



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin
Schanzenstraße 80
20357 Hamburg

Az. 571ppi/014-2020#025
Datum: 17.11.2021

Plangenehmigung

gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG

für das Vorhaben

„Modernisierung der Verkehrsstation S-Bahn Klein Flottbek“

**in der Freien und Hansestadt Hamburg
Bezirk Altona**

Bahn-km 6,100

der Strecke 1224 Hamburg-Altona - Wedel

**Vorhabenträgerin:
DB Station&Service AG Rb Nord
Bau- und Anlagenmanagement
Hachmannplatz 16
20099 Hamburg**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Genehmigung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Konzentrationswirkung	9
A.4	Nebenbestimmungen	9
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	9
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	9
A.4.3	Artenschutz	11
A.4.4	Umweltfachliche Bauüberwachung	12
A.4.5	Immissionsschutz	13
A.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	16
A.4.7	Brand- und Katastrophenschutz	19
A.4.8	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	19
A.4.9	Straßen, Wege und Zufahrten	21
A.4.10	Kampfmittel	23
A.4.11	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	23
A.4.12	Sicherheit des Bahnbetriebs	24
A.4.13	Unterrichtungspflichten	25
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	25
A.5.1	Zusage gegenüber der FHH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (S02)	25
A.5.2	Zusage gegenüber der DB Immobilien (S12)	25
A.5.3	Zusage der bauzeitlichen Abstimmung mit Belangen des Linienbusverkehrs (S10, S13)	26
A.5.4	Zusage gegenüber Stromnetz Hamburg GmbH (S04)	26
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	26
A.7	Sofortige Vollziehung	26
A.8	Gebühr und Auslagen	26
B.	Begründung	28
B.1	Sachverhalt	28
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	28
B.1.2	Verfahren	28
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	33
B.2.1	Rechtsgrundlage	33
B.2.2	Zuständigkeit	34
B.3	Umweltverträglichkeit	35
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	35
B.4.1	Planrechtfertigung	35
B.4.2	Variantenprüfung	36
B.4.3	Wasserhaushalt	43
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	44
B.4.5	Artenschutz	48
B.4.6	Immissionsschutz	52

B.4.7	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	61
B.4.8	Denkmalschutz und Städtebau.....	62
B.4.9	Brand- und Katastrophenschutz.....	63
B.4.10	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	64
B.4.11	Straßen, Wege und Zufahrten	66
B.4.12	Bahnsteigausstattung und -dachlänge	70
B.4.13	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	72
B.5	Gesamtabwägung	75
B.6	Sofortige Vollziehung.....	78
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	78
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	78
D.	Bescheidausfertigungen	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Abs.	Absatz
ALVF	Altlastenverdachtsfläche
APA	Automatische Pegelanpassung
AWS	Automatische Warnsysteme
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
BA	Bezirksamt
BauGB	Baugesetzbuch
BGebG	Bundesgebührengesetz
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahn-verkehrsverwaltung des Bundes
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BIS	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BoVEK	Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSW	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
BUKEA	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVM	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DSchG	Denkmalschutzgesetz der Freien und Hansestadt Hamburg
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBA BGebV	Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV
EdB	Eisenbahnen des Bundes
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung

etc.	et cetera
FFH-Gebiet	nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen ausgewiesene Schutzgebiete in Natur- und Landschaftsschutz
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
GEKV	Gefahrerkundung Kampfmittelverdacht
HmbAbwG	Hamburgisches Abwassergesetz
HmbBNatSchAG	Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes
HSE	Hamburger Stadtentwässerung AöR
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HWW	Hamburger Wasserwerke
i.V.m.	in Verbindung mit
KampfmittelVO	Kampfmittelverordnung
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LSBG	Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
LKW	Lastkraftwagen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
NJ	Neue Justiz, Zeitschrift für Anwalts- und Gerichtspraxis
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.ä.	oder ähnliche
o.g.	oben genannte
PAK	Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe
PSH	Programm zur Steigerung der Haltestellenattraktivität
P+R	Park and Ride
Pva	Personenverkehrsanlagen
RAS-LP4	Richtlinien für die Anlage von Straßen. Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft) vom 24. Juli 2002
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VD	Verkehrsdirektion
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein
vgl.	vergleiche
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VV	Verfahrensvorschrift
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts – Wasserhaushaltsgesetz
z.B.	zum Beispiel

Auf Antrag der (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgende

Plangenehmigung

A. Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Modernisierung der Verkehrsstation S-Bahn Klein Flottbek“, in der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirk Altona, Bahn-km 6,100 der Strecke 1224, Hamburg-Altona - Wedel, wird mit den in dieser Genehmigung aufgeführten Ergänzungen, Nebenbestimmungen und Schutzanlagen genehmigt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Erneuerung und Modernisierung des Mittelbahnsteiges einschließlich Änderung des Bahnsteigbelags, der Bahnsteigkanten und der Anpassung der Bahnsteigentwässerung;
- Ersatz des Treppenbelags im Bereich des Fußgängerabgangs;
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung unter Herstellung einer neuen Beleuchtung, Beschallung und einem Wegeleit- und Informationssystem;
- Ersatz der schadhaften Bahnsteigdachholzkonstruktion durch ein Bahnsteigdach Typ „Zwiesel“;
- Ersatz des bestehenden, mit dem Bahnsteigdach verbundenen, Service Store durch einen Neubau an gleicher Stelle.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand 30.07.2021, 35 Seiten	genehmigt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2.1	Übersichtskarte, Planungsstand: 29.01.2021, Maßstab 1:20.000	<i>nur zur Information</i>
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand: 29.01.2021, Maßstab 1:5.000	<i>nur zur Information</i>
3.1	Lageplan Strecke 1224, km 6,1, Planungsstand: 29.01.2021, Maßstab 1:500	<i>genehmigt</i>
4	Bauwerksverzeichnis, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 26.07.2021, 7 Blätter	<i>genehmigt</i>
5.1	Grunderwerbsplan Strecke 1224, km 6,1, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 26.07.2021, Maßstab 1:500	<i>genehmigt</i>
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 26.07.2021, 1 Blatt	<i>genehmigt</i>
7.1	Bauwerksplan, Haltepunkt Klein Flottbek, Bahnsteig 1 und 2, Bahnsteigdach, Schnitt, Planungsstand: 29.01.2021, Maßstab 1:50	<i>nur zur Information</i>
8.1	Querschnitte, Planungsstand: 29.01.2021, Maßstab 1:50	<i>nur zur Information</i>
9.1	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan; 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 26.07.2021, Maßstab 1:500	<i>genehmigt</i>
10.1	Kabel- und Leitungsplan, Planungsstand: 29.01.2021, Maßstab 1:500	<i>nur zur Information</i>
11.1	Trassierungslageplan, Planungsstand: 29.01.2021, Maßstab 1:500	<i>nur zur Information</i>
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 29.07.2021, 50 Blätter	<i>genehmigt</i>
12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestandsübersichtsplan, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 26.07.2021, Maßstab 1:1.000	<i>nur zur Information</i>
12.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 26.07.2021, Maßstab 1:500	<i>nur zur Information</i>
12.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenübersichtsplan, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 26.07.2021, Maßstab 1:1.000	<i>nur zur Information</i>

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.5	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 26.07.2021, Maßstab 1:500</i>	<i>genehmigt</i>
12.6	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenverzeichnis, Planungsstand: 29.01.2021, 2 Blätter</i>	<i>nur zur Information</i>
12.7	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenblätter mit Maßnahmenblatt 001_V, Planungsstand 12.01.2021; Maßnahmenblatt 002_V, Planungsstand 12.01.2021; Maßnahmenblatt 003_V, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand 29.07.2021; Maßnahmenblatt 004_V, Planungsstand 12.01.2020; Maßnahmenblatt 005_V, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand 27.07.2021; Maßnahmenblatt 006_VA, Planungsstand 12.01.2021; Maßnahmenblatt 007_A, Planungsstand 12.01.2021</i>	<i>genehmigt</i>
13.1	<i>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsstand: 02.08.2019, 23 Blätter zuzüglich Anlage Brutvögel, Anlage Plan Nr. 1</i>	<i>nur zur Information</i>
14.1	<i>Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung – Baubedingte Immissionen, Planungsstand: 25.02.2021, 42 Blätter; Anlage 1.1 – 1.3; Anlage 2.1 – 2.2; Anlage 3.1 – 3.11; Anlage 4.1 – 4.2</i>	<i>genehmigt</i>
15.1	<i>Antragsschreiben Einleitgenehmigung Hamburg Wasser, 30.06.2020, 3 Blätter</i>	<i>nur zur Information</i>
15.2	<i>Anfrage zu Einleitmengen, 28.04.2020</i>	<i>nur zur Information</i>
15.3	<i>Auszug aus dem Liegenschaftskataster, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 18.03.2019, Maßstab 1:1.000</i>	<i>nur zur Information</i>
15.4	<i>Leitungsbestandsplan, Anlagendokumentation Hamburg Wasser, 13.01.2020, Maßstab 1:1.000</i>	<i>nur zur Information</i>
15.5	<i>Hydraulische Berechnung, Vollfülleleistung einer Rohrleitung, 30.06.2020, 1 Blatt</i>	<i>nur zur Information</i>
15.6	<i>Niederschlagshöhen nach KOSTRA-DWD 2010R, itwh GmbH 2017, 2 Blätter</i>	<i>nur zur Information</i>
15.7	<i>Bestandslageplan VST Klein Flottbek, Planungsstand: 30.06.2020, Maßstab 1:500</i>	<i>nur zur Information</i>
15.8	<i>Lageplan Entwässerung Strecke 1224, Bau-km 6,021 - 6,219, Planungsstand: 30.06.2020, Maßstab 1:500</i>	<i>nur zur Information</i>

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.9	<i>Einleitgenehmigung Hamburg Wasser, Genehmigungsbescheid vom 08.08.2020, 7 Blätter</i>	<i>nur zur Information</i>
15.17	<i>Überflutungsnachweis, 1. Änderung im Verfahren, Planungsstand: 30.07.2021, 23 Blätter</i>	<i>nur zur Information</i>
16.1	<i>Baugrunduntersuchungen, Baugrund- und Gründungsbeurteilung, Bericht Nr. 4.013, Planungsstand: 26.09.2019, 19 Blätter; Anlagen 1, 2.1 – 2.3; Anlage 3, Anlagen 4.1 bis 4.3, Anlage 5, Anlagen 6.1 bis 6.8</i>	<i>nur zur Information</i>
16.2	<i>Umweltchemische Untersuchungen (zur Baugrund- und Gründungsbeurteilung 4.013 vom 26.09.2019), Planungsstand 07.01.2020, 4 Blätter, Anlagen Prüfberichte</i>	<i>nur zur Information</i>
17.1	<i>Brandschutztechnische Stellungnahme, Leistungsphase 4, Version 1, Planungsstand 18.03.2020, 34 Blätter, Anhänge</i>	<i>nur zur Information</i>
17.1.1	<i>Bereitstellung von Trinkwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung, Auskunft Hamburg Wasser vom 07.10.2019, 2 Blätter</i>	<i>nur zur Information</i>
17.1.1.1	<i>Leitungsbestandsplan Hamburger Wasserwerke GmbH, Planungsstand: 07.10.2019, Maßstab 1:1.000</i>	<i>nur zur Information</i>
17.1.2.1	<i>Visualisierung Brandschutzkonzept, Baulicher Brandschutz und Rettungswege, Übersichtsplan, Planungsstand: 28.02.2020, Maßstab 1:500</i>	<i>nur zur Information</i>
17.1.2.2	<i>Visualisierung Brandschutznachweis, Baulicher Brandschutz und Rettungswege, Service-Store, Planungsstand: 28.02.2020, Maßstab 1:100</i>	<i>nur zur Information</i>
17.1.3	<i>Nachweise ausreichender Rettungswegmöglichkeiten, Planungsstand: 27.11.2019, 4 Blätter, Anhang 1.1</i>	<i>nur zur Information</i>
17.2	<i>Brandschutztechnische Stellungnahme, Planungsstand: 20.03.2020, 2 Blätter</i>	<i>nur zur Information</i>
18	<i>Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept - Kurzkonzept, Planungsstand: 26.07.2019, 13 Blätter; Anlage 1; Plan der Altlastenverdachtsflächen, Maßstab 1:1.000</i>	<i>genehmigt</i>

Änderungen, die sich während des Plangenehmigungsverfahrens ergeben haben, sind im **Blaudruck** kenntlich gemacht.

A.3 Konzentrationswirkung

Durch die Plangenehmigung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Während der Bauausführung sind wassergefährdende Handlungen und Tätigkeiten zu vermeiden und die diesbezüglichen Sorgfaltspflichten einzuhalten. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Bereich der Entwässerung sowie der Entwässerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Im Einzelnen:

- Baufahrzeuge und Baumaschinen sind regelmäßig zu warten und auf Leckagen zu kontrollieren.
- Betankungen von Baufahrzeugen und -maschinen werden auf einer wasserundurchlässigen Fläche, auf der das Auslaufen von Kraft- und Betriebsstoffen sofort erkannt wird, zurückgehalten und aufgenommen werden kann, durchgeführt.
- Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen ist nicht zulässig.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.3 verwiesen.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen zum Zweck der Durchführung der Bauarbeiten ist auf die im Grunderwerbsplan (Unterlage 5.1) bezeichneten Flächen zu begrenzen.

Die Vorhabenträgerin hat die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1), dem Maßnahmenübersichtsplan und Maßnahmenplan (Unterlagen 12.4 und

12.5) sowie den Maßnahmenblättern (Unterlage 12.7) beschriebenen naturschutzfachlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.4 verwiesen.

A.4.2.1 Maßnahmen vor Baubeginn

Die Baustelleneinrichtungsfläche und die Baustraße sind mit geeigneten Materialien (z.B. Geotextil und Mineralgemisch o.ä.) abzudecken (Maßnahme 001_V).

Die Vorschriften der DIN 18.920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“, die RAS-LP4 „Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftsgestaltung, Abschnitt 4 Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“ sind zu beachten und umzusetzen. Bei Bedarf ist ein fachgerechter Kronenrückschnitt (seitliches Aufasten) an den Einzelbäumen im Bereich der BE-Fläche vorzunehmen (Maßnahme 002_V).

Rückschnitt- und Rodungsarbeiten werden außerhalb der Zeit vom 1. März bis 30. September durchgeführt (Maßnahme 006_VA).

A.4.2.2 Maßnahmen während der Bauzeit

Sofern der Rückschnitt/Aufastung (vgl. 002_V) einzelner Bäume im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche notwendig ist, sind die Bereiche zuvor auf Besatz durch Vögel, Fledermäuse und Eichhörnchen zu prüfen. Ein Besatz muss auszuschließen sein. Sollte Besatz festgestellt werden, ist ein Vorschlag durch die „generelle“ umweltfachliche Bauüberwachung (siehe Ziffer A.4.4) zu entwickeln und mit der BUKEA N3 abzustimmen.

A.4.2.3 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Materialien, die der Abdeckung der Baustraße und der Baustelleneinrichtungsfläche dienen (z.B. Geotextil und Mineralgemisch o.ä.) vollständig zu entfernen und ordnungsgemäß zu beseitigen. Der ursprüngliche Zustand ist wiederherzustellen (Maßnahme 001_V).

Unmittelbar nach dem Ende der Bauarbeiten ist eine Neupflanzung von Sträuchern auf einer Fläche von 35 m² vorzunehmen, als Sträucher sind verpflanzte mehrtriebige Waren, Höhe 100-150 cm, standortgerechte und heimische Blühsträucher wie Gemeiner Hasel zu verwenden.

Die Sträucher sind in den ersten Jahren vor Wildschaden zu schützen. Eine einjährige Fertigstellungs- und zweijährige Entwicklungspflege entsprechend DIN 18.919 ist durchzuführen.

A.4.3 Artenschutz

Die Vorhabenträgerin hat die im „Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“, Unterlage 13 und in den „Maßnahmenblättern zum Landschaftspflegerischen Begleitplan“ (Unterlage 12.7 der Planunterlagen) beschriebenen artenschutzfachlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5 verwiesen.

A.4.3.1 Vogelarten

Vor Baubeginn wird das Bahnsteigdach auf Vorkommen von Vogelnestern untersucht. Bei Nachweis eines Vogelnestes wird dieses entfernt und es werden Spikes zur Taubenabwehr im Bereich der Dachbalken installiert. Ein Entfernen der möglichen Nester geschieht nur außerhalb des Brutzeitraumes und nur dann, wenn feststeht, dass die Nester aufgegeben wurden und nicht genutzt werden. Das weitere Vorgehen ist dann mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft abzustimmen (Maßnahme 005_V) und das Eisenbahn-Bundesamt darüber zu informieren.

Sollte eine Nutzung von Gebäudebrütern, wie Haussperlinge festgestellt werden, ist entsprechend pro Nest ein Kastenausgleich vorzusehen. Die Anbringung erfolgt an Gebäuden im nahen Umfeld vor Einsetzen der darauffolgenden Brutzeit. Die Anbringung ist von einer Fachexpertin /einem Fachexperten durchzuführen. Eine dauerhafte Pflege ist für den Zeitraum von 5 Jahren zu gewährleisten (Maßnahme 005_V).

A.4.3.2 Fledermäuse

Vor Beginn der Bauarbeiten wird das Bahnsteigdach durch eine fachkundige Person nach Fledermausquartieren untersucht. Sollten Fledermäuse nachgewiesen werden, ist das weitere Vorgehen mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft abzustimmen und das Eisenbahn-Bundesamt darüber zu informieren.

A.4.3.3 Beleuchtung

Die Beleuchtung der Baustelle wird auf das notwendige Mindestmaß beschränkt. Im Sinne des § 44 BNatSchG werden insbesondere Fledermaus-, vogel- und insektenfreundliche künstliche Lichtquellen eingesetzt. Die Lichtquellen werden

geschlossen ausgeführt. Eine Abstrahlung auf angrenzende Gehölze wird abgeschirmt. Eine Dauerbeleuchtung ist auszuschließen (005_VA).

Sollten sich im Zuge der Bauarbeiten unbeschadet der gegenteiligen Voruntersuchungen im Bereich der Baustelle Hinweise auf das Vorkommen der Zauneidechse ergeben, ist ebenfalls ein Vorschlag durch die umweltfachliche Bauüberwachung (siehe Ziffer A.4.4) zu entwickeln und mit der BUKEA N3 abzustimmen.

A.4.4 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die gesamte Dauer der Bauarbeiten insbesondere im Zuge der Baufeldfreimachung ist eine „generelle“ umweltfachliche Bauüberwachung gem. den Anforderungen des EBA-Umweltleitfadens Teil VII vom Juli 2015 (Maßnahme 004_V) zur Überwachung der LBP-Maßnahmen einzusetzen.

Diese hat vor allem folgende Aufgaben:

- Ersteinweisung der am Bau Beteiligten in die Art und Dauer der Vermeidungsmaßnahmen und in die relevante allgemeine Naturschutzgesetzgebung.
- Teilnahme an Bauberatungen je nach Erfordernis, Teilnahme an örtlichen Begehungen.
- Kontrolle der Einhaltung allgemeiner Naturschutzvorschriften (z.B. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) bei Abweichungen in der Bauausführung von festgelegten Maßnahmen, vom Naturschutzrecht und Auflagen der Naturschutzbehörde.
- Ergreifen von Sofortmaßnahmen in Abstimmung mit dem Bauherrn und Naturschutzbehörden.
- Dokumentation der Tätigkeit in Text und Fotos, Anfertigen von Protokollen der Begehungen, Verfassen eines Abschlussberichtes.

Die generelle umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert die Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen. Oben genannte Kontrollen und Entscheidungen zu weiterführenden artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden von der umweltfachlichen Bauüberwachung, ggf. in Rücksprache mit der Artenschutzbehörde, BUKEA, Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz, N3 – Naturschutz, getroffen.

Ergänzend ist aufgrund des geringen Umfangs die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme (007_A) durch die umweltfachliche Bauüberwachung zu begleiten.

A.4.5 Immissionsschutz

A.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.5.1.1 Allgemeine Regelungen

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (nachfolgend AVV Baulärm genannt) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) beachtet wird. Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen.

Gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sind die Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Zur Minderung von Baulärm, Abgasen und sonstiger Schadstoffe sind Fahrzeuge und Maschinen zum Einsatz zu bringen, die dem Stand der Technik entsprechen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1 verwiesen.

A.4.5.1.2 Schallschutzmaßnahmen

Arbeiten zwischen 20:00 und 07:00 Uhr (Nachtarbeiten) sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen. Besonders lärmintensive Bautätigkeiten – das sind insbesondere die Abbrucharbeiten in den Bauphasen 1 gemäß Schall- und Erschütterungstechnischer Untersuchung, Unterlage 14.1, Ziffer 5.5.5 – sind in der Tagzeit (07:00 bis 20:00 Uhr) durchzuführen.

Besonders lärmintensive Abbrucharbeiten zwischen 20:00 und 07:00 Uhr (Nachtarbeiten) sind, insbesondere in der Bauphase 2, auf die Dauer von 4 aufeinanderfolgenden Nächten zu begrenzen. Als besonders lärmintensiv gelten Abbruchbauarbeiten durch den Einsatz eines Baggers mit Hydraulikhammer sowie von Flex, Holzsäge und Steinsäge, die nicht durch alternative Abbruchverfahren (Abrisszange o.ä.) ersetzt werden können.

Bei Planung und Organisation des Bauablaufs ist der Einsatz „leiser“ Baumaschinen vorzusehen, d.h. die auf der Baustelle eingesetzten Geräte und Maschinen dürfen den für sie festgelegten Emissionswert gemäß der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV nicht überschreiten (§ 22 BImSchG i.V.m. 32. BImSchV). Einzusetzende Baugeräte sind nach Möglichkeit mit Schalldämpfern auszustatten. Von der Ausführungsfirma ist eine Abstimmung zur Größe und Funktion der jeweiligen Geräte auf die zu leistenden Arbeiten in den Angebotsunterlagen darzulegen.

Leerfahrten sind möglichst zu vermeiden. Weiterhin sind zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen die Baumaschinen stillzulegen, sofern dies den Arbeitsablauf nicht unvertretbar erschwert. Die Baumaßnahmen sind fortlaufend auf zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.) zu prüfen. Maschinenführer auf der Baustelle sind ausreichend für die immissionsschutzrechtliche Konfliktbewältigung hin zu instruieren.

Durch eine entsprechende Einrichtung der Baustelle und Baustelleneinrichtungsfläche sind die diesbezüglichen Möglichkeiten für eine Begrenzung der Baulärmbelästigungen auszuschöpfen. Dazu sind die lärmintensiven Maschinen sinnvoll anzuordnen; die Baumaschinen mit hohen Schallemissionen sind soweit wie möglich weg von schutzbedürftigen Immissionsorten aufzustellen. Bei der Ausschreibung ist darauf hinzuweisen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche weitestgehend verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Der Einsatz von Automatischen Warnsystemen (AWS) ohne automatische Pegelanpassung ist unzulässig. Ist der alleinige Einsatz einer festen Absperrung etwa aus Arbeitsschutzgründen und / oder bauplanerischer Sicht nicht ausreichend bzw. nicht möglich, sind Warnsysteme zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine Automatische Pegelanpassung (APA) verfügen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1.2 verwiesen.

Vorgenannte Nebenbestimmungen entsprechen der plangenehmigten LBP-Maßnahme 001_V, vgl. Ziffer A.4.2.

A.4.5.1.3 Akustisches Baustellenmonitoring

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen ein Baustellenmonitoring einzurichten

und zu betreiben, welches unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen die Ermittlung der Immissionen gemäß AVV Baulärm an allen potentiell betroffenen Einwirkungsorten gewährleistet.

Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob durch Anwendung weniger geräuschintensiver Bauverfahren, Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporäre Abschirmmaßnahmen eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann, soweit dies technisch möglich sowie wirtschaftlich vertretbar ist.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1.3 verwiesen.

A.4.5.1.4 Information der Anlieger

Es ist eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben (Immissionsschutzbeauftragter zur Durchführung der umweltfachlichen Bauüberwachung mit dem Schwerpunkt Immissionsschutz).

Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen einschließlich der vorgesehenen Bauverfahren sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Es soll dabei über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufgeklärt werden. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.

Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten soll mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. In der Information ist ein Immissionsschutzbeauftragter als erreichbarer Ansprechpartner (einschließlich Kontaktdaten) zu benennen. Informationsbedürftige Anwohner sind insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohner des Gebäudekomplexes „Am Klein Flottbeker Bahnhof 21-43“ und des Seniorenheims in der „Baron-Voght-Straße 93“. Diese sind durch umfassende Information ausreichend in den Bauablauf einzubinden.

Die Information der Anwohner, denen gegenüber die Vorhabenträgerin die Zurverfügungstellung von Ersatzwohnraum anbietet (Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 9.2.3), sowie die dahin gehenden Abstimmungen mit den Betroffenen haben zusätzlich zum vorgenannten zweiwöchigen Informationsvorlauf sechs Wochen im Voraus zu den geplanten lärmintensiven nächtlichen Bauarbeiten zu erfolgen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1.3 verwiesen.

A.4.5.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Erschütterungsimmissionen sind entsprechend dem Stand der Technik zu vermeiden bzw. so weit zu vermindern, dass sichergestellt ist, dass sie nicht als „schädliche Umwelteinwirkungen“ gelten (§ 5 Abs. 1 BImSchG).

Die Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, insbesondere die in den Teilen 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ und 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ genannten Anhaltswerte zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen, sind zu beachten.

Insbesondere bei erschütterungsintensiven Abbrucharbeiten ist zu prüfen, ob zu Arbeiten mit dem Abbruchhammer bzw. dem Spitzmeißel geeignete Alternativen bestehen.

Informationen über mit erschütterungsrelevanten Arbeiten verbundene Belästigungen sollen koordiniert mit den Informationen über zu erwartenden Baulärm erfolgen, siehe Ziffer A.4.5.1.4.

Als Ansprechpartner kann die für die Information über den Baulärm zuständige Ansprechstelle fungieren.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.2 verwiesen.

A.4.5.3 Stoffliche Immissionen

Der Vorhabenträger hat bei den Luftqualitätsstandards und Immissionshöchstmengen die Immissionswerte der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft für Staubniederschlag gemäß Nr. 4.3.1 Tabelle 2 sowie für Schwebstaub (PM10) und Stickstoffdioxid gemäß Nr. 4.2.1 Tabelle 1 einzuhalten.

Die Vorhabenträgerin hat die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Staub und Abgasen durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.3 verwiesen.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

A.4.6.1 Allgemeine bauzeitliche Schutzvorkehrungen

Bei allen Maßnahmen ist Vorsorge zu treffen, dass schädliche Bodeneinwirkungen, welche eine Verschmutzung, unnötige Vermischung oder Veränderung des Bodens,

Verlust von Oberboden, Verdichtung oder Erosion hervorrufen können, vermieden werden.

A.4.6.2 Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept

Die weitere Verwendung bzw. die Entsorgung der bei den Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sowie Aushub- und Abbruchmassen hat auf der Grundlage des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept – Kurzkonzept (Unterlage 18.1) zu erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat den künftigen Auftragnehmer zu verpflichten, vor Entsorgungsbeginn für das Bauvorhaben ein konkretes, mit den Anforderungen des BoVEK-Kurzkonzepts in Einklang stehendes Entsorgungskonzept zu entwickeln und abzustimmen, in dem unter Beachtung seiner eingesetzten technischen Verfahren bzw. Technologien die Möglichkeiten der Wiederverwendung von ausgebautem Material, zur Vermeidung bzw. Minimierung, und die geplanten Entsorgungswege dokumentiert sind.

Das vorgenannte Entsorgungskonzept hat Vorgaben zum entsprechenden Arbeitsschutz für Mitarbeiter und Anwohner darzulegen. Die Mitarbeiter haben das entsprechende Konzept unter Einhaltung der gültigen Gesetzgebung (TRGS 551, etc.) umzusetzen. Als Grundlage sind die Ergebnisse der Voruntersuchung und das BoVEK-Feinkonzept zu verwenden.

Soweit die im Grunderwerbsplan, Unterlage 5, bzw. im Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6 in Verbindung mit dem Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan, Unterlage 9 bezeichneten Flächen für Zwecke der gemäß BoVEK, Unterlage 18.1, Ziffer 5.5 vorgesehenen Lagerung von ausgehobenen bzw. abgebrochenem Material herangezogen werden, sind für den Betrieb dieser Bereitstellungsflächen die im BoVEK, Unterlage 18.1, Ziffer 5.5 definierten Anforderungen umzusetzen.

Soweit das vom künftigen Auftragnehmer vor Entsorgungsbeginn für das Vorhaben zu entwickelnde konkretisierte Entsorgungskonzept zur Beprobung und ggf. Behandlung des Materials Fläche außerhalb des vorbezeichneten Vorhabens vorsieht, ist sicherzustellen, dass auf diesen in nämlicher Weise die im BoVEK, Unterlage 18.1, Ziffer 5.5 definierten Anforderungen umgesetzt werden.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.7 verwiesen.

A.4.6.3 Unerwartete Auffälligkeiten

Sollten – insbesondere im Boden / Bodenaushub – Auffälligkeiten (organoleptisch, analytisch) ersichtlich werden, sind die Arbeiten umgehend einzustellen und die FHH (BUKEA) zu benachrichtigen, damit die weitere Verfahrensweise festgelegt werden kann.

A.4.6.4 Weitere Hinweise zu Altlasten und Bodenschutz

Nach § 4 Abs. 1 BBodSchG hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden. Bei allen Maßnahmen ist Vorsorge zu treffen, dass schädliche Bodeneinwirkungen, welche eine Verschmutzung, unnötige Vermischung oder Veränderung des Bodens, Verlust von Oberboden, Verdichtung oder Erosion hervorrufen können, vermieden werden.

Soweit im Rahmen der Baumaßnahme Überschussböden anfallen bzw. Bodenmaterial auf dem Grundstück auf- oder eingebracht werden sollen, haben die Pflichtigen nach § 7 BBodSchG Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen.

Die Forderungen der §§ 10 ff. BBodSchV sind zu beachten. Die Anforderungen der DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial) sind einzuhalten. Alle Maßnahmen sind so vorzubereiten und durchzuführen, dass eine gemeinwohlverträgliche und geordnete Abfallentsorgung sichergestellt ist. Bauabfälle (Bauschutt, Baustellenabfälle) zur Verwertung sind einer zugelassenen Aufbereitungsanlage zuzuführen. Die Verwertung soll bereits auf der Baustelle durch Getrennthalten von mineralischen, metallischen, hölzernen und sonstigen Bauabfällen vorbereitet werden.

Nicht verwertbare bzw. schadstoffverunreinigte Materialien sind zu separieren und durch hier gesondert zugelassene Unternehmen entsorgen zu lassen. Bei der Verwertung von Boden und Abbruchmaterial sind u.a. die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen – Technische Regeln – (LAGA)“ in der aktuellen Fassung zu beachten.

Nachweislich kontaminierter Bauschutt oder Bodenaushub ist als besonders überwachungsbedürftiger Abfall einzustufen, der nur in dafür zugelassenen Anlagen durch entsprechende Unternehmen entsorgt oder behandelt werden darf.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der unter Nr. 5.7 (gefährliche Abfälle) im BoVEK-Kurzkonzept, Unterlage 18.1 genannten Einstufung von Abfällen auch die Festlegung gemäß Norddeutscher Bauabfallvereinbarung vom 18.02.2000 (Hinweise zur Abgrenzung gefährlicher und nicht gefährlicher Bauabfälle) maßgeblich ist.

A.4.7 Brand- und Katastrophenschutz

Beim Einrichten von Baustellen sind die notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.

Für die Bauphase ist ein Ansprechpartner für die Feuerwehr zu benennen.

Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten, um wirksame Löschmaßnahmen zu ermöglichen.

Flucht- und Rettungswege, im Besonderen auf dem Bahnsteig, sind während der Bauphase in der angegebenen Breite von 3,00 m freizuhalten.

Zuständig für die Maßnahme Erneuerung der S-Bahn Verkehrsstation Klein Flottbek ist die Feuer- und Rettungswache Osdorf, Harderweg 10, 22549 Hamburg. Ansprechpartner ist der Wachführer, Tel.: 040-42851-1401, Mail: wf14@feuerwehr.hamburg.de.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.9 verwiesen.

A.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

A.4.8.1 Allgemeines

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Leitungsträgern in Verbindung zu setzen, um Baumaßnahmen, die geeignet sind, den Bestand oder die Funktionsfähigkeit von Kabeln und Leitungen Dritter zu beeinträchtigen, abzustimmen. Die von den Eigentümern und Betreibern der Kabel und Leitungen im Zuge der Herstellung des Benehmens genannten Ansprechpartner sind in die weitere Planung einzubeziehen und die vorgegebenen Termine für die Bauanzeigen bzw. Vorabstimmungen sind soweit wie möglich einzuhalten.

Rechtzeitig vor Baubeginn hat sich die Vorhabenträgerin bzw. die von ihr beauftragten Baufirmen von den Leitungsträgern in deren Leitungsbestand örtlich einweisen zu lassen.

Bei Arbeiten im Bereich der Kabel und Leitungen sind die auf den Schutz der jeweiligen Anlagen ausgerichteten Sicherheitsbestimmungen bzw. anerkannten Regeln der Technik, Mindestabstände/-abdeckungen und Schutzstreifen/-abstände zu den einzelnen Anlagen einzuhalten und die spezifischen Anforderungen und Hinweise der Leitungsträger zu beachten. Es ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen (z.B. Suchschachtungen), dass Leitungen Dritter überbaut bzw. beschädigt werden.

Bei unvermutet auftretenden Kabeln und Leitungen sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen und der betroffene Leitungsträger ist unverzüglich zu verständigen. Den Leitungsträgern ist jederzeit der ungehinderte Zugang zu ihren Anlagen für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten zu gewähren. Die entsprechenden Dienstbarkeiten auf Privatgrund sind für die Leitungsträger in den jeweiligen Grundbüchern zu sichern.

Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahmen sind den betroffenen Leitungsträgern nachweislich anzuzeigen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.10 verwiesen.

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

A.4.8.2 Leitungen Hamburger Wasserwerke GmbH

Hinsichtlich der Leitungen der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE) ist bezüglich des Anschlusses am Mischwasserkanal eine Abstimmung mit dem Netzbetrieb West erforderlich. Die HSE-Merkblätter „Allgemeinen Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen“ und die „Allgemeinen Auflagen für Kranaufstellungen in der Nähe öffentlicher Sielanlagen“ sind zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Trinkwasserversorgung durch die Hamburger Wasserwerke (HWW) sind die Hinweise auf dem HWW-Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten, insbesondere die nachfolgenden Maßgaben:

- Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu Armaturen der HWW einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.
- Vor Beginn der Arbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen durch Aufgrabungen festzustellen.
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden.

Wegen der örtlichen Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen sowie zum Mindestabstand ist der HWW-Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990 zu kontaktieren.

A.4.8.3 Leitungen der Stromnetz Hamburg GmbH

Vor Ausführung der geplanten Arbeiten am und um den Bahnhof Klein Flottbek ist der aktuelle Leitungsbestand der Stromnetz Hamburg erneut abzufragen. Es wird auf die dahingehende Zusage der Vorhabenträgerin verwiesen, siehe Ziffer A.5.4.

A.4.8.4 Leitungen der DB Energie GmbH

Die parallel zur Verkehrsstation verlaufende 25 kV Mittelspannungskabeltrasse darf bei der Maßnahme nicht beschädigt werden. Die Elektroplanung ist der DB Energie zur Zustimmung vorzulegen.

Wegen der Beweissicherung bezüglich des Anlagenbestands der DB Energie GmbH, vertreten durch DB Immobilien, sowie der geforderten Abstimmungen wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin verwiesen, siehe Ziffer A.5.2.

A.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten

A.4.9.1 Baustelleneinrichtung und Bauausführung

Bei der Einrichtung der Baustelle hat die Vorhabenträgerin ihre Verkehrssicherungspflicht zu beachten; insbesondere ist die Baustelle gegen den Zutritt unbefugter Dritter zu sichern. Verschmutzungen an öffentlichen Wegen sind umgehend zu beseitigen.

Im Umfeld der Baustelle, insbesondere im Bereich der Baustellenzufahrten, sind geeignete, gegebenenfalls bauliche, Maßnahmen vorzusehen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Die Art und der Umfang dieser Maßnahmen sind im Zuge der Beantragung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung einvernehmlich mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen (vgl. auch Ziffer A.4.9.2).

Vor dem Beginn der Bauarbeiten sind die im Bereich der Baustelle erforderlichen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der Feuer- und Rettungswache Osdorf, Harderweg 10, 22549 Hamburg, Wachführer, Tel.: 040-42851-1401, Mail: wf14@feuerwehr.hamburg.de, abzustimmen; die Baustelle ist dementsprechend einzurichten. Der Feuer- und Rettungswache Innenstadt sind Ansprechpartner aus der Sphäre der Vorhabenträgerin zu benennen, die während der Bauzeit für die Feuerwehr erreichbar sind. Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung und die als Feuerwehrezufahrten gekennzeichneten Flächen sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten. Desgleichen sind

sämtliche Flucht- und Rettungswege sowie die brandschutztechnischen Einbauten stets in dem vorgeschriebenen Umfang freizuhalten. Die Lagerung brennbarer Stoffe ist auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Kommt es durch die Bauarbeiten zu einer konkreten Gefährdung Einzelner, der Allgemeinheit oder der Umwelt, so sind unverzüglich Gegenmaßnahmen zu ergreifen und die zuständigen Fachbehörden sowie, falls die Gefahr nicht anders gebannt werden kann, die Polizei oder die Feuerwehr unter der jeweiligen Notrufnummer zu benachrichtigen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.11.1 verwiesen.

A.4.9.2 Bauzeitliche Nutzungskonflikte

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle und auf den Umleitungsstrecken sind zu verhindern, soweit diese vermeidbar sind, und im Übrigen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die bauzeitliche Verkehrslenkung, das Einrichten und Absichern der Baustelle und deren Versorgung über die öffentlichen Straßen sowie Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalgeregelte Knoten sind vor dem Beginn der Bauarbeiten mit der Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg (VD52), sowie dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Stadtstraßen, Fachbereich Verkehrssteuerung (S1) abzustimmen; wegen der baulichen Belange des Straßenverkehrs hat die Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich GF3, zu erfolgen.

Zur Koordinierung eines möglichst störungsfreien Ablaufs des S-Bahn- und Busverkehrs sind insbesondere die Busverkehrsunternehmen rechtzeitig in Informations- und Abstimmungsprozesse vor und während der Umsetzung der Maßnahme einzubinden; dies beinhaltet den in Vorabstimmungen vom 15.07.2021 beteiligten Teilnehmerkreis aus Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), S-Bahn Hamburg GmbH, HOCHBAHN und Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH). Die Inhalte der von der Vorhabenträgerin zugesagten – internen – Abstimmung ihrer Bauüberwachung mit dem Auftragnehmer, die der Verminderung von Konflikten zwischen Baustellenverkehren und dem Linienbusverkehr dient (vgl. Ziffer A.5.3), ist gegenüber den vorgenannten Trägern des Linienbusverkehrs zu kommunizieren.

Im Rahmen dieser Abstimmung sind für den infolge der baubedingten Betriebsunterbrechungen einzurichtenden Schienenersatzverkehr rechtzeitig Planungsunterlagen (erforderliche Ersatzhaltestellen, Haltverbote zur

Streckenfreihaltung, etc.) vorzulegen. Weitere Betroffene sind zu beteiligen, wenn sich dies als erforderlich erweist. Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen sind zu beachten.

Die Baustelleneinrichtungsfläche ist so anzulegen, dass der Gehweg an der Ohnhorststraße, die vorhandene Gehwegverbindung zwischen P+R-Parkhaus und Bahngelände sowie der Zugang zum P+R-Parkhaus für Fußgänger sicher nutzbar bleiben. Die Personenunterführung, an welche die vorhabengegenständliche Bahnsteigtreppe anschließt, ist während der Bauarbeiten als Stadtteilquerung für Fußgänger sicher nutzbar und zugänglich zu halten. Sollten ungeachtet der vorgenannten aufrecht zu erhaltenden Wege provisorische Wegebeziehungen einzurichten sein, sind diese barrierefrei zu gestalten, soweit die durch sie ersetzten Wegebeziehungen barrierefrei waren.

Bei der bauzeitlichen Inanspruchnahme der für das Angebot StadtRad auf Flächen des Bezirksamts Altona vorgesehenen Fahrradstellplätze nebst baulicher Einrichtungen sind die Ergebnisse der mit dem Bezirksamt Altona und der Gesellschaft StadtRad getroffenen Abstimmungen zu einer Verlagerung der Stellplätze auf eine Ersatzfläche zu berücksichtigen (Protokoll vom 15.07.2021 über den Ortstermin vom 13.07.2021).

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.11.2 verwiesen.

A.4.10 Kampfmittel

Ein Teil des von dem Vorhaben betroffenen Baubereichs ist als Verdachtsfläche im Sinne des § 1 Absatz 4 der Kampfmittelverordnung (KampfmittelVO) eingestuft (vgl. Schreiben der Feuerwehr zur Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 01.04.2019, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 10.4; ergänzende Unterlage 15, Lageplan zur Stellungnahme BIS/F046 – 19/00887_1). Folglich ist die Vorhabenträgerin als Veranlasserin des geplanten Eingriffs in den Baugrund gemäß § 6 Absatz 2 KampfmittelVO verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, die zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten geeignet und erforderlich sind. Das Nähere regelt die KampfmittelVO.

A.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Vor Inanspruchnahme der lt. Grunderwerbsverzeichnis und -plan (Unterlagen 5 und 6) für die Baumaßnahme notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, rechtzeitig Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Auf den für die Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücken hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden und ihr ursprünglicher Zustand so bald wie möglich, spätestens jedoch mit Fertigstellung der Baumaßnahme funktional wiederhergestellt wird.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.13 verwiesen.

A.4.11.1 Grundstücke des Bezirksamts Altona

Im Zuge der Erfüllung der Nebenbestimmung zu Ziffer A.4.11 sind bei Inanspruchnahme der Rasenfläche hinter der für das Bike Sharing-Angebot StadtRAD die dort verbauten Kniegitter auszubauen, zu sichern und nach Abschluss der Arbeiten fachgerecht wieder einzubauen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.13.1 verwiesen.

A.4.11.2 Grundstücke der DB Netz AG, vertreten durch die DB Immobilien

Der DB Netz AG ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Baustelleneinrichtungsplan mit Kranstandorten und eine detaillierte Baubeschreibung vorzulegen, um über das Erfordernis des Abschlusses einer Baudurchführungsvereinbarung sowie Krananweisung zu entscheiden, die mindestens 8 Wochen vor Baubeginn bei der DB Netz AG zu beantragen sind.

Wegen der Beweissicherung bezüglich des Anlagenbestands der DB Netz AG, vertreten durch DB Immobilien, wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin verwiesen, siehe Ziffer A.5.2.

A.4.12 Sicherheit des Bahnbetriebs

Es dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf den planfestgestellten und gewidmeten Bahnstrecken nicht gefährdet oder gestört werden. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Durchlässe, Entwässerungsanlagen, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, GSM-R, Stromschienen, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

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

A.4.13 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, dem Bezirksamt Altona und der DB Immobilien, der BUKEA sowie der BVM bzw. dem LSBG als Straßenbaulastträger möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben. Im Übrigen wird auf die gegenüber Leitungsträgern und zur Bewältigung bauzeitlicher Nutzungskonflikte festgelegten bzw. zugesagten Abstimmungs- und Informationspflichten hingewiesen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieser Plangenehmigung, als sie ihren Niederschlag in den genehmigten Planunterlagen gefunden haben oder in der Plangenehmigung nachfolgend dokumentiert sind.

A.5.1 Zusage gegenüber der FHH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (S02)

In ihrer Erwiderung vom 05.07.2021 auf die Stellungnahme der FHH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (S02), hat die Vorhabenträgerin zugesagt, vor Baubeginn eine Beweissicherung straßenbaulichen Anlagen in Form einer Bild- und Textdokumentation vorzunehmen. In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin weiter zugesagt, die verkehrlichen Gesichtspunkte – soweit Berührungspunkte mit den straßenbaulichen Anlagen bestehen – zwischen der Bauüberwachung der Vorhabenträgerin und der FHH, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer vor Baubeginn abzustimmen, und das zu kommunizierende Logistikkonzept vom Bau-Auftragnehmer kurzfristig nach Auftragserteilung erstellen zu lassen.

Die Abstimmungserfordernisse sind als Nebenbestimmung in die Genehmigung aufgenommen, siehe Ziffer A.4.9.

A.5.2 Zusage gegenüber der DB Immobilien (S12)

In Ihrer Erwiderung vom 22.07.2021 auf die Stellungnahme der DB Immobilien hat die Vorhabenträgerin zugesagt, vor Baubeginn eine umfassende Beweissicherung der eisenbahntechnischen Anlagen des stellungnehmenden Unternehmens mit Bild- und Textdokumentation vorzunehmen.

Die Vorhabenträgerin hat weiter zugesagt, die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der gesamten Bahnanlagen wird während der geplanten Bauzeit sicherzustellen.

Hinsichtlich der geplanten (trassen-)parallelen Maßnahme der DB Energie hat die Vorhabenträgerin in der vorbenannten Erwiderung zugesagt, vor Baubeginn wird durch ihre Bauleitung eine direkte Abstimmung mit den Leitungsträgern und somit auch der DB Energie durchzuführen. Wegen der Einzelheiten wird auf Ziffer B.4.13.2 verwiesen.

A.5.3 Zusage der bauzeitlichen Abstimmung mit Belangen des Linienbusverkehrs (S10, S13)

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung vom 19.07.2021 unter Bezugnahme auf die Vorabstimmung vom 15.07.2021 mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV), den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH) sowie der HOCHBAHN zugesagt, mit dem Auftragnehmer eine Abstimmung zur geplanten Baulogistik durchzuführen, um im Vorfeld mögliche Staus oder gestörte Bauabläufe zur Elbchaussee zu vermeiden. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmungen zu bauzeitlichen Nutzungskonflikten, Ziffer A.4.9.2, sowie die Begründung, Ziffer B.4.11.2 verwiesen.

A.5.4 Zusage gegenüber Stromnetz Hamburg GmbH (S04)

Die Vorhabenträgerin hat auf den Hinweis der Stromnetz Hamburg GmbH zu anstehenden Leitungsarbeiten im näheren Umfeld des plangegegenständlichen Vorhabens zugesagt, vor Baubeginn durch ihre die Bauüberwachung eine Abstimmung mit der betroffenen Leitungsverwaltung durchzuführen. Ergänzend wird auf die Begründung der Nebenbestimmungen zu Versorgungsanlagen, Ziffer B.4.10 verwiesen.

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Die Plangenehmigung ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Modernisierung der Verkehrsstation S-Bahn Klein Flottbek“ hat Maßnahmen zur Erneuerung der Bahnsteiganlage der vorgenannten Verkehrsstation zum Gegenstand. Es handelt sich um einen mit Fußgängerabgang an die anliegenden Straßen angeschlossenen Mittelbahnsteig bei Bahn-km 6,100 (Bahnsteig an km 6,049 bis km 6,216) der zweigleisigen Strecke 1224 Hamburg-Altona - Wedel (S-Bahnlinie S1) in Hamburg Klein Flottbek, Bezirk Altona. Die Maßnahmen beinhalten die Änderung des Bahnsteigbelags, der Bahnsteigkanten, der Bahnsteigausstattung und die Anpassung der Bahnsteigentwässerung (Umbau der Schächte unter Berücksichtigung der Neigungsverhältnisse) bei unverändert bleibenden Bahnsteigabmessungen und nutzbaren Bahnsteiglängen. Alle vorhandenen Bahnsteigkanten (einschließlich Fundamenten und Abdecksteinen) werden zurückgebaut und anschließend durch Neubauten ersetzt. Beleuchtung, Beschallung Wegeleit- und Informationssystem werden entsprechend der Standards des Hamburger Verkehrsverbunds gemäß Ausstattungshandbuch, insbesondere unter dem Aspekt der Barrierefreiheit und des Einbaus von Blindenleitstreifen (taktile Leitsysteme) umgesetzt. Die Zugangstreppe zum Bahnsteig wird durch Austausch des Treppenbelags instandgesetzt. Die Bahnsteigdachkonstruktion aus Holz soll durch ein neues Bahnsteigdach Typ „Zwiesel“ und in diesem baulichen Zusammenhang auch der bestehende Service Store durch einen Neubau an gleicher Stelle als Standardpavillon mit den Ausmaßen 3 m x 10 m ersetzt werden. Das auf dem Bahnsteig vorhandene Stellwerksgebäude der DB Netz AG bleibt erhalten. Bauzeitlich wird nordöstlich an das Vorhaben angrenzend eine Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen, die aus einer Grünfläche mit Rasen und einer mit Bäumen bestandenen Grünfläche besteht, wobei die Bäume und weitere Rasenflächen zu schützen sind, jedoch ein Rückschnitt bahnbegleitender Gehölze erforderlich wird.

B.1.2 Verfahren

Die (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 02.07.2020, Az. I.SP-N-I (P1), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Modernisierung der Verkehrsstation S-Bahn Klein Flottbek“ beantragt. Der Antrag ist

am 17.08.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Mit Schreiben vom 10.11.2020 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Dies betraf die Darstellungen zur Variantenprüfung hinsichtlich der Vorzugswürdigkeit eines Neubaus des Bahnsteigdachs, Angaben zur Bahnsteigentwässerung, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie diverse weitere Formulierungen im Erläuterungsbericht. Zudem war darauf hinzuweisen, dass die für das Plangenehmigungsverfahren maßgebliche Einwilligung des Bezirksamts Altona als Grundeigentümer bauzeitlich in Anspruch zu nehmender Flächen nachzureichen war. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 26.04.2021 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 03.05.2021, Az. 571ppi/014-2020#025, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt die von ihr vorab eingeholten Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und Betroffenen nebst den getroffenen Vorabstimmungen und Hinweisen gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt.

Folgende Stellungnahmen und darauf Bezug nehmende Abstimmungen, die Hinweise, Bedenken oder Forderungen enthalten, sind vorgelegt worden:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Ergänzende Unterlage X.2.1, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Kultur und Medien – Denkmalschutzamt, Stellungnahme vom 05.02.2019
2	Ergänzende Unterlage X.2.2, Freie und Hansestadt Hamburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Stellungnahme vom 22.04.2020
3	Ergänzende Unterlage X.2.3, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Stellungnahme vom 25.05.2020
4	Ergänzende Unterlage X.2.4, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie, Stellungnahme vom 12.05.2020
5	Ergänzende Unterlage X.2.4, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Stellungnahme vom 29.04.2020
6	Ergänzende Unterlage X.2.4, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr Einsatzabteilung, Stellungnahme vom 20.04.2020
8	Ergänzende Unterlage X.2.8, Leitungsträger, Stromnetz Hamburg GmbH, Stellungnahme vom 20.04.2020

9	Ergänzende Unterlage X.2.9.1, Leitungsträger, Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Stellungnahme (Antwort auf Koordinationsanfrage) vom 09.04.2020
10	Ergänzende Unterlage X.2.10, Leitungsträger, 1&1 Versatel Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 09.04.2020
11	Ergänzende Unterlage X.2.11, Leitungsträger, Hamburg Wasser, Genehmigungsbescheid (Einleitgenehmigung) vom 06.08.2020
12	Ergänzende Unterlage X.2.12, S-Bahn Hamburg Service GmbH, Stellungnahme vom 22.05.2020

Des Weiteren sind folgende Stellungnahmen und darauf Bezug nehmende Abstimmungen, die keine Hinweise, Bedenken oder Forderungen enthalten, vorgelegt worden:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
7	Ergänzende Unterlage X.2.7, Leitungsträger, Gasnetz Hamburg GmbH, Stellungnahme vom 15.04.2020 (Fehlanzeige)

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Plangenehmigungsverfahren mit Schreiben vom 07.06.2021 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingeholt. Es wurden die folgenden Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Amt Verkehr und Straßenwesen
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr – Einsatzabteilung
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
- Hamburg Wasser, Hamburger Wasserwerke GmbH und Hamburger Stadtentwässerung AöR
- Stromnetz Hamburg GmbH, Trassenmanagement
- Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Gasnetz Hamburg GmbH
- 1&1 Versatel Deutschland GmbH
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Landes-Seniorenbeirat Hamburg
- Senatskoordinator für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, Betriebsplanung

- Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Nord
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Justiz und Verbraucherschutz, Amt für Arbeitsschutz
- Polizei Hamburg, Straßenverkehrsdirektion VD52
- Bezirksamt Altona, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
- Behörde für Inneres und Sport, Amt für Innere Verwaltung und Planung
- Hamburger Hochbahn AG
- S-Bahn Hamburg GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Stn. Nr.	Bezeichnung
S01	1&1 Versatel Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 18.06.2021
S02	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Amt Verkehr, Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung, Stellungnahme vom 24.06.2021
S03	Deutsche Telekom Technik GmbH, Stellungnahme vom 24.06.2021
S04	Stromnetz Hamburg GmbH, Trassenmanagement, Stellungnahme vom 25.06.2021
S06	Hamburger Wasserwerke GmbH, Stellungnahme vom 05.07.2021
S07	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 01.07.2021
S10	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH), Stellungnahme vom 15.07.2021
S11	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), Stellungnahme vom 19.07.2021
S12	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Nord, Stellungnahme vom 19.07.2021
S13	Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), Stellungnahme vom 19.07.2016
S14	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Stellungnahme vom 19.07.2021
S15	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), Stellungnahme vom 19.07.2021

Stn. Nr.	Bezeichnung
S16	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport (BIS), Feuerwehr Einsatzabteilung, Stellungnahme vom 11.08.2021

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt (S05), die Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb für Immobilien und Grundvermögen (S08) sowie die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Justiz und Verbraucherschutz – Amt für Arbeitsschutz (S09) haben Stellungnahmen hergereicht, die Fehlanzeigen bzw. lediglich eine zustimmende Erklärung beinhalten.

Der Rücklauf aus dem vorstehend benannten Beteiligungsverfahren zur Herstellung des Benehmens ergab, dass die Zustimmung des in eigenen Rechten betroffenen Bezirksamts Altona zur beabsichtigten Flächeninanspruchnahme nicht erteilt, sondern diese in der Stellungnahme vom 19.07.2021 ausdrücklich versagt wurde. In demselben Schreiben wurde jedoch vonseiten des Bezirksamts Altona der Inanspruchnahme einer mit der Vorhabenträgerin abgestimmten, für die Bauausführung technisch und logistisch hinreichenden und hinsichtlich der Verringerung der Eingriffsintensität optimierten Fläche zugestimmt. In der Stellungnahme der BUKEA wurden unabhängig davon ergänzende Angaben zur Niederschlagsentwässerung gefordert.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin am 18.08.2021 im laufenden Verfahren Änderungsunterlagen im Baudruck hergereicht, vgl. Ziffer A.2.

Die Änderungen betreffen die folgenden Planunterlagen:

- Unterlage 1, Erläuterungsbericht, mit Registerdeckblatt
- Unterlage 4, Bauwerksverzeichnis, mit Registerdeckblatt
- Unterlage 5, Grunderwerbsplan, mit Registerdeckblatt
- Unterlage 6, Grunderwerbsverzeichnis, mit Registerdeckblatt
- Unterlage 9, Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan, mit Registerdeckblatt
- Unterlagen 12.1 bis 12.6, Landschaftspflegerischer Begleitplan einschließlich Maßnahmenblätter 003_V und 005_VA (Unterlage 12.7)
- Unterlage 15.17 mit Überflutungsnachweis

Von den Änderungen gegenüber den mit Schreiben vom 03.07.2020 beantragten Planunterlagen in der Fassung vom 26.04.2021 sind – lediglich – das Bezirksamt Altona sowie die BUKEA in ihren Belangen betroffen. Mit Schreiben vom 19.08.2021

wurden die vorbezeichneten Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu den geänderten Planunterlagen gebeten. Mit Schreiben vom 02.09.2021 wurde auch die Polizei Hamburg, Straßenverkehrsdirektion VD52 um Stellungnahme zu den geänderten Planunterlagen gebeten, da bis dato aus technischen Gründen bei der Polizei keine Einsichtnahme in die Planunterlagen der ursprünglichen Fassung genommen werden konnte. Antrag auf Fristverlängerung war insoweit nicht gestellt worden. Eine konkret auf die Änderungen Bezug nehmende Stellungnahme ging sodann lediglich vonseiten der BUKEA ein.

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegt nunmehr mit Stellungnahme des Bezirksamts Altona vom 19.07.2021 die Zustimmung des in eigenen Rechten betroffenen Grundstückseigentümers der zur Inanspruchnahme vorgesehenen Flächen vor.

Die Behandlung der Stellungnahmen erfolgt unmittelbar im Zusammenhang mit der materiell-rechtlichen Würdigung des Vorhabens, siehe Ziffer B.4.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG. Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Wie aus dem Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 5 ersichtlich, sind ausschließlich vorübergehende bauzeitliche Inanspruchnahmen von Grundstücken auf einer annähernd dreieckigen Fläche zwischen dem Bahnkörper und der Ohnhorststraße betroffen, teils auf Grünflächen, teils auf Wegeflächen belegen. Das betroffene Bezirksamt Altona als Grundeigentümerin hat in der Stellungnahme vom 19.07.2021 der temporären Inanspruchnahme zugestimmt. Die nach Sachverhaltsermittlungen im Leitungsbestand betroffenen Leitungsträger haben gegen die Maßnahme, verbunden mit der Forderung nach Schutzauflagen, keine grundsätzlichen Einwände vorgetragen. Das Vorhaben verursacht bauzeitliche Beeinträchtigungen im Hinblick auf den Immissionsschutz, deren Auswirkungen durch die verfügbaren Nebenbestimmungen adressiert werden, siehe Ziffer A.4.5.1.

Anderweitige Umstände, die vorliegend konkret das Erfordernis einer Zustimmung zu dem Vorhaben auslösen könnten, sind nicht ersichtlich.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat unbeschadet der von der Vorhabenträgerin hergereichten Vorabstimmungen die Herstellung des Benehmens im Sinne des § 71 Abs. 6 Nummer 2 VwVfG in Eigenregie unter Einbeziehung eines erweiterten Kreises in Betracht kommender Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Dabei wurden über die von der Vorhabenträgerin abgefragten Stellen die unter Ziffer B.1.2 ersichtlichen Träger öffentlicher Belange beteiligt. Dem Vorhaben entgegenstehende Belange wurden im Zuge der Herstellung des Benehmens nicht geltend gemacht.

Des Weiteren liegt das Vorhaben nicht im Anwendungsbereich anderer Rechtsvorschriften, die eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben; es ist unter Verweis auf die verfahrensleitende Verfügung vom 03.05.2021 insbesondere nicht UVP-pflichtig.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Station&Service AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Erneuerung und Modernisierung des vorhandenen, in seinen Abmessungen unverändert bleibenden Mittelbahnsteiges, einschließlich Rückbau und Neubau des Bahnsteigdachs, mithin der zum Schienenweges von Eisenbahnen dazugehörenden Betriebsanlagen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 7 Abs. 1, Abs. 5, Anlage 3 (vorprüfungspflichtiges Änderungsvorhaben ohne UVP-Pflicht im Ausgangsvorhaben) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die dauerhafte Herstellung und Gewährleistung einer dem Stand der Technik entsprechenden, dauerhaft und langfristig verfügbaren, ebenen und witterungsgeschützten Bahnsteiganlage. Sowohl die grundhafte Erneuerung des Bahnsteigs einschließlich Fundamentierung, einheitlicher, ebener Bahnsteigfläche und taktilen Leitsystemen als auch die die Planung des neuen Bahnsteigdachs beinhalten die Herrichtung einer Anlage mit diversen derzeit objektiv nicht vorhandenen Qualitätsmerkmalen. Da die Draufsicht des Daches der Bahnsteigkante folgt, wird eine im Bestand vorhandene Lücke zwischen Dachaußenkante und Fahrzeug vermieden und der Wetterschutz verbessert. Die zweistielige, von der Bahnsteigkante aus gesehen zur Bahnsteigmitte rückende Stützenstellung sowie die Verringerung der Anzahl der Stützen verbessern die Barrierefreiheit und erlauben die Herstellung eines Blindenleitstreifens im regelmäßig vorgesehenen Abstand von der Bahnsteigkante ohne bauliche Konflikte mit den Stützen des Bahnsteigdachs. Der durch die Dachform begünstigte Lichteinfall trägt zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste bei.

Die Erneuerung der Bahnsteigoberfläche sowie des Bahnsteigdachs als wesentliche Gegenstände der Plangenehmigung tragen aufgrund dieser objektiven Qualitätsmerkmale zur Attraktivität des Schienenverkehrs bei. Flankiert von den mit der Maßnahme verbundenen Erneuerungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an den schadhaften Bahnsteigkanten und weiteren Ausstattungsmerkmalen des Bahnsteigs ist die Maßnahme damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenprüfung

B.4.2.1 Variantenentscheidung

Soweit das Vorhaben die Erneuerung der Bahnsteigkanten, der Fundamentierung, der Entwässerung sowie des Bahnsteig- und Treppenbelags beinhaltet, besteht kein relevantes Potenzial für einen Variantenvergleich, da der technische Zustand des Bahnsteigs dessen bauliche Erneuerung unabhängig von der darauf aufbauenden Bahnsteigdacherneuerung erforderlich macht. Dabei versteht sich, dass die Bahnsteigerneuerung einschließlich der Entwässerung auf dem Stand der Technik erfolgt und hinsichtlich der Bahnsteigoberfläche der Barrierefreiheit Geltung verschafft und die Herrichtung taktiler Leitsysteme ermöglicht wird.

Demgegenüber war über die Variante der Bahnsteigdacherneuerung angesichts dahingehend kontroverser Stellungnahmen entscheidungserheblich zu befinden.

Die von der Vorhabenträgerin beantragte, plangegenständliche Variante des Neubaus des Bahnsteigdachs in Form des (Baukasten-)Systems Zwiesel erweist sich nach Maßstäben des Fachplanungsrechts, dabei auch unter Berücksichtigung der jeweiligen (vornehmlich bauzeitlich bedingten) Eingriffsintensität, gegenüber der Variante der Bahnsteigdachholzkonstruktion als vorzugswürdig. Dies gilt unbeschadet der dezidiert negativen Voten der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) sowie des Bezirksamts Altona (Stellungnahmen S11 und S14) zu gestalterischen Aspekten der Neubau-Variante. Entsprechende Forderungen hinsichtlich des Erhalts des Bestandsbauwerks (S11) bzw. Neuplanung in gestalterischer Anlehnung an das Bestandsbauwerk (S14) werden hiermit zurückgewiesen.

Zum einen ist dabei in Ansatz zu bringen, dass die reinen Baukosten sich bei der Neubau- und der Sanierungsvariante noch in vergleichbarem Rahmen – mit leicht höheren Kosten des Neubaus – bewegen, sich jedoch die langfristige Unterhaltung auch eines qualitativ instandgesetzten Bestandsbauwerks als kostenintensiver herausstellt. Dieses wurde nach Angaben der Vorhabenträgerin zuletzt 1979 saniert und nach 1989 mehrfach aufwändig instandgehalten, ist jedoch aktuell wiederum in sanierungsbedürftigem Zustand. Zu den für die Unterhaltung des Bestandsbauwerks maßgeblichen Aspekten – konstruktiv bedingter Wartungsaufwand; eingeschränkte Zugänglichkeit wartungsintensiver Bauteile und Leitungen, etwa wegen der Dachform; geringe Vandalismusresistenz – hat die Vorhabenträgerin unter Ziffer 3.3 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) ausführlich vorgetragen.

Zum anderen können mit der Neubauvariante die unter Ziffer B.4.1 benannten für den Fahrgast relevanten Qualitätsmerkmale hinsichtlich Witterungsschutz, Barrierefreiheit und behindertengerechter Ausstattung erzielt werden, deren bauliche Umsetzung mit dem Bestandsbauwerk nicht möglich ist. Der dazu von der Planfeststellungsbehörde in Ergänzung der Stellungnahme S13 vom 19.07.2021 befragte HVV erklärte, das sogenannte PSH-Programm zur Stationserneuerung fordere zwar nicht gleichsam automatisch den Rückbau von jedweden Altanlagen. Das Ausräumen von Nutzungswiderständen gerade für auf Barrierefreiheit angewiesene oder sonst beeinträchtigte Fahrgäste sei für den HVV jedoch von hohem Gewicht. Dem vermag die Planfeststellungsbehörde nicht entgegenzutreten. Mithin steht außer Frage, dass in verhältnismäßig großer Zahl vorhandene, in ihrer Anordnung variierende Dachstützen, wie sei bei der Sanierungsvariante einzuplanen wären, objektiv nachteilig sind, wohingegen sich die Stützenszahl bei der Neubauvariante von 14 auf 8 reduziert und sich die Stellfläche für Fahrgäste vergrößert. Dasselbe gilt für die Bauweise des schmaleren östlicheren Bereichs des bestehenden Bahnsteigdachs, welches hier eine deutliche Lücke zwischen der Dachaußenkante und der Bahnsteigkante aufweist, sodass hier mehrheitlich der Kiosk selbst überdacht ist, ohne, dass in diesem Bereich ein zuverlässiger Wetterschutz für den Fahrgast vorhanden ist.

Die Planfeststellungsbehörde bat die Vorhabenträgerin weiterhin um Darstellungen, inwieweit eine Sanierung des Bestandsbauwerks im Vergleich zur Neubauvariante zu Verringerungen bauzeitlicher Immissionen oder Flächeninanspruchnahmen führen kann. Die Instandsetzungsvariante weist diese Vorzüge jedoch im Ergebnis nicht auf, da jede der geprüften Untervarianten zum Erhalt des Bahnsteigdachs mit einem gegenüber der Neubauvariante beträchtlichen Zusatzaufwand verbunden ist. Dies betrifft sowohl die bauliche Lösung des Rückbaus mit Sanierung der einzelnen Elemente und Wiederaufbau unter Herstellung neuer Fundamente für die Bestandsstützen (vgl. Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.2) als auch die Untervariante des Erhalts des Daches vor Ort unter Sicherung der einzelnen Punktfundamente des Bestandsdaches. Die Vorhabenträgerin hat hierzu geltend gemacht, dass die Sicherung des Daches vor Ort mit einer Spundwandkonstruktion als üblicher Methode wegen der geringen Höhe des Daches hier nicht anwendbar sei. Nach alledem würde der höhere Aufwand des Erhalts des Bestandsdachs sowohl zusätzlichen immissionsrelevanten Bauarbeiten (Errichtung von Hilfskonstruktionen, zusätzliche Fundamente) verursachen als auch mit einer Bauzeitverlängerung einhergehen, sodass gegenüber dem Neubau mit zusätzlichen bauzeitlichen Immissionen zu rechnen wäre. Schließlich wären Nachteile in der Verkehrsbedienung

zu erwarten, da der Wiederaufbau des Daches die wegen der dazu erforderlichen Hilfskonstruktionen nur unter Vollsperrung des Bahnsteigs erfolgen könnte, was wiederum zu verlängerten Phasen des Schienenersatzverkehrs führen würde.

Die Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt hat die Denkmalwürdigkeit des Bestandsbauwerks sowohl in Vorabstimmungen mit der Vorhabenträgerin als auch im Verfahren der Herstellung des Benehmens durch die Planfeststellungsbehörde abschlägig bewertet und auf die noch vorhandene und nicht vorgesehene Eintragung in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg verwiesen (siehe dazu Ziffer B.4.8).

Eine Handhabe der Planfeststellungsbehörde, die beantragte Planung unter Auferlegung der Instandsetzung der Bahnsteigdachholzkonstruktion zurückzuweisen, besteht nach alledem nicht. Eine Nullvariante, die zur Beibehaltung des Bahnsteigdachs unter Inkaufnahme einer sich beständig weiterentwickelnden Verschlechterung dessen Zustands und entsprechend steigenden Unterhaltungsanforderungen bei gleichzeitigen Unwägbarkeiten hinsichtlich der Wahrung der Verkehrssicherungspflichten führen würde, kommt ebenfalls nicht in Betracht. Neben den vorgenannten, gegen die Erhaltung des Bestandsdachs aus wirtschaftlichen Erwägungen sprechenden Gründen ist dafür maßgebend, dass die Erneuerung und barrierefreie Ertüchtigung des Bahnsteigbelags unter Hinweglassen weder der Neubau- noch der wiederherstellenden Bestandserhaltungs-Variante sinnvoll umsetzbar ist.

Dessen unbeschadet verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass es sich beim Bestandsbauwerk um eine der letzten derartigen Holzbauwerke im Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg handelt, und dieses als handwerkliche Konstruktion ein Bauwerk individuelleren Charakters als ein Bahnsteigdach-Typenbau darstellt. Sie hat daher geprüft, ob die in den Stellungnahmen der BSW sowie des Bezirksamts Altona angesprochenen bzw. der Neubauvariante zugeschriebenen nachteiligen Aspekte den Ausschlag zum Abrücken von der Einstufung als vorzugswürdige Variante geben können. Im Ergebnis ist dies aus nachstehenden Gründen jedoch nicht der Fall.

B.4.2.2 Stellungnahme der BSW (S11)

Die BSW hat in ihrer Stellungnahme vom 19.07.2021 in Bestätigung der mit der Vorhabenträgerin geführten Vorabstimmung – Schreiben der BSW vom 25.05.2020 – die Neubau-Planung der Vorhabenträgerin wegen des beabsichtigten Rückbaus der Bestands-Holzkonstruktion des Bahnsteigs die Neubau-Variante abgelehnt. Auszuführen ist hierzu, dass die als Ablehnung bezeichnete Stellungnahme der BSW

kein formales Genehmigungshindernis der Vorzugsvariante darstellt. Denn die im Verfahren zur Herstellung des Benehmens eingeholten Stellungnahmen zwingen nicht zur Herstellung des Einvernehmens mit den im Rahmen des Aufgabenbereichs der Behörde geäußerten Forderungen (Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, 9. Aufl. 2018, VwVfG § 74 Rn. 242). Durchaus hat sich die BSW mit der aufgeworfenen Frage des Einflusses des Vorhabens auf das Ortsbild indes auf einen abwägungserheblichen Aspekt der Plangenehmigung bezogen.

Nach den heranzuziehenden Maßstäben des Bauplanungsrechts ist das Ortsbild (§§ 1 Abs. § 1 Absatz 6 Nr. 5, § 34 Absatz 1 Satz 2 BauGB) jedenfalls, jedoch beschränkt auf seinen Kernbereich geschützt. Wenn dem Ort im Vergleich mit dem vorherigen Zustand ein neuartiges Gepräge gegeben würde, kann die für den Städtebau zuständige Stelle eine ermessensfehlerfreie Abwägung ihrer diesbezüglichen Belange beanspruchen; dasselbe gilt für Planungen, die in Richtung einer Verunstaltung („optischer Schandfleck in einem Ortskern“) weisen (vgl. Brändlein, Probleme des Planfeststellungsverfahrens, Der Denkmalschutz im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach § 18ff AEG, NJ 2014, S. 238, 239).

Das Vorhaben überschreitet bzw. erreicht allein durch das plangegenständliche Bahnsteigdach Bauart „Zwiesel“ weder die Schwelle der (von der BSW auch nicht geltend gemachten) Verunstaltung des Ortsbildes, noch verleiht es dem von der Umfeldbebauung definierten Ortsbild ein gänzlich neues Gepräge. Auf die von der BSW benannte Berücksichtigung des Gepräges bzw. des Erscheinungsbildes der gesamten Elbvororte (ohne nähere Angabe eines Korridors, Radius oder spezifischer städtebaulich maßgeblicher Gebiete) kann es für die Bewertung der städtebaulichen Auswirkungen des Vorhabens nicht ankommen. Weder präsentieren sich „die Elbvororte“ als großes Teilgebiet des Bezirks Altona städtebaulich einheitlich, noch ist eine von Umgestaltungen und Erneuerungen verschont gebliebene, einheitlich wirkende Typologie von S-Bahn-Stationsgestaltungen zwischen Othmarschen und Wedel vorzufinden, wie bereits an den Verkehrsstationen Hochkamp, Iserbrook, Rissen (moderne Bahnsteigdächer) oder Sülldorf (ohne Bahnsteigdach) ersichtlich ist. Im Gegenzug verfügt die Neubauvariante, die hinsichtlich der Kubatur bereits wegen der beabsichtigten engeren Anlehnung an das S-Bahn-Fahrzeugprofil aus Wetterschutzgründen hinter dem Bestandsbauwerk zurückbleibt, nicht über das Potenzial, das Gepräge „der Elbvororte“ insgesamt zu berühren, da es in seiner Wahrnehmbarkeit auf den Nahbereich der Verkehrsstation (Ohnhorststraße, Jürgensallee, Am Klein Flottbeker Bahnhof) beschränkt bleibt. Im Übrigen bleiben auch

die städtebaulichen Auswirkungen des Vorhabens dadurch begrenzt, dass Anordnung und Ausdehnung des Bahnsteigs nicht verändert werden.

Soweit in der Stellungnahme der BSW auf das „ländliche Ortsbild Flottbeks“ und eine Beeinträchtigung des näheren Umfelds der Verkehrsstation durch die Gestaltung des Dachs der Bauart „Zwiesel“ Bezug genommen wird, ist mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten festzustellen, dass ein etwaiger dörflich-ländlicher Charakter im vorgenannten Nahbereich der Verkehrsstation durch eine dieser Charakteristik nicht entsprechende Umfeldbebauung zumindest bereits stark verwässert worden ist. Der Blick von und auf die Bahnsteiganlage wird mitbestimmt durch die verhältnismäßig niedrige, aber raumgreifende P+R-Anlage nordöstlich des Bahnsteigs, moderne Bahnbauten wie die Aufzugsanlage und das Gleichrichterwerk, allen voran aber über beidseitig der Bahnanlagen vorhandene mehrgeschossige, in jüngster Zeit entstandene riegelförmige Baukörper mit Flachdach. Spätestens mit Errichtung der bahnparallelen Gebäude Am Klein Flottbeker Bahnhof 1-61, welche die Sichtbeziehungen von und auf die Verkehrsstation dominieren, kann von einem das Umfeld maßgeblich prägenden dörflich-ländlichen Charakter aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Rede mehr sein.

Zutreffend ist, dass in der Bestandssituation, für deren Erhalt die BSW eintritt, vergleichbare Dachkonstruktionen bei (denkmalgeschütztem) ehemaligem Empfangsgebäude, (transloziertem, nicht denkmalgeschütztem) ehemaligen Güterschuppen und (nicht denkmalgeschütztem) Bahnsteigdach vorliegen, die zu einer gewissen Erkennbarkeit eines gemeinsamen Entstehungszeitraums beitragen. Zu einer denkmalschutzrechtlichen Einordnung konkret des Bahnsteigs hat dieser Umstand jedoch nicht geführt (vgl. Ziffer B.4.8). Dazu mag beigetragen haben, dass die Wahrnehmbarkeit von Empfangsgebäude, Güterschuppen und Bahnsteig(-dach) als funktional zusammenhängende Bahnanlage durch Um- und Rückbauten der vergangenen ca. 35 Jahre stark verwässert worden ist. Wegen der Rückbauten von ehemals dem Güterverkehr dienenden Gleisanlagen steht das ehemalige Empfangsgebäude isoliert und durch Wege, Zäune und Grünanlagen vom – nur noch aus den durchgehenden Gleisen bestehenden – Gleisfeld entfernt. Die Translozierung des Güterschuppens erfolgte ohne Nachvollziehbarkeit der ursprünglichen Gleislage derart, dass Raum für die Bebauung Am Klein Flottbeker Bahnhof 1-61 geschaffen wurde. Angesichts dessen ist die Erkennbarkeit des gemeinsamen Entstehungszusammenhangs der bezeichneten Gebäude, der eine Ensemblequalität vermitteln könnte, zumindest reduziert. Der bloße Umstand, dass die benannten Gebäude über mit Teerpappe gedeckte Dächer mit ähnlicher Dachneigung in

verschiedenen Erhaltungszuständen verfügen, definiert nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein ortsübliches Gepräge, an dem sich die Gestaltung des Vorhabens orientieren muss.

Die von der BSW angeführten Belange haben daher hinter die unter Ziffer B.4.2.1 benannten qualitativen Merkmale und bauzeitlichen Aspekte der Neubauvariante zurückzutreten.

B.4.2.3 Stellungnahme des Bezirksamts Altona (S14)

Das Bezirksamt Altona hat in seiner Stellungnahme vom 19.07.2021 in mit der BSW vergleichbarer Weise vorgetragen, gegen die Umsetzung des Vorhabens in der Variante der Errichtung eines Neubaus mit dem Bahnsteigdach Typ „Zwiesel“ bestünden „erhebliche Bedenken“. Implizit hat das Bezirksamt Altona damit eine Gewichtung derart vorgenommen, dass es eine Variante, die den Rückbau der Bestandsanlage beinhaltet, als städtebaulich tragfähig ansieht.

Der vom Bezirksamt Altona geforderten, ein aliud zu den beiden geprüften Varianten darstellenden Alternative der Herstellung eines Neubaus, der sich gestalterisch an das Bestandsbauwerk anlehnt, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Wie das Bezirksamt zutreffend ausführt, sieht die DB Station&Service AG als Vorhabenträgerin in ihren sogenannten Baustandards eine im Wesentlichen zwei Typen umfassende Typenserien an Bahnsteigüberdachungen vor (neben der Bauart „Zwiesel“ die Bauart „Bodenheim“ und deren Weiterentwicklung „Evolution 2020“). Soweit bautechnische Standards und Regelwerke durch diese Bauarten eingehalten werden und sich die Genehmigung der beantragten Dachkonstruktion sich nicht aus anderen rechtlichen Erwägungen als abwägungsfehlerhaft darstellte, besteht vonseiten der Planfeststellungsbehörde keine Handhabe, der Vorhabenträgerin die Errichtung von an die jeweilige Örtlichkeit baulich angepassten Bahnsteigdächern zu untersagen und – etwa aus Gründen abweichender oder subjektiver architektonischer Ansichten – die Errichtung beispielsweise eines etwa die Dachform des Bestandsbauwerk stilistisch imitierenden Bahnsteigdachs aufzugeben. Erst recht besteht kein Durchgriff der Planfeststellungsbehörde dahingehend, der Vorhabenträgerin die generelle Erweiterung des Baustandard-Katalogs um weitere Bahnsteigdach-Typenbauarten aufzugeben.

Im Übrigen stünde es der Vorhabenträgerin frei, abseits der benannten Typenserien mit der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung kompatible individuelle Bahnsteigdächer zu beantragen; eine planfeststellungsrechtliche Fixierung auf die Typenserien entsprechend der Baustandards der Vorhabenträgerin besteht insoweit nicht. Der

Planfeststellungsbehörde sind in diesem Zusammenhang durchaus Beispiele für individuell in Absprache mit kommunalen Planungsträgern ausgeführte Bahnsteige bekannt, wobei dies auch eine Frage der Finanzierung darstellt.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diesbezüglich auch nicht die Ansicht, dass die Implementierung von Bahnsteigdächern in Typenserien durch die Vorhabenträgerin – mit der Folge der regelmäßigen Beantragung solcher typisierten Bahnsteigdächer wie im vorliegenden Fall – die Prüfung der städtebaulichen Verträglichkeit des Vorhabens generell ins Leere laufen lassen. Zum einen ist dabei zu berücksichtigen, dass die Stadtbildverträglichkeit von Stationserneuerungen und -neubauten auch an anderen Parametern zu bemessen ist als nur der Architektur des Bahnsteigdachs. Dies gilt insbesondere für die Prüfung der geeigneten Lage von Neu- und dem zusätzlichen Flächenbedarf von Ausbauten. Dem Vorhaben ist insofern nicht zur Last zu legen, dass es zwar grundsätzlich städtebauliche Auswirkungen zeitigt, diese jedoch angesichts der gleichbleibenden Lage und Ausdehnung des Bahnsteigs und der nicht wesentlich über die bisherige Kubatur des Bahnsteigdachs hinausgehenden Kubatur des Neubaus als nicht wesentlich aufzufassen sind bzw. wesentliche Konfliktpunkt von vornherein nicht bestehen. Zum anderen ist auf den unter Ziffer B.4.2.2 dargestellten Prüfmaßstab (Verunstaltung des Ortsbildes, Ortsbild wird ein gänzlich neues Gepräge verliehen) zu verweisen. Eine dahingehende Prüfung ist auch unter den Vorzeichen der Beantragung eines typisierten Bahnsteigdachs ohne Genehmigungs- oder Versagungspräjudiz möglich. Aus den oben genannten Gründen ist die Planfeststellungsbehörde indes zur Überzeugung gelangt, dass die Schwelle der Unverträglichkeit für das Stadtbild vorliegend nicht erreicht wird.

Die Planfeststellungsbehörde merkt weiter an, dass nach ihrer fachlichen Einschätzung Walm- oder Satteldachbauweisen für Bahnsteigdächer unter der Prämisse der Optimierung des Wetterschutzes unter Berücksichtigung des Lichtraumprofils von Eisenbahnfahrzeugen eine eher ungünstige Bauform darstellen. Das Vorziehen von Bahnsteigdächern bis zur Bahnsteigkante bzw. eine die Bahnsteigkante überkragende Bauweise in entsprechender Höhe lässt sich mit einer zum Gleis hin aufsteigenden Dachbauart, die Lücken in der Abdeckung des Bahnsteigs vermeidet, baulich besser realisieren als mit Walm- oder Satteldächern. Ebendies ist im Rahmen der Genehmigung der Neubauvariante berücksichtigt, siehe Ziffer B.4.2.1.

B.4.3 Wasserhaushalt

B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Bei dem Einleiten von Niederschlagswasser in öffentliche Abwasseranlagen handelt es sich um eine Indirekteinleitung gemäß § 58 WHG. Es handelt sich damit nicht um eine Gewässerbenutzung i.S.d. § 9 WHG, so dass die Voraussetzungen zur Erteilung einer Erlaubnis auf die Indirekteinleitgenehmigung nicht anzuwenden sind. Die zu beachtenden Maßgaben ergeben sich vielmehr unmittelbar aus § 58 WHG. Indirekteinleitungen bedürfen daher nur in den Fällen des § 58 WHG einer Indirekteinleitgenehmigung.

In diesem Fall ist aber der Anwendungsbereich des § 58 WHG nicht eröffnet, da an das Abwasser (hier: Niederschlagswasser) keine Anforderungen für den Ort des Anfalls des Abwassers oder vor seiner Vermischung in der Abwasserordnung festgelegt sind. Einer Einleitgenehmigung bedarf es daher nicht.

Wasserhaushaltsrechtlich relevante Einleitungen in Oberflächengewässer liegen nicht vor bzw. sind nicht vorgesehen.

B.4.3.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Aus den unter Ziffer B.4.3.1 benannten Gründen bedarf die Vorhabenträgerin lediglich einer Genehmigung des Abwasserbeseitigungspflichtigen nach kommunalem Satzungsrecht bzw. Landesrecht (hier: § 11a HmbAbwG), die sie dazu berechtigt, das Abwasser in das öffentliche Abwassersystem einzuleiten. Die Einleitgenehmigung, erteilt durch Hamburg Wasser, liegt hierfür vor.

Die vorhabengegenständliche Einleitung des an der Verkehrsstation anfallenden Niederschlagswasser in das Kanalnetz von Hamburg Wasser ist unter der zugrunde zu legenden Prämisse, dass alle Bauwerke der Entwässerung unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden, wasserwirtschaftlich unbedenklich. Die Einhaltung insbesondere der einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technischen Bauvorschriften ist vorauszusetzen.

Oberflächengewässer sind durch das Vorhaben nicht berührt.

Die in Unterlage 1, Kapitel 9.2 aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen während der Baumaßnahme (u.a. Vermeidung wassergefährdender Handlungen/Tätigkeiten während der Bauausführung bzw. Einhaltung der diesbezüglichen Sorgfaltspflicht, regelmäßige Wartung von Baufahrzeugen und Baumaschinen und Kontrolle von Leckagen, die Betankung von

Baufahrzeugen und -maschinen auf einer wasserundurchlässigen Fläche) wurden als Nebenbestimmung der Plangenehmigung unter Ziffer A.4.1 aufgenommen. Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat in ihrer Stellungnahme vom 19. Juli 2021 erklärt, das Vorhaben unter diesen Voraussetzungen als den Anforderungen des Schutzes und der Bewirtschaftung des Grundwassers entsprechend einzustufen.

B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Planfeststellungsbehörde hat die Änderungen gemäß § 15 Absätze 2 und 4 BNatSchG i.V.m. § 8 HmbBNatSchAG, der im Maßnahmenblatt enthaltenen Ausgleichsmaßnahme, entsprechend den Forderungen der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft Hamburg (BUKEA) sowie des Bezirksamts Altona in die Nebenbestimmungen dieser Plangenehmigung übernommen.

Dem Planvorhaben stehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht entgegen. Die Biotoptypen wurden im gesamten Wirkraum des Vorhabens kartiert (siehe Bestands- und Konfliktpläne des LBP, Unterlage 12.3). Faunistische Erhebungen wurden durchgeführt und die Erfassung der Fauna wurde für die jeweiligen Artengruppen weiter konkretisiert.

Das Vorhaben stellt aufgrund der baubedingten Flächeninanspruchnahme – relevante anlagebedingte Inanspruchnahmen sind nicht gegeben – einen Eingriff gemäß § 14 BNatSchG dar, genügt jedoch den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG. Bei der Umsetzung der in den Maßnahmenblättern näher beschriebenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden vermeidbare Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft unterlassen. Daneben wurden, im Rahmen der Möglichkeiten, im Zuge der 1. Planänderung Anpassungen der technischen Planung vorgenommen, um Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren, insbesondere wurde zur Verminderung der Beeinträchtigung von Gehölzen in Abstimmung mit dem Bezirksamt Altona die Belegenheit der Baustelleneinrichtungsfläche optimiert. Dabei sind Aussparungen in der Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen, um einzelne Gehölze zu schützen, einhergehend mit der Verschiebung des Eingriffsschwerpunkts von einer kleinteiligen naturfernen Grünanlage auf eine sonstige Verkehrsfläche.

Insofern wird durch Beschränkung der Baustelleneinrichtungsfläche auf die plangenehmigte Fläche und flankierende Vermeidungsmaßnahmen insbesondere zum Gehölzschutz der durch § 15 Abs. 1 Satz 1, 2 BNatSchG geforderten Eingriffsvermeidung im Rahmen des Möglichen Rechnung getragen. Des Weiteren

können die zu erwartenden Konflikte durch Vermeidungsmaßnahmen gem. § 13 BNatSchG auf ein unerhebliches Maß minimiert werden. Diese Maßnahmen beinhalten:

- bauzeitliche Maßgaben zur Vermeidung wassergefährdender Handlungen (001_V);
- den Schutz der in Anspruch genommenen Flächen (vordringlich Rasen) durch Geotextil und Mineralgemisch, sodass nach Beendigung der Baumaßnahme und Entfernung der Materialien die in diesem Zusammenhang vorzunehmende Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands gewährleistet wird (001_V);
- Einzelbaumschutz mit bedarfsweisem Kronenrückschnitt, um die betreffenden Bäume vor Kollisionen im Lichtraumprofil von Baufahrzeugen zu schützen (002_V);
- Einrichtung von Bautabuzonen, d.h. Sicherung des sonstigen Kleingehölzes südlich der Baustelleneinrichtungsfläche / nördlich der Bahntrasse sowie Sicherung der kleinteiligen naturfernen Grünflächen mit Baumbestand durch einen Bauzaun (003_V);
- Kontrolle der Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch eine „generelle“ umweltfachliche Baubegleitung (004_V).

Die vonseiten des Bezirksamts Altona geforderte Durchführung des Baum- und Gehölzschutzes unter Berücksichtigung der DIN 18.920 war bereits vor Anpassung der Planunterlagen im Zuge der 1. Planänderung Gegenstand der plangenehmigten Maßnahme 002_V. Des Weiteren ist die Vermeidung von Eingriffen in kleinteilige naturferne Grünflächen durch Abzäunung der Tabuzone im Zuge der plangenehmigten Maßnahme 003_V weiter konkretisiert worden.

Indes werden durch das Bauvorhaben auch unvermeidbare Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG hervorgerufen. Das Erfordernis der Flächeninanspruchnahme ergibt sich weitgehend aus der zur Erreichbarkeit des vorhandenen Bahngeländes erforderlichen Zufahrten, Arbeitsstreifen, Bereitstellungs- und Baustelleneinrichtungsflächen. Um die Arbeiten durchzuführen, ist dabei die Inanspruchnahme einer Fläche erforderlich, an der eine Eingleisstelle für den Übergang eines Zweiwegebaggers von der Straßenebene auf die Gleisebene möglich ist. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wurde dabei mit der Wahl der Baustelleneinrichtungsfläche an der Ohnhorststraße eine Belegenheit zum Planinhalt gemacht, die sowohl wegen der geringen Distanz zwischen dem Gleisbereich und

anderen befestigten Flächen als auch wegen des geringen Niveauunterschieds zwischen Straßen- und Gleisebene zu minimierten Eingriffen auch hinsichtlich der erforderlichen Erdarbeiten führt. Eine weitere Reduzierung der – im Verfahren der 1. Planänderung weiter verringerten – Flächeninanspruchnahme ist aus technischen Gründen nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde hat des Weiteren überschlägig geprüft, ob andere grundsätzlich besser geeignete Flächen für die Baustelleneinrichtung zur Verfügung stehen. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist dies jedoch nicht der Fall. Zwar existiert nordöstlich des Vorhabens eine größere befestigte Fläche in Form des Parkplatzes des botanischen Gartens (Loki-Schmidt-Stiftung). Diesen als alternativen Lagerplatz zu verwenden ist jedoch bauleistungsrechtlich nicht sinnvoll, da einerseits gleichwohl das Erfordernis einer Zufahrt zum Gleisbereich erforderlich wäre, und andererseits ein Erreichen einer dortigen Lagerfläche eine fortwährende Querung der Ohnhorststraße erforderte, was neben einer Bauzeitverlängerung schon zur Vermeidung von Konflikten mit dem momentan intensivierten Busverkehr nicht praktikabel ist (vgl. Ziffer B.4.11.2). Eine Verlagerung der Baustelleneinrichtungsfläche an die Südseite der Bahntrasse scheidet ebenfalls aus. Zwar führt die Straße Am Klein Flottbeker Bahnhof nah an die Gleislage heran. Entlang der Trasse fehlt es jedoch zwischen den Baulichkeiten des ehemaligen Güterschuppens, des ehemaligen Empfangsgebäudes und der weiteren neuen Bebauung entlang der Straße Am Klein Flottbeker Bahnhof unbeschadet der ggf. möglichen Herstellung einer Eingleisvorrichtung an einem geeigneten Flächenreservoir für eine Lagerfläche. Schließlich wird die Verkehrsstation im weiteren Verlauf der Straße Am Klein Flottbeker Bahnhof durch einen begrünten Lärmschutzwall begrenzt, dessen Durchbrechung sowohl unter dem Aspekt der Eingriffsvermeidung als auch der Baulärmreduktion nicht tunlich wäre.

Nach alledem befindet sich die Baustelleneinrichtungsfläche an einem im Hinblick auf die Verringerung der Eingriffsintensität gewählten Standort. Auf dieser Grundlage wurden folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen für das Vorhaben ermittelt:

- Baustelleneinrichtungsfläche auf kleinteiliger naturferner Grünanlage (Rasenfläche), sofern nicht bereits durch 001_V vermieden;
- Bauzeitliche Inanspruchnahme einer Hecke aus überwiegend nicht heimischen Gehölzen und/oder Stauden für die Eingleisstelle.

Die Unvermeidbarkeit der vorgenannten Beeinträchtigungen ergibt sich aus der naturräumlichen Gegebenheit, dass der in Höhe des Bahnsteigs befindliche

Gleisbereich, soweit er in Richtung Norden an die für eine Baustelleneinrichtungsfläche geeignete Fläche angrenzt, in voller Länge an eine bahnparallele Hecke angrenzt, hierbei jedoch im Umfang zumindest der Breite eines Zweibegebaggers ein Durchbruch zu schaffen ist. Die Unvermeidbarkeit der Inanspruchnahme der kleinteiligen naturfernen Grünanlage ergibt sich einerseits aus den räumlichen Mindestbedarfen an eine Zufahrt von der Straße zur Gleisanlage sowie den Mindestbedarf an Lager- und Bewegungsfläche, sowie andererseits, um im Gegenzug den Schutz von Einzelbäumen und Kleingehölz zu ermöglichen.

Der Kompensationsbedarf des Vorhabens wurde über die seit dem 3. Juni 2020 für die Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich anzuwendende Verordnung über die Vermeidung und die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (BKompV) ermittelt. Wertpunktmäßige Ersatzbedarfe sind nach der BKompV (erst) bei erheblichen Eingriffen zu quantifizieren. Die Inanspruchnahme der kleinteiligen naturfernen Grünanlagen ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG zwar ebenfalls auszugleichen; da eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der BKompV jedoch lediglich hinsichtlich der Hecke aus überwiegend nicht heimischen Gehölzen und Sträuchern gegeben ist, wird nur der Ersatz dieses Eingriffs nach dem Wertpunktemodell der BKompV bewertet.

Der bauzeitlich in Anspruch genommene Bereich der Gemarkung 0209, des Flurstücks 894 wird im Zuge der plangenehmigten Maßnahme 007_A auf einer Fläche von 35 m² in Form einer standortgerechten Strauchpflanzung ausgeglichen. Hierbei werden standortgerechte und heimische Blühsträucher wie Gemeiner Hasel in Form von mehrtriebiger Ware, Höhe 100-150 cm verwendet. Die Ausgleichsmaßnahme findet unmittelbar am Ort des Eingriffs statt; die betroffene Örtlichkeit wird an Ort und Stelle vollumfänglich kompensiert. Wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 17.1, Ziffer 7.2 ersichtlich, wird dabei der Kompensationsbedarf durch die Ausgleichsmaßnahme rechnerisch noch übertroffen. Es erfolgte eine methodisch nachvollziehbare Bewertung der Eingriffe und der Kompensationsmaßnahmen gemäß BKompV. Für die Planfeststellungsbehörde ist somit nachvollziehbar dargelegt, dass mit der Umsetzung der zum Zwecke der Kompensation geplanten Maßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft als kompensiert gelten.

Das Vorhaben reicht in bis auf 20 m an einen südlichen Bereich und bis auf ca. 85 m an einen nördlichen Bereich des Landschaftsschutzgebiets (LSG) Altona-Südwest, Ottensen Othmarschen, Klein Flottbek, Nienstedten, Dockenhuden, Blankensee, Rissen heran.

Das Vorhaben befindet sich darüber hinaus in ca. 125 m Entfernung zum in nördlicher Richtung gelegenen LSG Groß Flottbek. Die satzungsgemäßen Schutzziele der Landschaftsschutzgebiete – im Wesentlichen ein Ablagerungs-, Vermüllungs-, Zelt-, Feuer- sowie Veränderungs- und Verunstaltungsverbot – werden durch das Vorhaben angesichts der Konzentration der Bautätigkeiten auf das vorhabenträgerinneneigene Grundstück und die plangenehmigte Baustelleneinrichtungsfläche nicht beeinträchtigt. Nach Angabe der Vorhabenträgerin sind durch das Vorhaben keine gesetzlich geschützten Biotop nach § 30 BNatSchG betroffen.

Insgesamt wird durch das Vorhaben ein kleinteiliger Eingriff auf einer anthropogen überformten, unbeschadet der Qualität als öffentliche Grünanlage – die jedoch keine besonderen Ausstattungsmerkmale aufweist – naturfernen Fläche verursacht. Soweit ein Eingriff in die für die Punktzahlberechnung nach der BKompV einzig wertgebende Hecke vorliegt, ist dieser unter den gegebenen naturräumlichen Bedingungen (linienhafte Gehölzstruktur nördlich des Vorhabens) unvermeidbar und wird wie dargestellt durch Ausgleichsmaßnahmen überkompensiert. Möglichkeiten der Eingriffsvermeidung werden, insbesondere nach Optimierung auf Grundlage von Abstimmungen mit der BUKEA und dem Bezirksamt Altona, ausgeschöpft. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Ergebnis der Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zulässig, da die verbleibenden Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege hinter dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben zurückstehen.

B.4.5 Artenschutz

Das Vorhaben genügt den einschlägigen artenschutzrechtlichen Anforderungen. In Form eines Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Unterlage 13.1) werden in Bezug auf die Anhang-IV-Arten und die europäischen Vogelarten mögliche Verbote gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG untersucht. Die Biotopausstattung des Untersuchungsgebietes lässt keine nennenswerten Vorkommen wertgebender Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie aus den Artengruppen Reptilien, Amphibien, Fische und Rundmäuler oder Wirbellosen, Libellen, Schmetterlingsarten, streng geschützten Käferarten sowie – mit Ausnahme der Fledermäuse – nach Anhang IV geschützte Säugetiere erwarten. Geschützte Pflanzenarten kommen im Projektgebiet nicht vor, sodass eine Beeinträchtigung auszuschließen ist. Die Darlegungen zu den Datengrundlagen der Untersuchung sowie zur Auswahl der einer näheren artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogenen Arten sind plausibel.

Nach den Ergebnissen der Artenschutzrechtlichen Untersuchung ist am ehesten mit Verbotverletzungen hinsichtlich Europäischer Vogelarten (neben weit verbreiteten

ungefährdeten Arten wurden Bluthänfling, Gartengrasmücke, Haussperling und Star nachgewiesen) und Fledermäusen (nachgewiesen: Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Flughautfledermaus, Zwergfledermaus und Wasserfledermaus) zu rechnen, für die daher eine Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erforderlich war. Dabei kommt zum Tragen, dass es in der Phase der Baustellenerschließung zur Beseitigung von Gehölzen entlang der nördlichen Gleise kommt, sodass Vogelarten mit Bindung an Gebüsche und sonstige Gehölze, d.h. wenig störungsempfindliche, gehölzbrütende Vogelarten, bei Durchführung in der Brutzeit erheblich gestört, ihre Brutstätten zerstört und Jungtiere verletzt oder getötet werden könnten. Für Fledermäuse kommen diese Gehölze, soweit die Flugrouten entlang der Gleise verlaufen, als Jagdgebiet in Betracht, sind aber jedenfalls zur Nutzung als Winterquartier oder Wochenstube ungeeignet.

Ein weiterer Auslöser artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände stellt zudem der geplante Rückbau des Bahnsteigdachs dar, der ein potenzielles Tagesquartier von Fledermäusen darstellt, sodass bei einem Rückbau zur Unzeit in ihren Tagesverstecken befindliche Fledermäuse verletzt oder getötet werden können. Dasselbe gilt bei Nutzung des Gebälks des Bahnsteigdachs als Brutplatz für Vögel, was für die hier vorkommenden Arten Stadttaube, Ringeltaube, Hausrotschwanz und Haussperling in Betracht kommt.

Für Haussperling, Kohlmeise, Bluthänfling und Gartengrasmücke sind die Gehölz- und Heckenstruktur, die im Zuge der Baufeldfreimachung auf einer Breite von 4 m beschnitten und geräumt werden soll, als Brutplatz geeignet. Ohne geeignete Vermeidungsmaßnahmen, d.h. bei Durchführung der Bauarbeiten innerhalb der Brutsaison kann es zu Tötungen nicht flügger Jungvögel und/oder der Zerstörung von Brutstätten kommen, was die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 Nr. 1 erfüllt.

Fledermäuse, die sich in Tagesverstecken aufhalten, können durch die geplanten Rückbauarbeiten an der Bahnsteigüberdachung ohne geeignete Vermeidungsmaßnahmen verletzt oder getötet werden. Der anlagebedingte Verlust von Tagesquartieren wegen des Entfalls des bestehenden Bahnsteigdachs wird als nicht erheblich bewertet, da die Funktionalität des Lebensraumes im engen räumlichen Zusammenhang dennoch erhalten bleibt.

Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zum Zeitpunkt der Umsetzung der maßgeblichen Arbeiten – Baustelleneinrichtung und Rückbau des

Bahnsteigdachs – ausschließen zu können, sind daher folgende, im plangenehmigten Maßnahmenblatt als 005_VA festgeschriebene Maßnahmen vorgesehen:

- Vor Beginn der Bauarbeiten an der Überdachung der S-Bahn-Station ist eine Kontrolle durch eine fachkundige Person durchzuführen, um zu vermeiden, dass Fledermäuse in potentiellen Tagesverstecken und Brutvögel sowie ihre Nester beeinträchtigt werden. Bei Funden von Nestern sind ersatzweise Nistkästen anzubringen. Einzelheiten zum Vorgehen einschließlich der Abstimmung mit der BUKEA sind dem Maßnahmenblatt 005_VA, Unterlage 12 zu entnehmen.
- Gehölzfällungen im Zuge der Baufeldfreimachung sind nur vom 1. Oktober bis Ende Februar des Folgejahres zulässig (Bauzeitenregelung). Ergänzend ist festgelegt, dass beim Rückschnitt bzw. einer Aufastung gemäß Maßnahme 002_V eine vorherige Prüfung auf Besatz durch Vögel, Fledermäuse und Eichhörnchen vorzunehmen und sodann erforderliche Maßnahmen mit der BUKEA abzustimmen sind.

Im direkten Umfeld der Bauarbeiten sind durch nächtlichen Baubetrieb Störungen in Form von Vergrämungs- und Beunruhigungseffekten, insbesondere durch die Baustellenbeleuchtung, möglich. Um diese zu vermindern, sind durch die Maßnahme 005_V Vorgaben zur Zurückführung der Baustellenbeleuchtung sowie auch der anlagebedingten Beleuchtung auf ein artenschutzfachlich hinzunehmendes Mindestmaß festgelegt. Damit wird auch einer Forderung des Bezirksamts Altona entsprochen.

In der Maßnahme 005_V sind im Zuge der 1. Planänderung sämtliche von der BUKEA im Beteiligungsverfahren geäußerten Anforderungen an Vermeidungsmaßnahmen zum Brutvogelschutz sowie zum Fledermausschutz aufgenommen worden.

Vonseiten der BUKEA wurde im Beteiligungsverfahren ergänzender Betrachtungsbedarf hinsichtlich eines möglichen Vorkommens der Zauneidechse im Bereich des Vorhabens sowie darauf aufbauend eine Ergänzung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags um Voruntersuchungen und ggf. Umsiedlungsmaßnahmen geltend gemacht. Begründet wurde dies damit, dass im Bereich der Eisenbahnüberführung Parkstraße in der Nähe des S-Bahn Verkehrsstation Othmarschen (also ebenfalls an der Strecke Altona – Blankenese) im Jahr 2017 eine Zauneidechse festgestellt worden sei.

Die Planfeststellungsbehörde teilt das Erfordernis einer dahingehenden Überarbeitung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags mit Ergänzung um eine planzugenehmigende Vermeidungsmaßnahme nicht. Neben dem Umstand, dass die EÜ Parkstraße vom

Vorhaben 1,2 km entfernt liegt (EÜ Parkstraße an km 4,8+16, Vorhabensbereich an km 6,0+29), herrschen in den jeweiligen Örtlichkeiten unterschiedliche Habitatstrukturen vor. Dies wird bereits durch die Dammlage der Bahntrasse im Bereich der EÜ Parkstraße deutlich, die bereits aufgrund der Bahndamm-typischen Schotter-, Gesteins- und Bodenstrukturen und der hangartigen Anlage ungleich bessere Voraussetzungen als Habitat aufweist als das nahezu ebenerdige, beidseitig von Ruderalflur (einschließlich Parkanlage), Straßen und Wegen umfasste Gebiet des Vorhabens. Demgegenüber hat das mit der Erstellung des Artenschutzfachbeitrags betraute Planungsbüro der Vorhabenträgerin den Bereich des Vorhabens als ungeeignet für die Zauneidechse eingestuft. Dieser Bewertung liegen die Im Zuge der Erstellung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags durchgeführten Biotopkartierungen zugrunde, denen gemäß die Randbereiche der Bahnanlagen an der S-Bahn-Station Klein Flottbek eine sehr dichte Pionier-/Ruderal- und Gehölzvegetation bis dicht an die Gleise und kaum sonnenexponierte Geröllflächen aufweisen. An der Bewertung, dass in diesem Umfeld für anspruchsvollere Arten wie die Zauneidechse keine Eignung als dauerhafter Lebensraum besteht, bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel.

Um dem unwahrscheinlichen Eintritt eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands zu Lasten der Zauneidechse zu vermeiden, ist die ergänzende Nebenbestimmung aufgenommen worden, dass – sollten sich wider Erwarten während der Bauzeit Anhaltspunkte für ein Vorkommen der Art ergeben – Abstimmungen mit der BUKEA und darauf aufbauend Anpassungen im Bauablauf bzw. ergänzende Schutzmaßnahmen vorzunehmen sind.

In der Stellungnahme der BUKEA wird weiter kritisiert, es werde nicht ersichtlich, ob und inwiefern Gläser verbaut werden, die potenziell das Schlagrisiko von Vögeln erhöhen können. Das Vorhaben, d.h. das Bahnsteigdach beinhaltet jedoch keine freistehend senkrecht aufzustellenden Scheiben etwa in Form von Trennwänden oder Verblendungen. Es werden lediglich die – nicht der Plangenehmigung unterfallenden – der Bahnsteigausstattung zuzurechnenden Infotafeln und (im nicht überdachten Teil des Bahnsteigs im Bestand bereits vorhandenen) Wetterschutzhäuser aufgestellt. Ein besonderes Vogelschlagrisiko kommt diesen Bauteilen und Ausstattungsbestandteilen nicht zu, zumal die verglasten Teile der Wetterschutzhäuser bereits im Bestand mit Vogelschutzstreifen versehen sind (siehe Abbildung auf dem Deckblatt des Landschaftspflegerischen Begleitplans, Unterlage 12.1).

Der Hinweis im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 13.1, Seite 8) auf mögliche Folgen für den Artenschutz, die sich aus dem mittelfristig von der DB Netz

AG vorgesehenen elektronischen Stellwerk (ESTW) für die Strecke Altona – Wedel und dem damit ggf. einhergehenden Rückbau des auf dem Bahnsteig befindlichen Stellwerksgebäudes ergeben, war nicht aufzugreifen, da ein solcher Rückbau nicht Teil des Vorhabens ist und von der DB Netz AG im Rahmen der Herstellung des Benehmens auch nicht – etwa mit Angaben von Umsetzungszeiträumen – in Aussicht gestellt wurde.

B.4.6 Immissionsschutz

Das Vorhaben stellt keinen Bau und keine wesentliche Änderung von Eisenbahnen dar, wegen derer gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen wäre, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Das Vorhaben hat im Übrigen keinen Einfluss auf die Zugfrequenz und Streckenhöchstgeschwindigkeit, sodass kein zusätzlicher Verkehrslärm durch das Vorhaben verursacht wird, aus dem sich Schutzmaßnahmen ableiten ließen. Entsprechend löst das Vorhaben keine betriebsbedingten Erschütterungen im Sinne von § 3 Ziff. 1 und 2 BImSchG aus, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

B.4.6.1 Baubedingte Lärmimmissionen

B.4.6.1.1 Rechtliche Grundlagen

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

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

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

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

B.4.6.1.2 Schallschutzmaßnahmen

Der durch die Arbeiten zur Umsetzung des Vorhabens entstehende Lärm ist Gegenstand einer „Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung“ vom 25.02.2021 (Unterlage 14.1). Das Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes relevanten bauzeitlichen Immissionen für die Bauphasen 0 bis 4 (Unterlage 14.1, Ziffer 4) und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm (Unterlage 14.1, Ziffer 5.3, Tabelle 5).

Für die einzelnen relevanten Bautätigkeiten wurden Flächenschallquellen definiert und die Emissionen auf Basis der zum Einsatz kommenden Maschinen und deren Betriebszeiten ermittelt. In den erhobenen Emissionsansätzen sind die Zeitkorrekturen, sämtliche Zuschläge zur Berücksichtigung der Impulshaltigkeit und gegebenenfalls auch der Tonhaltigkeit nach Maßgabe der AVV Baulärm enthalten (Unterlage 14.1, Ziffer 5.1). Aus Sicht des Schallimmissionsschutzes waren dabei insbesondere die Bauaktivitäten von Bedeutung, in denen geräuschintensive Geräte und Maschinen in unmittelbarer Nähe zu schutzwürdigen Nutzungen, insbesondere Wohngebäuden, zum Einsatz kommen werden. Um den Berechnungsaufwand zu reduzieren, wurden nur die maximalen Lastfälle für Tag und Nacht untersucht. Das Vorhaben befindet sich in Bezirk Altona der Freien und Hansestadt Altona, Stadtteil Nienstedten. Es liegen im Umfeld des Vorhabens schutzwürdige Nutzungen, insbesondere Wohngebäude, nach verschiedenen Gebietskategorien der AVV Baulärm, Ziffer 3.1.1 vor (Ohnhorststraße 20 und Am Klein Flottbeker Bahnhof 1-19 in Gebiet mit vorwiegender Wohnnutzung, Immissionsrichtwert tagsüber 55 dB (A) nachts 40 dB (A); Am Klein Flottbeker Bahnhof 21-43, Gebiet mit ausschließlicher Wohnnutzung, Immissionsrichtwert tagsüber 50 dB

(A) nachts 35 dB (A); Baron-Voght-Str. 93, Seniorenwohn- und Pflegeeinrichtung, Immissionsrichtwert tagsüber 45 dB (A) nachts 35 dB (A)).

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zu Baulärm zeigen, dass über verschiedene Baulärmsituationen hinweg sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum Lärmbelastigungen zu erwarten sind, jedoch mit deutlichen Unterschieden hinsichtlich der verschiedenen Bauphasen.

Bei den Berechnungsergebnissen ist zu berücksichtigen, dass die dargestellten Beurteilungspegel den Vollbetrieb, d. h. die höchste betriebliche Auslastung innerhalb der Bauphasen und Mitwindsituation abbilden (Unterlage 14.1, Ziffer 5.3). Daher handelt es sich bei den vorgelegten Berechnungen um die Annahme der in den betreffenden Bauphasen jeweils ungünstigsten Situation, sprich eines worst-case-Szenarios, das für die Betroffenen „auf der sicheren Seite“ liegt.

Weitere Einzelheiten können der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung entnommen werden, die als Unterlage 14.1 Teil der Planunterlagen ist.

Hinsichtlich möglicher Schallschutzmaßnahmen kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass aktive Schallschutzmaßnahmen – konkret die Errichtung von temporären Schallschutzschirmen – aufgrund der jenseits der Bahnsteiggleise beengten Umgebung und der Längenausdehnung der Baumaßnahme nicht zielführend seien (Unterlage 15, Ziffer 5.5.1). Die Baustelle kann weitestgehend nur von den Gleisen aus betrieben und angedient werden. Die den Bahnsteig umfassenden Bahnsteiggleise grenzen jedoch beidseitig unmittelbar an – zudem durchweg niedriger gelegene – Bebauung, Verkehrswege oder (im Übrigen schützenswerte) Gehölze an. Abgesehen davon, dass kaum (sowohl hinsichtlich weiterer Flächeninanspruchnahme einerseits und dem erforderlichen Bewegungsraum der Baufahrzeuge andererseits) konfliktarme und zugleich wirksame Aufstellorte für temporäre Schallschutzwände gegeben sind, liegt auf der Hand, dass die Schallschutzwände eine praktisch die gesamte Bahnsteiglänge umfassende Ausdehnung haben müssten, wofür – abgesehen von Fragen der Wirtschaftlichkeit und der schallschutztechnischen Wirksamkeit – nicht ohne Weiteres Flächen an statisch in Frage kommenden Standorten zur Verfügung stehen.

Passive Lärmschutzmaßnahmen stellen sich unter Berücksichtigung der vergleichsweise überschaubaren lärmintensiven Bauzeit einerseits und der zu erwartenden Kosten andererseits als unverhältnismäßig dar.

Angesichts der prognostizierten Richtwertüberschreitungen ist indes zu prüfen, inwieweit in der Abwägung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anderweitige Vorkehrungen

und Anlagen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Verhinderung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dabei erfasst die Vorschrift auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11).

„Nachteilige Wirkungen“ im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG gehen dabei von solchen baubedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf seine Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können. Der Begriff des Nachteils ist in einem umfassenden Sinn zu verstehen. Darunter können alle Formen von Beeinträchtigungen der geschützten Rechte und Rechtsgüter fallen, sofern sie das Maß des planungsrechtlich Zumutbaren überschreiten (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rn. 152). Bei „durchschnittlichen“ Bauvorhaben ist es in aller Regel für Betroffene zumutbar, den Baulärm während der Bauzeit entschädigungslos zu ertragen (vgl. Bayerischer VGH, Urteil vom 17.02.2011, Az. 11 A 09.40060). Ob jedoch nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen AVV Baulärm. Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (BVerwG, a. a. O.). Für die Frage, ob die Zumutbarkeitsschwelle erreicht ist, ist die erstellte Lärmprognose heranzuziehen.

Aus dieser geht neben den an den relevanten Immissionsorten (siehe oben, sowie Unterlage 14.1, Tabelle 7) prognostizierten Immissionsrichtwertüberschreitungen hervor, dass wegen der geringen Distanz der Bebauung Ohnhorststraße / Am Klein Flottbeker Bahnhof / Baron-Voght-Straße zum Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen durch den vom Betrieb der S1/S11 herrührenden Schienenverkehrslärm bestehen, der sich an den vorgenannten Immissionsorten in Außenlärmpegeln von bis zu 60 dB(A) nachts niederschlägt. Der in Tabelle 7 dokumentierte Schienenverkehrslärm wird in der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 14.1, Ziffer 5.4) in nicht zu beanstandender Weise als für die Bewertung der Zumutbarkeit der Baulärmimmissionen auf Grundlage der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, (BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012 – 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1393, Rn. 32 ff.) relevante Vorbelastung eingestuft (Unterlage 14.1, Ziffer 3.2). Im Mittel beträgt die Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm an den Immissionsorten Ohnhorststraße / Am Klein Flottbeker Bahnhof / Baron-Voght-Straße tagsüber 62 dB(A)

und nachts 59 dB(A). Die Vorbelastungen sind als tatsächliche Verhältnisse zu berücksichtigen, welche die Schutzbedürftigkeit der im Einwirkungsbereich befindlichen Baulichkeiten unbeschadet deren Einordnung in unterschiedliche Gebietskategorien der AVV Baulärm herabsetzen. Ein weiterer in tatsächlicher Hinsicht die Schutzwürdigkeit gegenüber der Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm herabsetzender Umstand besteht hinsichtlich der vom Vorhaben betroffenen Immissionsorte darin, dass es sich durchweg um nachträglich an die Bahnstrecke 1244 herangebaute Gebäude handelt, von denen zu erwarten ist, dass die vom Bahnbetrieb verursachten Verkehrsgeräusche in der als Vorbelastung ermittelten Höhe bei der jeweiligen Gestaltung der Außenbauteile berücksichtigt worden sind. Insbesondere gilt dies für die erst in den letzten Jahren auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Klein Flottbek errichteten Gebäudekomplexe Am Klein Flottbeker Bahnhof 1-19, Am Klein Flottbeker Bahnhof 21-43 und Baron-Voght-Str. 93.

Wie aus der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Unterlage 14.1, Tabellen 5 und 6 hervorgeht, sind an einer Anzahl der vorstehend genannten Immissionsorte Baulärmimmissionen in einzelnen Bauphasen Pegelstärken zu erwarten, die noch über den Vorbelastungen aus dem Schienenverkehrslärm der Strecke 1224 liegen. Diesbezüglich sind in Unterlage 14.1, Ziffer 5.5 vonseiten des Schallgutachters Maßnahmen vorgesehen, die in relevantem Umfang zu einer Zurückführung der Baulärmimmissionen hinter die Pegel der Vorbelastung führen, jedenfalls aber der Vermeidung von Baulärmimmissionen oberhalb der „grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle“ von 70/60 dB(A) Tag/Nacht dienen.

Da – wie dargestellt – bauzeitliche Schallschutzwände aus technischen Gründen ausscheiden und mit Blick auf die eingeschränkte Dauer der jeweils in wenigen Tagen zu bemessenden Baudurchführung (vgl. Unterlage 14.1, Ziffer 4.1) passive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich (bzw. angesichts der zu erwartenden Auslegung der Gebäude auf die Immissionen aus dem Schienenverkehr auch nicht zweckmäßig) sind, sind Vorkehrungen auf dem Feld der Lärminderung (Verweis auf geräuscharme Bauverfahren bzw. die Verwendung geräuscharmer Maschinen, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen, dahingehende vertragliche Bindungen des Auftragnehmers), organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Schallausbreitung (Optimierung von Betriebszeiten, Verlegung lärmintensiver Bauarbeiten in den Tagzeitraum) sowie der Einwirkung (ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen) erforderlich. Im

Verfügenden Teil wurden insbesondere die folgenden Maßgaben zur Lärminderung als Nebenbestimmung aufgenommen:

- Grundsätzlich weitest gehende Reduzierung lärmintensiver Bautätigkeiten im Beurteilungszeitraum Nacht (20:00 bis 7:00 Uhr);
- In Bauphase 1 verpflichtende Verlagerung von baulärmintensiven Arbeiten (Abbrucharbeiten) vom Nacht- in den Tagzeitraum zur Zurückführung des Baulärmpegels hinter die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bzw. auf das Niveau der Vorbelastung;
- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren, insbesondere, soweit möglich, zum Einsatz von Hydraulikhammer sowie von Flex, Holzsäge und Steinsäge alternative Abbruchverfahren;
- Diejenigen Baumaschinen, die an einem festen Standort betrieben werden können, sind so zu positionieren, dass sie sich möglichst weit entfernt von den maßgeblichen Immissionsorten befinden und betrieben werden. Bei der Wahl des Standortes ist soweit möglich die schallabschirmende Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse auszunutzen (z. B. Gebäude, Bodenerhebungen, Baucontainer) und auf evtl. auftretende, das Geräusch verstärkende Schallreflexionen zu achten;
- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).

Angesichts der nach schallgutachterlicher Bewertung bei Berücksichtigung der vorstehenden Maßnahmen verbleibenden Beurteilungspegel oberhalb der „grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle“ von 70/60 dB(A) Tag/Nacht am Objekt Am Klein Flottbeker Bahnhof 21-43 hat die Planfeststellungsbehörde die weitere nachgenannte Maßnahme als Nebenbestimmung aufgenommen:

- Beschränkung der Abbrucharbeiten, sofern ein Ausweichen auf den Tagzeitraum sowie ein lärmarmes Verfahren nicht möglich ist, auf den Zeitraum von längstens vier aufeinanderfolgenden Nachtzeiträumen.

Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass sich aus der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung die Möglichkeit der Komprimierung der am meisten lärmintensiven Arbeitsgänge auf Teile der Gesamtdauer von Bauphasen ergibt. Insbesondere ist diese Möglichkeit für die Bauphase 2 gegeben, da die Abbrucharbeiten notwendigerweise den weiteren Baumaßnahmen vorangehen und,

soweit diese in derselben Bauphase wie herstellende Bauarbeiten stattfinden sollen, entsprechend zeitlich zu begrenzen sind.

Die Begrenzung von lärmintensiven Abbrucharbeiten auf vier aufeinanderfolgende Tage ergeht unabhängig von der Ankündigung der Vorhabenträgerin, Bewohnern von Immobilien, die – wie in Bauphase 2 prognostiziert – von Baulärmimmissionen oberhalb der Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm betroffen sein können, für die betreffenden Nachtzeiträume Ersatzwohnraum anzubieten.

Von der Auferlegung weiterer zeitlicher Begrenzungen der Bauarbeiten sieht die Planfeststellungsbehörde ab. Die gebündelte wie gestaffelte Baudurchführung entsprechend den Darstellungen gemäß Unterlage 14.1, Ziffer 4.1 zielt erkennbar auf die konzentrierte und zeitlich auf jeweils wenige Tage begrenzte Durchführung bauleistungslogischer Arbeitsschritte in Sperrpausen ab. Insoweit besitzt das Vorhaben trotz der prognostizierten Lärmspitzen nicht den Charakter einer monatelangen Dauerbaustelle. Vielmehr liegen zwischen den Bauphasen entsprechend der u.a. mit anderen Vorhaben und verkehrlichen Anforderungen bzw. Schwachlastzeiten (Ferien) koordinierten Sperrpausen baulärmfreie Phasen. Auch ist zu erwarten, dass ein Totalverbot nächtlicher Bauarbeiten mit Baulärmimmissionen oberhalb der AVV Baulärm eine deutliche Verlängerung der Bautätigkeiten nach sich zöge, was neben Einbußen an der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit des Vorhabens auch zu saldiert länger anhaltendem Baulärm führen würde.

B.4.6.1.3 Akustisches Baustellenmonitoring

Das Baustellenmonitoring dient insbesondere dazu, während der Bauzeit Lärminderungspotenziale auszuschöpfen und damit das tatsächliche Auftreten von erheblichen Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft zu begrenzen. Dies entspricht der gutachterlichen Bewertung entsprechend der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Unterlage 14.1, Ziffer 5.6.2.

B.4.6.1.4 Information der Anlieger

Mit Blick auf die variierende Anzahl von innerhalb der Bauphasen vorgesehenen Arbeitstagen sowie die unterschiedliche Länge der dazwischenliegenden Pausen ist der schallgutachterlich empfohlenen und in die Nebenbestimmungen übernommenen Informationspolitik der Vorhabenträgerin besondere Bedeutung zuzumessen, damit sich die Betroffenen rechtzeitig auf die jeweilige Baulärmsituation einstellen können.

Sämtliche kommunikativen Anforderungen, welche die Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung zur Konfliktbewältigung benennt, sind daher als Nebenbestimmung aufgenommen worden.

Darüber hinaus wurde ergänzende Informationspflichten hinsichtlich des von der Vorhabenträgerin in Aussicht gestellten Angebots von Ersatzwohnraum aufgestellt. Diese dienen dazu, das Angebot den Betroffenen derart rechtzeitig zu unterbreiten, dass es diese mit angemessenem Vorlauf und hinreichender Sicherheit erreicht.

B.4.6.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Eine für Anlagenbetreiber und Überwachungsbehörden gleichermaßen bundesweit rechtsverbindliche Klärung der Frage, wann Erschütterungsimmissionen auf bauliche Anlagen und auf Menschen in Gebäuden als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind, existiert nicht. Die Bewertung der Erheblichkeit von Belästigungen bzw. Nachteilen durch Erschütterungseinwirkungen im Sinne des BImSchG ist daher anhand von einzelfallbezogenen Gutachten vorzunehmen.

Eine solches hat die Vorhabenträgerin mit der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung, Unterlage 14.1, Ziffer 6 vorgelegt. Dabei wird grundsätzlich von einer Erschütterungsrelevanz durch Abbruch- und Verdichtungsarbeiten sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum ausgegangen, da hinsichtlich der Abbruchgeräten der Einsatz von Hydraulikhammer und Betonsäge sowie konstruktiven Bereich (Bau des Bahnsteigs) der Einsatz einer Rüttelplatte vorgesehen ist. Typischerweise besonders erschütterungsintensive Arbeiten wie die Vornahme von (ggf. mit Rammarbeiten verbundenen) Tiefgründungen oder Spundwandeinbringungen sind nicht geplant (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 3.2).

Angesichts des geringen Anteils erschütterungsintensiven Baugeräts bzw. dessen begrenzten Einsatzspektrums sind räumlich und zeitlich begrenzt potenzielle Betroffenheiten unter Berücksichtigung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 bzw. Teil 3 zu erwarten, jedoch nicht über einen Abstand von 20 m vom Vorhaben hinaus. In Unterlage 14.1, Ziffer 6.3 ist dargestellt, dass der Abstand zwischen den jeweiligen Erregerquellen an der Baumaßnahme bzw. der schutzbedürftigen Bebauung an keinem Gebäude weniger als 20 m beträgt. Mithin sind weder maßgebliche Einwirkungen auf Gebäude nach Teil 3 der DIN 4150 noch erhebliche Betroffenheiten von Menschen in Gebäuden nach Teil 2 der DIN 4150 zu erwarten. Sachdienlich ist, vonseiten der Vorhabenträgerin über einschlägige Arbeiten in Zusammenhang mit der Baulärmkommunikation zu informieren, siehe Ziffer B.4.6.1.3.

B.4.6.3 Stoffliche Immissionen

Während der Umsetzung des Vorhabens ist in der Nachbarschaft mit zusätzlichen baubedingten Belastungen durch Staub- und Abgasimmissionen zu rechnen, namentlich wegen des Einsatzes maschinengetriebener Baufahrzeuge sowie der plangegegenständlichen Rückbauarbeiten, die gerade auch den Abbruch von Stein- und Betonbauwerken beinhalten.

Durch die Einhaltung der unter Punkt A.4.5.3 aufgeführten Immissionswerte für den Staubniederschlag, den Schwebstaub sowie das Stickstoffdioxid wird sichergestellt, dass die Vorhabenträgerin auch in Bezug auf Luftverunreinigungen ihren immissionsschutzrechtlichen Betreiberpflichten zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nachkommt und insoweit zugleich den Anforderungen zur Wahrung der Gesundheit insbesondere der Anwohner Rechnung trägt. Für die Begrenzung der im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Staub und Abgasen sind folgende, dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen in Betracht zu ziehen:

- Abdeckung oder Befeuchtung von Staub entwickelnden Materialien sowie von Haufwerken von Staub entwickelnden Materialien;
- Befeuchtung sämtlicher staubentwickelnder Bereiche bei erheblicher Staubeentwicklung;
- Ggf. Erhöhung des Feuchtegehalts des Abbruchmaterials und weitere Maßnahmen wie Erfassen, Absaugen und Staubabscheiden;
- Vermeidung der Überladung und des Zwischenabwurfs durch Greifer beim Umschlag;
- Minimierung der Fallstrecken beim Abwerfen;
- Einstellung der Abbrucharbeiten bei hohen Windgeschwindigkeiten (über 5,5 m/s);
- möglichst großstückiger Abtransport von Abbruchmaterial.

Als wirksames Mittel zur Immissionsreduzierung ist unter Berücksichtigung der logistischen Anforderungen an die Bauabläufe darauf zu achten, dass Motoren von Fahrzeugen und Geräten, die momentan nicht gebraucht werden, abgestellt werden (Vermeidung von Leerlauf) und unnötige Leerfahrten unterbleiben.

Das Vorhaben führt nicht zu zusätzlichen stofflichen Immissionen aus dem Eisenbahnbetrieb, da mit ihm keine Veränderungen im Betriebsprogramm der – ohnehin elektrisch verkehrenden und wegen des für Eisenbahnfahrzeuge

verhältnismäßig geringen Gewichts nur geringe Brems-Feinstäube verursachenden – S-Bahn oder immissionsrelevante Änderungen an der technischen Ausstattung der Eisenbahnanlagen einhergehen.

B.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Vorhabenträgerin hat nach den bahninternen Vorschriften ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) in Form eines Kurzkonzepts erstellt, Unterlage 18.1. Dieses ist, entsprechend der Angaben der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 10.6 sowie der Nebenbestimmung unter Ziffer A.4.6.2, in der Ausführungsplanung durch ein zwischen der Vorhabenträgerin und dem mit der Baudurchführung beauftragten Unternehmen vor Entsorgungsbeginn ein konkretisiertes Entsorgungskonzept zu entwickeln.

Aus dem BoVEK, Unterlage 1, Ziffer 5.5 ist ersichtlich, dass mit Blick auf die insgesamt zu erwartenden 1.100 m³ Abfälle für die Lagerung und Deklaration eine befestigte und gesicherte Bereitstellungsfläche von ca. 750 m² erforderlich ist. Aus dem Grunderwerbsplan, Unterlage 5, bzw. dem Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6 in Verbindung mit dem Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan, Unterlage 9 ist ersichtlich, dass die Baustelleneinrichtungsfläche – nicht zuletzt durch die im Zuge der 1. Planänderung beantragte, der Eingriffsreduzierung dienende Flächenverringering – insgesamt (einschließlich Bewegungsflächen) eine Größe von lediglich 565 m² aufweist. Ein unbewältigter Konflikt ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde darin nicht zu sehen, da sich, wie aus der im BoVEK enthaltenen Mengenermittlung (Ziffer 5.4) ersichtlich, das Abbruchgut auf verschiedene Materialien verteilt, das nach üblichem Bauablauf nicht gleichzeitig anfällt. Baulogistisch können die Rückbauarbeiten derart in Phasen geteilt werden (Bahnsteigdach, Service Store, Bahnsteigbelag, -kanten und -fundamente), dass jeweils nur Mengen in Größenordnungen anfallen, die auf der plangenehmigten Baustelleneinrichtungsfläche zwischengelagert werden können. Sollte zur Sicherung des BoVEK-konformen Ablaufs der Entsorgung kurzzeitig auf andere Flächen zur Zwischenlagerung zurückgegriffen werden müssen, gelten auch für diese Flächen die Mindestanforderungen an Sicherung und Befestigung gemäß BoVEK, Ziffer 5.5.

Im BoVEK ist zudem berücksichtigt, dass sich im Bereich der S-Bahngleise 1 und 2 der Verkehrsstation Altlastenverdachtsflächen oder Kontaminationsflächen mit Gefährdungspotential befinden. Im Bereich der Lokhaltebereiche Gleis 1 und Gleis 2 liegen demnach Verunreinigungen durch PAK (Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe) vor, die den Zuordnungswert Z1 bzw. Z2 haben (BoVEK, Ziffer

5.1). Im Rahmen des Vorhabens ist diesen Flächen mit einem erhöhten Schadstoffpotential (in der Regel Flächen mit Handlungsklasse HK 1.2) ein besonderes Augenmerk zu schenken. Dies betrifft nach Lage der Dinge hauptsächlich die abfallrechtliche Behandlung des anfallenden Bodenmaterials. Die Einhaltung von arbeitsschutzrechtlichen Anforderungen an Arbeiten in kontaminierten Bereich ist bereits auf Ebene der Abstimmung des Entsorgungskonzepts zwischen Vorhabenträgerin und bauausführendem Unternehmen zu berücksichtigen.

Da das Vorhaben nahezu vollständig von Altlastenverdachtsflächen in Gleislage umfasst ist (vgl. BoVEK, Unterlage 18.1, Anlage 1), lässt sich nicht ausschließen, dass sich im Baubereich weitere, bislang nicht bekannte Bodenkontaminierungen befinden. Dem wird mit der Nebenbestimmung zur Information der BUKEA über derartige Anzeichen Rechnung getragen.

B.4.8 Denkmalschutz und Städtebau

Der im Zuge des Vorhabens vorgesehene Rückbau des im Bestand vorhandenen Bahnsteigdachs betrifft, wie in mehreren Rückfragen beim zuständigen Denkmalschutzamt bestätigt werden konnte, unbeschadet des (bloßen) Alters keine dem Denkmalschutz unterfallende Baulichkeit. Der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Zusammenhang bekannt, dass das Bauwerk an zahlreichen Stellen durch Teilrückbauten und Reparaturen aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts Einbußen hinsichtlich der originalen Substanz aufweist.

Das Vorhaben steht in Sichtbeziehung mit dem südlich der Strecke 1224 befindlichen ehemaligen Empfangsgebäude des Bahnhofs Klein Flottbek von 1867, Jürgensallee 53, das unter der ID-Nr. 17013 in die Denkmalliste nach § 6 Absatz 1 Hamburgisches Denkmalschutzgesetz vom 05. April 2013 eingetragen ist. Das Gebäude dient keinen bahnbetrieblichen Zwecken und wird vom Vorhaben baulich nicht berührt. Das dem Rückbau anheimfallende Bahnsteigdach ist zudem nicht allein wegen seiner Lage in der Umgebung des Empfangsgebäudes im Sinne des § 8 Denkmalschutzgesetz der Freien und Hansestadt Hamburg (DSchG) für dessen Erscheinungsbild von prägender Bedeutung. Denn das ehemalige Empfangsgebäude ist unterdessen – durch Entfernung dazwischenliegender Bahnanlagen, Begrünung und Umzäunung räumlich aus den Bahnbetriebsanlagen ausgegliedert. Dasselbe trifft auf den – von den Bahnanlagen aus gesehen – hinter einen Lärmschutzwall translozierten ehemaligen Güterschuppen zu, der, da dieser kein Denkmal darstellt, ohnehin nicht dem Schutzbereich des § 8 DSchG unterfällt.

Soweit die städtebaulichen Wirkungen in die Entscheidung zwischen der Variante der Erneuerung des Bestandsbauwerks und der Neubau-Variante zu berücksichtigen waren, wird auf die dahingehenden Erwägungen unter Ziffer B.4.2 verwiesen.

Auch unter einer primär auf die städtebaulichen Wirkungen der Errichtung des Daches Typ „Zwiesel“ bezogenen Sichtweise ergibt sich entgegen der Stellungnahme der BSW und des Bezirksamts Altona keine Unverträglichkeit des Vorhabens mit dem Stadtbild. Zwar greift das neue Bahnsteigdach in seiner baulichen Gestaltung die Satteldachform und -neigung des ehemaligen Empfangsgebäudes und des ehemaligen Güterschuppens nicht auf. Abgesehen von der vorbezeichneten, mit den landschaftsgestaltenden Maßnahmen eingetretenen räumlichen Trennung der Eisenbahn-Betriebsanlagen vom ehemaligen Empfangsgebäude und dem Güterschuppen wird das Bahnhofsumfeld durch moderne Hochbauten (P+R-Parkhaus, Gleichrichterwerk, Wohnhaus-Zeilenbebauung mit Flachdach hinter dem ehemaligen Güterschuppen) geprägt. Dieser Bebauung tritt das neu zu errichtende Bahnsteigdach, das zudem in seiner Kubatur nicht merklich über das Bestandsbauwerk hinausgeht, nicht als Fremdkörper gegenüber.

Ein noch deutlicher zurückhaltender Eindruck könnte im Zuge der Bahnsteigerneuerung letztlich nur durch gänzlichen Verzicht auf ein Bahnsteigdach und eine alternative zusätzliche Ausstattung mit Wetterschutzhäusern erzielt werden. Dies ist jedoch sowohl nach den Vorgaben des Senatsprogramms zur qualitativen Aufwertung im Zuge von Stationserneuerungen als auch allgemein im Interesse des Reisendenkomforts und der Vermeidung der Verringerung von Qualitätsmerkmalen abzulehnen.

B.4.9 Brand- und Katastrophenschutz

Die Anforderungen der Feuerwehr Einsatzabteilung sind wortlautgetreu in die Nebenbestimmung übernommen worden. Abgesehen von grundsätzlichen Erfordernissen des Brandschutzes wie der Gewährleistung der Zugänglichkeit von Hydranten und des Zugangs zu bauzeitlich abgesperrten Flächen dient die Nebenbestimmung der auf Brandschutzbedarfe ausgerichteten Konkretisierung festgelegten Koordinierungs- und Abstimmungserfordernisse.

Das Vorhaben erfüllt im Übrigen die Anforderungen an den Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten (Unterlage 17.1.3) und wurde unter Herreichen einer brandschutztechnischen Stellungnahme als Ergänzung zum bestehenden Brandschutzkonzept (Unterlage 17.1) beantragt.

Die brandschutztechnische Stellungnahme wurde für das Vorhaben erstellt, um der gemäß „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ des Eisenbahnbundesamtes (Stand: 01.03.2011), den „Erläuterungen zum Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen (Pva) der Eisenbahnen des Bundes (EdB)“, Stand November 2014 sowie der Konzernrichtlinie 124 – „Brandschutz“ der DB AG bestehenden Verpflichtung, für Personenverkehrsanlagen Brandschutzkonzepte zu erstellen, zu entsprechen. Dabei ist unschädlich, dass das EBA zum 24.03.2021 einen aktualisierten Leitfaden „Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, VV 21 – 2.2.2 –001/01“ herausgegeben hat. Zum einen wurde das gegenständliche Vorhaben vor Veröffentlichung des aktualisierten Leitfadens, am 20.07.2020, beantragt. Zum anderen werden durch die Aktualisierung, die zu einem wesentlichen Teil in der redaktionellen Konzeption von einer Artikel- in eine Paragrafengliederung ausgemacht wird, keine vom Vorhaben nicht zu erfüllenden Sicherheitsanforderungen vorgegeben. Insbesondere ist nach wie vor ein – im Verfahren vorgelegtes – Brandschutzkonzept zu erstellen.

Die Feststellung der brandschutztechnischen Stellungnahme, dass aus brandschutztechnischer Sicht bei Umsetzung der beschriebenen baulichen und anlagentechnischen Maßnahmen sowie der Einhaltung der organisatorischen Maßnahmen zur Brandverhütung und Brandbekämpfung keine Bedenken gegen die Nutzung der S-Bahn-Station bestehen, ist für die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die Parameter der Stationserneuerung ohne Weiteres nachvollziehbar. An den ohnehin Brandschutz und Rettungssituation begünstigenden Rahmenbedingungen der Verkehrsstation – offene Bauweise des Bahnsteigs, hinreichende Abstände zwischen den gering dimensionierten Baulichkeiten, vorhandene Erschließungs- und Zuwegungssituation – ändert sich gegenüber dem Bestand nichts Wesentliches. Demgegenüber wirken sich die Erneuerungen aus brandhemmenden Materialien, die Verringerung der Stützenszahl des Bahnsteigdachs sowie die Erneuerung der Bahnsteig- und Treppenoberfläche auf Brandschutz und Fluchtmöglichkeiten günstig aus.

Hinweise der Feuerwehr Einsatzabteilung zum Brandschutzkonzept bzw. dem Nachweis der Rettungswegmöglichkeiten wurden nicht gegeben.

B.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung

ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabenträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

Die Anforderungen der DB Energie GmbH, zu denen eine Zusage der Vorhabenträgerin vorliegt, sind als Nebenbestimmung in die Genehmigung aufgenommen.

Die Hamburger Wasserwerke AöR haben in ihrer Stellungnahme dargestellt, den Trinkwasseranschluss für das auf dem Bahnsteig geplante Servicegebäude der Vorhabenträgerin für grundsätzlich genehmigungsfähig zu erachten. Die bauliche Umsetzung kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Weitergehende Anschluss-, Belieferungs- und Versorgungsverträge sind nicht Gegenstand der Plangenehmigung.

Die Stromnetz Hamburg GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 25.06.2021 geltend gemacht, dass westlich des Planungsbereiches, auf Höhe des Grundstückes Ohnhorststraße 5, eine Trasse der Stromnetz Hamburg die Gleisanlagen der DB Netz AG quert. Diese Querung, so die Hamburg Netz GmbH, sei auf Grund ihres geringen Rohrdurchmessers nicht mehr nutzbar und müsse erneuert werden, wofür seit dem 21.07.2020 seitens der DB Netz AG eine Genehmigung (Aktenzeichen I.NF-N-R, Lws HH 3647 2018) vorliegt. Abgesehen davon, dass der Bereich des Vorhabens von der in Rede stehenden Stromversorgungsleitung nicht unmittelbar berührt wird, ist der Stellungnahme im Weiteren zu entnehmen, dass die Umsetzung der Erneuerung der Querung nicht durch anlagen- oder baubedingte Einflüsse des Vorhabens berührt wird, sondern durch die Anforderungen an die Verfügbarkeit der Ohnhorststraße für den momentan umleitungsbedingt umfangreicheren Buslinienverkehr (vgl. Ziffer B.4.11.2). Eine unmittelbare Veranlassung zur Berücksichtigung der vorgenannten Neuverlegung der querenden Stromleitung in der gegenständlichen Genehmigungsplanung besteht daher nicht. Anzuregen bleibt, möglich Synergien des Vorhabens mit der Durchführung von Teilmaßnahmen der Leitungserneuerung durch Synchronisierung der Bauabläufe auszuschöpfen, etwa die Ausnutzung vorhabenbedingter Sperrpausen für das Vorhaben der Stromnetz Hamburg GmbH. Im Gegenzug ist zu berücksichtigen, inwieweit eine zeitlich noch nicht eingeordnete Baustelle der Stromnetz Hamburg GmbH auf der Ohnhorststraße die Baustellenlogistik des plangegegenständlichen Vorhabens betreffen könnte. Beide Aspekte sind durch Absprachen zu Zeitabläufen

zwischen den Beteiligten lösbar, sodass dem möglichen Konflikt mit dem Abstimmungserfordernis gemäß Ziffer A.4.8.3 und der Zusage der Vorhabenträgerin gemäß Ziffer A.5.4 hinreichend Rechnung getragen ist.

Die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 01.07.2021 (S07) zwar unter Beifügung eines Planausschnitts vorgetragen, dass sich Telekommunikationsanlagen im Planbereich des Vorhabens befänden. Die Vorhabenträgerin stellte hierzu dar, dass nach Abgleich der vorhabengegenständlichen Planunterlagen mit den Leitungsangaben der Vodafone GmbH die von Vodafone angezeigten Kabel- und Leitungsverläufe im öffentlichen Bereich den in Unterlage 4 (Bauwerksverzeichnis, Nr. 30) und Unterlage 10.1 (Kabel- und Leitungslageplan) wiedergegebenen Leitungsverläufen entsprechen. Demnach verläuft die Vodafone-Leitung parallel zu Bahnanlagen auf dem öffentlichen Grund und außerhalb der Bahngrenze. Ein ausdrückliches Erfordernis der Berücksichtigung der Leitungen der Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH besteht insoweit nicht. Zugunsten des Leitungsträgers gilt die Verpflichtung zu Einhaltung der allgemeinen Schutzanforderungen gemäß Ziffer A.4.8.1 einschließlich des Verweises auf Merkblätter und Kabelschutzanweisungen, soweit diese im Hinblick auf Abstands- und andere Regelungen auch für außerhalb des Baufelds bzw. der Baustelleneinrichtungsflächen zu berücksichtigen sind.

Vonseiten der abgefragten Leitungsträger 1&1 Versatel (S01) und Deutsche Telekom Technik GmbH (S03) sind im Verfahren keine zu berücksichtigenden Konfliktpunkte mit Leitungen vorgetragen worden.

B.4.11 Straßen, Wege und Zufahrten

B.4.11.1 Baustelleneinrichtung und Bauausführung

Die Vorgabe der Umzäunung und Absicherung dient dazu, Gefährdungen Einzelner, der Allgemeinheit und der Umwelt abzuwehren. Die Vorhabenträgerin wird durch sie auch verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzuleiten, falls dennoch eine Gefahr eintritt. Die Sicherung der Baustelle ist geeignet und erforderlich, um die Umgebung zu schonen und die Unfallgefahr für Dritte, insbesondere Kinder, zu vermindern. Die Nebenbestimmung dient ferner kriminalpräventiven Zwecken, insbesondere der Sicherung der Baugeräte und des Baumaterials gegen Wegnahme und Beschädigung; ferner soll verhindert werden, dass sich betriebsfremde Personen im Bereich der Baustelle der sozialen Kontrolle entziehen können.

Mit der Aufnahme von Anforderungen an die Baustelleneinrichtung zur Sicherstellung der Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr sowie dahingehenden Abstimmungserfordernissen wird der Stellungnahme der Feuerwehr-Einsatzabteilung entsprochen.

Nicht entsprochen wird der (sinngemäßen) Forderung der Straßenverkehrsbehörde – E-Mails vom 08.09.2021 sowie vom 01.10.2021 – bereits im Zuge der Herstellung des Benehmens einen Verkehrszeichenplan als Teil der Planunterlagen herzureichen. Soweit die diesbezüglichen E-Mails der Straßenverkehrsbehörde als – nicht fristwährend eingegangene – Stellungnahme zu bewerten sind, wird diese zurückgewiesen. Damit ist ausdrücklich keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde verbunden, die Vorhabenträgerin von der Beantragung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung zu befreien, was straßenverkehrsrechtlich ohnehin nicht möglich ist.

Vielmehr ist die Planfeststellungsbehörde (lediglich) zu der Auffassung gelangt, dass die Plangenehmigung vorliegend ergehen kann, ohne, dass es auf die Bewertung der Anordnungsfähigkeit einer bestimmten baustellenbezogenen Beschilderung durch VD 52 im Vorwege ankommt. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kann die Beantragung von baustellenbezogenen Verkehrszeichen der Ausführungsplanung überlassen bleiben, weil in der geplanten Anbindungssituation der Baustelleneinrichtungsfläche an die Ohnhorststraße kein Konfliktpotenzial ersichtlich wird, das ausschließlich durch eine konkrete verkehrszeichenbezogene, verkehrsrechtliche Anordnung gelöst werden kann. Grundlage für diese Bewertung sind die in den Planunterlagen enthaltenen Angaben zu Berührungspunkten des Vorhabens mit Verkehrswegen, ersichtlich im Wesentlichen in Unterlage 9, Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan, sowie in Unterlage 18.1, Ziffer 5.6, zu den anfallenden Transportvolumina und Transportwegen. Hinweise zum Bauablauf mit möglichen Auswirkungen auf die Benutzungsintensität öffentlicher Verkehrswege sowie Angaben zur Inanspruchnahme von Straßen und Wegen finden sich im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffern 7, 8 und 10.3.

Demnach liegt es so, dass:

- die straßenseitige Erschließung der Baustelle auf eine Zufahrt von der Ohnhorststraße auf die umzäunte Baustelleneinrichtungsfläche unter Querung des Gehwegs entlang der Ohnhorststraße beschränkt ist;
- die Nutzung der Ohnhorststraße durch Baustellen-LKW den Gemeingebrauch der Straße nicht überschreitet;

- die Bauarbeiten nicht zu einer Einschränkung der Fahrbahnbreite der Ohnhorststraße führen und diese auch weder ganz noch teilweise gesperrt werden muss;
- im Ergebnis dessen keine für den Fahrplan der Busse insbesondere der VHH erheblichen Verkehrseinschränkungen zu besorgen sind, die gerade aus einer verkehrszeichengeregelten Einschränkung der Straßenbenutzung herrühren;
- der Gehweg entlang der Ohnhorststraße trotz der Zufahrt in den Baustellenbereich mit der erforderlichen Mindestbreite erhalten und benutzbar bleibt (Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme S14 des Bezirksamts Altona).

Für die Planfeststellungsbehörde ist mithin nicht ersichtlich, dass im Zuge der Genehmigungserteilung insbesondere der Lage der Baustelleneinrichtungsfläche auf eine bereits zum Genehmigungszeitpunkt vorliegende Festlegung der bauzeitlichen Straßenverkehrszeichen ankommt. Eine Ausweitung der Baustelleneinrichtungsfläche auf die Ohnhorststraße ist gerade nicht plangenehmigt, vgl. Ziffer A.2 i.V.m. Unterlage 9 der Planunterlagen. Die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen insbesondere für Fußgänger ist als Nebenbestimmung in der Genehmigung enthalten (vgl. Ziffer A.4.9.1), ebenso das Erfordernis der Abstimmungen der Vorhabenträgerin mit den Verkehrsunternehmen, die Busse im Linienverkehr auf der Ohnhorststraße unter Anfahrt der Bushaltestelle der S-Bahn-Verkehrsstation Klein Flottbek. Die damit bezweckte zeitliche Koordinierung der LKW-Andienung der vorhabengegenständlichen Baustelle mit Verkehrsspitzen des Linienbusverkehrs stellt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ein zur Konfliktvermeidung deutlich wirksameres Mittel dar als eine verbindliche Vorfestlegung auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (siehe dazu unter Ziffer A.4.9.2 und zur Begründung Ziffer B.4.11.2).

Zu einer fehlenden oder eingeschränkten Eignung der plangenehmigten Baustelleneinrichtungsfläche aufgrund der konkreten Zufahrtssituation von und in die Ohnhorststraße sowie zu einer etwaigen fehlenden Eignung der Ohnhorststraße für LKW-Verkehre einer bestimmten Art oder eines bestimmten Umfangs ist im Übrigen nichts vorgetragen. Gänzlich vermieden werden könnte eine bauzeitliche Nutzung der Ohnhorststraße (im Rahmen des Gemeingebrauchs) nur durch eine Verlagerung der Baustelleneinrichtungsfläche auf die Südseite der Verkehrsstation, an der jedoch – etwa im Einzugsbereich der Jürgensallee oder der Straße Am Klein Flottbeker Bahnhof – keine bzw. keine gleichermaßen geeigneten Flächen zur Verfügung stehen. Ein weiteres Optimierungspotenzial hinsichtlich der Lage der Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche bzw. der Fläche an der Ohnhorststraße selbst besteht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht. Diese ist im Zuge der 1.

Planänderung bereits – wenn auch vor dem Hintergrund der Verringerung des naturschutzrechtlich relevanten Umfangs des Eingriffs – in Abstimmung mit dem Bezirksamt Altona als Grundstückseigentümer auf die nunmehr plangenehmigte Fläche gelegt und somit optimiert worden (vgl. Ziffer B.4.13.1).

B.4.11.2 Bauzeitliche Nutzungskonflikte

Zahlreiche bauzeitliche Nutzungskonflikte werden bereits durch die Begrenzung der Baustelleneinrichtungsfläche auf die plangenehmigte Größe und Lage vermieden, da diese in Gänze außerhalb des Straßenverkehrsraums gelegen ist. Insbesondere liegt es so, dass die Ohnhorststraße nicht direkt flächenmäßig bauzeitlich in Anspruch genommen wird (vgl. Ziffer B.4.11.1).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt gleichwohl nicht, dass von der Ohnhorststraße in die Baustelleneinrichtungsfläche einfahrende oder aus dieser hinausfahrende Baustellen-LKW grundsätzlich geeignet sein können, Verkehrsbeeinträchtigungen auf der Ohnhorststraße zu verursachen. Derartige Verkehrsbeeinträchtigungen können jedoch durch die nachstehend ausgeführte Koordinierung zwischen den Belangen des Linienbusverkehrs und den Anforderungen an die Andienung der Baustelle vermieden bzw. hinreichend vermindert werden.

Sowohl der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) als auch die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) haben in ihren Stellungnahmen S10 und S13 darauf hingewiesen, dass die Ohnhorststraße einschließlich der Busschleife sowie der gegenüberliegenden Bushaltestelle der S-Bahn-Verkehrsstation Klein Flottbek seit Mai 2021 gerade mit Blick auf die Umsteigebeziehung zur S1 verstärkt von Linienbussen angefahren werden. Hintergrund ist die mehrjährige Großbaumaßnahme auf der Elbchaussee, welche die Nutzbarkeit der Umsteigeverbindung vom Linienbusverkehr zur in Teufelsbrück abfahrenden Fähre für Airbus-Mitarbeitende aufhebt. Das von HVV, VHH und der HOCHBAHN entwickelte Umleitungskonzept sieht stattdessen u.a. die Verkehrsstation Klein Flottbek als Umsteigeknoten S-Bahn/Bus sowie Bus/Bus vor, sodass zur Hauptverkehrszeit erhebliche Mehrverkehre des Linienbusverkehrs zu erwarten sind, die insbesondere wegen der vorhandenen Buswendeschleife auf die Bushaltestelle S-Bahn Klein Flottbek gebunden sind. Die Andienung der Baustelle zu Hauptverkehrszeiten, die durch den im Rahmen des Umleitungskonzepts vorgesehenen ÖPNV-Berufsverkehr zum Airbus-Werk definiert werden, ist daher zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin hat in diesem Zusammenhang sinngemäß zugesagt, den Auftragnehmer der Bauleistungen über ihre Bauüberwachung dahingehend zu instruieren, dass dieser den Anlieferungs- und Abfuhrverkehr entsprechend des

Logistikkonzepts des Auftragnehmers unter Berücksichtigung der Anforderungen des Buslinienverkehrs organisiert (vgl. Ziffer A.5.3). Die Planfeststellungsbehörde erachtet es darüber hinaus für zielführend, dass der Inhalt dieser Abstimmungen gegenüber den Aufgabenträgern des Buslinienverkehrs kommuniziert wird (vgl. Ziffer A.4.9.2) und insoweit eine Rückkopplung stattfindet.

Einer weitergehenden Beschränkung der Bauabläufe – etwa eines generellen Ausschlusses gewisser Tage oder Tageszeiten für die Baustellenandienung – bedarf es mit Blick auf das beschränkte Volumen der bauzeitlichen Aktivitäten (vgl. BoVEK, Unterlage 18.1, Ziffern 5.4 bis 5.6), den Anforderungen an eine gewisse Flexibilität der Baudurchführung sowie der offenen Laufzeit des durch die Maßnahme Elbchaussee erforderten Umleitungskonzepts nicht. Dabei ist berücksichtigt, dass nicht nur die Ohnhorststraße selbst, sondern auch die in den Stellungnahmen S10 und S13 als verfügbar vorausgesetzte Anlage der Bushaltestelle, die Buswendeschleife sowie dem Fußgängerverkehr dienende Anlagen von der Baustelleneinrichtungsfläche nicht unmittelbar eingeschränkt werden. Vielmehr liegt diese nordöstlich außerhalb derjenigen Flächen, die umsteigende ÖPNV-Kundinnen und -Kunden zur Wahrnehmung der Umsteigebeziehungen benötigen.

Der im Sinne des Mobilitätsverbunds relevante Konflikt, dass die Baustelleneinrichtungsfläche einen Standort des Bike-Sharing-Angebots StadtRAD in Anspruch nimmt, wird durch eine bauzeitliche Standortverlagerung der baulichen Anlagen der betreffenden Fahrradstellplätze im Umfeld der Verkehrsstation gelöst. In ihrer Erwiderung auf die Stellungnahme S14 des Bezirksamts Altona hat die Vorhabenträgerin auf die Zustimmung der Gesellschaft StadtRAD im Anschluss an einen Ortstermin am 13.07.2021 mit Vertretern des Bezirksamts Altona verwiesen. Letztlich handelt es sich bei der betreffenden bauzeitlich genutzten Fläche um eine solche des Bezirksamts Altona, sodass es insoweit auf die Zustimmung des Bezirksamts für die Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche durch die Vorhabenträgerin sowie hinsichtlich der Belegenheit der StadtRAD-Fläche auf Abstimmungen zwischen dem Bezirksamt Altona und der Gesellschaft StadtRAD ankommt. Beides ist vorliegend gegeben bzw. die Zustimmung liegt vor, vgl. Ziffer B.4.13.1.

B.4.12 Bahnsteigausstattung und -dachlänge

Soweit in der Stellungnahme des HVV (S13) eine Abstimmung der Beschilderungspläne sowie des Wegeleitsystems vor der Baudurchführung gefordert und ausgeführt wird, die konkrete Ausgestaltung der taktilen Leitsysteme sei in den zur

Verfügung gestellten Unterlagen nicht ersichtlich, ist festzustellen, dass diese Merkmale kein der Plangenehmigung unterfallender Bestandteil des Vorhabens sind. Die Vorhabenträgerin hat hierzu nachrichtlich mitgeteilt, dass der gesamte Ausstattungsplan im Juli 2020 mit dem HVV abgestimmt worden sei und dazu eine schriftliche Zustimmung zur Ausstattung und Beschilderung des HVV vorliege. Unbeschadet dessen hat die Vorhabenträgerin angekündigt, durch ihre Bauleitung vor Baubeginn eine Abstimmung mit dem HVV durchführen. Mit dem HVV geht die Planfeststellungsbehörde daher davon aus, dass die – ohnehin erst durch die Ausführungsplanung zu konkretisierende – Ausführung und Platzierung der Bahnsteigausstattung sowie die Ausgestaltung der taktilen Leitsysteme nicht entgegen den Vorstellungen des HVV erfolgen wird.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Auffassung des HVV, dass die Verkürzung des Witterungsschutzes um 10% in der Längsrichtung aus Fahrgastsicht unbeschadet der gleichzeitigen Verbreiterung des Bahnsteigdachs nicht nur positiv rezipiert werden könnte und die vollständige Abdeckung zumindest eines Kurzzuges mit einer Länge von 66 m wünschenswert wäre, für nachvollziehbar. Da, wie der HVV selbst einräumt, die Dachfläche insgesamt gleich groß bleibt, vermag die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin jedoch unter Kapazitäts Gesichtspunkten sowie unter Berücksichtigung der Variantenprüfung (vgl. Ziffer B.4.2) auch nicht aus anderen fachplanerischen Erwägungen zur Beibehaltung oder Wiederherstellung der ursprünglichen Bahnsteigdachlänge anzuhalten.

Der Vortrag der Vorhabenträgerin, die verkürzte Bahnsteigdachlänge werde durch „ein geplantes Wetterschutzhaus“ auf dem neuen Bahnsteigdach ausgeglichen, fällt dagegen für diese Saldierung nicht ins Gewicht. Zwei der Kubatur von Wetterschutzhäusern entsprechende Baulichkeiten sind zwar als Neubauten auf dem Lageplan, Unterlage 3.1 verzeichnet, wobei sich der nachrichtliche Charakter des Herstellung dieser Ausstattungsmerkmale des Bahnsteigs vornehmlich daraus ergibt, dass die Wetterschutzhäuser nicht im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4 enthalten sind. Mithin sind an nämlichen Standorten im Bestand bereits Wetterschutzhäuser vorhanden, sodass die Verzeichnung im Lageplan, Unterlage 3.1 lediglich darauf beruht, dass die Wetterschutzhäuser auf dem erneuerten Bahnsteigbelag wiederhergestellt werden. Eine Aufwertung der Wetterschutzsituation im östlichen Bahnsteigbereich ist damit nicht verbunden. Gleichwohl ist zugunsten des Vorhabens zu berücksichtigen, dass auch in Zukunft durch die Platzierung der Wetterschutzhäuser Fahrgäste, die den Zustieg in Zugteile von S-Bahn-Zügen beabsichtigen, die außerhalb des Bahnsteigdachs zum Halten kommen, analog der Bestandssituation nicht

schutzlos gestellt sind, und auch den sich außerhalb des erneuerten Bahnsteigdachs aufhaltenden Fahrgästen die Erneuerung des Bahnsteigbelags zugutekommt.

B.4.13 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Inanspruchnahme von Grundeigentum ist allein auf die Dauer der Bauzeit beschränkt. Anlagenbedingte Inanspruchnahmen liegen nicht vor. Die bauzeitliche Inanspruchnahme betrifft Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona. Dieses hat der Inanspruchnahme nach Abstimmungen über die Optimierung der Baustelleneinrichtungsfläche unter umweltfachlichen Gesichtspunkten zugestimmt. Darüber hinaus bestehen technisch notwendige Schnittstellen mit Eisenbahnbetriebsanlagen der DB Netz AG und der DB Energie GmbH, im Verfahren vertreten durch die DB Immobilien; insoweit liegt mit Schreiben der DB Immobilien Region Nord vom 19.07.2021 eine zustimmende Stellungnahme zu dem Vorhaben vor. Unbeschadet dessen ist festzustellen, dass ein anlagenbedingter baulicher Eingriff in Anlagen der DB Netz AG sowie der DB Energie GmbH, vertreten durch DB Immobilien, nicht gegeben ist. Überdies sind weder Eigentumsrechte noch anderweitige dingliche Rechte Dritter betroffen.

Der Umfang der bauzeitlichen Inanspruchnahmen sowie die Eigentumsverhältnisse sind in Unterlage 6, Bauwerksverzeichnis wiedergegeben. Soweit als örtliche Belegenheit dort „Gemeinde: Musterhausen“ eingetragen ist, handelt es sich um einen offenkundigen Rechtschreibfehler; die zutreffende Bezugnahme auf ein in der Freien und Hansestadt Hamburg ist durch den Gemarkungseintrag „Klein Flottbek“ evident.

Die Inanspruchnahme der im Flächenbedarfsplan entsprechend gekennzeichneten Flächen ist erforderlich, um die hier festgestellte Planung umzusetzen. Die Nebenbestimmung verhindert eine weitergehende Inanspruchnahme. Die Nebenbestimmung zur Wiederherstellung der Grundstücke soll verhindern, dass der Grundstückseigentümer auf die Durchsetzung zivilrechtlicher Restitutionsansprüche verwiesen bzw. angewiesen sind, und dient somit auch der Beschleunigung der Wiederherstellung der vor Beginn der Bauarbeiten bestehenden Situation.

B.4.13.1 Grundstücke des Bezirksamts Altona

Für die Nutzung der im Grunderwerbsplan, Unterlage 5, sowie im Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6 verzeichneten Flurstücke für die Dauer der Bauzeit liegt das Einverständnis des Bezirksamts Altona als Grundstückseigentümer vor, vgl. Ziffer B.2.1. Soweit in der Stellungnahme des Bezirksamts Altona vom 19.07.2021 neben einer Zustimmung zu einer beim Ortstermin am 13.07.2021

zwischen dem Bezirksamt Altona und der Vorhabenträgerin abgestimmten Flächennutzung die Ablehnung der in der Planunterlage 9.1 Baustelleneinrichtungs- und – erschließungsplan dargestellte BE-Fläche formuliert wird, bezieht sich diese Ablehnung auf die sodann geänderte Ursprungsfassung der beantragten Planung. Die geänderte Planung wurde dem Bezirksamt Altona zur Herstellung des Benehmens (erneut) zugeleitet, vgl. Ziffer B.1.2. Eine Stellungnahme des Bezirksamts Altona ist im Zuge der Herstellung des Benehmens zur 1. Planänderung nicht eingegangen, sodass auch insoweit – abgesehen von den Ausführungen gemäß der Stellungnahme vom 13.07.2021 – keine der Zustimmung entgegenstehende Erklärung des Bezirksamts Altona vorliegt.

Die unter Ziffer B.4.13 begründete, für die Grundstücke des Bezirksamts Altona geltende Wiederherstellungsverpflichtung erstreckt sich mit den im Bestand vorhandenen Kniegittern auch auf solche Ausstattungsmerkmale, die nicht bereits unter dem Aspekt von Eingriff und Ausgleich wiederherzustellen sind.

Demgegenüber ist die vom Bezirksamt Altona benannte Prüfung der (dann unterbleibenden) Begrünung des Bereichs der Eingleisstelle zur Herstellung einer Zugangsstelle für die Feuerwehr nicht Gegenstand des vorliegenden Plangenehmigungsverfahrens. Die Verknüpfung dieses Ansatzes mit dem gegenständlichen Vorhaben scheidet bereits deswegen aus, weil die Wiederbegrünung und Bepflanzung Teil der im Maßnahmenplan zum landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Ausgleichsmaßnahmen sind (vgl. Unterlage 12.5 der Planunterlagen). Im Übrigen erscheint es nicht sachgerecht, zur Vermeidung der Reduzierung von bauzeitlichen Eingriffen in Natur und Landschaft eine Optimierung der Lage der Baustelleneinrichtung im Wege einer abgestimmten Planänderung herbeizuführen, um die Maßnahme im Anschluss zum Anlass für einen Mehrbedarf an Flächenversiegelungen aufzugreifen. Im Übrigen wurde im Zuge der Herstellung des Benehmens mit der Feuerwehr Einsatzabteilung von dieser kein Bedarf hinsichtlich einer verbesserten Zugänglichkeit zum Bahngelände geltend gemacht.

B.4.13.2 Grundstücke und Einrichtungen der DB Immobilien

Die DB Immobilien als Vertreterin der DB Netz AG sowie der DB Energie GmbH hat auf die Eigentumsverhältnisse und die Beschaffenheit von Eisenbahnbetriebsanlagen hingewiesen, die unmittelbar an das Vorhaben angrenzen oder von diesem überquert werden.

Zugunsten der Wahrung der Eigentumsrechte der DB Netz AG und der DB Immobilien GmbH sind neben den allgemeinen Nebenbestimmungen hinsichtlich des Umgangs mit Leitungstrassen Dritter (vgl. Ziffer A.4.8.1) entsprechende konkrete Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer A.4.8.4 und Ziffer A.4.11.2) und Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Ziffer A.5.2) in der gegenständlichen Plangenehmigung enthalten.

Darüber hinaus besteht aus den nachfolgenden Gründen kein Regelungsbedarf:

Soweit vonseiten der DB Immobilien angemerkt wird, die Personenunterführung im westlichen Teil des Haltepunktes liege im Eigentum der DB Netz AG und nicht wie im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 4.1.2 ausgeführt im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg, ist dies einerseits mangels bauzeitlicher oder anlagenbedingter Eingriffe in die Unterführung sowie andererseits deswegen unschädlich, da diese auch nach Angaben von DB Immobilien auf Grundlage vertraglicher Regelungen in den Anlagenbestand der Vorhabenträgerin übergeht. Der Treppenaufgang von der Personenunterführung auf die Bahnsteigebene gehört demgegenüber bereits zum Anlagenbestand der Vorhabenträgerin, sodass die planungsgegenständliche Erneuerung des Treppenbelags ohne Berührung der Eigentumsrechte Dritter stattfinden kann.

Hinsichtlich der im Bereich des Bahnsteiges verlaufenden drei Durchlässe (Bezeichnung durch DB Immobilien: AFB----DL0000100 -1224+6,000 Rohr-DL R; AFB---DL0000200 -1224+6,140 Rohr DL RW; AFB----DL0000300 -1224+6,160 Rohr DL R), die diesen sowohl von Nord nach Süd als auch von Ost nach West durchqueren, hat die Vorhabenträgerin mit Blick auf die mit Hamburg Wasser vereinbarten Einleitungen einerseits technisch nachvollziehbar erklärt, keine Anschlüsse zu planen. Zum anderen hat die Vorhabenträgerin die Beweissicherung der eisenbahntechnischen Anlagen zugesagt, siehe Ziffer A.5.2. Die Zusage der Beweissicherung umfasst insoweit auch die von DB Immobilien angesprochenen Gleislagezustände und etwaige Feststellungen von bauzeitlichen, erschütterungsbedingten Beeinflussungen.

Die vonseiten der DB Immobilien geforderte konkrete Ausgestaltung von Treppenanlagen (auch) am östlichen Bahnsteigende kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben, da eine hinreichende Flächenreserve hinsichtlich des Ausgestaltung des lediglich zu betrieblichen Zwecken (und nicht durch Fahrgäste) zu nutzenden äußerst östlichen Bahnsteigteils besteht, der zumal hinter der Ausdehnung des bisher vorhandenen, für betriebsinterne Zwecke vorgehaltenen Bahnsteigteils zurückbleibt. Es ist nicht ersichtlich, dass in dieser Kubatur nicht (in der

Ausführungsplanung) auf dem vorhabenträgerinneneigenen Grundstück eine Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig zu Dienstzwecken geschaffen werden könnte. Die Vorhabenträgerin hat hierzu nachrichtlich mitgeteilt, die Bahnsteigtreppe am Bahnsteigende seien bereits in der technischen Planung enthalten. Im westlichen Bereich des Bahnsteigendes ist auf dem plangegegenständlichen Lageplan, Unterlage 3.1, bereits eine Zugangstreppe verzeichnet. Die von DB Immobilien angesprochene Art und Weise der Herstellung von Zugangssicherungen zu den Zugangstreppe (Vierkant, Dreikant, DB Grau) kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Einer der Forderung der DB Immobilien entsprechende Regelung zur Vermeidung der bauzeitlichen und anlagebedingten Ableitung von Dach-, Oberflächen- und sonstigen Abwässer auf oder über die Grundstücke von DB Netz bedarf es nicht, da Gegenstand des plangegegenständlichen Antrags die Sammlung des anfallenden Regenwassers sowie der Abwässer aus dem Service Store-Gebäude in die Entwässerungsanlagen von Hamburg Wasser ist (vgl. Unterlage 15.8 der Planunterlagen). Dem ist zu entnehmen, dass eine Versickerung von Regenwasser im Gleisbereich nicht vorgesehen ist.

Sicherheitsrelevante Wechselwirkungen (Verblendung oder Verschattung) zwischen der Bahnsteigbeleuchtung und der Signaltechnik hat die Vorhabenträgerin ausgeschlossen. Zur Vermeidung bauzeitlicher, für die Sicherheit des Schienenverkehrs relevanter Einflüsse auf die Signaltechnik ist die Nebenbestimmung zur Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs (Ziffer A.4.12) in die Plangenehmigung aufgenommen worden.

Im Erläuterungsbericht, namentlich demjenigen zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 13.1) findet der Sachstand Erwähnung, dass vonseiten der DB Netz AG mittelfristig ein elektronisches Stellwerk (ESTW) für die Strecke Altona – Wedel geplant sei und dadurch das noch genutzte Stellwerksgebäude auf dem Bahnsteig nicht mehr benötigt werde. In der Stellungnahme der DB Netz AG ist der Verbleib des Stellwerks indes nicht thematisiert worden, sodass bis im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens keine Abstimmungserfordernisse hinsichtlich der Synchronisierung mit dem Projektlauf entsprechend des Fortgangs des ESTW-Projekts zu formulieren war.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse zugunsten eines dauerhaft die Verkehrssicherheit herstellenden, qualitativ ansprechenden und behindertengerecht-barrierefreien Zugangs zum S-Bahn-Taktverkehr. Die

verschiedenen zu berücksichtigenden Belange sind von der Planfeststellungsbehörde ermittelt sowie gegeneinander und untereinander abgewogen worden, wobei in angemessener Weise all das in die Abwägung eingestellt worden ist, was nach der Lage der Dinge in sie einzustellen war. Dazu gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den damit verbundenen Interessen insbesondere die mit dem Vorhaben einhergehenden mittelbaren Beeinträchtigungen Dritter sowie dessen sonstige Umweltauswirkungen. Die mit den Stellungnahmen vorgetragene Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise, aber auch die ablehnenden Äußerungen sind von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und von der Planfeststellungsbehörde abgewogen worden. Die Vorhabenträgerin hat einer Vielzahl von Forderungen zugestimmt und deren Berücksichtigung zugesagt, wodurch diese Eingang in die Planung gefunden haben. Weitere Forderungen sind von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt worden und finden sich in dieser Plangenehmigung als Nebenbestimmung oder in den Entscheidungen über die Stellungnahmen wieder. Andere Forderungen wiederum sind mit entsprechender Begründung zurückgewiesen worden.

Das Vorhaben ist geeignet und erforderlich, die Planungsziele der Stationserneuerung herbeizuführen. Ein Unterbleiben des Vorhabens wäre nicht vertretbar. Im Jahr 2012 und 2015 wurden standfähigkeitsgefährdende Schäden an der Dachkonstruktion des Bahnsteigdachs festgestellt und im Zuge von Sofortmaßnahmen behoben. Die seit dem Jahr 2018 bestätigte und fortschreitende Schadensentwicklung lässt es zur Vermeidung regelmäßiger und unwirtschaftlicher ad hoc-Maßnahmen geboten erscheinen, eine ganzheitliche Herstellung zusammen mit den ebenfalls dauerhaft nachhaltig zu erneuernden Bahnsteigkanten und der Bahnsteigoberfläche vorzunehmen.

Diesem Vorhaben stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, dass dies zu einer Versagung der Zulassung führen oder zu weiteren Planänderungen Anlass geben würde. Eindeutig vorzugswürdige Varianten, die geeignet wären, die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele mit geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Belange zu erreichen, sind nicht ersichtlich.

Insbesondere gilt dies für die mit dem Vorhaben unvermeidlich verbundenen bauzeitlichen Belastungen, die im Wesentlichen bereits durch die Wahl derjenigen Variante verringert werden, welche die geringsten baubedingten Belastungen mit sich bringt. Eingeschlossen in diese Betrachtung ist dabei die kontrovers in Stellungnahmen vorgebrachte Kritik an der Variante, welche den Ersatzneubau unter Rückbau des Bestands-Bahnsteigdachs beinhaltet. Dem Aspekt der Bewahrung des – indes nicht

der Denkmalpflege unterliegenden – Erscheinungsbild im Ergebnis der Abwägung jedoch eine Vielzahl anderer Belange entgegen, welche den Ausschlag zur Neubau-Variante geben. Diese beinhalten die Verbesserung der Barrierefreiheit durch Verringerung der Stützenszahl, die kürzere und damit deutlich weniger lärm- und erschütterungsintensive Bauzeit, verringerte Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb und somit höhere Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrsmittels mit kürzeren Sperrpausen sowie eine vereinfachte Baulogistik mit geringerer und damit – auch naturschutzfachlich – weniger eingriffsintensiver Flächeninanspruchnahme. Auswirkungen auf Landschaft und Stadtbild sind maßgeblich an der Wirkung des Bahnsteigdachs auf das Umfeld in der plangenehmigten Neubauvariante zu bemessen; diese ist angesichts der farblich wie stilistisch unauffälligen Ausführung des Dachs im Verhältnis zur durchaus modernen, städtischen Bebauung als hinnehmbar zu bewerten.

Die weiteren zu erwartenden Umweltauswirkungen sind angesichts der sodann hergestellten nachhaltigen Verfügbarkeit der S-Bahn-Verkehrsstation als verhältnismäßig gering anzusehen. Die natur- und umweltschutzfachlichen Implikationen des Vorhabens, das sich vollständig in einem durch die anthropogene Überformung stark vorbelasteten Bereich befindet, halten sich – insbesondere nach der Optimierung im Wege der 1. Planänderung – in engen Grenzen und fokussieren auf den Rückbau einer Hecke in der Durchfahrtsbreite eines Baustellenfahrzeugs. Dieser Eingriff kann vor Ort vollständig ausgeglichen werden.

Verbleibenden Auswirkungen namentlich wegen der bauzeitlichen Immissionen sowie der Betroffenheit vordringlich des Linienbus- und Fußgänger-Verkehrs und von Leitungsträgern wurde entweder bereits mittels entsprechender Planungsdetails oder durch die von der Planfeststellungsbehörde erlassenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen, sodass die denkbaren Beeinträchtigungen vermieden oder zumindest vermindert werden konnten, soweit dies möglich war. Die verbleibenden Auswirkungen und die sich daraus ergebenden Konflikte sind unvermeidbar, aber beherrschbar. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass nahezu sämtliche potenziellen Beeinträchtigungen lediglich mittelbarer und vorübergehender Natur sind, weil die Auswirkungen des Vorhabens sich überwiegend auf die Bauzeit beschränken.

Die Abwägung sämtlicher betroffener Belange hat ergeben, dass das Gewicht der für die Durchführung des Vorhabens streitenden Belange schwerer wiegt als die damit einhergehenden Beeinträchtigungen. Das Vorhaben war darum zuzulassen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Die Plangenehmigung ist, da das Vorhaben Eisenbahnbetriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand hat, kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergeht ein gesonderter Bescheid.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin

Hamburg, den 17.11.2021

Az. 571ppi/014-2020#025

EVH-Nr. 3443536