

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

Die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen werden gewahrt. Zu dieser Einschätzung gelangt die Vorhabenträgerin nach Auswertung der aus dem Planfeststellungsverfahren vorliegenden Einwendungen und Stellungnahmen -bezogen auf die für die Maßnahmen der vorläufigen Anordnung relevanten Belange.

Diese Auswertung der Vorhabenträgerin wird nachfolgend anhand der einzelnen Interessenfelder dargestellt:

1. Lärm

Zu den Lärmauswirkungen der beantragten Maßnahmen wurde ein Lärmgutachten angefertigt. Das Gutachten untersucht zum einen die Auswirkungen durch den Baulärm infolge der Bautätigkeiten zur Errichtung der Gleishilfsbrücken und der damit in Zusammenhang stehenden Baumaßnahmen zur Vorbereitung der Errichtung der Unterquerung der Bahnanlagen (Tunnel BW 04-1) nahe der Wohnbebauung am Katenweg südlich der Kornweide und an der Siebenbrüderweide nördlich der Kornweide. Zum anderen betrachtet es den Schienenverkehrslärm aufgrund der bauzeitlichen Demontage der Lärmschutzwand.

Baulärm

Über § 74 Abs. 2 VwVfG sind bei vorläufigen Anordnungen auch solche nachteiligen Wirkungen zu berücksichtigen, die durch Lärm aufgrund der Bauarbeiten für die beantragten Maßnahmen entstehen. Ob nachteilige Wirkungen in diesem Sinne vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm). Diese konkretisiert das vom Normgeber für erforderlich gehaltene Schutzniveau differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, BVerwGE 143, 249-277, Rn. 24 ff.).

Der Schallimmissionskonflikt in der Bauphase resultiert aus der Errichtung der Gleishilfsbrücken und den damit in Zusammenhang stehenden Baumaßnahmen bzw. Arbeitsschritten (1. Gründungsarbeiten; 2. Weichenverschiebungen; 3. Pfahlherstellung; 4. Einbau der Hilfsbrücke; 5. Aussteifung der Hilfsbrücke; 6. Schottereinbau) zur Errichtung der Unterquerung der Bahnanlagen (siehe näher zu den Baumaßnahmen auch Ziff. 3.2 im Erläuterungsbericht). Betroffen sind insbesondere die Wohnbebauung am Katenweg östlich der Bahnstrecke sowie Kleingartenanlagen westlich der Bahnschienen. Aufgrund der begrenzten Sperrzeiten der Bahnstrecken müssen die Bauarbeiten dabei sowohl im Tag- (7:00 bis 20:00), als auch im Nachtzeitraum (20:00 bis 7:00) in drei Arbeitsschichten rund um die Uhr durchgeführt werden.

Auf dem Bahndamm verlaufen zwei Lärmschutzwände zwischen den Bahngleisen und der östlichen Wohnbebauung am Katenweg, die für die Bauarbeiten im Bereich der Bahnquerung vorübergehend teilweise entfernt werden müssen. Dabei sollen die Lärmschutzwände nach der Planung der Vorhabenträgerin möglichst erhalten bleiben bzw. bei Ausbau schnellstmöglich wieder eingebaut werden. Dies bedeutet, dass voraussichtlich nur bei Arbeitsschritt 3 (Pfahlherstellung) ein Ausbau der bestehenden Wände für ca. 14 Tage sicher erfolgt.

Für die Bewertung der Lärmauswirkungen ordnet das Lärmgutachten die Nutzung umliegender Gebiete den Gebietskategorien gemäß Ziff. 3.1.1 der AVV Baulärm zu. Für die östlich angrenzende Wohnbebauung im Katenweg werden die Richtwerte für ein Wohngebiet (Gebiet, in dem vorwiegend Wohnungen untergebracht sind) mit 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts angesetzt. Für die westlich angrenzenden Kleingartenanlagen werden die Richtwerte für ein Mischgebiet (Gebiet mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in dem weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind) mit dem Tagwert von 60 dB(A) herangezogen.

Das Lärmgutachten errechnet im Ausgangspunkt zwar erhebliche Überschreitungen der täglichen und nächtlichen Richtwerte nach der AVV Baulärm für die vorgesehenen Arbeitsschritte. Die Beurteilungspegel für die einzelnen Arbeitsschritte liegen im Bereich der Kleingartenanlage zwischen 60,3 und 75,0 dB(A) und überschreiten den allein maßgeblichen Tagwert um bis zu 15 dB(A). Für die als Immissionsort bestimmten Wohnhäuser am Katenweg liegen die Beurteilungspegel am Tag zwischen 57,4 und 69,7 dB(A) und in der Nacht zwischen 47,5 und 68,4 dB(A) und damit bis zu 15 dB(A) (Tag) bzw. 28 dB(A) (Nacht) über den jeweiligen Richtwerten.

Allerdings ist hier die Schutzwürdigkeit im Einwirkungsbereich der Baustelle geringer zu bemessen als es die gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm grundsätzlich annehmen. Die in der AVV Baulärm in Nr. 3.1.1. festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten nur für den Regelfall Bindungswirkung (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, BVerwGE 143, 249-277, Rn. 30). Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die bereits über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. So wird dem Anliegen des Gesetzgebers, die besonderen Verhältnisse berücksichtigen zu können, unter denen Baumaschinen zum Einsatz kommen, Rechnung getragen (vgl. BT-Drucks IV/3584 S. 2; BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, BVerwGE 143, 249-277, Rn. 32). Nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG gehen im Ergebnis daher nur von solchen baustellenbedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf dessen durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, BVerwGE 143, 249-277, Rn. 32).

Die hier betroffene Wohn- und Kleingartennutzung ist bereits erheblich durch Schienenverkehrslärm vorbelastet. An den Wohngebäuden am Katenweg wurden im Lärmgutachten Beurteilungspegel für die Vorbelastung von bis zu 61,6 dB(A) am Tag und bis zu 59,8 dB(A) in der Nacht ermittelt. Damit werden die Richtwerte der AVV Baulärm für Wohngebiete bereits im Bestand um bis zu 7 dB(A) tags und um bis zu 20 dB(A) nachts durch den Schienenverkehr überschritten. Für das nächstgelegene Kleingartenhaus überschreitet die Vorbelastung durch den Schienenverkehr die Richtwerte der AVV Baulärm für Mischgebiete um bis zu 10 dB(A) tags und um bis zu 25 dB(A) nachts. Der Wohn- und Kleingartennutzung kommt daher eine geringere Schutzwürdigkeit zu.

Die Schutzwürdigkeit der Kleingartenanlagen dürfte darüber hinaus auch dadurch gemindert sein, dass diese lediglich einem vorübergehenden Aufenthalt – und insbesondere nicht zur Übernachtung – zu dienen bestimmt sind (vgl. zur geringeren Schutzwürdigkeit bei nur vorübergehendem Aufenthalt BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, BVerwGE 143, 249-277, Rn. 38).

Ungeachtet der geringeren Schutzwürdigkeit ergibt sich aus dem Gutachten, dass der Beurteilungspegel bei einigen Arbeitsschritten – insbesondere in der Nacht – die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, die in Wohngebieten regelmäßig

bei der Überschreitung von Werten oberhalb 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts verortet wird (vgl. näher BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16/16 –, Rn. 86, juris). So errechnet das Lärmgutachten (vgl. a.a.O. Tabelle 8) für den Arbeitsschritt 2 eine über dieser Schwelle liegende Betroffenheit tags bei keinem Wohngebäude und nachts bei 26 Wohngebäuden für 30 Tage.

Für den 96 Tage dauernden Arbeitsschritt 3 (dem einzigen Arbeitsschritt, bei dem die Lärmschutzwand für voraussichtlich 14 Tage sicher ausgebaut werden muss) werden für den Tag kein betroffenes Wohngebäude und für die Nacht zwölf betroffene Wohngebäude ermittelt, Durch die Schließung der Lärmschutzwand, sobald dies der Bauablauf erlaubt können die Betroffenheiten in der Nacht auf fünf Wohngebäude reduziert werden.

Für Arbeitsschritt 4 wird unter Berücksichtigung der weiterhin vorhandenen Lärmschutzwand für 27 Tage nur ein betroffenes Wohngebäude am Tag und in der Nacht ermittelt.

Ebenso ergeben sich für den Arbeitsschritt 5 vier betroffene Wohngebäude nachts, die dieser Belastung 27 Tage - aufgeteilt auf sechs Sperrpausen á drei Tage und eine Sperrpause

á neun Tage - ausgesetzt sind, und für den Arbeitsschritt 6 nur ein betroffenes Wohngebäude am Tag bei einer Belastungsdauer von sieben Mal einem Tag (jeweils der letzte Tag der entsprechenden Sperrpause).

In diesem Zusammenhang ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschreitende Baustellenlärm nicht schlechthin unzulässig, sondern analog der Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG durch Schutzvorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen zu bewältigen ist. Dabei kann insbesondere berücksichtigt werden, dass es sich um zeitlich begrenzte, vorübergehende Lärmeinwirkungen handelt, denen situationsabhängig ggf. auch ausschließlich mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes in ausreichendem Maße begegnet werden kann. Ein Vorrang aktiven Lärmschutzes wie zum Schutz vor einwirkendem Verkehrslärm besteht insoweit nicht (BVerwG, Urteil vom 19. März 2014 – 7 A 24/12 –, Rn. 18, juris; BVerwG, Beschluss vom 1. April 2016 – 3 VR 2/15 –, Rn. 24, juris).

Die Vorhabenträgerin setzt – u.a. mit dem im Baulärmgutachten vorgesehenen Schallschutz – bereits Maßnahmen um, die die Lärmbeeinträchtigungen mindern. Dazu gehört, dass die Lärmschutzwände nach der Planung möglichst erhalten bleiben bzw. bei Ausbau schnellstmöglich wieder eingebaut werden.

Dadurch ist lediglich für eine Dauer von 14 Tagen mit einer ausgebauten Lärmschutzwand zu rechnen. Durch den Einsatz einer mobilen Lärmschutzwand kann auch in diesem Fall an den angrenzenden Wohngebäuden eine Minderung des Baulärms um bis zu 7 dB erzielt werden. Die lärmintensiven Bauarbeiten werden auf das unumgänglich notwendige Mindestmaß beschränkt, wobei es grundsätzlich kein deutlich leiseres Bauverfahren für die vorzunehmenden Bauarbeiten gibt und der nächtliche Baueinsatz aufgrund der verbindlichen Sperrpausen der Bahnstrecken zwingend erforderlich ist. Ferner sind weitere zusätzliche aktive Lärmvermeidungsmaßnahmen vorgesehen, die über die Leistungsbeschreibung an potenziell ausführende Unternehmen weitergegeben werden. Hierunter fallen insbesondere eine strikte Baustellendisziplin, der Einsatz von Baumaschinen auf dem aktuellen Stand der Lärminderungstechnik sowie die weitestgehende Verwendung von Bauteilen mit Einbaumaß, um einen lärmintensiven Zuschnitt auf der Baustelle zu vermeiden. Darüber hinaus werden die umliegenden Wohngebäude von den Baumaßnahmen in Kenntnis gesetzt und bei einer Lärmbetroffenheit oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle Ersatzunterkünfte angeboten (zum Angebot eines Hotelaufenthalts für besonders lärmintensive Zeiträume als zulässiger Bestandteil eines Schutzkonzepts gegen Baulärm BVerwG, Beschluss vom 1. April 2016 – 3 VR 2/15 –, Rn. 25, juris). Den Betroffenen kann durch Schutzmaßnahmen damit vollumfänglich begegnet werden. Eine Beschränkung der Bauzeiten scheidet als Minderungsmaßnahme angesichts der engen Vorgaben der DB Netz AG zu den Sperrpausen, die einen Baustelleneinsatz rund um die Uhr erfordern, und aufgrund der Tatsache, dass die Bautätigkeit im öffentlichen Interesse steht (Vgl. AVV Baulärm 5.2.2 Nr.2) dagegen aus.

Zusätzlich zu den ergriffenen Maßnahmen sprechen zwei weitere Gesichtspunkte dafür, dass hier im Ergebnis trotz der hohen Beurteilungspegel die Rechte der Anwohner nicht unzumutbar beeinträchtigt werden:

Zum einen betreffen die zur Gesundheitsgefährdungsschwelle ergangenen gerichtlichen Entscheidungen soweit ersichtlich Fälle permanent einwirkenden Lärms. Entsprechend wird im Rahmen der Herleitung dieser Schwelle auf Forschungen verwiesen, nach denen Lärm bei permanenter Einwirkung eines äquivalenten Dauerschallpegels von mehr als 70 dB(A) in der Zeit von 6 bis 22 Uhr zur Genese von Herz-Kreislauf-Krankheiten beiträgt. Jedenfalls bei langfristiger Exposition seien Gesundheitsgefährdungen nicht von der Hand zu weisen (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, BVerwGE 125, 116-325, Rn. 377).

Demgegenüber ist beim Baulärm zu berücksichtigen, dass es sich um zeitlich begrenzte, vorübergehende Lärmeinwirkungen handelt (vgl. BVerwG, Urteil vom 19. März 2014 – 7 A 24/12 –, Rn. 18, juris).

Zum anderen kommt es für etwaige Gesundheitsgefährdungen zentral auf die Reduktion der Innenschallpegel an. Beispielsweise sind, was die Gesundheitsgefährdung durch nächtlichen Lärm betrifft, Angaben über die Lärmbelastung im Innern der Schlafräume, die u.a. von deren Lage und von der Art der Fenster abhängt, von entscheidender Bedeutung (BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1998 – 11 C 3/97 –, Rn. 33, juris). Für die Tagzeit der AVV Baulärm ist bei Wohnnutzungen das Schutzziel, unzumutbare Kommunikationsbeeinträchtigungen im Gebäudeinneren zu vermeiden (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, BVerwGE 143, 249-277, Rn. 79). Aufgrund der bereits bestehenden Bahnlärmsituation ist nach dem Lärmgutachten davon auszugehen, dass die Wohngebäude voraussichtlich über einen entsprechend hohen baulichen (passiven) Schallschutz verfügen und so eine Reduktion der Innenschallpegel erreicht wird. Hierbei ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass bei zeitlich begrenzten, vorübergehenden Lärmeinwirkungen der Vorrang aktiven Lärmschutzes wie zum Schutz vor einwirkendem Verkehrslärm, nicht besteht. (BVerwG, Urteil vom 19. März 2014 – 7 A 24/12 –, Rn. 18, juris).

Schienenverkehrslärm

Neben den unmittelbar durch die Bauarbeiten entstehenden Lärmauswirkungen könnten Lärmauswirkungen auch dadurch zu besorgen sein, dass die Lärmschutzwände im Zuge der Baumaßnahmen teilweise entfernt werden und sich dadurch der Schienenverkehrslärm an den Immissionsorten erhöht. Allerdings werden die Lärmschutzwände nur während der Sperrpausen entfernt, also zu einer Zeit zu der ohnehin kein Schienenverkehr stattfindet. Nach den Planungen der Vorhabenträgerin ist die Entfernung der Lärmschutzwände lediglich für die Durchführung des voraussichtlich 14 Tage in Anspruch nehmenden Arbeitsschritts 3 (Pfahlherstellung) erforderlich. Die Entfernung der Wände wird dabei auf das absolut notwendige zeitliche Minimum beschränkt. Nach Fertigstellung der entsprechenden Arbeiten, für die eine Öffnung erforderlich wird, werden die Lärmschutzwände wiederhergestellt. Schienenverkehr findet während der Bauarbeiten und damit in dem Zeitraum, in dem die Lärmschutzwände abgebaut sind, aufgrund der Sperrpause nicht statt. Eine Erhöhung des Schienenverkehrslärms durch die beantragten Maßnahmen im Vergleich zum Ist-Zustand scheidet also aus.

2. Grundinanspruchnahme und Bahnbetrieb

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

Hieraus resultierende Konfliktlagen sind jedoch nicht zu erwarten, da sämtliche Flächen, die im Zuge der antragsgegenständlichen Maßnahmen in Anspruch genommen werden, sich entweder bereits im Eigentum des Straßenbulasträgers befinden oder die entsprechenden Bauerlaubnisse eingeholt wurden. Insbesondere fand in Bezug auf das Grundstück, auf dem ein Nebengebäude im Bereich des benachbarten Baufeldes abgerissen werden muss, eine Abstimmung zu der Rückbaumaßnahme und der Inanspruchnahme des Grundstückes sowie des Erwerbs des Erbbaurechts statt (Katenweg 16, Flurstück 8439).

Die Flächeninanspruchnahme der Deutschen Bahn, DB Netz AG, durch die Bauarbeiten ist zudem durch eine einvernehmlich abgestimmte und bereits unterzeichnete Baudurchführungsvereinbarung geregelt.

Die antragsgegenständlichen Maßnahmen haben ferner Auswirkungen auf den Bahnbetrieb. Die Baumaßnahmen bei der Querung der Bahnstrecke greifen notwendigerweise in den Bahnkörper ein und erfordern Gleis- und Streckensperrungen (Sperrpausen). Hierzu ist im Planungsprozess die Kreuzung der Bahnstrecken mit der Trasse der A26 und damit verbunden das Tunnelbauwerk inklusive des Herstellungsverfahrens mit der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg abgestimmt worden. Ebenso sind in Abstimmung mit der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg die Termine der Sperrpausen abgestimmt und festgelegt worden.

Für die Gesamtmaßnahme des Baus des Tunnels im Bahnbereich wird im Bereich der Bahnstrecke 1253 während der Bauzeit die Betriebsweise „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal“ erforderlich. Hierzu haben im Zuge der Planung bereits im März 2019 Abstimmungen mit der DB Netz AG und der Hafenbahn stattgefunden. Im weiteren zeitlichen Verlauf wird für die bahnbetrieblichen Belange das Benehmen mit dem Baulastträger des Schienenwegs im Rahmen der Baubetriebsplanung zur Sperrpausenfestlegung hergestellt und fortgeschrieben.

3. Umweltauswirkungen

Die von den geplanten Baumaßnahmen im Bereich der Gleishilfsbrücken sowie an den Stauanlagen S 31 an der Kirchdorfer Wettern und S 39 am Neuen Brausielgraben ausgehenden Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Anlage „Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen“ ermittelt, beschrieben und bewertet. Daraus ergibt sich, dass durch die beantragten Maßnahmen keine unzulässigen nachteiligen Wirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Die wesentlichen Inhalte der Unterlage „Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen“ (Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter) wird im Kap. 4 dieses Erläuterungsberichts zusammengefasst, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird. Ferner enthält die Anlage eine landschaftspflegerische Begleitplanung für die antragsgegenständlichen Maßnahmen. Diese umfasst die Bestandserfassung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, die Ermittlung der vorhabenbedingten Eingriffe und des Kompensationsbedarfs sowie das erforderliche Maßnahmenkonzept für die Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Zudem werden in der artenschutzrechtlichen Betrachtung die Auswirkungen auf geschützte Arten ermittelt und aufgezeigt, dass unter Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vermieden wird. Zu den vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Zusammenfassung im Kap. 5.4 dieses Erläuterungsberichts verwiesen werden. Schließlich ergibt die wasserrechtliche Betrachtung der antragsgegenständlichen Maßnahmen in der Anlage, dass das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar ist (siehe hierzu Kap. 6.4 dieses Erläuterungsberichts).

Die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen sind somit nach Auffassung der Vorhabenträgerin gewahrt; die Voraussetzung des 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 FStrG liegt somit vor.