sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen zu beachten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der aktuelle Leitungsbestand der Leitungsunternehmen abzufragen und die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Sämtliche Schacht- und Kanalbauwerke, auch im Bau befindliche, sind vor dem Betreten durch Kontrollmessungen auf Gasfreiheit zu überprüfen. Leitungen, die nicht umgebaut werden sollen, sind durch mit 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 diesen 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.

Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens, insbesondere auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf, bleibt die Änderung bereits festgelegter Nebenbestimmungen oder die Auferlegung weiterer Maßnahmen, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten.

b. Hinweise/Umfang der Zulassung

Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung.

Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen, § 17 Abs. 2 Satz 6 FStrG. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde, § 17 Abs. 2 Satz 7 FStrG. Der Betroffene ist durch die Vorhabenträgerin zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird, § 17 Abs. 2 Satz 8 FStrG.

In der vorläufigen Anordnung sind Art und Umfang der zulässigen Baumaßnahmen sowie diejenigen Auflagen festgelegt, die zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer bereits durch die Maßnahmen der vorläufigen Anordnung erforderlich werden. Die noch nicht für die Maßnahmen der vorläufigen Anordnung erforderlichen Auflagen sind einem etwaigen Planfeststellungsbeschluss vorbehalten.

Die vorläufige Anordnung gewährt nicht das Recht, Grundstücke und Anlagen, die im Besitz eines anderen stehen, für das Vorhaben in Gebrauch zu nehmen. Die Berechtigung zur dauerhaften oder vorübergehenden Inanspruchnahme von Grundstücken für die Durchführung der festgesetzten vorgezogenen Maßnahmen muss sich die Vorhabenträgerin von den Rechtsinhabern, z. B. durch eine Vereinbarung, verschaffen. Die vorläufige Anordnung hat keine enteignungsrechtliche Vorwirkung.

Kampfmittel

Vor Beginn baulicher Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund verbunden sind, ist die 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.

4 Wasserrechtliche Entscheidungen

Für das Vorhaben Neubau der A 26 Ost (Hafenpassage Hamburg), AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe (Abschnitt 6c, VKE 7053, Station: km 5+840,895 bis 10+032,835) und Ausbau der A 1 im Bereich AD Süderelbe [VKE 7142, Station: km 0+000 bis 1+312 (Betriebs-km 156+164 bis 154+852)], werden

die wasserrechtlichen Erlaubnisse für sämtliche den Gegenstand der vorläufigen Anordnung bildenden Maßnahmen an den Gewässern erteilt.

II. Begründung

1. Anlass und Sachverhalt

Das Planfeststellungsverfahren für den geplanten Neubau der A 26 Ost (Hafenpassage Hamburg), AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe (Abschnitt 6c, VKE 7053, Station: km 5+840,895 bis 10+032,835) und Ausbau der A 1 im Bereich AD Süderelbe [VKE 7142, Station: km 0+000 bis 1+312 (Betriebs-km 156+164 bis 154+852)] wurde aufgrund des Planfeststellungsantrags der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, diese wiederum vertreten durch die DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH vom 18.02.2021 eingeleitet. Die Auslegung der Planunterlagen fand vom 29.03.2021 - 28.04.2021 statt.

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem Plan abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie die hierauf bezugnehmenden Erwiderungen der Vorhabenträgerin liegen der als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zuständigen Behörde für Wirtschaft und Innovation vor. Mit einem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist nicht vor 2025 zu rechnen.

Mit Schreiben vom 23.10.2023 hat die Vorhabenträgerin für das o.a. Planfeststellungsverfahren bei der als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zuständigen Behörde für Wirtschaft und Innovation die vorläufige Anordnung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) beantragt.

Mit der vorläufigen Anordnung werden die vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen im Bereich des Kreuzungspunktes des geplanten Wilhelmsburgtunnels mit dem in Nord-Süd-Richtung parallel zur Wilhelmsburger Reichsstraße (B75) verlaufenden Bahndamm und im Bereich der Anbindung der Kirchdorfer Wettern und des Neuen Brausielgrabens an das Gewässer Mahlbusen des Schöpfwerkes Finkenriek festgesetzt. Diese vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen beinhalten im Wesentlichen den Einbau der für die späteren Bauarbeiten für den Tunnel unterhalb der Bahnanlagen erforderlichen Gleishilfsbrücken sowie der hierfür notwendigen Maßnahmen einschließlich der erforderlichen Gewässerbaumaßnahmen. Die Maßnahmen müssen bereits vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses umgesetzt werden, um im Rahmen mit der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg GmbH präzise abgestimmter Sperrpausen bauzeitliche Konflikte mit seitens der DB AG zu einem späteren Zeitpunkt geplanten Maßnahmen zu vermeiden und die Aufrechterhaltung des mehrgleisigen Bahnbetriebes mittels Gleishilfsbrücken auch während der ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt geplanten Herstellung des Tunnels zu gewährleisten. Müsste der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abgewartet werden, würden die geplanten Maßnahmen der DB AG und des Tunnelbaus im Rahmen des Neubaus der A 26 Ost, Abschnitt 6c, zeitlich zusammenfallen. Eine solche gleichzeitige Baudurchführung ist jedoch ausgeschlossen bzw. würde zu schwerwiegenden, nicht hinnehmbaren Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs führen. Die Herstellung des Tunnels ist nicht Gegenstand der vorläufigen Anordnung.

Der etwa 1.474 m lange Wilhelmsburgtunnel bildet einen Teil des insgesamt rund 4,2 km langen Planfeststellungsabschnittes 6c und soll von der Bahntrasse im Westen nach deren Unterquerung bis zur A1 im Osten verlaufen.

Auf dem Bahndamm der DB verlaufen in der Reihenfolge von West nach Ost folgende Strecken:

- Strecke 1253, Abzweig zur Hafenbahn, Hamburg-Süderelbbrücke Hamburg-Waltershof (zweigleisig), elektrifiziert (Oberleitung 15 kV 16,7 Hz),
- Strecke 1255, Maschen Hamburg Süd (zweigleisig), Güterverkehr, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, elektrifiziert (Oberleitung 15 kV 16,7 Hz),
- Strecke 2200, Wanne-Eickel Hamburg Hbf (zweigleisig), Personenverkehr (TEN-Strecke),
 Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, elektrifiziert (Oberleitung 15 kV 16,7 Hz),
- Strecke 1280, Buchholz Allermöhe (zweigleisig), Güterverkehr, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, elektrifiziert (Oberleitung 15 kV 16,7 Hz) sowie
- Strecke 1271, S-Bahn Hamburg-Neugraben Hamburg Hbf (zweigleisig) Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, elektrifiziert (Stromschiene 1200 V).

Der vorgesehene Einbau der Gleishilfsbrücken erfolgt unter Herstellung einer offenen, wasserdichten Baugrube im Bereich unterhalb des Bahndammes zwischen Bau-km 8+356 und Bau-km 8+436 mit Baugrubenwänden aus rückverankerten, überschnittenen Bohrpfählen, die in die grundwasserstauende Schicht des Geschiebemergels einbinden. Diese sind insbesondere für den Einbau der Gleishilfsbrücken erforderlich, denen sie als Lager dienen. Zusätzlich werden Einzelpfähle eingebracht, die als Mittelauflager der Hilfsbrücken im Gleisbereich fungieren. Nach Herstellung der Bohrpfähle erfolgt der Teilaushub der Baugrube unter gleichzeitigem Einbau der obersten Stahlsteifenlage / Horizontalaussteifung. Anschließend werden zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes Hilfsbrücken der DB AG eingehoben.

Aufgrund der begrenzten Sperrzeiten der Bahnstrecken werden die Einbaumaßnahmen im Bereich des Bahndammes der DB zwischen Bau-km 8+356 und Bau-km 8+436 sowohl im Tag- (von 7:00 bis 20:00 Uhr) als auch im Nachtzeitraum (20:00 bis 7:00 Uhr) durchgeführt. Die Festsetzung der Termine, des Ablaufs und des Bahnbetriebs während der Sperrpausen erfolgten jeweils in Abstimmung mit der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg GmbH.

Die einzelnen Arbeitsschritte und die jeweiligen Sperrpausen stellen sich wie folgt dar:

- Arbeitsschritt 1: Herstellung der Masten Gründung Oberleitungsmasten: innerhalb des Nachtzeitraums: Die Sperrpausen (Strecke 1255) zur Durchführung der Tätigkeiten sind vom 27.01.2025 bis 29.01.2025 und vom 29.01.2025 bis 31.01.2025 (Dauer der Bauarbeiten pro Sperrpause: zweimal acht Stunden) eingeplant. Dauer der Bauarbeiten insgesamt: 4 Tage.
- Arbeitsschritt 2: Verschiebung der Weichen: durchgängig 24 Stunden am Tag. Eine Sperrpause (Strecke 1255 und 1253) zur Durchführung der Tätigkeiten ist vom 10.05.2025 bis 08.06.2025 eingeplant. Dauer der Bauarbeiten insgesamt: 29,6 Tage.

- Arbeitsschritt 3: Pfahlherstellung: durchgängig 24 Stunden am Tag. Im Zeitraum vom 29.03.2025 bis 08.06.2025 (Strecke 1280, 2200, 1255 und 1253) und dem Zeitraum vom 04.08.2025 bis 04.09.2025 (Strecke 1271). Dauer der Bauarbeiten insgesamt: 96 Tage.
- Arbeitsschritt 4: Einbau der Hilfsbrücke und Arbeitsschritt 5: Aussteifung der Hilfsbrücke: durchgehend sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum. Eine Sperrpause wird während der Herbstferien zwischen dem 18.10.2025 und dem 27.10.2025 (Dauer der Bauarbeiten: 9 Tage) vorgesehen. Die restlichen sechs Sperrpausen werden an unterschiedlichen Wochenenden in der Zeit zwischen dem 07.11.2025 und dem 03.12.2025 eingeplant (Dauer der Bauarbeiten je Sperrpause: 2,3 Tage). Dauer der Bauarbeiten insgesamt: 27 Tage.
- Arbeitsschritt 6: Schottereinbau: Die T\u00e4tigkeiten zum Einbau des Gleises sind ausschlie\u00e4lich im Tagzeitraum (7:00 bis 20:00 Uhr) vorgesehen und finden wie bei Arbeitsschritt 4 und 5 in mehreren Sperrpausen, aber an unterschiedlichen Tagen statt. Eine Sperrpause wird w\u00e4hrend der Herbstferien zwischen dem 18.10.2025 und dem 27.10.2025 (Dauer der Sperrpause: 9 Tage) vorgesehen. Die restlichen sechs Sperrpausen werden an unterschiedlichen Wochenenden in der Zeit zwischen dem 07.11.2025 und dem 03.12.2025 eingeplant (Dauer der jeweiligen Sperrpause: 2,3 Tage). Hierbei finden die Schotterarbeiten am letzten Tag der jeweiligen Sperrpause als Einzelereignis und damit an insgesamt 7 Tagen statt.

In der Regel sollen höchstens 2 der Hauptgleise gleichzeitig gesperrt werden.

Die Durchführung der Maßnahmen ist nicht auf die vorstehend mitgeteilten jeweiligen Sperrpausen beschränkt. Sollten beispielsweise einzelne Sperrpausen nicht oder nicht vollständig genutzt werden können, ist die Nachholung der Arbeiten in zu einem anderen Zeitpunkt genehmigten Sperrpausen möglich.

Da sich im Bereich des Einbaus der Hilfsbrücken sowie des späteren Tunnels die Gewässerkreuzung der Südlichen Wilhelmsburger Wettern befindet, ist der Verschluss eines Teilabschnittes der Südlichen Wilhelmsburger Wettern (SWW-km 0+950 bis SWW-km 1+050) im Bereich der Bahnquerung einschließlich der Beseitigung des Durchlasses DN 1800 unter dem Bahndamm sowie der Stauanlage S25 erforderlich. Hiermit wird eine der Gewässerverbindungen zwischen dem Schöpfwerk Kuckuckshorn und den Entwässerungsanlagen in Finkenriek unterbrochen. Allerdings fließt der Hauptanteil des Wassers aus dem östlichen Einzugsgebiet weiterhin über die Kirchdorfer Wettern (Stauanlage S31) und den Neuen Brausielgraben (Stauanlage S39) in die Elbe. Lediglich bei extremen Niederschlagsereignissen kann es vorkommen, dass die Kuckuckswettern als Ost-West-Entwässerungsverbindung erforderlich ist. Um dies zu gewährleisten, wird vor dem Verschluss der Südlichen Wilhelmsburger Wettern zum Ausgleich die weiter nördlich gelegene Gewässerverbindung über die Kuckuckswettern ertüchtigt, indem die hydraulische Leistungsfähigkeit durch Herstellung der ursprünglichen Solltiefe im Bereich östlich der Bahn verbessert wird. Zusätzlich wird die hydraulische Leistungsfähigkeit der Stauanlagen S31 (Kirchdorfer Wettern) und S39 (Neuer Brausielgraben) im Zulauf zum Mahlbusen des Schöpfwerks Finkenriek durch den Einbau von Kippwehren erhöht. Die vorhandenen Doppelschützanlagen bestehend aus Holzschützen und den Stahlspindeln werden inkl. Führungsschienen, Antrieben und Gitterrost-Wartungsstegen zurückgebaut. Das Betonwiderlager des Sielbauwerks bleibt erhalten. Im Zuge der Bauvorbereitung wird die Sohle des Gewässers im Bereich der neuen Stauanlagen entschlammt. Die neuen Kippwehre werden im Oberwasser des Kirchdorfer Siels bzw. des Neuen Brausielgrabens hergestellt. Üblicherweise bestehen die Wehre aus einem Stahlrahmen, der an einem Widerlager befestigt wird. Hier ist geplant, Spundwände ins Gewässer einzubringen, die zusätzlich den Fließquerschnitt einengen. Der Rahmen des Kippwehrs wird an den Spundwänden befestigt sowie im Bereich der Sohle in ein Betonfundament gegossen. Damit dauerhaft eine saubere Ablagefläche für das Kippwehr gegeben ist, wird das Betonfundament ins Unterwasser verlängert. Für die spätere Wartung werden Führungsschienen für Dammbalkenverschlüsse an den Spundwänden vorgesehen. Des Weiteren wird zur Erreichbarkeit des Antriebs des Kippwehres ein Wartungsweg aus Gitterrosten hergestellt. Als Vor- und Nachbettsicherung werden Wasserbausteine eingebaut. Die Bereiche zwischen Spundwand und vorhandener Böschung werden verfüllt und angesät.

Während der Herstellung der Baugrubenwände müssen Teilabschnitte der Lärmschutzwände rechts der Strecke 1280 und rechts der Strecke 1271 temporär für den Zeitraum von ca. 14 Tagen entfernt werden. Der Rückbau wird auf einer Breite vorgenommen, die von der nördlichen Grundstücksgrenze des Katenwegs 16 bis zur nördlichen Grundstücksgrenze des Katenwegs 18 reicht und einer Länge von ca. 50 m entspricht. Nach Fertigstellung der entsprechenden Arbeiten, für die eine Öffnung erforderlich ist, werden die Lärmschutzwände wiederhergestellt.

Zur Baufeldfreimachung im Gleisbereich der Baugrubenwände, im Bereich der Hilfsbrücken inklusive deren Mittelauflager und in den Bahndammböschungen werden Anpassungsmaßnahmen an der Leitund Sicherungstechnik, an den Telekommunikationsanlagen, an der Oberleitungsanlage und am Kabeltiefbau vorgenommen.

Aufgrund der Verwendung standardisierter Hilfsbrücken sind für die Dauer ihres Verbleibes Umbauten an den Gleisanlagen der Strecken 1255 und 1253 sowie der Ausbau und die Verschiebung im Baubereich befindlicher Weichen erforderlich. Die Strecke 1253 zweigt in diesem Bereich von der Strecke 1255 ab. Die Strecke 1253 beginnt mit km 0,524 (WA 4201) im km 7,710 der Strecke 1255. Der Abzweig erfolgt über 4 Weichen. Im Bereich der Strecke 1253 wird während der Bauzeit im Bahnbereich aus Richtung Hafenbahn bis Weiche 4203 in der Betriebsweise "Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal" gefahren. Die erforderliche Zugstraße im Elektronischen Stellwerk ESTW-A Hamburg-Wilhelmsburg ist dafür vorhanden. Damit Standardhilfsbrücken verwendet werden können, werden die Weichen 4202 und 4203 für den Zeitraum des Tunnelbaus nach Süden verschoben und die Weiche 4201 ausgebaut. Damit verbunden ist ein bauzeitlicher Umbau der vorhandenen Gleise auf ca. 100 m Gesamtlänge. Nach der Fertigstellung des Tunnelbauwerkes werden die Hilfsbrücken ausgebaut und die Weichen wieder in ihre ursprüngliche Lage zurückverlegt. Der bauzeitliche Umbau der vorhandenen Gleise und Weichen erfordert ebenfalls den Umbau der Oberleitungsanlage und den Umbau von Signalstandorten der Strecken 1255 und 1253. Anlagen der Oberleitungsschalteinrichtung, Bahnstromversorgung, Weichenheizung und Signalstandorte werden entsprechend unter Berücksichtigung der Bauzustände angepasst. Die Änderungen an den Strecken 1253 und 1255 erfordern auch eine Anpassung der westlichen Seite des dort liegenden Bahndammes. Nach dem Ausbau der Hilfsbrücken werden auf dem Tunnelbauwerk für den Endzustand neue Maste errichtet und die Signalstandorte in die ursprüngliche Lage zurückgesetzt.

2. Verfahren

Die Festsetzung vorbereitender Maßnahmen und von Teilmaßnahmen richtet sich nach § 17 Abs. 2 FStrG. Danach kann die Planfeststellungsbehörde auf Antrag der Vorhabenträgerin eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorgenannte Maßnahmen festgesetzt werden.

Voraussetzung hierfür ist, dass ein Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet ist (II 3. a), die betroffene Gemeinde angehört worden ist (II 3. f), es sich um reversible Maßnahmen handelt (II 3. b), an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht (II 3. c), mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann (II 3. d) und die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden (II 3. e).

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen (Ziffer I 2) und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen (Ziffer I 1). Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ortsüblich bekannt zu machen.

Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. Die mit der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen ergeben in ihrer Gesamtheit nicht das vollständige Vorhaben, sondern betreffen nur einen Ausschnitt des Vorhabens.

3. Voraussetzungen gemäß § 17 Abs. 2 FStrG

a. Anhängiges Planfeststellungsverfahren

§ 17 Abs. 2 Satz 1 FStrG setzt voraus, dass der Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt wird. Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 6c der A 26, der als Abschnitt einer Bundesfernstraße (§ 1 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 FStrG) gem. § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG einem Planfeststellungsvorbehalt unterliegt, wurde am 16.2.2021 gestellt. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte vom 29.3.2021 - 28.4.2021. Die Einwendungsfrist dauerte bis zum 28.5.2021 an.

b. Reversibilität der festgesetzten vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen

Gem. § 17 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FStrG müssen die festgesetzten vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen reversibel sein. Das setzt voraus, dass die Maßnahmen so beschaffen sind, dass sie wieder rückgängig gemacht werden können (vgl. zur insoweit parallelen Vorschrift des § 14 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 WaStrG BVerwG, Beschl. v. 29.11.2010 – 7 B 68/10, juris Rn. 4). So ist hinsichtlich der Bauwerke zum einen danach zu fragen, ob und inwieweit ein Rückbau technisch möglich ist. Zum anderen ist die Reversibilität nicht allein im technischen Sinne zu verstehen, da ansonsten entgegen

der Regelungsintention des § 17 Abs. 2 FStrG kaum ein Anwendungsbereich für die vorläufige Anordnung verbliebe. Reversibel sind in Anlehnung an den Rechtsgedanken der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung solche Maßnahmen, deren Einwirkungen in angemessener Zeit ausgeglichen werden können (Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2019 – PlafeR 19, VKBI 2020, S. 211, Nr. 31 Abs. 3). Nach diesen Maßstäben sind die festgesetzten Maßnahmen als reversibel zu qualifizieren:

Die Maßnahme 30.21 vA hat die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stauanlage S 31 zum Gegenstand. Sie dient dazu, das zufließende Wasser aus der Kirchdorfer Wettern und dem neuen Brausielgraben in den Mahlbusen des Schöpfwerks Finkenriek zu steuern. Die Maßnahme ist technisch reversibel. Würde die Stauanlage zurückgebaut und der Ausgangszustand wiederhergestellt werden, verblieben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt. Der Rückbau der Stauanlage hat die gleichen Umweltauswirkungen wie die geplante Umbaumaßnahme.

Die Maßnahme 30.22 vA hat die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stauanlage S 39 zum Gegenstand. Sie erfüllt dieselbe Funktion wie die Maßnahme 30.21 vA. Die Maßnahme ist technisch reversibel. Würde die Stauanlage zurückgebaut und der Ausgangszustand wiederhergestellt werden, verblieben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt. Der Rückbau der Stauanlage hat die gleichen Umweltauswirkungen wie die geplante Umbaumaßnahme.

Die Maßnahme 30.23 vA hat die Instandsetzung der Kuckuckswettern zum Gegenstand. Sie stellt eine einheitliche Solltiefe her, um die hydraulische Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Dafür wird Schlamm bis auf ein Niveau von ca. - 0,6 mNHN aus dem Gewässer entnommen. Die Maßnahme ist technisch reversibel. Hinzu kommt, dass sich die Wirkungen der Maßnahme im Laufe der Zeit ohnehin auf natürliche Weise durch die Ablagerung von Sedimenten ausgleichen. Der Ausgangszustand stellt sich deshalb auf natürliche Weise wieder ein. Umweltbetroffenheiten sind nicht zu erwarten.

Die Maßnahme 60.09 vA hat den Abriss der Nebengebäude des nicht bewohnten Grundstücks Katenweg 16, Flurstück Nr. 8439, zum Gegenstand. Der Abriss kann technisch rückgängig gemacht werden. Da es sich um Gebäude ohne naturschutzfachlichen Wert handelt, sind Auswirkungen auf die und Betroffenheiten der Umwelt nicht zu erwarten.

Die Maßnahme 30.19 vA hat den Verschluss eines Durchlasses in einem Teilabschnitt der südlichen Wilhelmsburger Wettern zum Gegenstand. Die Wiederherstellung des Durchlasses ist technisch möglich. Da der Verschluss eine der Gewässerverbindungen zwischen dem Schöpfwerk Kuckuckshorn und den Entwässerungsanlagen in Finkenriek unterbricht, ist ein Ausgleich für den Entfall dieser Verbindung erforderlich. Der Ausgleich erfolgt durch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Schöpfwerks Finkenriek im Wege der Erhöhung der geodätischen Förderhöhe, durch die Erhöhung der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Stauanlagen S 31 (Maßnahme 30.21 vA) und S 39 (Maßnahme 30.22 vA) und durch die Erhöhung der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Kuckuckswettern (Maßnahme 30.23 vA). Wird der Durchlass wiederhergestellt, werden damit auch die ökologischen Funktionen der südlichen Wilhelmsburger Wettern wiederhergestellt. Die Einwirkungen der vorläufigen Maßnahmen können damit ausgeglichen werden.

Die Maßnahme 30.18 vA betrifft die Änderung am Unterhaltungsweg und die Erneuerung des Durchlasses DN 1000 in den südlichen Wilhelmsburger Wettern. Die Maßnahme kann technisch rückgängig gemacht werden. Der Rückbau würde keine Beeinträchtigungen der Umwelt nach sich ziehen, zumal das betroffene Gewässer keine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit aufweist.

Die Maßnahmen 80.13 vA, 80.14 vA, 80.16 vA, 80.17 vA und 80.18 vA haben sämtlich eisenbahnseitige Anpassungsmaßnahmen zum Gegenstand. Sie betreffen die Leit- und Sicherheitstechnik, Stromschienen, den Oberbau und den Kabeltiefbau. Die Maßnahmen dienen der Herstellung eines sicherungstechnischen Bauzustands für die gesamte Bauzeit des Tunnels. Nach Fertigstellung des Tunnelbauwerks werden die angepassten Anlagen in die ursprüngliche Lage zurückversetzt bzw. -verlegt. Die Maßnahmen sind folglich von vornherein auf ihre Rückgängigmachung ausgelegt. Beim Rückbau verbleiben zwar Stahlpfähle im Baugrund. Diese begründen jedoch keine erheblichen, ggf. ausgleichsbedürftigen Umweltauswirkungen, da der betroffene Boden ohnehin intensiven anthropogenen Einflüssen ausgesetzt ist und Grundwasserleiter nicht betroffen werden.

Die Maßnahmen 80.19 vA und 80.20 vA betreffen jeweils den temporären Rückbau von Lärmschutzwänden für die Bauzeit. Die betroffenen Lärmschutzwände rechts der Strecke 1271 (Maßnahme 80.20 vA) und rechts der Strecke 1280 (Maßnahme 80.19 vA) werden während der Bauzeit im Bereich der Baugrube auf ca. 50 m Länge entfernt und nach Fertigstellung des Bauwerks wiederhergestellt. Die Maßnahmen sind folglich von vornherein auf ihre Rückgängigmachung ausgelegt. Einwirkungen der Maßnahmen, die ggf. ausgleichsbedürftig wären, sind nicht zu besorgen.

Die Maßnahme 10.27 vA hat den Rückbau des Geländers an der Geh- und Radwegbrücke an den südlichen Wilhelmsburger Wettern zum Gegenstand. Die Wiederherstellung des Geländers ist technisch möglich. Ausgleichsbedürftige Einwirkungen der Maßnahme sind nicht zu besorgen.

Die Maßnahme 10.28 vA hat die Herstellung von Baugrubenwänden sowie die Montage von Hilfsbrücken für den Eisenbahnbetrieb zum Gegenstand. Die Baugrubenwände setzen sich aus überschnittenen Bohrpfahlwänden, Einzelpfählen und Stahlaussteifungen zusammen. Die Stahlaussteifungen und die Hilfsbrücken sind von vornherein auf ihren Rückbau ausgerichtet und damit technisch reversibel. Auch der Rückbau der Bohrpfähle ist technisch möglich. Selbst wenn die Bohrpfähle nicht zurückgebaut werden sollten, wären nachteilige Auswirkungen nicht zu erwarten, da der betroffene Boden ohnehin intensiven anthropogenen Einflüssen ausgesetzt ist und keine nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserleiter zu erwarten sind.

Die Maßnahme 80.15 vA hat den Umbau von Gleisanlagen an den Strecken 1253 und 1255 auf ca. 100 m Gesamtlänge und hier konkret den Rück- und Neubau von Oberleitungsmasten, das Anpassen der Oberleitung, das Verschieben von Weichen, die Umverlegung von Kabeln und die Montage von Kabelhilfsbrücken zum Gegenstand. Alle Umbaumaßnahmen sind technisch reversibel und dienen der Herstellung eines sicherungstechnischen Bauzustands für die gesamte Bauzeit des Tunnels. Nach Fertigstellung des Tunnelbauwerks erfolgt der Ausbau der Hilfsbrücken; die Weichen und Signalstandorte werden wieder in ihre ursprüngliche Lage zurückverlegt bzw. -versetzt. Die Umbaumaßnahmen zeitigen demnach keine Einwirkungen, die dauerhaft ausgleichsbedürftig sind.

Die Maßnahme 80.21 vA betrifft die Anpassung des Bahndamms auf dessen westlicher Seite südlich des Bauwerks BW 04-1, die infolge der Änderung der Strecken 1253 und 1255 erforderlich wird. Die Anpassung ist technisch reversibel. Zudem stellt sich der ursprüngliche Zustand im Laufe der Zeit durch natürlichen Bewuchs auf natürliche Weise wieder her. Ein Rückbau löste keine Beeinträchtigungen der Umwelt aus, da die betreffenden Böden ohnehin intensiven anthropogenen Einflüssen ausgesetzt sind.

Neben der technischen Reversibilität der einzelnen vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen sind diese Maßnahmen auch in Anlehnung an die Wertungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung reversibel. Der Verlust und die Beeinträchtigung von Biotopstrukturen mit allgemeinen Lebensraumfunktionen für Pflanzen und Tiere erfolgen in einem Umfang von 52.085 WP gemäß dem Staatsrätemodell und werden durch die Aufwertung von Biotopstrukturen im Rahmen der Maßnahme 11.Acer mit einer Kompensationsleistung von 63.388 WP gemäß dem Staatsrätemodell kompensiert. Der Verlust von drei Einzelbäumen wird durch sieben Ersatzbepflanzungen im Rahmen der Maßnahme 4 A kompensiert. Der Verlust eines Brutplatzes des Haussperlings im Umfeld der Gleishilfsbrücken wird durch die Anbringung von drei Haussperling-Nisthilfen an der Friedhofskapelle neben dem Friedhof Finkenriek im Rahmen der Maßnahme 12.A_{CEF} kompensiert. Soweit vorhandene Bodenfunktionen in einem Umfang von 42.428 WP gemäß dem Staatsrätemodell verloren gehen oder beeinträchtigt werden, wird dies durch die Aufwertung von Biotopstrukturen im Rahmen der Maßnahme 11.Acef mit einer Kompensationsleistung von 63.388 WP gemäß dem Staatsrätemodell kompensiert. Der Verlust einer bestehenden Kompensationsfläche in Form einer flächigen Gehölzpflanzung in einer Größe von 1.442 m² wird funktional durch baumbetonte Gehölzpflanzungen im Umfang von 2.047 m² im Rahmen der Maßnahme 2.4 G kompensiert.

Auch die mit dieser vorläufigen Anordnung zugelassenen Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen (Teile der Maßnahme Nr. 1.8 VCEF i. d. F. vom 14.07.2023, Teile der Maßnahme Nr. 2.4 G i. d. F. vom 14.07.2023, Teile der Maßnahme Nr. 4 A i. d. F. vom 14.07.2023) sind technisch reversibel. Da diese Maßnahmen einen ökologischen Mehrwert aufweisen und Wirkungen der vorläufig zulässigen vorbereitenden Maßnahmen kompensieren, kann ihr Fortbestand vorgesehen werden, auch wenn die vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen für unzulässig erklärt werden oder der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wird.

c. Öffentliches Interesse am vorzeitigen Beginn

Gem. § 17 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 FStrG ist Voraussetzung für den Erlass der vorläufigen Anordnung, dass an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht. Die Gründe für das öffentliche Interesse sind nicht auf den Bereich der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen selbst beschränkt, sondern können auch auf den für das Gesamtvorhaben bestehenden Zusammenhängen beruhen. In Betracht kommen etwa das Erfordernis einer möglichst kurzen Bauzeit oder eine volkswirtschaftlich möglichst sinnvolle und sparsame Durchführung des Vorhabens (vgl. zur Parallelvorschrift d. § 14 WaStrG, deren Grundsätze gem. BT-Drs. 19/4459, S. 28 für § 17 Abs. 2 FStrG entsprechend gelten, Friesecke/Heinz, in: Friesecke (Hrsg.), WaStrG, 7. Aufl. 2020, § 14 Rn. 60). Die mit der

vorläufigen Anordnung zugelassenen Teil- und vorbereitenden Maßnahmen stehen in engem zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit Maßnahmen der DB, so dass ihre vorzeitige Durchführung bauzeitlich sinnvoll ist, um Konflikte zu vermeiden. Im Einzelnen:

Die vorzeitig zugelassenen Maßnahmen liegen im Bereich des Kreuzungspunktes des Wilhelmsburgtunnels mit der Bahntrasse und im Bereich der Anbindung der Kirchdorfer Wettern und des Neuen Brausielgrabens an das Gewässer Mahlbusen des Schöpfwerkes Finkenriek. Hier treffen im "Knoten Hamburg" mehrere Projekte der DB Netz AG, die die Modernisierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur des Eisenbahnknotens Hamburg zum Ziel haben, mit dem Neubau der A 26 zusammen. Dies sind namentlich das Überwerfungsbauwerk Meckelfeld, das Elektronische Stellwerk (ESTW)-A Harburg, der Hochleistungskorridor Hamburg-Berlin, der Hochleistungskorridor Hamburg-Hannover, der Gleiswechselbetrieb Harburg-Wilhelmsburg sowie der Neubau der Süderelbbrücke. Sämtliche Projekte setzen einen Softwarewechsel voraus und hängen deshalb zeitlich voneinander ab, so dass sich die Sperrpausen der Maßnahmen gegenseitig beeinflussen und zeitlich aufeinander abzustimmen sind, um den Gleisbetrieb weitestmöglich aufrechtzuerhalten und Streckensperrungen zu minimieren. So soll die Inbetriebnahme des ESTW-A Harburg am 25. Januar 2025 stattfinden; am 08. Juni 2025 folgen Inbetriebnahme und Softwarewechsel für die A 26; abhängig davon folgen anschließend die Projekte Gleiswechselbetrieb Harburg-Wilhelmsburg, der Neubau der Süderelbbrücke sowie die Hochleistungskorridore. Die Softwarewechsel für die Inbetriebnahme dieser Projekte können nur in einem Abstand von jeweils 6 Monaten erfolgen, so dass die Projekte eng getaktet und auf die zeitgenaue Durchführung angewiesen sind. Das setzt voraus, dass die hier zugelassenen vorbereitenden und Teilmaßnahmen der A 26 zeitlich so zwischen den geplanten Bahnmaßnahmen eingetaktet und damit vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt werden, dass der Zeitplan für die Bahnprojekte und die hierfür vorgesehenen Softwarewechsel eingehalten werden kann und sich die Bahnprojekte und der Bau der A 26 Ost nicht gegenseitig behindern. Von Bedeutung ist dies ferner, damit die taggenau festgelegten baubedingten Infrastruktureinschränkungen durch Sperrungen und Sperrzeiten auf das unvermeidbare Maß beschränkt bleiben und nicht überschritten werden. Diese bauzeitlichen Zusammenhänge und Abhängigkeiten machen deutlich, dass es sinnvoll und geboten ist, die die A 26 betreffenden Maßnahmen vorzeitig durchzuführen. Dies begründet ein hinreichendes öffentliches Interesse am vorzeitigen Beginn.

d. Prognoseentscheidung

§ 17 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 FStrG verlangt, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Vorhabenträgers gerechnet werden kann. Dies erfordert auf Grundlage einer summarischen Prüfung eine positive Prognose über die Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens. Die Behörde muss die Erteilung der endgültigen Zulassung für überwiegend wahrscheinlich halten (so zur insoweit parallelen Vorschrift des § 8a Abs. 1 Nr. 1 BlmSchG BVerwG, Beschl. v. 22.3.2010 – 7 VR 1/10, juris Rn. 16). Die Prognoseentscheidung muss auf Grundlage hinreichenden Tatsachenmaterials getroffen werden. Das setzt einen hinreichenden Stand des Zulassungsverfahrens für das Gesamtvorhaben voraus. Insbesondere müssen in der Regel die Einwendungen und Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren für das

Gesamtvorhaben vorliegen und ausgewertet worden sein (PlafeR 19, Nr. 31 Abs. 4; Pokorni, in: Müller/Schulz (Hrsg.), FStrG, 3. Aufl. 2022, § 17 Rn. 125), da die Behörde in der Regel erst aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens hinreichend zuverlässig beurteilen kann, ob durchgreifende Einwände gegenüber dem Vorhaben bestehen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 30.4.1991 – 7 C 35/90, juris Rn. 11).

Das Anhörungsverfahren für das Gesamtvorhaben – der Ausbau des Abschnitts 6c der A 26 – wurde im Mai 2021 abgeschlossen. Einwendungen und Stellungnahmen liegen vor und wurden ausgewertet. Der Planfeststellungsbehörde steht mithin eine ausreichende Tatsachengrundlage für die Entscheidung über die vorläufige Anordnung zur Verfügung. Auf dieser Grundlage steht nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde mit überwiegender Wahrscheinlichkeit fest, dass die Zulassung für das Gesamtvorhaben erteilt werden wird. Für die Zulassungsvoraussetzungen des Gesamtvorhabens bedeutet das im Einzelnen:

(1) Planrechtfertigung und Verkehrsprognose

Die Planrechtfertigung für das Gesamtvorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zweifelhaft. Die Planrechtfertigung setzt voraus, dass das Vorhaben den gesetzlichen Planungszielen entspricht und ein Bedarf für seine Verwirklichung besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.11.2006 – 4 A 2001/06, juris Rn. 34 m.w.N.). Der Neubau der A 26 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) als Anlage beigefügt ist, unter der Ifd. Nr. 507 als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs qualifiziert. Diese Festlegung ist gem. § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Der Gesetzgeber hat damit sowohl über das Bestehen des Bedarfs für den Neubau der A 26 als auch darüber, dass die A 26 mit den gesetzlich festgelegten Zielen des FStrG übereinstimmt, verbindlich entschieden (vgl. Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs (Hrsg.), VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 42). Mithin wird es der Zulassung des Gesamtvorhabens voraussichtlich nicht an der Planrechtfertigung fehlen, zumal sich im Planfeststellungsverfahren zum Gesamtvorhaben keine Erkenntnisse ergeben haben, die auf unüberwindbare Belange schließen lassen, die dazu nötigen, von der Planung trotz der gesetzlichen Bedarfsfestlegung Abstand zu nehmen (vgl. zu dieser Anforderung BVerwG, Urt. v. 3.5.2013 – 9 A 16/12, NVwZ 2013, 1209 Rn. 84).

Überdies ist darauf hinzuweisen, dass der Neubau der A 26 Teil des Mobilitätsprogramms der Freien und Hansestadt Hamburg aus 2013 ist, welches der A 26 die Funktion zuschreibt, eine Querverbindung von Stade über Hamburg bis Lübeck zu schaffen, die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens zu verbessern und zur Entlastung der Haupthafenroute beizutragen (Freie und Hansestadt Hamburg, Mobilitätsprogramm, November 2013, S. 32). Damit wird die gesetzliche Bedarfsfestlegung aus dem FStrAbG unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und Verkehrsbedürfnisse konkretisiert. Dies weist das Bestehen der Gründe, die die Planung des Gesamtvorhabens rechtfertigen, weiter nach.

Auch die vorgelegte Verkehrsprognose wird der Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens voraussichtlich nicht entgegenstehen. Sie stellt den Bedarf für das Gesamtvorhaben nicht infrage. Die ursprüngliche Verkehrsprognose für den Abschnitt 6c der A 26 (VKE 7053) mit dem Prognosehorizont 2030 aus 2016 wurde im Jahr 2019 aktualisiert (vgl. Verkehrsgutachten VKE 7053, U 22.1, 2019, S. 7). Zudem wurde im Jahr 2021 die Verkehrsprognose für das Gesamtvorhaben des Neubaus der A 26

mit Blick auf den Prognosehorizont 2035 aktualisiert. Die Prognosen beschränken sich nicht auf die Daten aus dem Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan, sondern beruhen auf einer detaillierten, kleinräumigen Datenerhebung.

Die Verkehrsprognosen haben den Untersuchungsraum des gesamten Süderelberaums zum Gegenstand. Sie beziehen sämtliche indisponiblen straßenseitigen Infrastrukturmaßnahmen sowie die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ein. Im Einzelnen sind dies der Neubau der A 26 zwischen Stade und der A 7, die Erweiterung der A 1 zwischen AS HH-Harburg und AD HH-Südost, die Erweiterung der A 7 in Hamburg sowie zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein bis zum AD Bordesholm, der Neubau der A 20 zwischen Drochtersen/Stade und der A 21 (Bad Segeberg) mit der Elbquerung Glückstadt, der Neubau der A 20 zwischen dem Raum Oldenburg und der A 26 bei Stade (Küstenautobahn), die Erweiterung der A 23 zwischen AS Tornesch und AD HH-Nordwest, die Verbindung Versmannstraße – Amsinckstraße (Großmarktbrücke), die Verlängerung Holstenkamp, die Erweiterung der Waltershofer Brücken, die geänderte Anbindung Steinwerder sowie die Entflechtung des Straßenverkehrs vom Bahnverkehr im Zuge der Kattwykbrücke.

Für den Prognosenullfall zeigen die Verkehrsprognosen eine deutliche Verkehrszunahme im gesamten Süderelberaum. Sie ist der allgemein prognostizierten Verkehrszunahme im Untersuchungsraum, aber auch der ohne die A 26 fehlenden Bündelungswirkung der Verkehre aus Richtung Niedersachsen, insbesondere dem Raum Stade, geschuldet. Diese Verkehrszunahme wirkt sich im Prognosenullfall dergestalt auf das nachgeordnete Straßennetz aus, dass dieses intensiver belastet und an die Grenze seiner Kapazität gebracht wird. Dies betrifft insbesondere die parallel zur geplanten A 26 verlaufende B 73.

Für den Prognoseplanfall zeigen die Verkehrsprognosen sowohl mit Blick auf den ursprünglichen Prognosehorizont 2030 als auch hinsichtlich des aktualisierten Prognosehorizonts 2035, dass deutliche Verkehrsabnahmen im nachgeordneten Netz durch den Neubau der A 26 zu erwarten sind. Beinah die Hälfte des auf der A 26 zu erwartenden Verkehrsaufkommens betrifft Verkehre, welche den gesamten Abschnitt befahren, der von der A 7 im Westen bis zur A 1 im Osten verläuft. Dabei liegt der Schwerverkehrsanteil bei ca. 25 %, was voraussichtlich zu einer erheblichen Entlastung des übrigen Straßennetzes führen wird. Die B 73 wird in Bezug auf Kfz um ca. 40 %, in Bezug auf den Schwerverkehr sogar um 70 % entlastet. Auch die übrigen Straßen aus dem Bereich der Haupthafenrouten, d.h. die Köhlbrandbrücke, der Veddeler Damm und die Freihafenelbbrücke werden – vor allem mit Blick auf den Schwerverkehr – um 20 % bis 30 % entlastet. Somit ist insgesamt zu erwarten, dass der Neubau der A 26 die Verkehrsströme aus Richtung Niedersachsen bündelt und das nachgeordnete Netz im Süderelberaum entlastet. Das zeigt, dass das Gesamtvorhaben voraussichtlich verkehrswirksam sein wird.

(2) Linienbestimmung und Variantenprüfung

Die gewählte Trassenführung wird der Zulassung des Gesamtvorhabens voraussichtlich nicht entgegenstehen. Sie genügt bei prognostischer Beurteilung den Anforderungen an eine rechtmäßige Variantenuntersuchung. Dass die Planfeststellungsbehörde Planungsalternativen zu prüfen hat, ist Ausdruck des Abwägungsgebots (BVerwG, Beschl. v. 24.4.2009 – 9 B 10/09, NVwZ 2009, 986 Rn. 5). Dabei muss die Behörde jedoch nicht alle denkbaren Alternativen prüfen; sie darf sich auf solche

Alternativen begrenzen, die sich nach Lage der konkreten Verhältnisse aufdrängen oder nahe liegen. Insbesondere müssen rechtlich unzulässige Alternativen nicht näher geprüft werden. Die Variantenprüfung muss auch nicht bis zum Ende offengehalten werden. Vielmehr dürfen Alternativen, die aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, schon in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden (zum Vorstehenden BVerwG, Urt. v. 2.7.2020 – 9 A 19/19, NVwZ 2021, 648 Rn. 75 m.w.N.). Nach diesen Maßstäben wird sich die Wahl der Variante des Abschnitts 6c der A 26 voraussichtlich als rechtmäßig erweisen:

Vorab ist anzumerken, dass der Abschnitt 6c, der das Gesamtvorhaben im Sinne dieser vorläufigen Anordnung darstellt, keiner isolierten Linienbestimmung unterlag, sondern Teil der Linienbestimmung für das Gesamtprojekts des Ausbaus der A 26 ist, d.h. einschließlich der Abschnitte 6a und 6b. Er teilt die Gründe, aufgrund derer für den Gesamtausbau der A 26 die Vorzugsvariante Süd 1 gewählt wurde.

Innerhalb des Abschnitts 6c wurden zunächst sechs Varianten (A – F) erarbeitet und verglichen. Die Prüfung erfolgte stufenweise. Auf einer ersten Stufe wurden die Varianten A – D infolge einer Grobanalyse ausgeschieden bzw. – im Falle der Variante C – zu den weiteren Varianten E und F fortentwickelt. Auf einer zweiten Stufe wurden die Varianten E und F einem abschließenden Variantenvergleich unterzogen. Dieser abschließende Variantenvergleich führte zur Einstufung der Variante E als Vorzugsvariante. Diese Vorzugsentscheidung wird voraussichtlich nicht zu beanstanden sein:

Die Variante E zeichnet sich dadurch aus, dass sie in großem Umfang in Tunnellage verlaufen soll. Der Tunnel soll eine Länge von 1.480 m erhalten. Er unterquert bestehende Bahnanlagen, die Wohnbebauung am Katenweg, den Bereich Finkenriek südlich der Kornweide sowie die Kirchdorfer Wettern und den Neuen Brausielgraben. Nach Unterquerung dieser beiden Gewässer steigt die A 26 in der Variante E zur A 1 in Dammlage an. Dabei erhebt sich die Trasse in der Variante E nicht über Geländeniveau. Sie erfordert weder den Rückbau der Straße Kornweide noch nimmt sie die Gehölzbestände nördlich der Kornweide in Anspruch. Der Flächenverbrauch der Variante E beträgt insgesamt ca. 8,0 ha. Die Kosten betragen insgesamt ca. 805 Mio. EUR.

Die Variante F entspricht im Wesentlichen der Variante E. Sie unterscheidet sich von der Variante E primär darin, dass der Tunnel in Variante F nur 1.000 m lang sein soll. In der die Tunnellänge betreffenden Differenz von 480 m zur Variante E verläuft die Trasse in der Variante F zwischen Neuem Brausielgraben und A 1 in Troglage. Zudem wird ein zusätzliches Brückenbauwerk im Zuge der A 1 über die A 26 erforderlich, da der Tunnel in der Variante F vor der A 1 endet. Der Flächenverbrauch der Variante F beträgt insgesamt ca. 9,5 ha. Die Kosten betragen insgesamt ca. 765 Mio. EUR.

Die Vorteile der Variante E gegenüber der Variante F ergeben sich zunächst aus den Vorteilen, die die lange Tunnellage für den Lärmschutz bietet. Lärmschutzwände an der A 26 werden in der Variante E nicht erforderlich. Das bedeutet zugleich, dass der landschaftliche Bezug zur Süderelbe in größerem Maße erhalten bleibt und das Landschaftsbild weniger betroffen ist. Die Tunnelführung verringert zudem die Betroffenheiten des Wohnumfelds und der Erholungsfunktionen des Raums. Auch mit Blick auf die Umweltverträglichkeit ist die Variante E vorzugswürdig. Anders als die Variante F führt sie nicht zum Verlust eines Brutreviers des Gelbspötters. Die längere Tunnellage ermöglicht außerdem, in größerem Umfang neue Biotopstrukturen wiederherzustellen. Ferner ist der Flächenverbrauch

der Variante E deutlich geringer als der der Variante F. Die Variante E ist zwar unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten gegenüber der Variante F im Nachteil; das wiegt ihre Vorteile unter den vorstehend dargestellten Gesichtspunkten jedoch nicht auf.

Damit wird die Einstufung der Variante E als Vorzugsvariante im Abschnitt 6c der A 26 voraussichtlich rechtmäßig sein.

(3) Bauzeitliche Auswirkungen des Vorhabens

Die bauzeitlichen Auswirkungen des Gesamtvorhabens werden dessen Zulassungsfähigkeit mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht entgegenstehen.

Dies gilt zunächst unter dem Gesichtspunkt des Baulärms. In diesem Zusammenhang wurden die Baustellenvorgänge in zehn Szenarien – nach der im Baulärmgutachten verwendeten Begrifflichkeit: "Varianten" – für einen repräsentativen Tag schalltechnisch modelliert, um zu überprüfen, ob die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm überschritten werden. Zugrunde gelegt wurde dabei eine worst case-Betrachtung. Die Modellierung hat gezeigt, dass es insbesondere in der Wohnnachbarschaft zwar zu erheblichen Schallimmissionskonflikten durch Baulärm kommen kann, dass aber unzumutbare Beeinträchtigungen nicht drohen. Für die im Folgenden dargestellten, besonders konfliktträchtigen Szenarien bedeutet dies:

Im Bereich der Wohnsiedlung am Katenweg sind in der Variante 3 – Gründung, Bahnquerung – im Tag- und im Nachtzeitraum Richtwertüberschreitungen von bis zu 20 dB (tags) bzw. 30 dB (nachts) zu erwarten. Betroffen sind 65 Gebäude im Tag- und 539 Gebäude im Nachtzeitraum; an 146 Gebäuden wird das Spitzenpegelkriterium nicht eingehalten.

Die Modellierung der Variante 4 – Bahnquerung Aushub Hochstraße – hat gezeigt, dass im Bereich der Wohnsiedlung an der Kornweide im Tag- und im Nachtzeitraum für ca. 15-20 Tage Richtwertüberschreitungen zu erwarten sind. Insbesondere wird der Immissionsrichtwert im Bereich Katenweg tags um bis zu 5 dB und nachts um bis zu 10 dB überschritten. Insgesamt sind 30 Gebäude im Tag- und 126 Gebäude im Nachtzeitraum betroffen; davon wird an 48 Gebäuden das Spitzenpegelkriterium nicht eingehalten.

In der Variante 5 – Spund- und Schlitzwandherstellung, Tunnel – sind insbesondere an den Wohngebäuden im Bereich Katenweg für ca. 12-20 Tage Überschreitungen tags und nachts von 5-20 dB möglich. Auch nördlich der Kornweide und bei einigen Wohngebäuden westlich der A1 sind Richtwertüberschreitungen zu erwarten. Betroffen sind insgesamt 181 Wohngebäude im Tag- und 261 Wohngebäude im Nachtzeitraum; an 136 Gebäuden wird das Spitzenpegelkriterium nicht eingehalten.

In der Variante 6 – Aushub, Tunnel und Einbau, Torflager – werden Überschreitungen im Wohngebiet im Bereich Katenweg und im Nahbereich des geplanten Torflagers, ferner an einzelnen gemischt oder gewerblich genutzten Gebäuden prognostiziert. Betroffen sind für ca. 15-20 Tage vor allem 19 Wohngebäude im Tag- und 112 Wohngebäude im Nachtzeitraum; an 109 Gebäuden wird das Spitzenpegelkriterium nicht eingehalten.

In der Variante 7 – Betonage Sohle, Tunnel – sind Richtwertüberschreitungen für ca. 5-10 Tage im Wohngebiet im Bereich Katenweg im Umfang von bis zu 10 dB und z.T. das Mischgebiet südlich der

Kornweide im Umfang von bis zu 5 dB zu erwarten. Betroffen sind insgesamt 50 Gebäude im Tagund 860 Gebäude im Nachtzeitraum; davon wird an 110 Gebäuden das Spitzenpegelkriterium nicht eingehalten.

Den vorstehend dargestellten Überschreitungen kann indes begegnet werden, indem Nachtarbeiten - abgesehen von den im Zusammenhang mit der vorliegenden vorläufigen Anordnung zugelassenen Arbeiten - soweit möglich vermieden werden und Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden. Zudem wird im Zuge der Ausführungsplanung für die einzelnen Bauabschnitte eine Detailuntersuchung des Baulärms vorgenommen, die die bisherigen Modellierungen konkretisiert. So können Schutzmaßnahmen in der Ausführungsplanung detailgenau festgelegt werden. Hinsichtlich der übrigen modellierten Varianten drohen allenfalls geringfügige Überschreitungen in wenig lärmsensiblen Nutzungen (Varianten 1 und 2) bzw. ist die Schallsituation von hohen Verkehrslärmwerten im Bestand geprägt (Varianten 8 - 10). Damit wird der Baulärm voraussichtlich keine Hürde für die Zulassung des Gesamtvorhabens sein.

Auch etwaige baubedingte Erschütterungen werden der Zulassung des Gesamtvorhabens voraussichtlich nicht entgegenstehen. Zwar werden im Zuge der Herstellung des Wilhelmsburgtunnels Erschütterungsemissionen entstehen, die die Nachbarschaft im unmittelbaren Baustellenbereich beeinträchtigen könnte. Jedoch wird noch gutachterlich geprüft werden, in welchem Umfang die Emissionen ein schädliches Ausmaß erreichen. Zudem wird baubegleitend gemessen, ob die Belastungsgrenzen aus der insoweit maßgeblichen DIN 4150 erreicht werden. Im Rahmen der Bauausführung wird vorrangig mit erschütterungsarmen Verfahren gearbeitet.

Auch unter dem Gesichtspunkt bauzeitlicher Luftschadstoffbelastungen ist das Gesamtvorhaben voraussichtlich zulassungsfähig. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verlangt eine Abschätzung baustellenbedingter Staubbelastungen grundsätzlich nicht (vgl. BVerwG, Urt. v. 3.3.2011 – 9 A 8/10, NVwZ 2011, 1256 Rn. 110). Unzumutbaren Belastungen kann durch Schutzmaßnahmen begegnet werden. Die Bauarbeiten sind so durchzuführen, dass die Staubentwicklung soweit möglich minimiert wird.

Soweit schädliche Auswirkungen auf das Grund- und Oberflächenwasser durch den Bau des Wilhelmsburgtunnels befürchtet werden, ist nach dem Planungsstand des Gesamtvorhabens von negativen Auswirkungen auf das Grundwassermanagement nicht auszugehen (dazu im Einzelnen noch unten II. 3. d. (12)).

(4) Betriebliche Auswirkungen des Vorhabens

Die betrieblichen Auswirkungen des Gesamtvorhabens werden dessen Zulassungsfähigkeit mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht entgegenstehen.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärms hat die Vorhabenträgerin auf Grundlage der 16. Blm-SchV und der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 90 (RLS-90) Berechnungen der Emissionspegel für die A 26 und die A 1 sowie für die Ausbauabschnitte der Otto-Brenner-Straße und der Kornweide vorgenommen. Auf der A 26 ergeben sich maximale Emissionspegel i. H. v. 70,5/66,3 dB(A) Tag/Nacht, auf der A 1 i. H. v. 75,4/70,9 dB(A) Tag/Nacht. Auf der Otto-Brenner-Straße betragen die

maximalen Emissionspegel im Querschnitt 64,6/57,4 dB(A) Tag/Nacht, auf der Kornweide im Querschnitt maximal 66,3/59,1 dB(A) Tag/Nacht.

Sodann wurden für die im Einwirkungsbereich der an der A 26 und der A 1 liegenden Gebiete Einzelpunktberechnungen durchgeführt, die ergeben haben, dass im Rahmen beinah aller Teilbereiche Grenzwertüberschreitungen auftreten, die im Rahmen der Lärmvorsorge aktive und / oder passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen. Die Überschreitungen sind im Einzelnen der Unterlage 17.1, Anlage 2, Seite 8 bis 118 der Antragsunterlagen für die Planfeststellung des Abschnitts 6c zu entnehmen.

Auch für die baulichen Anpassungen an der Otto-Brenner-Straße wurden Einzelpunktberechnungen durchgeführt. Sie ergaben, dass die Kriterien für eine wesentliche Änderung einer Straße gem. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BlmSchV - Erhöhung um mind. 3 dB(A) oder auf mind. 70 dB(A) tags oder mind. 60 dB (A) nachts - im Zusammenhang mit dem Ausbau der Otto-Brenner-Straße nicht erfüllt werden. Ansprüche auf Lärmschutz entstehen hier nicht. Die Berechnungen sind im Einzelnen der Unterlage 17.1, Anlage 2, Seite 119 bis 127 der Antragsunterlagen für die Planfeststellung des Abschnitts 6c zu entnehmen.

Auch hinsichtlich der baulichen Anpassungen an der Kornweide wurden Einzelpunktberechnungen durchgeführt. Sie ergaben ebenfalls, dass die Kriterien aus § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BlmSchV nicht erfüllt werden. Im Gegenteil sind Pegelminderungen von durchschnittlich ca. -2,2 dB(A) zu erwarten. Lärmschutzansprüche entstehen auch hier nicht. Die Berechnungen sind im Einzelnen der Unterlage 17.1, Anlage 2, Seite 128 bis 129 der Antragsunterlagen für die Planfeststellung des Abschnitts 6c zu entnehmen.

Soweit nach dem Vorstehenden Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 26 und der A 1 erforderlich werden, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten, werden diese voraussichtlich in rechtmäßiger Weise getroffen werden. Der Abschnitt 6c der A 26 verläuft auf 1.474 m in einem Tunnel, was zugunsten des Schallschutzes im Einwirkungsbereich der A 26 optimal ist. Die Wohnbebauung östlich der Bahnanlagen wird durch den Tunnel in weit überwiegendem Umfang geschützt. Verbleibende Grenzwertüberschreitungen werden im Wege aktiver Lärmschutzmaßnahmen bewältigt: Am Gebäude Georg-Wilhelm-Straße 329 ist eine 90 m lange und 2 m hohe Lärmschutzwand an der Nordseite der A 26 vorgesehen. An 17 Gebäuden der Wohnbebauung im Katenweg wird der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) Nacht leicht überschritten; hier ist eine 225 m lange und 3,5 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Im Bereich der Otto-Brenner-Straße ist an der Nordseite der Kornweide bzw. der Westseite der Otto-Brenner-Straße eine 217 m lange und 5,5 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen, die die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB (A) Tag/Nacht ermöglicht. Die Lärmschutzwand hat zugleich positive Auswirkungen in denjenigen Bereichen, in denen Lärmschutzansprüche nicht bestehen, da sie die Lärmschutzsituation im gesamten Wohngebiet verbessert. Im Bereich Finkenriek sind drei Lärmschutzwände unterschiedlicher Länge und Höhe vorgesehen, die die Einhaltung der insoweit maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) Tag/Nacht sicherstellen. Gleiches gilt für den Bereich Stillhorn; soweit hier an einem Wohnhaus nachts Überschreitungen von < 3 dB(A) verbleiben, werden die so entstehenden Ansprüche auf passiven

Schallschutz in einem dem Planfeststellungsverfahren für das Gesamtvorhaben nachgeordneten Verfahren verwirklicht. Auch im Bereich Kirchdorf sind drei Lärmschutzwände vorgesehen, die die Einhaltung der insoweit maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) Tag/Nacht sicherstellen. Hier verbleiben an 10 Wohnhäusern nächtliche Überschreitungen; die so entstehenden Ansprüche auf passiven Schallschutz werden in einem dem Planfeststellungsverfahren für das Gesamtvorhaben nachgeordneten Verfahren verwirklicht.

Nach alledem wird Ansprüchen auf Lärmschutz im Zulassungsverfahren für die A 26, Abschnitt 6c, weit überwiegend durch aktive Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen, so dass die Grenzwerte weit überwiegend eingehalten werden können. Verbleibende Überschreitungen werden durch passiven Schallschutz bewältigt. Ferner wurde vorsorglich eine ergänzende Gesamtlärmbetrachtung durchgeführt, die zum Ergebnis hatte, dass der Anteil der neuen A 26 am Gesamtlärmpegel lediglich ca. 0,1 dB(A) beträgt. Die neue A 26 begründet folglich eine lärmphysikalisch bedeutungslose Zusatzbelastung. Damit wird die Lärmschutzsituation der Zulassung der A 26, Abschnitt 6c, voraussichtlich nicht entgegenstehen.

Betriebsbedingte Erschütterungen werden der Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens voraussichtlich auch nicht entgegenstehen. Der geplante Tunnel wird unterhalb der Weichschichten des Bodens im gut tragfähigen und nicht erschütterungsbedingten Baugrund gegründet. Schäden an umliegenden Gebäuden durch etwaige Erschütterungen sind daher bei prognostischer Betrachtung nicht zu erwarten.

Auch unter dem Gesichtspunkt betriebsbedingter Auswirkungen auf das Grundwasser wird das Gesamtvorhaben voraussichtlich keine rechtlichen Probleme aufwerfen. Insoweit ist auf die hydrogeologischen Untersuchungen und Minderungsmaßnahmen zu verweisen (dazu im Einzelnen unten II. 3. d. (12)). Gleiches gilt für betriebsbedingte Luftschadstoffe; hier kommt die Luftschadstoffuntersuchung zu dem Ergebnis, dass sowohl in Bezug auf Stickstoffdioxid (NO2) als auch für Feinstaub (PM10 und PM 2,5) die Luftschadstoffkonzentrationsgrenzwerte aus der 39. BImSchV nicht erreicht oder überschritten werden.

(5) Verkehrliche Auswirkungen

Das Gesamtvorhaben wird voraussichtlich mit Blick auf seine verkehrlichen Auswirkungen zulassungsfähig sein. Die Grundlage für diese Prognose ist das Verkehrsgutachten aus März 2019, das eine Verkehrsprognose mit dem Horizont 2030 zum Gegenstand hat und eine Aktualisierung der ursprünglichen Verkehrsprognose aus 2016 ist. Zudem erfolgte im Jahr 2021 für das Gesamtvorhaben "Neubau der A 26" eine rechnerische Fortschreibung der Verkehrsprognose 2030 mit aktualisierten Regionaldaten für den Prognosehorizont 2035.

Für den Prognosenullfall 2035 geht das Verkehrsgutachten von deutlichen Verkehrszunahmen im gesamten Untersuchungsbereich auf Hamburger Stadtgebiet aus. Eine Belastungszunahme ist vor allem auf der B 73 (bis zu 46.700 Kfz/24h) und auf der Köhlbrandbrücke (bis zu 44.200 Kfz/24h) zu erwarten; hier ist der Anteil des Schwerverkehrs jeweils hoch bis sehr hoch. Starke Verkehrszunahmen sind ferner auf der Haupthafenroute Freihafenelbbrücke (85 % im Kfz-Verkehr, 100 % im Schwerverkehr) und im Bereich des Moorburger Bogens zu erwarten. Am Fürstenmoordamm westlich des Moorburger

Bodens ist eine Zunahme des Schwerverkehrs um 117 %, östlich des Moorburger Bodens um 139 % zu erwarten. Auf der A 7 liegen die prognostizierten Verkehrszunahmen im Prognosenullfall im Kfz-Verkehr bei 15-22 %, im Schwerverkehr bei 17-28 %. Auf der A1 liegen die prognostischen Verkehrszunahmen bei bis zu 28 %. Insgesamt zeigt das Gutachten für den Prognosenullfall spürbare Verkehrszunahmen im Süderelberaum auf, die einzelne Straßenräume intensiv be- bis überlasten.

Der Prognoseplanfall 2035 zeigt sowohl eine maßgebliche Erschließungsfunktion der gesamten A 26 Ost für das Hafengebiet als auch eine überregionale Bedeutung der vollständig durchgebundenen A 26. Dies zeigt sich schon daran, dass etwa die Hälfte des Verkehrsaufkommens die gesamte A 26-Hafenpassage zwischen A 7 und A 1 befährt und ferner daran, dass der prognostizierte Schwerverkehrsanteil auf dem gesamten Abschnitt 6c der A 26 bis zu 25 % beträgt. Im nachgeordneten Straßennetz im Hamburger Süderelberaum sind durchweg Verkehrsabnahmen zu erwarten. Dies gilt insbesondere für die im Prognosenullfall 2035 besonders belasteten Straßen: Die Haupthafenroute Freihafenelbbrücke wird hinsichtlich des Kfz-Verkehrs um 16 % und hinsichtlich des Schwerverkehrs um 28 % entlastet. Am Fürstenmoordamm westlich des Moorburger Bogens beträgt die Verkehrsentlastung für den Kfz-Verkehr 53 % und für den Schwerverkehr 94 %. Auf der B 73 liegen die Belastungen im Planfall unter denen des aktuellen Analysezustands und beträgt die Verkehrsentlastung bis zu 43 % für den Kfz-Verkehr und bis zu 68 % für den Schwerverkehr. Verkehrsabnahmen i. H. v. 23 % (Kfz-Verkehr) bzw. 22 % (Schwerverkehr) sind auch im Bereich der Köhlbrandbrücke zu erwarten.

Das Verkehrsgutachten weist mithin die verkehrliche Bedeutung der gesamten A 26 Ost und damit auch des Abschnitts 6c nach. Die positiven verkehrlichen Auswirkungen des Gesamtvorhabens lassen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auf dessen Zulassungsfähigkeit unter verkehrlichen Gesichtspunkten schließen.

(6) Grundinanspruchnahme und sonstige Eigentumsbeeinträchtigungen

Unter den Gesichtspunkten des Grunderwerbs und sonstiger Eigentumsbeeinträchtigungen sind bei prognostischer Beurteilung keine unüberwindlichen Hürden ersichtlich, die der Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens entgegenstehen könnten. Für das Gesamtvorhaben werden sowohl dauernde Inanspruchnahmen (Erwerb oder Eintragung beschränkter, persönlicher Dienstbarkeiten) als auch vorübergehende Inanspruchnahmen von Grundstücken erforderlich. Alle betroffenen Flächen sind im Grunderwerbsplan, Unterlage 10 des Planfeststellungsverfahrens, entsprechend gekennzeichnet. Der Umfang der Inanspruchnahme geht nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde über den erforderlichen Umfang nicht hinaus. Die Kosten für den Grunderwerb sind in die Gesamtkalkulation des Vorhabens bereits eingestellt worden. Unüberwindliche Hindernisse für den Fall, dass ein freihändiger Erwerb nicht zustande kommt, sind mit Blick auf die von der Planfeststellung ausgehende enteignungsrechtliche Vorwirkung nicht zu erkennen.

Etwaigen Eigentumsbeeinträchtigungen im unmittelbaren Bereich der Baustellen wird, soweit möglich, durch lärm- und erschütterungsarme Verfahren vorgebeugt. Soweit Schädigungen hiernach nicht vermeidbar sind, werden Zustandsfeststellungen für die betroffenen Gebäude veranlasst.

(7) Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine eigene Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die Maßnahmen, die Gegenstand der vorläufigen Anordnungen sind, ist nicht erforderlich. Die vorläufige Anordnung ist keine Zulassungsentscheidung i. S. d. § 2 Abs. 6 UVPG, da sie keinen Ausschnitt der endgültigen Zulassung darstellt, sondern lediglich vorläufig und vorübergehend von der vollen Zulassungspflicht freistellt (vgl. zum insoweit vergleichbaren § 8a BlmSchG OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 14.7.2021 – 11 S 78/21, NVwZ-RR 2021, 928 Rn. 21; s.a. Pokorni, in: Müller/Schulz (Hrsg.), FStrG, 3. Aufl. 2022, § 17 Rn. 126). Bindungswirkung für die spätere Planfeststellung entfaltet sie nicht (vgl. Friesecke/Heinz, in: Friesecke (Hrsg.), WaStrG, 7. Aufl. 2020, § 14 Rn. 54). Indes setzt die Zulassung vorläufiger Maßnahmen voraus, dass die UVP für das Gesamtvorhaben derart fortgeschritten ist, dass ihr Ergebnis absehbar ist; dabei muss die positive Prognose in Bezug auf die Schutzgüter der UVP umso mehr Substanz haben, je mehr Maßnahmen vorläufig zugelassen werden (vgl. Jarass, BlmSchG, 14. Aufl. 2022, § 8a Rn. 12; Mann, in: Landmann/Rohmer (Begr.), Umweltrecht, Werkstand 102. EL September 2023, § 8a BIm-SchG Rn. 56; auch Häfner, in: Schink/Fellenberg (Hrsg.), WHG, 2021, § 17 Rn. 29). Da für das Gesamtvorhaben - A 26, Abschnitt 6c - ein vollständiger UVP-Bericht vorliegt, hat die UVP hinreichenden Stand erreicht. Auf dieser Grundlage sind die Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf die Schutzgüter aus § 1 UVPG aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend ermittelt, beschrieben und bewertet. Der Bericht erlaubt eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens. Unüberwindbare Hindernisse in Bezug auf die Anforderungen des UVP-Rechts zeichnen sich nicht ab:

Soweit die Herstellung des Wilhelmsburgtunnels aufgrund der Beschaffenheit des Bodens das Risiko von lärm- und erschütterungsbedingten Schäden an Bauwerken in der Nachbarschaft begründet, erwirbt die Vorhabenträgerin die betroffenen Gebäude und reißt sie ab. Hinsichtlich des Lärmschutzes ist auf die voraussichtlich rechtmäßigen betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens zu verweisen (oben II. 3. d. (4)). Gleiches gilt für den Baulärm (oben II. 3. d. (3)) sowie die Belastung durch Luftschadstoffe (oben II. 3. d. (4)). Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch sind damit voraussichtlich nicht zu erwarten.

Soweit das Gesamtvorhaben Konflikte mit den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt auslöst, werden die in Anspruch genommenen Biotopstrukturen nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt. Die zu verlegenden Gewässer – Brausielgraben und Kirchdorfer Wettern – werden erst abgebunden, wenn die neuen Verläufe fertiggestellt sind, so dass gewässergebundene Arten nicht beeinträchtigt werden. Speziell für Amphibien vermeiden temporäre Schutzzäune, Bauzeitenregelungen und dauerhafte Leiteinrichtungen bauzeitliche Tötungen; auch werden Querungsbauwerke für Brausielgraben und Kirchdorfer Wettern amphibiengerecht gestaltet. Die Auswirkungen auf die hier ebenfalls betroffenen Libellen, Fische und Mollusken werden durch Vermeidungsmaßnahmen sowie die Neuanlage und naturnahe Entwicklung von Gewässerabschnitten bewältigt. Die Tunnelführung der A 26 vermeidet dauerhafte Funktionsverluste und anlagebedingte Veränderungen der Biotopstrukturen. Soweit naturschutzrechtlich geschützte Landschaftsbestandteile in Anspruch genommen werden, wird dies in Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ausgeglichen (dazu nä-

her unten II. 3. d. (10)). Das gilt auch für die anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme gesetzlich geschützter Biotope. Soweit Vogellebensräume durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme verkleinert werden, werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Unüberwindbare Konflikte mit den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt drohen deshalb bei prognostischer Beurteilung nicht.

In Bezug auf das Schutzgut Boden ist von Bedeutung, dass die Böden in überwiegenden Teilen des Untersuchungsgebiets ohnehin anthropogen überformt und erheblich vorbelastet sind. Naturnahe Böden sind hier nur kleinflächig vorhanden; daraus sind hochwertige Böden nur im Umfang von rd. 0,69 ha betroffen. Speziell im Umfeld des Wilhelmsburgtunnels bestehen ebenfalls erhebliche Vorbelastungen, so dass erhebliche Beeinträchtigungen hier nicht zu erwarten sind.

In Bezug auf das Schutzgut Fläche beträgt die baubedingte Flächeninanspruchnahme der A 26, Abschnitt 6c, ca. 35,64 ha. Die dauerhafte und anlagebedingte Inanspruchnahme beträgt 24,86 ha. Im Umfang von 9,91 ha werden Flächen neu versiegelt. Dabei ist die gewählte Variante (dazu bereits oben II. 3. d. (2)) unter dem Gesichtspunkt des Flächenverbrauchs die schonendste Lösung.

Im Hinblick auf das Schutzgut Wasser sind Beeinträchtigungen der hydromorphologischen Qualitäts-komponenten Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Morphologie der Oberflächengewässerkörper Elbe (Ost) und Elbe/Hafen nicht zu erwarten. Auch Beeinträchtigungen der biologischen Qualitäts-komponenten Phytoplankton, Makrophyten, Makrozoobenthos und Fischfauna sind nicht zu erwarten. Hinsichtlich der relevanten Grundwasserkörper El12 (Bille-Marsch/Niederung Geesthacht) und Nl11_3 (Este-Seeve Lockergestein) ist weder eine Überschreitung der zulässigen Chlorid-Konzentration (250 mg/l im Mittel sowie Konzentrationsspitzen) noch eine Erhöhung der Ammonium-Konzentration zu erwarten. Die Strömungssituation wird sich voraussichtlich ebenfalls nicht nachteilig verändern.

In Bezug auf die Schutzgüter Klima und Luft wird der Verlust siedlungsnaher Freiflächen mit lokalklimatischer Bedeutung durch die Tunnelführung in weitem Umfang vermieden. Soweit Freiflächen dennoch versiegelt werden, beschränkt sich dies auf den nur kleinräumigen Verlust von Gehölzstrukturen, Hecken und Einzelgehölzen und wird durch Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im trassennahen Bereich aufgefangen. Der tunnelbaubedingten Abtragung von Torfschichten, die Treibhausgase freisetzt, wird durch Maßnahmen für einen klimaneutralen Einbau der Torfe im Rahmen des Bodenmanagements entgegengewirkt.

Hinsichtlich des Schutzguts Landschaft kommt es während der Bauzeit durch die Errichtung des Wilhelmsburgtunnels und die Verlegung der Kirchdorfer Wettern und des Brausielgrabens sowie den damit einhergehenden Baustraßen, Materiallagerplätzen, erforderlichen Erdbewegungen usw. zwar zu einer erheblichen technischen Überprägung des betroffenen Raums. Es ergeben sich visuelle Störeffekte und Lärmentwicklungen, die negativ auf die angrenzenden Siedlungsbereiche wirken und zu unvermeidbaren mehrjährigen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führen. Dauerhaft verbleiben wegen der langen Tunnelführung und der vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen auf dem Tunnel jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen, da große zusammenhängende, siedlungsnahe Freiflächen und damit das Landschaftsbild wiederhergestellt bzw. in Teilen neugestaltet wird. Im Bereich des Hafens entstehen aufgrund der ohnehin vorhandenen, erheblichen anthropogenen Überprägung keine erheblichen Beeinträchtigungen. Entlang der A 1 bestehen durch die Autobahn und die Rast-

stätte Stillhorn ebenfalls erhebliche Vorbelastungen. Die neu entstehenden Lärmschutzwände und ihre visuellen Auswirkungen werden durch vorgelagerte Eingrünungsmaßnahmen auf der Ostseite der A 1 kompensiert.

Unter dem Gesichtspunkt des Schutzguts des kulturellen Erbes müssen im nördlichen Teil des Friedhofs Finkenriek aufgrund des geplanten Trassenverlaufs von den ehemals 39 vorhandenen muslimischen Grabstätten nach bereits erfolgten Umbettungen noch 19 muslimische Grabstätten umgebettet werden. In Zusammenarbeit mit den Vertretern der muslimischen Gemeinden wurde ein größeres Gräberfeld mit einem neuen Gebets- und Waschhaus geplant. Dieses liegt im südlichen Teil des Friedhofs. Eine direkte Betroffenheit von Baudenkmälern und Ensembles ist ausgeschlossen.

Der im Planfeststellungsverfahren vorgelegte UVP-Bericht lässt mit hinreichender Wahrscheinlichkeit erwarten, dass die verfahrensrechtlichen Anforderungen der UVP vollständig abgearbeitet werden können. Auch materiell zeigt die Bewertung der Auswirkungen auf Schutzgüter des UVPG keine Aspekte auf, die erwarten lassen, dass das Vorhaben gegen zwingende Anforderungen des materiellen Rechts verstößt, die der Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens entgegenstehen könnten.

(8) FFH-Verträglichkeit

Das Gesamtvorhaben wird voraussichtlich im Einklang mit den Vorgaben des FFH-Rechts stehen. Untersucht wurden die möglichen Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf die FFH-Gebiete "Hamburger Unterelbe" (DE-2526-305) und "Heuckenlock/Schweenssand" (DE 2526-302).

Die Lebensraumtypen und Habitatflächen im FFH-Gebiet Hamburger Unterelbe werden weder baunoch anlagebedingt in Anspruch genommen. Soweit das Vorhaben betriebliche Auswirkungen akustischer oder optischer Art auf den Lebensraumtyp "Flüsse mit Schlammbänken" (3270) bzw. seine charakteristischen Arten hat, wird diesen nach den Ergebnissen der FFH-Verträglichkeitsprüfung entweder durch Lärmschutzmaßnahmen begegnet oder gehen sie nicht über das Maß der Vorbelastung des Gebiets hinaus. Etwaige Beeinträchtigungen durch die bauliche Umsetzung des Gesamtvorhabens werden durch schonende Verfahren, insbesondere schonende Rammverfahren, minimiert. Die Verwendung eines Ansaugkorbs bei der Entnahme von Baustellenwasser verhindert die Beeinträchtigung von Fischen und Rundmäulern durch ein etwaiges Einsaugen in die Pumpe. Für die Einleitung von Wasser in die Elbe wird ein Monitoring zur Einhaltung der Gewässerqualität durchgeführt. Insgesamt drohen daher keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets Hamburger Unterelbe.

Die Trassen und Baumaßnahmen liegen auch außerhalb des FFH-Gebiets Heuckenlock/Schweenssand, so dass auch hier weder Lebensraumtypen noch Habitatflächen geschützter Arten in Anspruch genommen werden. Die betriebsbedingten Auswirkungen des Gesamtvorhabens erfassen die Lebensraumtypen "Flüsse auf Schlammbänken" (3270) und "Erlen-Eschen- und Weichholzauenwälder" (91E0*, prioritär). Beeinträchtigungen der charakteristischen Vogelarten durch Lärm oder optische Störsignale sind hier jedoch nach den Ergebnissen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ebenso wenig zu erwarten wie Beeinträchtigungen geschützter Fischarten, da Schadensbegrenzungsmaßnahmen getroffen werden. Es werden Bauausschlussflächen ausgewiesen, Baustraßen im Wurzelbereich der Bäume des FFH-Gebiets gesichert, die Baustellenbeleuchtung optimiert, schonende Rammverfahren

eingesetzt und eine Umweltbaubegleitung während der Bauphase eingesetzt. Auch das FFH-Gebiet Heuckenlock/Schweenssand wird daher voraussichtlich nicht erheblich beeinträchtigt.

(9) Artenschutz

In artenschutzrechtlicher Hinsicht ist das Gesamtvorhaben voraussichtlich zulassungsfähig. Es ist überwiegend wahrscheinlich, dass bereits die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht verwirklicht werden. Die Erteilung artenschutzrechtlicher Ausnahmen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG wird daher voraussichtlich nicht erforderlich.

Zwar ergeben sich artenschutzrechtliche Betroffenheiten infolge der anlagebedingten Baufeldräumung, durch Kollisionsrisiken sowie durch bauzeitliche und betriebsbedingte Störungen. So kann es ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen zu erhöhten Kollisions- und Tötungsrisiken für den Fischotter und den Biber, den Moorfrosch sowie europäische Vogelarten kommen. Betriebsbedingte Störungsrisiken (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) können in Bezug auf eine Graureiherkolonie und anderer Brutvögel entstehen und das Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann in Bezug auf den Moorfrosch, den Bluthänfling, den Gelbspötter, den Haussperling, den Kuckuck, die Nachtigall und den Star verwirklicht werden. Im Detail werden diese Betroffenheiten im Artenschutzbeitrag, Unterlage 19.2 der Planfeststellungsunterlagen für die A 26, Abschnitt 6c, dargestellt.

Allen genannten artenschutzrechtlichen Betroffenheiten wird jedoch mit überwiegender Wahrscheinlichkeit im Wege der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen i. S. d. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) begegnet. Als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind u. a. Querungsbauwerke, bauzeitliche Einschränkungen für Abriss-, Baumfäll- und sonstige Arbeiten, bauzeitliche und permanente Schutzzäune oder schalldruckmindernde Maßnahmen bei Rammarbeiten im Wasserkörper vorgesehen. Als CEF-Maßnahmen werden Ausgleichsgewässer und -flächen sowie artspezifische Nisthilfen eingerichtet. Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie die CEF-Maßnahmen sind im Einzelnen dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 19.1.1 der Planfeststellungsunterlagen für die A 26, Abschnitt 6c, zu entnehmen. Dem Artenschutzbeitrag für die A 26, Abschnitt 6c, zufolge verhindern sie die Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat die Annahmen des Artenschutzbeitrags bestätigt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht damit im Rahmen der für die vorläufige Anordnung erforderlichen Prognose kein Anlass für die Annahme, das Artenschutzrecht werde der Zulassung des Gesamtvorhabens entgegenstehen.

(10) Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Nach den Maßstäben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. §§ 14 ff. BNatSchG wird das Gesamtvorhaben voraussichtlich zulassungsfähig sein. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, werden sowohl quantitativ als auch qualitativ lückenlos i.S.v. § 15 Abs. 2 BNatSchG durch die Maßnahmen 3 A, 4 A, 5 A, 7 Acef, 8 A, 9 A, 10 A, 12 Acef sowie die Maßnahmenkomplexe 6 (6.1 - 6.3 A) und 11 (11.1 - 11.4 Acef) ausgeglichen oder ersetzt. Hinzu treten die Gestaltungsmaßnahmen 2.1 - 2.6 G. Die Maßnahmen 11.1 - 11.4 Acef sind insgesamt Teil des Maßnahmenkomplexes 11 im Wilhelmsburger Osten östlich der A 1, der die Etablierung neuer und die

Förderung bestehender, artenreicher Grünlandareale und die Entwicklung weiterer naturnaher Biotope zum Gegenstand hat.

In quantitativer, flächenbezogener Hinsicht werden allgemeine Biotopflächen auf insgesamt 50,12 ha beeinträchtigt; dafür werden Biotopstrukturen durch Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Umfang von 65,1571 ha wiederhergestellt oder aufgewertet. Der Ersatzbedarf von 1.598 Einzelbäumen wird im Umfang von 1.451 Ersatzpflanzungen kompensiert; die verbleibenden Bäume werden zulässigerweise mittels Ersatzgeldes ausgeglichen. Der Verlust von Gebüschen und Kleingehölzen betrifft insgesamt 3,96 ha und wird durch die Neuanlage und die Entwicklung von Gehölzen im Rahmen der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen auf insgesamt 9,7611 ha kompensiert. Der Verlust von Böden im Umfang von insgesamt 32,32 ha wird durch die Wiederherstellung oder Aufwertung von Bodenfunktionen auf insgesamt 65,1571 ha kompensiert. Soweit im Umfang von 22,36 ha bauzeitlich und im Umfang von 2,58 ha dauerhaft klimatisch und lufthygienisch wirksame Freiflächen verloren gehen, wird dies funktional durch Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen im Eingriffsbereich und Eingriffe im Wilhelmsburger Osten ausgeglichen.

In qualitativer Hinsicht beläuft sich der Kompensationsbedarf nach dem Staatsrätemodell für Pflanzen und Tiere auf 426.945 Wertpunkte. Die Kompensationsleistung der geplanten Maßnahmen beträgt hier 444.032 Wertpunkte. In Bezug auf den Boden beträgt der Kompensationsbedarf 405.510 Wertpunkte; auch dieser wird durch die geplanten Maßnahmen im Umfang von 444.032 Wertpunkten erfüllt.

Es ist damit davon auszugehen, dass das Gesamtvorhaben nach den Maßgaben der §§ 14 ff. BNatSchG nicht zu beanstanden sein wird. Dies gilt zumal, da die Anwendung der Eingriffsregelung mit der BUKEA abgestimmt wird und die Berücksichtigung der Stellungnahme dieses zentralen Trägers öffentlicher Belange so gesichert ist.

(11) Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie

Das Gesamtvorhaben wird voraussichtlich die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bzw. der diese umsetzenden nationalen wasserrechtlichen Vorschriften, insbesondere des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots, erfüllen. Der Fachbeitrag WRRL für das Gesamtvorhaben (UL 18.9 der Planfeststellungsunterlagen zur A 26, Abschnitt 6c) untersucht die Betroffenheiten der Oberflächenwasserkörper (OWK) el_02, Elbe/Hafen, und el_01, Elbe (Ost), sowie der Grundwasserkörper (GWK) El12 (Bille-Marsch/Niederung Geesthacht) und NI11_3 Este-Seeve Lockergestein. Die Süderelbe ist berichtspflichtiger Teil der beiden vorbezeichneten OWK und insoweit möglicherweise betroffen, als Wasser über das Schöpfwerk Finkenriek in die Süderelbe eingeleitet wird.

Hinsichtlich des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots kommt der Fachbeitrag WRRL für das ökologische Potenzial der untersuchten OWK zu dem Ergebnis, dass keine vorhabenbedingten nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind. Aufgrund der Lage des geplanten Vorhabens kommt es zu keinen direkten Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten (Phytoplankton, Makrophyten, Makrozoobenthos, Fischfauna) im berichtspflichtigen Gewässer Süderelbe. Nachteilige Auswirkungen auf die für die Beurteilung maßgeblichen biologischen Qualitätskomponenten, die indirekt

durch Beeinträchtigungen einer oder mehrerer der unterstützenden hydromorphologischen, allgemein physikalisch-chemischen und chemischen Qualitätskomponenten entstehen können, sind ebenfalls ausgeschlossen:

In Bezug auf den OWK el 01 sind indirekte Auswirkungen über die Einleitung von aus dem Bau- oder Anlagenbereich des geplanten Vorhabens stammendem Wasser durch das Schöpfwerk Finkenriek nicht zu erwarten, da die einzelnen Parameter entweder aufgrund des Vorhabens nicht betroffen oder mögliche vorhabenbezogene Konzentrationsveränderungen aufgrund ihrer Geringfügigkeit nicht messtechnisch erfassbar sind. Für den Parameter Chlorid kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung der Konzentration; eine Erhöhung der mittleren Chlorid-Konzentration auf einen Wert über 200 mg/l und damit eine potenzielle vorhabenbedingte Verschlechterung des ökologischen Potenzials i. S. d. § 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG kann aber ebenso ausgeschlossen werden wie mögliche kurzzeitige Konzentrationsspitzen, die den Schwellenwert von 200 mg/l überschreiten. Auch für den OWK el 02 sind keine vorhabenbedingten Verschlechterungen des ökologischen Potenzials zu erwarten, da es aufgrund der Lage des geplanten Vorhabens nicht zu direkten Eingriffen in die berichtspflichtige Süderelbe kommt, indirekte Auswirkungen ausgeschlossen werden können und eine Erhöhung der mittleren Chlorid-Konzentration auf einen Wert über 200 mg/l nicht zu erwarten ist. Soweit es vorhabenbedingt zu direkten Betroffenheiten nicht berichtspflichtiger Gewässer (Gräben und Hafennebengewässer) in der näheren Umgebung des geplanten Vorhabens kommt, sind diese nicht geeignet, in den angeschlossenen OWK zu relevanten Beeinträchtigungen der biologischen Qualitätskomponenten zu führen.

In Bezug auf den chemischen Zustand der beiden untersuchten OWK – deren Ist-Zustand bereits als nicht gut eingeordnet ist – liegen die vorhabenbedingten Stoffeinträge im nicht messbaren Bereich. Auch Verschlechterungen des chemischen Zustandes der beiden OWK sind daher nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der GWK zeigen die Untersuchungen zur WRRL, dass mögliche vorhabenbezogene erhöhte Chlorid-Konzentrationen in der Süderelbe und dem südlichen Reiherstieg im Mittel und auch in Konzentrationsspitzen unterhalb des Schwellenwertes der Grundwasserverordnung von 250 mg/l liegen. Eine nachteilige Beeinflussung des Grundwassers durch einsickerndes Wasser aus der Süderelbe kann daher ausgeschlossen werden. Ferner sind messbare Auswirkungen des Vorhabens auf die Nitrat-Konzentrationen in den GWK auszuschließen. Veränderungen der Strömungssituation im GWK El12 aufgrund des geplanten Tunnels sind ebenfalls nicht zu erwarten. Es kann daher insgesamt ausgeschlossen werden, dass das Gesamtvorhaben zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen und/oder chemischen Zustands der GWK führt.

Hinsichtlich des wasserrechtlichen Verbesserungs- bzw. Zielerreichungsgebots wird im Fachbeitrag WRRL untersucht, ob das Gesamtvorhaben es nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab erschwert oder verhindert, für die betroffenen Wasserkörper die Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27–31 und 47 WHG zu erreichen. Die für diese Wasserkörper festgelegten Maßnahmen sind dem Maßnahmenprogramm für den deutschen Teil der Flussgebietsgemeinschaft Elbe zu entnehmen.

Das Gesamtvorhaben zeitigt keine Auswirkungen auf die Möglichkeit der Zielerreichung der berichtspflichtigen OWK, da das Vorhaben dort nicht direkt eingreift bzw. keine technisch messbaren Konzentrationsveränderungen hervorruft. Somit erschwert das Gesamtvorhaben die Umsetzung des Maßnahmenprogramms nicht.

Auch für die GWK gilt, dass das Vorhaben weder für den GWK in seiner Gesamtheit noch an nach der Rechtsprechung des EuGH einzeln zu betrachtenden Grundwassermessstellen messbare Stoffeinträge zur Folge hat. Zwar ist durch den Einsatz von Tausalz auf den geplanten Verkehrsflächen ein relevanter vorhabenbezogener Eintrag von Chlorid zu erwarten. Aufgrund der geringen vorhabenbezogenen Konzentrationsänderungen können messbare Auswirkungen auf Messtellen des Landesmessnetzes zur Überwachung des oberflächennahen Grundwassers aber ausgeschlossen werden. Die Umsetzung des Maßnahmenprogramms wird auch für die GWK weder erschwert noch verhindert.

Soweit der Fachbeitrag WRRL vom 20.1.2021 sowohl für die Bewertung des Ist-Zustands der vom Vorhaben potenziell betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper als auch für die Prüfung des Zielerreichungsgebots noch auf die Erste Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans sowie das Maßnahmenprogramm für den deutschen Teil der Flussgebietsgemeinschaft (FGG) Elbe abstellt, die für den 2. Bewirtschaftungszyklus von 2015 bis 2021 galt, hat die Planfeststellungsbehörde untersucht, ob die dortigen Ergebnisse unter Berücksichtigung der seit Dezember 2021 vorliegenden Zweiten Aktualisierung von Bewirtschaftungsplan und Maßnahmenprogramm für den deutschen Teil der FGG Elbe für den Zeitraum 2022 bis 2027 weiterhin zutreffend sind. Dies ist nach der Prüfung der Planfeststellungsbehörde der Fall. Das ökologische Potenzial der OWK el_02, Elbe/Hafen, und el_01, Elbe (Ost) ist hiernach trotz Verbesserungen bei den biologischen Qualitätskomponenten unverändert als mäßig, der chemische Zustand unverändert als nicht gut eingestuft. Letztlich können Veränderungen des Ist-Zustands der betroffenen OWK aber auch weitgehend dahinstehen, da nach den insoweit unverändert geltenden Darstellungen im Fachbeitrag WRRL ohnehin keine direkten Einwirkungen des Vorhabens auf berichtspflichtige OWK zu erwarten sind und auch indirekte Wirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten durch Beeinträchtigungen der unterstützenden Qualitätskomponenten überwiegend entweder nicht zu erwarten bzw. messtechnisch nicht erfassbar sind. Soweit – wie für den Parameter Chlorid- messtechnisch erfassbare Konzentrationsveränderungen in Rede stehen, bleibt es dabei, dass diese nicht zu einer Verschlechterung i. S. d. § 27 Abs. 2 WHG führen, weil die Ausgangskonzentrationen der Stoffe auch nach aktuelleren Daten unverändert deutlich unterhalb der maßgeblichen Schwellenwerte der OGewV verbleiben und der sehr geringe zusätzliche vorhabenbedingte Stoffeintrag damit nicht zu einer Überschreitung führen kann. Auch im Hinblick auf den chemischen Zustand ergibt sich mangels messtechnisch erfassbarer vorhabenbedingter Auswirkungen unabhängig vom Ist-Zustand keine Verschlechterung.

Vergleichbares gilt für die beiden potenziell betroffenen GWK. Nach den aktuellen Wasserkörpersteckbriefen hat sich der Ist-Zustand des GWK EI12 (Bille-Marsch/Niederung Geesthacht) verbessert. Sowohl der chemische als auch der mengenmäßige Zustand des GWK wird mittlerweile als gut eingestuft. Beim GWK NI11_3 Este-Seeve Lockergestein wird der mengenmäßige Zustand weiterhin als gut, der chemische Zustand unverändert als schlecht eingestuft. Auch hier gibt die Veränderung aber keinen Anlass für eine Neubewertung der Ergebnisse des Fachbeitrags WRRL, da vorhabenbedingte messbare Auswirkungen im Landesmessnetz zur Überwachung des oberflächennahen Grundwassers (UPOG) ausgeschlossen werden können, womit eine Verschlechterung unabhängig vom Ist-Zustand ausscheidet.

Auch ein Verstoß gegen das Zielerreichungsgebot bleibt mangels relevanter Änderungen gegenüber der Einschätzung im Fachbeitrag auch unter Berücksichtigung der Zweiten Aktualisierung des Maßnahmenprogramms für den deutschen Teil der FGG Elbe für den Zeitraum von 2022 bis 2027 weiterhin ausgeschlossen.

Damit ist das Gesamtvorhaben unter dem Gesichtspunkt der Anforderungen der WRRL voraussichtlich nicht zu beanstanden.

(12) Wasserwirtschaftliche Belange

Auch sonstige wasserwirtschaftliche Belange stehen der Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht entgegen.

Hinsichtlich des Grundwassers kommt die hydrogeologische Untersuchung für das Gesamtvorhaben zu dem Ergebnis, dass weder in der Bau- noch in der Betriebsphase relevante Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit oder das Strömungsgeschehen im 1. Hauptgrundwasserleiter zu erwarten sind. Ein Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in das Baugrubenwasser kann durch geeignete Bauverfahren ausgeschlossen werden. Die durchgehende schützende Abdeckung des Grundwasserleiters bleibt dauerhaft bestehen. Etwaige hydraulische Grundbrüche werden durch die eingesetzten Bauverfahren und Messungen verhindert. Ohnehin sind mögliche Potenzialveränderungen im Grundwasserleiter nur mit geringen Beträgen zu erwarten, was die Gefahr von Grundbrüchen minimiert. Die zugehörigen Wasserhaltungsmaßnahmen werden durch Kontrollpegel überwacht. Soweit Baugrubenwasser abgeleitet wird, wird es vor der Ableitung behandelt und überwacht. Dies geschieht in Abstimmung mit der BUKEA und ist Teil eines umfassenden Monitorings, so dass nachteilige Auswirkungen des Baugrubenwassers auf das Grundwasser ausgeschlossen werden können. Die BUKEA hat ferner Stellung zur Notwendigkeit eines Überwachungskonzepts für das Grundwasser während der Trogbauarbeiten genommen; die Inhalte der Stellungnahme werden bei der Bauausführung berücksichtigt werden. Auch die Erkundungsbohrungen werden mit der BUKEA laufend abgestimmt.

Auch in Bezug auf Oberflächengewässer erfolgt eine Abstimmung mit der BUKEA. Insgesamt verbessern die vorgesehenen wasserwirtschaftlichen Kompensationsmaßnahmen die ökologische Durchgängigkeit der betroffenen Gewässer, insbesondere des Wilhelmsburger Gewässersystems.

Die Entwässerung des Straßenabwassers wird in Abstimmung mit der BUKEA über eine Retentionsbodenfilteranlage und die anschließende Einleitung in den Reiherstieg erfolgen. Rechtliche Hindernisse sind hier bei prognostischer Beurteilung nicht ersichtlich.

Damit werden Belange der Wasserwirtschaft der Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht entgegenstehen, zumal insoweit eine intensive Abstimmung mit der BUKEA als Trägerin öffentlicher Belange erfolgt.

(13) Klimaschutz

Die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) werden der Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht entgegenstehen.

Gem. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Um

diese Berücksichtigungspflicht zu erfüllen, sind die von dem Vorhaben ausgelösten Treibhausgasemissionen – erstens – zu ermitteln und – zweitens – in die Abwägung über die Zulassung des Vorhabens einzustellen. Die Ermittlung hat sich dabei auf die Teilbereiche "verkehrsbedingte THG-Emissionen (Sektor Verkehr)", "landnutzungsbedingte THG-Emissionen (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft)" sowie "THG-Lebenszyklusemissionen (Sektor Industrie)" zu erstrecken (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung, Abschnitt V).

Das Gesamtvorhaben – der Abschnitt 6c der A 26 – weist hinsichtlich der Kompensation der Eingriffsfolgen eine ausgeglichene Bilanz auf (vgl. bereits oben II. 3. d. (10)). Da auch keine sonstigen Besonderheiten bestehen, ist der Sektor Landnutzung/Landnutzungsänderung im Ergebnis daher nicht nachteilig betroffen. In Bezug auf den Sektor Verkehr führt der Abschnitt 6c der A 26 zu einer Einsparung von Emissionen im Umfang von 20.830 t CO₂. Die den Sektor Industrie betreffenden Emissionen betragen für den Abschnitt 6c ca. 3.680 t CO₂. Die hier entstehenden Emissionen werden in der Gesamtbetrachtung durch die im Sektor Verkehr entstehenden Einsparungen deutlich überkompensiert, so dass nicht zu erwarten ist, dass Belange des Klimaschutzes in der Gesamtabwägung zulasten des Abschnitts 6c streiten werden.

e. Wahrung der nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen

Gemäß § 17 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 FStrG setzt die Festsetzung vorbereitender Maßnahmen oder von Teilmaßnahmen im Wege der vorläufigen Anordnung voraus, dass die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden. Zu schützen sind hiernach das Wohl der Allgemeinheit einschließlich der Umwelt sowie Rechte Einzelner (vgl. Friesecke/Heinz, in: Friesecke (Hrsg.), WaStrG, 7. Aufl. 2020, § 14 Rn. 61).

(1) Belange des Allgemeinwohls

Aus der Reihe der Belange des Allgemeinwohls sind insbesondere die Belange der Umwelt zu wahren. Hierfür wurden die Umweltauswirkungen der konkreten Maßnahmen, die den Gegenstand der vorläufigen Anordnung bilden, ebenso untersucht wie die natur-, insbesondere artenschutzrechtliche und die wasserrechtliche Zulässigkeit der Maßnahmen. Im Ergebnis werden die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen gewahrt:

Auswirkungsbetrachtung

Die Betrachtung der Auswirkungen der vorgezogenen Maßnahmen auf die <u>Schutzgüter des UVPG</u> ergibt Folgendes:

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch bestehen in erster Linie unter dem Gesichtspunkt des Baulärms, der aus den Baumaßnahmen – Gründungsarbeiten, Weichenverschiebungen, Pfahlherstellung, Hilfsbrückeneinbau, Aussteifung Hilfsbrücke, Schottereinbau – im Bereich der Gleise resultiert. Entlang der sechs vorstehend bezeichneten Baustellenszenarien wurden die zu erwartenden Baustellenvorgänge schalltechnisch modelliert. Im Kern zeigen die Modellierungen, dass es in der Wohnnach-

barschaft zu erheblichen Schallimmissionskonflikten durch Baulärm kommen kann. Das gilt insbesondere für nächtliche Arbeiten, die aufgrund der Sperrpausen der Schienenwege nur nachts durchgeführt werden können. Die Lärmkonflikte intensivieren sich insoweit, als während einzelner Bauphasen, insbesondere für die Herstellung der Bohrpfähle, die Lärmschutzwände entlang beider Seiten der Bahngleise temporär entfernt werden. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen aus den Modellierungen werden im Kontext der Wahrung der Interessen Einzelner (unten II. 3. e. (2)) näher dargestellt.

Hinsichtlich der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt berühren die vorläufig angeordneten Maßnahmen weder gesetzlich geschützte Biotope noch FFH-Lebensraumtypen. Im Planungsbereich der Maßnahmen existieren keine gefährdeten Pflanzenarten. Der Planungsraum ist insgesamt anthropogen intensiv vorbelastet. Die vorgezogenen Maßnahmen nehmen Biotopstrukturen im Umfang von insgesamt 29.489 m² (einschließlich Verkehrsflächen mit einer Größe von 12.122 m² sowie einer aus einem anderen Vorhaben, der Erweiterung der Güterbahn Hamburg, stammenden Kompensationsfläche im Umfang von 1.442 m²) in Anspruch und ziehen den Verlust von drei Einzelbäumen nach sich. Ferner hat die Bestandskartierung zehn Brutvögel nachgewiesen. Nachgewiesen wurde ferner das Vorkommen des Fischotters; das Vorkommen des Bibers im Untersuchungsgebiet ist nicht auszuschließen. Der Umgang mit den dadurch aufgeworfenen naturschutzrechtlichen Fragen ist Gegenstand der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

In Bezug auf das Schutzgut Fläche ziehen die Maßnahmen, die Gegenstand der vorläufigen Anordnung sind, eine dauerhafte Neuversiegelung im Umfang von 464 m² und eine temporäre Flächeninanspruchnahme im Umfang von ca. 2,45 ha nach sich. Dabei geht die Flächeninanspruchnahme insgesamt nicht über die Flächen hinaus, die die Planfeststellung für das Gesamtvorhaben ohnehin in Anspruch nimmt. Eine zusätzliche Flächenversiegelung gerade durch die im Wege dieser vorläufigen Anordnung zugelassenen Maßnahmen entsteht nicht.

Für das Schutzgut Boden gilt, dass die Böden im Umfeld der vorläufig zulässigen Maßnahmen anthropogen überformt und erheblich vorbelastet sind. Soweit dennoch relevante Eingriffe vorgenommen werden, wird dies i. R. d. Eingriffskompensation ausgeglichen.

Hinsichtlich des Schutzguts Wasser werden die gleichen Grund- und Oberwasserkörper wie i. R. d. Planfeststellung für das Gesamtvorhaben beansprucht (dazu bereits oben II. 3. d. (11)). Konflikte sind auch hier nicht zu erwarten. Die Errichtung der Gleishilfsbrücken i. R. d. vorläufigen Anordnung erfordert die Unterbrechung der Südlichen Wilhelmsburger Wettern zwischen dem Schöpfwerk Kuckuckshorn und den Entwässerungsanlagen in Finkenriek. Dies wird durch eine Erhöhung der hydraulischen Leistungsfähigkeit an den Stauanlagen an der Kirchdorfer Wettern und dem Neuen Brausielgraben und am Schöpfwerk Finkenriek sowie durch Unterhaltungsmaßnahmen an den Kuckuckswettern ausgeglichen. Eine morphologische Verschlechterung der Gewässerstrukturgüte der betroffenen Gewässer ergibt sich durch die Veränderungen aufgrund des bereits durchgehend ausgebauten Zustandes nicht. Die Veränderungen an den künstlichen Gewässern führen nicht zu Beeinträchtigungen von natürlichen Gewässerfunktionen, so dass keine vorhabenbedingten, erheblichen Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer entstehen.

Im Hinblick auf das Schutzgut Klima und Luft berühren die von den Baumaßnahmen im Rahmen der vorläufigen Anordnung betroffenen Flächen keine lokalklimatischen Ausgleichsfunktionen. Die Böden im Planungsraum sind naturfern und anthropogen genutzt. Torfvorkommen werden nicht freigelegt.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft sind die Strukturen im Bereich der Gleishilfsbrücken stark anthropogen geprägt. Relevante Landschaftsbild- oder Erholungsfunktionen erfüllen sie nicht. Die Baumaßnahmen werfen daher keine Konflikte mit dem Landschaftsbild auf.

Das Schutzgut kulturelles Erbe oder sonstige Sachgüter sind nicht betroffen.

Natura 2000:

Die Maßnahmen liegen 250 m (Stauanlage S 39) bzw. 1 km (Gleishilfsbrücken) entfernt von den nächstgelegenen FFH-Gebieten "Heuckenlock/Schweenssand" und "Hamburger Unterelbe". Damit gehen von den Maßnahmen keine Wirkungen aus, die zu einer Beeinträchtigung von FFH-Gebieten führen können.

Geschützte Arten:

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf geschützte Arten wird ein Brutpaar des Haussperlings betroffen. Es ist der Verlust eines Bruthabitats des Haussperlings zu erwarten. Dieser Verlust wird schon im Rahmen der vorläufigen Anordnung durch Nistkästen kompensiert.

Klimaschutzziele:

Aufgrund des Berücksichtigungsgebots gem. § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) wurden die Auswirkungen der vorläufig angeordneten Maßnahmen auf die Klimaschutzziele geprüft. Zu prüfen sind die Auswirkungen auf die Teilbereiche "verkehrsbedingte THG-Emissionen (Sektor Verkehr)", "landnutzungsbedingte THG-Emissionen (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft)" sowie "THG-Lebenszyklusemissionen (Sektor Industrie)" (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung, Abschnitt V.).

Auswirkungen auf den Sektor Verkehr entstehen vorliegend nicht, da im Rahmen der vorläufigen Anordnung keine Verkehrswege hergestellt werden.

In Bezug auf den Sektor Landnutzung ist von Bedeutung, dass die in Anspruch genommenen Flächen überwiegend stark anthropogen geprägt sind und nur 464 m² Fläche dauerhaft durch die vorläufig angeordneten Maßnahmen in Anspruch genommen werden. Ferner werden i. R. d. Eingriffskompensation Flächen aufgewertet, so dass in der Summe jedenfalls eine ausgeglichene Bilanz i. S. d. Eingriffsregelung entsteht (dazu näher sogleich). Das zeigt zugleich, dass auch der Sektor Landnutzung nicht nachteilig betroffen ist.

Hinsichtlich des Sektors Industrie handelt es sich bei den Emissionen, die die vorläufig zulässigen Maßnahmen hervorrufen, um Emissionen, die im Rahmen der Verwirklichung des Gesamtprojekts ohnehin zu erwarten sind. Zusätzliche Emissionen im Vergleich zum Planfeststellungsverfahren – das ohnehin eine mindestens ausgeglichene Emissionsbilanz aufweist – entstehen nicht.

Landschaftspflegerische Begleitplanung

Die Maßnahmen, die Gegenstand der vorläufigen Anordnung sind, ziehen den baubedingten, temporären Verlust von Biotopstrukturen im Umfang von 16.903 m² (ohne Verkehrsflächen), den anlagebedingten, dauerhaften Verlust von Biotopstrukturen im Umfang von 464 m² (ohne Verkehrsflächen) sowie den Verlust von drei Einzelbäumen nach sich. Hierin enthalten ist auch eine aus einem anderen Vorhaben (Erweiterung der Güterbahn Hamburg) stammende Kompensationsfläche im Umfang von 1.442 m². Ferner kommt es zum Verlust des Habitats eines Brutpaars des Haussperlings.

In der Bewertung nach dem Staatsrätemodell führen diese Beeinträchtigungen zu einer Wertpunktedifferenz bzgl. Pflanzen und Tierwelt von -52.085 Wertpunkten. In Bezug auf Bodenfunktionen entsteht eine Wertpunktedifferenz von -42.429 Wertpunkten. Der Verlust von drei Einzelbäumen begründet nach dem Maßstab der Hamburger Baumschutzverordnung einen Kompensationsbedarf von sieben Einzelbäumen.

Die vorläufige Anordnung bewältigt die vorstehend dargestellten Beeinträchtigungen im Wege von Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Es handelt sich um Maßnahmen, die im Zuge der Planfeststellung des Gesamtvorhabens ohnehin vorzusehen wären, die aber für die vorläufige Anordnung vorgezogen werden. Im Einzelnen sind diese Maßnahmen den Maßnahmenblättern zu entnehmen, die der Unterlage "Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen" unter Abschnitt 9 angefügt sind. Im Ergebnis kompensieren die Maßnahmen die Beeinträchtigungen vollumfänglich:

Zur Kompensation des Verlusts der Einzelbäume werden im Zusammenhang mit der Maßnahme 2.4 G – Baumbetonte Gehölzpflanzungen – 21 neue Einzelbäume gepflanzt. Im Zusammenhang mit der Maßnahme 11.2 A_{CEF} wird auf dem Flurstück 5291 Acker in artenreiche, extensive Grünlandflächen umgewandelt. Diese Maßnahme weist eine Kompensationsleistung von 70.320 Wertpunkten nach dem Staatsrätemodell auf, die die Beeinträchtigungen sowohl in Bezug auf Pflanzen und Tiere als auch in Bezug auf den Boden kompensiert. Der Verlust des Habitats eines Brutpaars des Haussperlings wird durch die Maßnahme 12 A_{CEF} – Nisthilfen für den Haussperling – dergestalt kompensiert, dass vor Baubeginn eine artspezifische Nisthilfe (Koloniekasten) im räumlichen Zusammenhang mit dem verlorenen Brutplatz installiert wird. Damit verbleiben insgesamt keine Kompensationsdefizite.

Artenschutzrecht

Die hier gegenständlichen Maßnahmen lösen keinen Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbote aus § 44 Abs. 1 BNatSchG aus. Soweit Konflikte mit geschützten Arten auftreten, können sie durch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen gelöst werden. Artenschutzrechtliche Ausnahmen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG werden daher nicht erforderlich. Im Einzelnen:

In Bezug auf Biber und Fischotter können baubedingte Tötungen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ausgeschlossen werden; auch liegen im Untersuchungsgebiet keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) dieser Arten. Hinsichtlich des Störungsverbots (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) gilt für beide Arten, dass sie wenig störungsempfindlich sind und rechtlich relevante Störungen daher nicht zu erwarten sind.

In Bezug auf Fledermausarten wurden im Untersuchungsgebiet des Gesamtvorhabens nur geringe Aktivitäten nachgewiesen. Im Baufeld der Maßnahmen, die Gegenstand dieser vorläufigen Anordnung sind, und dessen Umgebung (500 m) bestehen keine Hinweise auf artenschutzrechtlich bedeutsame Flugrouten, Jagdhabitate oder Quartiere. Soweit Fledermausarten möglicherweise Tagesverstecke in Bauwerken aufsuchen, können Tötungen durch Bauzeitenregelungen vermieden werden. Hierfür werden bauzeitliche Vermeidungsmaßnahmen festgelegt: Der Abriss von Gebäuden und Bauwerken darf ebenso wie Baumfällungen ausschließlich im Winter stattfinden (Maßnahme 1.1 VCEF). Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird so ausgeschlossen.

Hinsichtlich geschützter Brutvogelarten, deren Betroffenheit artspezifisch zu untersuchen ist, ist zunächst von Bedeutung, dass sich im Bereich der Baumaßnahmen ein Brutplatz des Haussperlings befindet. Dieser Brutplatz geht mit der Umsetzung der hier gegenständlichen Maßnahmen verloren. Der Verlust wird durch die CEF-Maßnahme 12 Acef ausgeglichen, die schon zu Beginn der Baumaßnahmen umgesetzt wird. Im Übrigen erfasst die bauzeitliche Maßnahme 1.1 Vcef den Haussperling insoweit, als Bauwerke nur außerhalb der Kernbrutzeiten des Haussperlings (16. April – 15. September) abgerissen werden dürfen. Baubedingte Tötungen können damit ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der im Umfeld der Baumaßnahmen ebenfalls vorkommenden Teichralle stellt die bauzeitliche Maßnahme $1.1\ V_{CEF}$ sicher, dass die Baufeldfreimachung an allen Gewässern und Ufern, die die Teichralle als Nistplatz bevorzugt, nur außerhalb der Kernbrutzeit dieser Art (16. April – 31. August) stattfindet. So wird ein Verstoß sowohl gegen das Tötungsverbot als auch gegen das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen.

Diejenigen Brutvogelarten, die als ungefährdete Arten in Gilden untersucht werden können, werden durch die bauzeitliche Maßnahme 1.1 V_{CEF} ebenfalls geschützt, da die Baufeldräumungen nur außerhalb der Kernbrutzeit der Gildearten (1. März – 31. August) stattfinden dürfen. Damit ist zugleich sichergestellt, dass keine besetzten Fortpflanzungsstätten zerstört werden.

Wasserrecht

Die Baumaßnahmen, die Gegenstand dieser vorläufigen Anordnung sind, betreffen keine berichtspflichtigen Gewässer i. S. d. Wasserrahmenrichtlinie. Weder der OWK el_01 – Elbe (Ost) – noch der OWK el_02 – Elbe/Hafen – ist betroffen. Gleiches gilt für die GWK El12 – Bille-Marsch/Niederung Geesthacht – und Ni11_3 – Este-Seeve Lockergestein. Damit wird auch die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmenprogramme nicht erschwert.

Die Auswirkungen der hier gegenständlichen Maßnahmen auf die Südlichen Wilhelmsburger Wettern sind in der Begründung der wasserrechtlichen Entscheidung (unten II. 5.) dargestellt.

(2) Belange Einzelner

Zu den gemäß § 17 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 FStrG i. V. m. § 74 Abs. 2 VwVfG zu wahrenden Interessen gehören zudem die Rechte Einzelner. Subjektive Rechte, insbesondere das Recht auf Leben und Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 GG), können infolge der hier gegenständlichen Maßnahmen in erster Linie aufgrund des mit der Durchführung der Maßnahmen verbundenen Baulärms berührt sein. Dies betrifft

die östlich der Bahnstrecke gelegene Wohnbebauung am Katenweg sowie Kleingartenanlagen westlich der Bahnstecke. Ob baulärmbedingte, nachteilige Wirkungen i. S. d. § 74 Abs. 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich nach §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1, 66 Abs. 2 BlmSchG i. V. m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1393 Rn. 25). Um diese Beurteilung zu ermöglichen, wurden die hier gegenständlichen Bautätigkeiten in sechs Baustellenszenarien bzw. Arbeitsschritten unter Berücksichtigung der durch Schienenverkehrslärm ohnehin bestehenden Lärmvorbelastung lärmtechnisch betrachtet:

Im Arbeitsschritt 1 – Herstellung der Masten und Gründung der Oberleitungsmasten – werden an der östlich der Schienen liegenden Wohnbebauung nachts Beurteilungspegel von bis zu 51,3 dB(A) erreicht. Dies überschreitet zwar den nächtlichen Richtwert von 40 dB(A) aus Nr. 3.1.1. d) AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, bleibt aber zum weit überwiegenden Teil hinter dem bereits bestehenden nächtlichen Schienenverkehrslärm zurück, der zwischen 50 und 60 dB(A) beträgt. Relevante Lärmzunahmen durch die Bauarbeiten sind hier nicht zu erwarten.

Im Arbeitsschritt 2 – Verschiebung der Weichen – werden im <u>Tagzeitraum</u> an der östlich der Schiene liegenden Wohnbebauung Beurteilungspegel von bis zu 65,8 dB(A) und an den westlich der Schiene liegenden Gartenhäusern Beurteilungspegel von bis zu 75,0 dB(A) erreicht. Das überschreitet die einschlägigen Richtwerte der AVV Baulärm um 11 dB (östlich der Schiene) bzw. 15 dB (westlich der Schiene). In der Zusammenschau mit der schienenverkehrslärmbedingten Vorbelastung beträgt die Überschreitung maximal 6 dB (Immissionsort 4 östlich der Schiene). Im <u>Nachtzeitraum</u> kommt es zu Überschreitungen von bis zu 26 dB (östlich der Schiene); der Beurteilungspegel aus der Vorbelastung wird dabei um bis zu 8 dB überschritten. Am Immissionsort 1 östlich der Schiene wird zudem das Spitzenpegelkriterium aus Nr. 3.1.3 Satz 2 AVV Baulärm überschritten.

Im Arbeitsschritt 3 – Pfahlherstellung – kommt es im <u>Tagzeitraum</u> an der Wohnbebauung östlich der Schiene zu Überschreitungen des Richtwerts aus der AVV Baulärm um bis zu 13 dB und westlich der Schiene um Überschreitungen von bis zu 1 dB. Der Beurteilungspegel aus der Vorbelastung wird an den Immissionsorten 1 und 4 östlich der Schiene um maximal 7 dB überschritten. Im <u>Nachtzeitraum</u> betragen die Beurteilungspegel östlich der Schiene bis zu 68,4 dB(A), was eine Überschreitung des Richtwerts um bis zu 28 dB und zugleich ein Überschreiten der Gesundheitsgefährdungsschwelle von 60 dB(A) im Nachtzeitraum bedeutet. Gegenüber der Vorbelastung beträgt die Überschreitung bis zu 9 dB an den Immissionsorten 1 und 4 östlich der Schiene. Am Immissionsort 1 östlich der Schiene wird zudem das Spitzenpegelkriterium aus Nr. 3.1.3 Satz 2 AVV Baulärm überschritten. Die Überschreitungen erklären sich hier vor allem dadurch, dass im Arbeitsschritt 3 zwei existierende Lärmschutzwände zwischen Schiene und östlich gelegener Wohnbebauung am Katenweg für einen Zeitraum von 14 Tagen vorübergehend ausgebaut werden müssen und die lärmtechnischen Betrachtungen vorsorglich von dem ohne die Lärmschutzwände bestehenden Zustand ausgehen.

Im Arbeitsschritt 4 – Einbau der Hilfsbrücke – treten im <u>Tagzeitraum</u> an der Wohnbebauung östlich der Schiene Richtwertüberschreitungen von bis zu 15 dB ein. Westlich der Schiene kommt es nicht zu Richtwertüberschreitungen. Im Vergleich zur Vorbelastung wird der Beurteilungspegel am Immissionsort 4 östlich der Schiene um maximal 9 dB überschritten. Im <u>Nachtzeitraum</u> wird der Richtwert für den Bereich östlich der Schiene um bis zu 19 dB überschritten; an einem Wohngebäude kommt es

auch zu einer Überschreitung der Gesundheitsgefährdungsschwelle von 60 dB(A) im Nachtzeitraum. Gegenüber der Lärmvorbelastung erhöht sich die Lärmbelastung nur bei Zugrundelegung des Gesamtlärmpegels um 3 dB an den Immissionsorten 1, 3 und 4 östlich der Schiene.

Im Arbeitsschritt 5 – Aussteifung der Hilfsbrücke – kommt es im <u>Tagzeitraum</u> an der Wohnbebauung östlich der Schiene zu Richtwertüberschreitungen von bis zu 8 dB; westlich der Schiene werden die Richtwerte eingehalten. Gegenüber der Vorbelastung beträgt die Überschreitung maximal 2 dB am Immissionsort 4 östlich der Schiene. Im <u>Nachtzeitraum</u> wird der Richtwert der AVV Baulärm an der Wohnbebauung östlich der Schiene um bis zu 23 dB überschritten; an vier Wohngebäuden kommt es auch zur Überschreitung der Gesundheitsgefährdungsschwelle von 60 dB(A) im Nachtzeitraum. Gegenüber der Vorbelastung beträgt die Überschreitung maximal 4 dB am Immissionsort 4 östlich der Schiene. Ferner wird am Immissionsort 1 östlich der Schiene mit einem Spitzenpegel von bis zu 79,6 dB(A) das Spitzenpegelkriterium aus Nr. 3.1.3 Satz 2 AVV Baulärm überschritten.

Im Arbeitsschritt 6 – Schottereinbau – treten im <u>Tagzeitraum</u> östlich der Schiene Richtwertüberschreitungen von bis zu 15 dB auf. Westlich der Schiene werden die Richtwerte eingehalten. Gegenüber der Vorbelastung beträgt die Überschreitung an den Immissionsorten 1, 2 und 4 östlich der Schiene maximal 8 dB.

Insgesamt zeigen die Untersuchungen, dass insbesondere die Wohnbebauung östlich der Schiene von Grenzwertüberschreitungen betroffen ist. Dabei ist Arbeitsschritt 3 das lauteste Bauszenario im Nachtzeitraum, während die Arbeitsschritte 4 und 6 die lautesten Bauszenarien im Tagzeitraum sind. Die hier aufgeworfenen Konflikte relativieren sich jedoch unter dem Eindruck der schienenlärmbedingten Lärmvorbelastung. Die insoweit einschlägigen Grenzwerte aus der 16. BlmSchV werden westlich der Schienen schon derzeit tags um bis zu 6 dB und nachts um bis zu 17 dB überschritten. Östlich der Schienen werden die Grenzwerte der 16. BlmSchV derzeit tags um bis zu 3 dB und nachts um bis zu 11 dB überschritten. Es ist daher davon auszugehen, dass die betroffenen Gebäude unabhängig von den hier gegenständlichen Arbeiten über einen hohen baulichen Schallschutz verfügen. Dies liegt auch deshalb nahe, weil die für die Beurteilung ausgewählten Immissionsorte bereits anlässlich früherer Verkehrsvorhaben (insbesondere: Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße) über passive Schallschutzansprüche verfügten.

Soweit unter Berücksichtigung dieser Vorbelastungen und Bedingungen Grenzwertüberschreitungen verbleiben, können diese— wie von Nr. 4.1 AVV Baulärm vorgesehen – teilweise durch Schutzmaßnahmen gemindert werden. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass die für die Lärmbelastung in Arbeitsschritt 3 bedeutsame Lärmschutzwand nicht über die gesamte Dauer dieses Arbeitsschrittes (96 Tage), sondern nur für einen Zeitraum von 14 Tagen ausgebaut wird. Im restlichen Zeitraum verringert die Lärmschutzwand die Beurteilungspegel um 6 – 7 dB(A); dies gilt sowohl für den Tag- als auch für den Nachtzeitraum und reduziert die nächtlichen Grenzwertüberschreitungen auf fünf statt zwölf Wohngebäude. Für den vierzehntägigen Zeitraum ohne Lärmschutzwand können durch den Einsatz einer mobilen Lärmschutzwand ähnliche Ergebnisse erzielt werden.

Im Übrigen stellt die den baulichen Lärmschutz betreffende Nebenbestimmung sicher, dass weitere Maßnahmen ergriffen werden, um Grenzwertüberschreitungen zu vermeiden, soweit dies möglich ist. Zu diesen Maßnahmen zählen neben dem Einsatz dem Stand der Technik entsprechender lärmarmer

Bauverfahren, Baumaschinen und Baugeräte und der insgesamt lärmmindernden Einrichtung der Baustelle etwa auch regelmäßige Lärmmessungen. Soweit auch hiernach Überschreitungen verbleiben, führt dies nach der Regelungstechnik der AVV Baulärm nicht zur Unzulässigkeit der hier zugelassenen Maßnahmen; insoweit wird auf die Begründung der den Baulärm betreffende Nebenbestimmung (unten II. 4.) verwiesen.

f. Anhörung der betroffenen Gemeinde

Gemäß § 17 Abs. 2 Satz 1 FStrG setzt der Erlass einer vorläufigen Anordnung die Anhörung der betroffenen Gemeinde voraus. Da gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg in der Freien und Hansestadt Hamburg staatliche und gemeindliche Tätigkeit nicht getrennt sind, hat dieses gesetzliche Beteiligungserfordernis in der Freien und Hansestadt Hamburg keinen Anwendungsbereich. Um aber dem Sinn und Zweck des Anhörungserfordernisses des § 17 Abs. 2 Satz 1 FStrG Rechnung zu tragen und Belange der Planungshoheit Hamburgs als Einheitsgemeinde nach Möglichkeit zu berücksichtigen, wurden zu dem Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung das Bezirksamt Hamburg-Mitte und die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen angehört. Das Bezirksamt Hamburg-Mitte hat Stellung zur Nutzung des Katenwegs als Baustraße, zum Eingriff in die Südlichen Wilhelmsburger Wettern und dessen Folgen sowie zu den artenschutzrechtlichen Kartierungen genommen. Inhalt und Ergebnis dieser Stellungnahme sind in der vorliegenden Entscheidung berücksichtigt worden, soweit dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich war.

4. Begründung der Nebenbestimmungen

Die Nebenbestimmung über den Baulärm wird wie folgt begründet:

Von dem Vorhaben werden nicht unerhebliche bauzeitliche Lärmimmissionen ausgehen, die die Nutzung der anliegenden Bebauung, insbesondere der Wohnbebauung, ohne entsprechende Schutzvorkehrungen oder die Zahlung von Entschädigungen zum Teil in nach Höhe oder Dauer der Immissionen nicht zumutbarer Weise beeinträchtigen würden. Der entstehende Baulärm liegt in Art und Umfang der erforderlichen umfangreichen Arbeiten begründet, die oftmals in unmittelbarer Nähe zur angrenzenden Bebauung stattfinden.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Baulärm richtet sich nach den §§ 22 Abs. 1 und 3 Abs. 1 Blm-SchG in Verbindung mit den nach § 66 Abs. 2 BlmSchG anwendbaren Vorschriften der AVV Baulärm. Die AVV Baulärm konkretisiert insoweit den Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und bestimmt die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber und im Nachtzeitraum je nach Gebietscharakter. Abweichungen kommen u. a. in Betracht, wenn die Schutzwürdigkeit des vom Baulärm betroffenen Gebiets aufgrund einer Lärmvorbelastung als geringer anzusehen ist, als es die Immissionsrichtwerte vorsehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1393 Rn. 32).

Demnach sind die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zunächst einmal grundsätzlich einzuhalten. Um dies soweit möglich zu gewährleisten, sind die nach Art und Maß in verhältnismäßiger Weise möglichen Schutzmaßnahmen zu treffen. Diese Schutzmaßnahmen sind in der Nebenbestimmung genannt. Sie sind in jedem Fall zu ergreifen, also nicht erst, wenn der im Baulärmgutachten vorab berechnete Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschreitet, wie Nr. 4.1 der AVV Baulärm dies als Messabschlag für gemessene Beurteilungspegel sonst vorsieht.

An vielen Immissionspunkten wird es zu deutlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm kommen. Die AVV Baulärm sieht jedoch vor, dass die Bauarbeiten trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte durchgeführt werden können, wenn diese im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht durchgeführt werden könnten (vgl. Nr. 5.2.2. der AVV Baulärm). So liegt der Fall hier. Die engen Abhängigkeiten zwischen den Ausbaumaßnahmen der DB und dem Ausbau der A 26 Ost, Abschnitt 6c, erfordern die Durchführung der hier gegenständlichen Arbeiten und begründen das dringende öffentliche Interesse im Sinne dieser Vorschrift. Ohne diese Arbeiten könnte der Tunnel der A 26 Ost, Abschnitt 6c, nicht errichtet und damit der gesamte Abschnitt 6c der im öffentlichen Interesse erforderlichen A 26 Ost nicht wie geplant hergestellt werden. Dass die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht durchgeführt werden könnten, wurde bereits dargelegt. Zu beachten ist weiter, dass sich die Überschreitungen auf kurze Zeiträume konzentrieren.

Damit ist die Durchführung der Arbeiten trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte zwar grundsätzlich zulässig. Steht allerdings – wie hier aufgrund der vorherigen Begutachtung im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung – von vornherein fest, dass Immissionsrichtwerte überschritten werden, gilt dies nicht ohne Weiteres. In diesem Fall hat die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob und wie die Beeinträchtigungen dennoch auf ein zumutbares Maß beschränkt werden können. Dies ist vorliegend geschehen. Die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträgerin umfangreiche Pflichten auferlegt und den Betroffenen umfangreiche Entschädigungsansprüche dem Grunde nach gewährt, mittels derer die Bauarbeiten den Betroffenen trotz Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zumutbar sind.

Im Einzelnen:

Werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Diesbezüglich sieht die AVV Baulärm selbst Maßnahmen zur Minderung der Geräusche vor, vgl. Nr. 4.1 AVV Baulärm. Entsprechende Minderungsmaßnahmen sind auch Gegenstand dieser Nebenbestimmung. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Hinsichtlich der Entschädigungsansprüche hat die Planfeststellungsbehörde entschieden, dass es vorliegend für die Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle nicht allein auf die Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ankommt. Insbesondere sind damit regelmäßig nicht bereits Unterlassungs- oder Entschädigungsfolgen verbunden, vgl. z.B. auch Ziffer 5 der AVV Baulärm. Im Wesentlichen geht es um den Schutz derjenigen, die sich im betroffenen Bereich längerfristig aufhalten und den Immissionen nicht ohne weiteres ausweichen können – also in erster Linie die Menschen, die dort wohnen oder arbeiten oder sich aus anderen Gründen regelmäßig und länger dort aufhalten müssen. Da die insoweit zu schützenden Betroffenen sich überwiegend innerhalb von Gebäuden aufhalten, ist es zulässig, die von dem Gebäude ausgehende Schutzwirkung in die Zumutbarkeitsüberle-

gungen einzubeziehen. Hinsichtlich der tagsüber erfolgenden Beeinträchtigungen ist es zudem zulässig, die Betroffenen auf die Ausnutzung der vollen Schutzwirkung der vorhandenen Bausubstanz zu verweisen, also die Fenster grundsätzlich geschlossen zu halten. Auf diese Weise können trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in vielen Fällen Innenraumpegel eingehalten werden, die den Betroffenen zumutbar sind (zu Überschreitungen auch dieser Pegel siehe im Folgenden). Um dennoch für eine ausreichende Belüftung zu sorgen, muss die Lüftung dann mittels der sogenannten Stoßlüftung erfolgen. Der dann für einen kurzen Zeitraum ungedämmt einwirkende Baulärm ist angesichts der Kürze der erforderlichen Lüftungsdauer zumutbar.

Für analog nach Nr. 49 VLärmSchR 97 geschützte Außenwohnbereiche gilt etwas anderes, da diese nicht über Bauteile mit Dämmwirkung verfügen. Diesbezüglich ist die Zumutbarkeitsschwelle daher bereits bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten. Dies gilt einschränkend allerdings nur für die Jahreszeit, in der mit einer regelmäßigen und längeren Nutzung der Außenwohnbereiche zu rechnen ist und aus Verhältnismäßigkeitsgründen auch nur dann, wenn die Überschreitung mehr als einen Monat andauert. Da Außenwohnbereiche lediglich der, wenn auch wünschenswerten, Erweiterung des Wohnbereichs nach außen dienen, nicht jedoch dem Kernbereich der Wohnnutzung zuzuordnen sind, ist diese Einschränkung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vertretbar.

Maßstab für die Zumutbarkeit des Baulärms ist, mit Ausnahme der Außenwohnbereiche, demzufolge die Einhaltung von zumutbaren Innenraumpegeln. Diesbezüglich kann die VDI-Richtlinie 2719 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen" herangezogen werden, vgl. BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1293 Rn. 77 ff. Sind vorliegend deren obere Anhaltswerte eingehalten, ist der Baulärm zumutbar.

Bei der VDI 2719 handelt es sich um eine Richtlinie, nach der die Schalldämmung von Fenstern und anderen den Schall dämmenden Bauteilen bestimmt werden kann und die in Tabelle 6 Anhaltswerte für Innenschallpegel nennt, die nicht überschritten werden sollten. Deren Einhaltung bedeutet umgekehrt, dass der so bestimmte Innenschallpegel zumutbar ist. Entwickelt wurde die VDI 2719 zur Beurteilung der Zumutbarkeit von dauerhaftem Lärm (der Einsatz von passivem Lärmschutz zur Minderung von Baulärm stellt aufgrund des hohen baulichen und wirtschaftlichen Aufwandes nicht den Regelfall dar und ist nur in besonderen Einzelfällen bei Bauarbeiten von besonderer Intensität und Dauer verhältnismäßig; dies findet hier keine Anwendung, insbesondere, da die Arbeitsschritte, die Gegenstand der vorliegenden vorläufigen Anordnung sind, nur von kurzer Dauer sind). Werden die genannten Innenschallpegel eingehalten, wäre demzufolge selbst für dauerhaften Lärm die Zumutbarkeit gegeben. Da es sich vorliegend um keinen dauerhaften Lärm handelt, ist es gerechtfertigt, die oberen Anhaltswerte, mithin also den oberen Wert der in Tabelle 6 genannten Spanne anzusetzen, vgl. BVerwG, a.a.O. In diesem Zusammenhang ist es auch zumutbar, die Fenster geschlossen zu halten und die Dämmwirkung des geschlossenen Fensters auszunutzen.

Damit ist die Zumutbarkeitsschwelle für Wohn-, Kommunikations- und Arbeitsräume tagsüber erst dann überschritten, wenn neben der Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auch die oberen Anhaltswerte der VDI 2719 in schützenswerten Räumen bei geschlossenem Fenster überschritten werden. Diese Überschreitungen sind, da keine weiteren geeigneten und zumutbaren

Schutzvorkehrungen ersichtlich sind, (nur) gegen die Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld zuzumuten, § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG. Der Entschädigungsanspruch für den Eigentümer oder dinglich Berechtigten ergibt sich dann aus einer berechtigt vorgenommenen Mietminderung. Ein solcher Entschädigungsanspruch dem Grunde nach ist Gegenstand der angeordneten Nebenbestimmung. Da anspruchsberechtigt insoweit nur der Eigentümer oder dinglich Berechtigte sein kann, bleibt der Mieter diesbezüglich auf sein Recht zur Mietminderung angewiesen.

Eine Entschädigung in Geld kann jedoch nicht in allen Fällen die Zumutbarkeit begründen. Insbesondere ist mit der Einräumung eines Entschädigungsanspruchs bei Überschreitung der oberen Anhaltswerte und entsprechender Mietminderung noch nichts über die Höhe und Dauer der Überschreitungen ausgesagt. Es kann aber nicht gleichgültig sein, in welchem Maß und wie lange die oberen Anhaltswerte überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher entschieden, dass ab einer bestimmten Höhe und Dauer der Überschreitungen auch eine Entschädigung in Geld nicht mehr ausreicht, weil es insoweit nicht mehr allein um eine schlichte finanzielle Kompensation von Mietminderungen gehen kann, sondern ein effektiver Schutz der Nutzer geboten ist. Diese Grenze hat die Planfeststellungsbehörde vorliegend auf 45 dB(A) tagsüber festgelegt. Bei Wohnnutzungen ist das Schutzziel für die Tagzeit, unzumutbare Kommunikationsbeeinträchtigungen im Gebäudeinneren zu vermeiden. Nach dem Stand der aktuellen Lärmwirkungsforschung sind tagsüber zur Vermeidung von Kommunikationsstörungen in geschlossenen Wohnräumen Mittelungspegel von 45 dB(A) einzuhalten, vgl. BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 - 7 A 11.11, NVwZ 2012, 1393 Rn. 79 m.w.N.; BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04, juris Rn. 323. Auch insoweit ist zu berücksichtigen, dass der genannte Wert von 45 dB(A) für dauerhafte Lärmeinwirkungen gilt und für Beeinträchtigungen durch Baulärm daher erst recht ein geeignetes Zumutbarkeitskriterium darstellt.

Um den Betroffenen den vorgenannten Schutz zu bieten, sind für bestimmte Fälle daher Ansprüche auf Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum – insoweit für jeden betroffenen Nutzer, also auch den Mieter – festgesetzt worden. Obwohl dieser Anspruch ebenfalls auf Entschädigung gerichtet ist, ist dennoch die Ausgestaltung unterschiedlicher Ansprüche notwendig, weil der Anspruch auf Entschädigung für Ersatzraum anderen Voraussetzungen unterliegen muss und auf andere Gegenstände gerichtet ist als der einfache Anspruch auf Entschädigung in Geld, der sich an einer rechtmäßig erfolgten Mietminderung orientiert. Der Eintritt des Entschädigungsanspruchs und dessen konkrete Höhe kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt werden; einigen sich Vorhabenträgerin und Betroffene nicht, hat die Enteignungsbehörde über die Höhe zu befinden, vgl. § 19a FStrG.

Wird demnach ein Innenraumpegel von 45 dB(A) überschritten, kann auf Antrag und bei Nachweis der regelmäßigen und überwiegenden Anwesenheit tagsüber für die Tage der Überschreitungen eine auf die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum gerichtete Entschädigung beansprucht werden. Die Betroffenen werden durch die Nebenbestimmung in die Lage versetzt, dem Baulärm dadurch auszuweichen, dass sie sich einen angemessenen Ersatzraum beschaffen, beispielsweise ein nahegelegenes Hotel. Auch hier gilt, dass die Frage der Angemessenheit erst im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen der Vorhabenträgerin und den Betroffenen geklärt werden kann; einigen diese sich nicht, wird die Höhe der Entschädigung für Ersatzraum von der Enteignungsbehörde bestimmt, s.o.

Der Anspruch ist allerdings auf diejenigen Personen beschränkt, die regelmäßig und überwiegend tagsüber anwesend sind. Bei denjenigen, die sich tagsüber regelmäßig abseits der Baustelle aufhalten, beispielsweise an einem außerhalb des Baustellenbereichs befindlichen Arbeitsplatz, fehlt es an der Lärmausgesetztheit und damit am Entschädigungstatbestand. Da die Möglichkeit einer Mietminderung, über die die Planfeststellungsbehörde nicht zu befinden hat, grundsätzlich aber auch in diesen Fällen parallel bestehen kann – die wenigsten Betroffenen werden den gesamten Tagzeitraum zwischen 07:00 bis 20:00 und auch am Wochenende abwesend sein und so zumindest zeitweise doch dem Baulärm ausgesetzt sein –, bleibt es insoweit zusätzlich auch bei dem Entschädigungsanspruch in Geld für die Kompensation vorgenommener Mietminderungen.

Arbeiten im Nachtzeitraum (20:00 bis 07:00 Uhr) oder an Sonn- und Feiertagen sieht der Antrag auf vorläufige Anordnung in den Arbeitsschritten 2 (Verschiebung der Weichen), 3 (Pfahlherstellung), 4 (Einbau der Hilfsbrücke) und 5 (Aussteifung der Hilfsbrücke) vor. Die beantragten Arbeiten bestehen im Wesentlichen aus Tätigkeiten mit einer Gleisstopfmaschine (Arbeitsschritt 2), Tätigkeiten mit einem Drehbohrgerät (Arbeitsschritt 3), Tätigkeiten des Schienenkrans und der Zwei-Wege-Bagger (Arbeitsschritt 4 und 5) sowie aus Stahlarbeiten (Arbeitsschritt 5).

Auch für die nächtlichen Arbeiten gilt, dass grundsätzlich die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm einzuhalten und dazu die in der Nebenbestimmung verfügten Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind.

Im Übrigen gilt hinsichtlich der im Nachtzeitraum zugelassenen Arbeiten und den diesbezüglichen Entschädigungsregelungen grundsätzlich Entsprechendes wie für den Tagzeitraum. Im Unterschied hierzu kommen die für den Nachtzeitraum geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719, das Abstellen auf das gekippte Fenster sowie die mindestens zweiwöchige Dauer von Überschreitungen für einen Anspruch auf Ersatz der Kosten für Ersatzwohnraum zur Anwendung.

Umsetzung

Wird ein Antrag auf Entschädigung gestellt, hat die Vorhabenträgerin zu ermitteln, welcher Beurteilungspegel am antragsgegenständlichen Immissionsort voraussichtlich erreicht werden wird, welches Schalldämmmaß am antragsgegenständlichen Immissionsort zu veranschlagen ist und zu welchem Innenraumpegel die prognostizierten Beurteilungspegel bei Berücksichtigung des ermittelten Schalldämmmaßes führen werden. Zur Prognose des maßgeblichen Außenpegels kann das vorliegende Baulärmgutachten (Unterlagen zur vorläufigen Anordnung, Baulärmgutachten v. 13.10.2023) herangezogen werden. Der Innenraumpegel wird in der Regel nicht gemessen werden müssen, da aus prognostiziertem Außenpegel und Schalldämmmaß der vorhandenen Bausubstanz auf den Innenraumpegel geschlossen werden kann. Aufgrund der Besonderheiten der vorliegend vom Baulärm betroffenen Gebäude, die sich in einem ohnehin intensiv von Bahnlärm belasteten Bereich befinden und die bereits aus früheren Infrastrukturvorhaben über Schallschutzansprüche verfügen, kann von im Vergleich zu durchschnittlichen Gebäuden erhöhten Schallminderungsqualitäten der vorhandenen Gebäude ausgegangen werden. Es kann deshalb eine Schallminderung der Umfassungsbauteile bei gekippten Fenstern mit 15 dB(A) und bei geschlossenen Fenstern von 35 dB(A) angesetzt werden.

Nach dem jeweiligen Ermittlungsergebnis richtet sich dann das Entstehen des jeweiligen Entschädigungsanspruchs. Verfügt die vorhandene Bausubstanz für die Einhaltung des hier festgesetzten Innenraumpegels bereits über ein ausreichendes Schalldämmmaß, entfällt ein Entschädigungsanspruch, da eine Überschreitung der Innenraumpegel durch die Bauarbeiten dann bereits von vornherein ausgeschlossen ist.

Hinsichtlich der Höhe der Entschädigung haben die Vorhabenträgerin und die Betroffenen zunächst den Versuch einer Einigung zu unternehmen. Kommt keine Einigung zustande, entscheidet gemäß § 19a FStrG die Enteignungsbehörde. Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab, vgl. BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1393 Rn. 86.

Anspruchsausschluss

In Bezug auf Entschädigungsansprüche für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum gilt die Schwelle von 45 dB(A) nicht für Nutzungen, für die in Tabelle 6 der VDI 2719 bereits ein oberer Anhaltswert von mindestens 45 dB(A) genannt wird, z.B. für Großraumbüros, Läden, Gaststätten etc., s.o. Insoweit geht die VDI 2719 von einer geringeren Schutzbedürftigkeit aus, was sich in der Höhe der oberen Anhaltswerte von 45 bis 50 dB(A) ausdrückt. Aufgrund dieser bereits recht hohen oberen Anhaltswerte und der geringeren Schutzbedürftigkeit dieser Räumlichkeiten werden die zusätzlichen Überschreitungen der oberen Anhaltswerte durch die Baumaßnahme weniger deutlich ausfallen und auch weniger ins Gewicht fallen. Auch hier gilt jedoch, dass die Möglichkeit einer berechtigten Mietminderung, über die die Planfeststellungsbehörde nicht zu befinden hat, grundsätzlich auch in diesen Fällen bestehen kann und es insoweit bei der Entschädigung der Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten in Geld für die Kompensation vorgenommener Mietminderungen bleibt.

Die Vorbelastung durch Verkehrsgeräusche wird berücksichtigt, soweit die Schutzbedürftigkeit dadurch gemindert ist, dass im Einwirkungsbereich der Baustelle bereits eine tatsächliche Lärmvorbelastung besteht, die die Lärmsituation des betroffenen Bereichs entsprechend prägt. Es wäre nicht sachgerecht, der Vorhabenträgerin aufzugeben, im Rahmen des bauzeitlichen Lärmschutzes dafür zu sorgen, dass der Baulärm sich unterhalb einer Schwelle bewegen muss, die durch die Vorbelastung bereits überschritten ist. Dies führte gerade in städtischen Bereichen zu Anforderungen an die Baudurchführung, die oft kaum noch erfüllt werden könnten und die nicht mehr als verhältnismäßig anzusehen wären. Dies wirkt sich hier mindernd auf das Entstehen von Entschädigungsansprüchen aus. Diese entstehen danach erst, wenn der Baulärm auch die Vorbelastung überschreitet. Allerdings genügt insoweit eine Überschreitung der Vorbelastung um lediglich 1 dB(A), weil in den hier in Rede stehenden Fällen bereits wissenschaftlich begründete Zumutbarkeitsgrenzen überschritten sind, die keinen Raum mehr für zusätzliche Belastungen bieten. Es muss also darum gehen, die bereits hohe Vorbelastung nicht weiter zu erhöhen. Der insoweit angesetzte Wert von 1 dB(A) ist angesetzt worden, weil eine Veränderung von weniger als 1 dB(A) für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar wäre.

Anspruchsberechtigung

Anspruchsberechtigter für die angeordnete Entschädigung in Geld ist grundsätzlich der Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigte. Nutzt er die Immobilie selbst, steht ihm als unmittelbar Betroffenem die Entschädigung ohne Weiteres selbst zu, ist die Immobilie vermietet, steht ihm eine Entschädigung zu, soweit der Mieter berechtigterweise einen Mietminderungsanspruch geltend macht. In beiden Fällen ist die Höhe der Entschädigung nach dem Maß der zulässigen Mietminderung zu bemessen.

Anspruchsberechtigter für die auf die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum gerichtete Entschädigung ist demgegenüber – neben einem selbstnutzenden Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten – auch der Mieter.

Zusammengefasst ergibt sich Folgendes:

Soweit sich die zu ergreifenden Schutzmaßnahmen als nicht ausreichend wirksam erweisen und die in der Nebenbestimmung genannten Immissionsgrenzen überschritten werden, stehen dem selbstnutzenden Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten Entschädigungsansprüche dem Grunde nach in Geld zu. Deren Bemessung erfolgt analog der im Falle der Vermietung zulässigen Mietminderung. Ist die Wohnung vermietet und der Mieter berechtigt, die Miete zu mindern, stehen dem Eigentümer Entschädigungsansprüche in Höhe der zu duldenden Mietminderung zu. Der Eigentümer wird also entweder für selbst erlittene Lärmbeeinträchtigungen oder für die zu duldende Mietminderung entschädigt, der Mieter in Höhe der Mietminderung entlastet.

Bei Leerstand oder bei ungeminderter Mietfortzahlung entsteht dem Eigentümer hingegen kein Schaden, weshalb in diesem Fall kein Anspruch auf Entschädigung besteht.

 Werden unter den in der Nebenbestimmung genannten Voraussetzungen Innenraumpegel von 45 dB(A) tagsüber überschritten, muss eine Beeinträchtigungsintensität angenommen werden, die die unmittelbare Nutzbarkeit der Wohnung betrifft und nicht mehr in Geld auszugleichen ist. Daher ist bei Überschreitung dieser zusätzlichen Schwelle eine Entschädigung zu leisten, die ausreichend bemessen ist, um dem lärmbetroffenen Wohnungsnutzer das Ausweichen in eine Ersatzwohn- oder Ersatzschlafumgebung zu ermöglichen. Da es insoweit um eine Beeinträchtigung der Sphäre des jeweiligen Nutzers der Wohnung geht – also auch derjenigen eines Mieters –, steht der Anspruch unmittelbar dem Nutzer zu.

Soweit einem Mieter während der Nutzung des Ersatzraums kein ungeschmälertes Recht auf Mietminderung zusteht, reduziert sich der Entschädigungsanspruch des Vermieters korrespondierend hierzu.

• Anspruchsberechtigter für die Entschädigung der Außenwohnbereiche ist ebenfalls der Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigte. Hier geht es nicht um einen Eingriff in die Sphäre des Nutzers, dem dieser nur durch das Verlassen des Mietobjektes entgehen könnte, da Außenwohnbereiche nicht zwingend genutzt werden müssen. Vielmehr geht es insoweit lediglich um eine Einschränkung der Nutzbarkeit, für die dem selbstnutzenden Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten eine Entschädigung und dem Mieter ein Mietminderungsanspruch zusteht, der gegenüber dem

Vermieter ausgleichspflichtig ist. Auch insoweit bemisst sich die Höhe der Entschädigung nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.

Gesamtschau

Zusammengefasst stellen die Nebenbestimmungen zum Schutz vor Baulärm sicher, dass Schutzvorkehrungen getroffen werden, wo dies möglich und verhältnismäßig ist. Sind keine Schutzvorkehrungen möglich oder werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm trotz Schutzvorkehrungen überschritten, ist dies für sich genommen zunächst dennoch zumutbar, weil die Arbeiten zur Errichtung der Gleishilfsbrücken und die damit in Zusammenhang stehenden Baumaßnahmen zur Vorbereitung der Errichtung der Unterquerung der Bahnanlagen im Gesamtvorhaben A 26, Abschnitt 6c im öffentlichen Interesse liegen und angesichts der Unmöglichkeit bzw. Unverhältnismäßigkeit weiterer Schutzmaßnahmen ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte sonst nicht durchgeführt werden könnten. Die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zieht innerhalb der Gebäude zu einem Teil nicht zugleich das Auftreten unzumutbarer Innenraumpegel nach sich, so dass dieser Personenkreis hinreichend geschützt ist. Maßstab hierfür ist die Einhaltung der oberen Anhaltswerte der VDI 2719.

Werden hingegen sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch die oberen Anhaltswerte der VDI 2719 überschritten, ist die Schwelle der Zumutbarkeit überschritten und es bestehen Ansprüche auf Entschädigung. Diese sind zunächst auf eine Entschädigung in Geld gerichtet. Wird tagsüber auch der Anhaltswert von 45 dB(A) überschritten, ist jedoch die Kommunikation und damit letztlich der Aufenthalt derart beeinträchtigt, dass diejenigen, die im betroffenen Gebiet bzw. Gebäude auch tagsüber anwesend sind, Anspruch auf eine auf die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum gerichtete Entschädigung haben und auf diese Weise in die Lage versetzt werden, dem Baulärm zu entfliehen (soweit für die betroffene Nutzungen nicht in der VDI 2719 bereits ein oberer Anhaltswert von 45 dB(A) oder mehr genannt ist). Insgesamt wird damit unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen tagsüber im Ergebnis abgeholfen. In der Nacht gilt grundsätzlich dasselbe, jedoch bei niedrigeren Anspruchsvoraussetzungen zugunsten der Betroffenen.

Lärmeinwirkungen, die nach Höhe und Dauer zu Gesundheitsgefährdungen führen könnten, sind nicht zu befürchten, wenngleich die Einwirkungen eine erhebliche Belästigung darstellen. Gesundheitsgefährdungen sind nach allgemein herrschender Meinung erst bei einer dauerhaften Lärmbelastung tagsüber von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) anzunehmen. Vorliegend handelt es sich zum einen lediglich um Baustellenlärm, mithin nicht um dauerhaften Lärm. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass der Lärm nicht an jedem Tag und an jedem Ort kontinuierlich und in jeweils gleicher Höhe auftreten wird. Ferner kommt es aufgrund der zeitlichen Abhängigkeiten der Arbeiten von Maßnahmen der DB und den entsprechenden Sperrpausen regelmäßig zu mehrwöchigen Pausen zwischen einzelnen lärmintensiven Maßnahmen. Schließlich wird durch die Nebenbestimmung sichergestellt, dass insoweit relevante Pegel durch das Abstellen auf die Innenraumpegel nicht erreicht werden bzw. ihnen bei längerer Dauer ausgewichen werden kann, sodass Gesundheitsgefährdungen aufgrund einer dauerhaften Lärmbelastung auch insoweit wirksam begegnet werden kann.

5. Begründung der wasserrechtlichen Entscheidung

Neben der vorläufigen Anordnung bedarf es keiner weiteren anlagenbezogenen Zulassungen mit Ausnahme solcher, die auch bei der Planfeststellung nicht von der Konzentrationswirkung nach § 75 VwVfG erfasst werden. Da mit der vorliegenden vorläufigen Anordnung Gewässerbenutzungen verbunden sind, ist gemäß § 19 Abs. 1 WHG eine eigenständige wasserrechtliche Zulassung der Benutzungen erforderlich. Die wasserrechtlichen Entscheidungen berechtigen insbesondere zum Verschluss der Südlichen Wilhelmsburger Wettern auf einer Länge von ca. 115 m vom östlichen Böschungsfußpunkt des Bahndammes bis zum Katenweg (SWW-km 0+950 bis SWW-km 1+050). Dem Verschluss der Südlichen Wilhelmsburger Wettern im vorbezeichneten Umfang stehen keine wasserwirtschaftlichen Belange entgegen. Der zu verschließende Abschnitt hat keine ökologische Funktion. Der Verschluss beeinträchtigt deshalb weder Natur und Landschaft noch die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie.

Der aus dem Verschluss resultierende Verlust der hydraulischen Leistungsfähigkeit des Gewässersystems wird durch wasserwirtschaftliche Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Namentlich wird die Leistungsfähigkeit des Schöpfwerks Finkenriek ebenso wie die hydraulische Leistungsfähigkeit der Stauanlagen S 31 (Kirchdorfer Wettern), S 39 (Brausielgraben) und der Kuckuckswettern verbessert bzw. erhöht. Das wasserwirtschaftliche System der Wilhelmsburger Insel bleibt damit nach den aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausiblen Darlegungen im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (UL 18.9 des Gesamtvorhabens) auch infolge des Verschlusses der Südlichen Wilhelmsburger Wettern vollumfänglich gewahrt. Auch die übrigen wasserrechtlichen Entscheidungen stehen in diesem Kontext.

III. GESAMTABWÄGUNG

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer vorläufigen Anordnung i. S. v. § 17 Abs. 2 FStrG sind nach dem Vorstehenden erfüllt. Insbesondere beschränkt sich der Antrag auf reversible Maßnahmen und es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an dem vorzeitigen Beginn. Ferner kann nach dem bisherigen Stand des Verfahrens mit einer Entscheidung zugunsten der Vorhabenträgerin gerechnet werden. Die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen sind nach der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vorgesehenen Auflagen gewahrt. § 17 Abs. 2 FStrG räumt der Planfeststellungsbehörde in diesem Fall ein planerisches Ermessen ein, bestimmte vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen festzusetzen und hierdurch vorläufig zuzulassen. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist eine solche Anordnung vorliegend sinnvoll und geboten, da das als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommene Gesamtvorhaben anderenfalls in unverhältnismäßigem Umfang beeinträchtigt würde. Ins Gewicht fällt dabei, dass vorliegend Sperrpausen zu berücksichtigen sind, die mit der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg GmbH präzise abgestimmt wurden, um einerseits Beeinträchtigungen von seitens der DB AG zu einem späteren Zeitpunkt geplanten Maßnahmen zu vermeiden und andererseits die Aufrechterhaltung des mehrgleisigen Bahnbetriebes mittels Gleishilfsbrücken auch während der ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt geplanten Herstellung des Tunnels zu gewährleisten. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs begründet ein überragendes öffentliches Interesse. Das umfangreiche und aufwändige fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren für das Gesamtprojekt kann auch nicht so sehr beschleunigt werden, dass statt der vorliegenden vorläufigen Anordnung bereits die Planfeststellung ergeht. Mit einem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist nicht mehr im Jahr 2024 zu rechnen. Zugleich sind die in Rede stehenden Maßnahmen nicht nur, wie dies gesetzlich gefordert ist, technisch reversibel, sondern sie führen auch während der Dauer ihrer Durchführung lediglich zu Beeinträchtigungen, die unter Berücksichtigung der umfangreich angeordneten Schutzmaßnahmen als noch hinnehmbar erachtet werden. Dies gilt namentlich für Lärmbeeinträchtigungen von Anwohnern, da hier der Vorhabenträgerin bis zur Grenze der Unverhältnismäßigkeit die mit dem Vorhaben zu vereinbarenden Schutzvorkehrungen auferlegt wurden und zugleich für den Fall gleichwohl nicht zu vermeidender unzumutbarer Beeinträchtigungen weitreichende Entschädigungsansprüche eingeräumt werden. Auch in ökologischer Hinsicht erscheinen die Beeinträchtigungen hinnehmbar, da die Eingriffe sich auf den zur Vorbereitung des Gesamtvorhabens erforderlichen Umfang beschränken und zudem die korrespondierenden Kompensationsmaßnahmen bereits im Rahmen der Umsetzung der vorläufigen Anordnungen durchzuführen sind. Demnach bestehen im Ergebnis keine Bedenken gegen eine Realisierung der antragsgegenständlichen Maßnahmen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses.

IV. Sofortige Vollziehung

Die vorläufige Anordnung ist gemäß § 17 Abs. 2 Satz 9 1. Halbsatz FStrG sofort vollziehbar.

Behörde für Wirtschaft und Innovation Planfeststellungsbehörde

Daniel Büttner

RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:

Gegen diese vorläufige Anordnung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden.

Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben gemäß § 17 Abs. 2 Satz 9 1. Halbsatz FStrG i.V.m. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO gegen die vorläufige Anordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung oder Bekanntgabe der Zulassung des vorzeitigen Baubeginns beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden (§ 17 Abs. 2 Satz 10 i. V. m. § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch die vorläufige Anordnung 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. 2 Satz 4 FStrG).