



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Az. 581ppa/014-2019#003
Datum: 17.12.2021

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 2 Freie
und Hansestadt Hamburg“**

**in der Stadt Hamburg
Bezirk Harburg
Stadtteil Rönneburg**

**Bahn-km 165,921 bis 166,418
der Strecke 1720 Lehrte - Cuxhaven**

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	11
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	11
A.3.2	Vorbehalt	11
A.4	Nebenbestimmungen	12
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz - Schutz von Oberflächengewässern	12
A.4.2	Immissionsschutz	13
A.4.2.1	Baubedingte Immissionen	13
A.4.2.2	Betriebsbedingte Lärmmissionen	14
A.4.2.3	Betriebsbedingte Erschütterungen - Schwellenbesohlung	15
A.4.2.4	Stoffliche Immissionen - Abdecken und Befeuchten	15
A.4.3	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	15
A.4.3.1	Abstimmung mit Leitungsträgern	15
A.4.3.2	Stellungnahmen der Leitungsträger	15
A.4.4	Brand- und Katastrophenschutz	15
A.4.4.1	Baustelleneinrichtungsflächen	15
A.4.4.2	Kennzeichnung Rettungswege- und Zufahren	16
A.4.5	Straßen, Wege und Zufahrten	16
A.4.5.1	Bauzeitliche Sperrungen und Umleitungen	16
A.4.5.2	Erreichbarkeit von Anliegergrundstücken während der Baumaßnahme	16
A.4.5.3	Bauzeitliche Verschmutzung	16
A.4.6	Altlastenverdachtsflächen	16
A.4.7	Unterrichtungspflichten	17
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	17
A.5.1	Zusage gegenüber der Feuerwehr Einsatzabteilung Strategische Einsatzplanung und Grundsatzangelegenheiten	17
A.5.2	Zusage gegenüber der Behörde für Inneres und Sport, Polizei Hamburg, Straßenverkehrsbehörde VD 52	17
A.5.3	Zusage gegenüber der Hamburger Wasserwerke GmbH	18
A.5.4	Zusagen gegenüber der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, vormals Behörde für Umwelt und Energie - BUE) zu Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz	18
A.5.4.1	Biologische Bauüberwachung	18
A.5.4.2	Ausführungsplanung für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	18
A.5.4.3	Kompensationsmaßnahmen	18
A.5.4.4	Pflegemaßnahmen	19
A.5.4.5	Bepflanzungen	19
A.5.4.6	Information der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, vormals Behörde für Umwelt und Energie – BUE) über Beendigung der Bauarbeiten	19
A.5.4.7	Ersatzzahlung	19

A.5.4.8	Schutz von Gehölzbiotopen.....	20
A.5.4.9	Pflege des Biotops HGM	20
A.5.4.10	Nächtliche Beleuchtung während der Bauzeit.....	20
A.5.5	Zusage gegenüber dem Bezirksamt Harburg	20
A.5.6	Zusage im Zusammenhang mit den Stellungnahmen des SB 6	21
A.5.7	Zusage wegen Beweissicherung an Straßen.....	21
A.5.8	Zusage wegen Beweissicherung an Straßen, Wegen und Gebäuden	21
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	21
A.7	Sofortige Vollziehung.....	21
A.8	Gebühr und Auslagen.....	22
A.9	Hinweise	22
A.9.1	Konzentrationswirkung	22
A.9.2	VV BAU, VV BAU-STE sowie VV IST	22
A.9.3	Warnsignalgeber.....	22
A.9.4	Denkmalschutz	23
A.9.5	Kampfmittelfunde.....	23
B.	Begründung	23
B.1	Sachverhalt.....	23
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	23
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	24
B.1.3	Anhörungsverfahren	24
B.1.3.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	24
B.1.3.2	Öffentliche Planauslegung.....	29
B.1.3.3	Benachrichtigung von Vereinigungen.....	30
B.1.3.4	Erörterung.....	30
B.1.3.5	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde.....	31
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	31
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	31
B.2.2	Zuständigkeit	31
B.3	Umweltverträglichkeit	31
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	31
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	32
B.3.2.1	Untersuchungsraum	32
B.3.2.2	Umweltrechtliche Variantenprüfung.....	33
B.3.2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG	33
B.3.2.4	Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG	42
B.3.2.5	Zusammenfassung	54
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	55
B.4.1	Planrechtfertigung.....	55
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	56
B.4.3	Abschnittsbildung.....	56

B.4.4	Variantenentscheidung	56
B.4.5	Wasserhaushalt	56
B.4.5.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	56
B.4.5.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	57
B.4.5.3	Stellungnahmen im Zusammenhang mit Wasserfachlich und -rechtlich relevanten Sachverhalten	57
B.4.5.4	Stellungnahme SB 6	58
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	59
B.4.7	Arten- und Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)	61
B.4.8	Immissionsschutz	62
B.4.8.1	Baubedingte Lärmimmissionen	62
B.4.8.2	Betriebsbedingte Lärmimmissionen	69
B.4.8.3	Baubedingte Erschütterungsimmissionen	78
B.4.8.4	Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen	79
B.4.9	Brand- und Katastrophenschutz	81
B.4.9.1	Stellungnahme der Feuerwehr-Einsatzabteilung	81
B.4.9.2	Stellungnahme der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	82
B.4.10	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Stellungnahmen von Leitungsträgern	82
B.4.11	Sonstige Belange	83
B.4.11.1	Niederfrequente Magnetfelder, bauzeitliche Verkehrsführung; Wertschwankungen bei Immobilien	83
B.4.11.2	Gesetzliche Vorgaben	84
B.5	Gesamtabwägung	84
B.6	Sofortige Vollziehung	85
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	85
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	86

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 2 Freie und Hansestadt Hamburg“ in der Stadt Hamburg, im Bezirk Harburg im Stadtteil Rönneburg, Bahn-km 165,921 bis 166,418 der Strecke 1720 Lehrte - Cuxhaven, wird mit dem in diesem Beschluss aufgeführten Vorbehalt, Änderungen und Nebenbestimmungen, festgestellt.

Wegen des Gegenstandes des Vorhabens wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen (diejenigen Unterlagen, die mit der Bemerkung „nur zur Information“ versehen sind, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und nehmen nicht an der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses teil):

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 23.04.2021, 83 Seiten zzgl. 2 Anlagen	
2	Übersichtskarte und Übersichtslagepläne	
2.1	Übersichtskarte (Strecke 1720, km 165,921 – km 166,418; Strecke 1255-1, km 1,337 – km 2,006; Strecke 1255-2, km 1,310 – km 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – km 27,165/km 28,586 – km 28,775) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan (Strecke 1720, km 164,815 – km 166,418; Strecke 1255-1, km 0,397 – km 2,006; Strecke 1255-2, km 0,094 – km 2,083; Strecke 1280, km 22,902 – km 28,775) vom 27.06.2019, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
2.3	Übersichtslageplan Hamburg (Strecke 1720, km 165,921 – km 166,418; Strecke 1255-1, km 1,337 – km 2,006; Strecke 1255-2, km 1,310 – km 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – km 27,167/km	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	28,586 – km 28,775) vom 27.06.2019, Maßstab 1:5.000	
3	Lagepläne	
3.1	Lageplan (Strecke 1720, km 165,921 – km 166,107; Strecke 1255-1, km 1,337 – km 1,544; Strecke 1255-2, km 1,310 – km 1,540; Strecke 1280, km 25,946 – km 26,165) vom 23.04.2021, Maßstab 1:500	
3.2	Lageplan (Strecke 1720, km 166,107 – km 166,418; Strecke 1255-1, km 1,544 – km 2,006; Strecke 1255-2, km 1,540 – km 2,083; Strecke 1280, km 26,165 – km 27,024) vom 27.09.2019, Maßstab 1:500	
4	Bauwerksverzeichnis vom 23.04.2021, 25 Seiten	
5	Grunderwerbspläne	
5.1	Grunderwerbsplan (Strecke 1720, km 165,921 – 166,107; Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,544; Strecke 1255-2, km 1,310 – 1,540; Strecke 1280, km 25,946 – 26,165) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
5.2	Grunderwerbsplan (Strecke 1720, km 166,107 – 166,418; Strecke 1255-1, km 1,544 – 2,006; Strecke 1255-2, km 1,540 – 2,083; Strecke 1280, km 26,165 – 27,024) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
5.3	Grunderwerbsplan (Strecke 1280, km 27,024 – 27,165) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
6	Grunderwerbsverzeichnis vom 23.04.2021, 2 Seiten	
7	Bauwerkspläne	
7.1	Bauwerksübersichtsplan – Lageplan vom 23.04.2021, Maßstab 1:1.000	
7.2	Bauwerksplan (Fangedamm Rampe West, Strecke 1280, km 25,618; EÜ Stahlbetonrahmen Rampe West, Strecke 1280, km 25,941; Fangedamm Rampe Ost, Strecke 1280, km 25,783; Draufsicht) vom 23.04.2021, Maßstab 1:250	
7.3	Bauwerksplan (Fangedamm Rampe West, Strecke 1280, km 25,618; EÜ Stahlbetonrahmen Rampe West, Strecke 1280, km 25,941; Fangedamm Rampe Ost, Strecke 1280, km 25,783; Längsschnitte) vom 27.06.2019, Maßstab 1:250	
7.4	Bauwerksplan (Fangedamm Rampe West, Strecke 1280, km 25,618; EÜ Stahlbetonrahmen Rampe West, Strecke 1280, km 25,941; Fangedamm Rampe Ost, Strecke 1280, km 25,783; Querschnitte) vom 23.04.2021, Maßstab 1:250	
7.5	Bauwerksplan (EÜ Üwbw Rönneburg II, Strecke 1280, km 26,233; Rückverankerte Stützwand Rampe West, Strecke 1280, km 26,166; Draufsicht) vom 27.06.2019, Maßstab 1:250	
7.6	Bauwerksplan (EÜ Üwbw Rönneburg II, Strecke 1280, km 26,233; Rückverankerte Stützwand Rampe West, Strecke 1280, km 26,166; Längsschnitte) vom 27.06.2019, Maßstab 1:250	
7.7	Bauwerksplan (EÜ Üwbw Rönneburg II, Strecke 1280, km 26,233; Rückverankerte Stützwand Rampe West, Strecke 1280, km 26,166; Querschnitte) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
7.8	Bauwerksplan (Trogbauwerk, Strecke 1280, km 26,329; Draufsicht, Querschnitt, Ansicht) vom 27.06.2019, Maßstab	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	1:100; 1:250	
7.9	Bauwerksplan (LSW 2 und 3, Strecke 1255-2, km 0,310 1,455; Regelquerprofile, Prinzipskizzen) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
7.10	Bauwerksplan (LSW 4, Strecke 1720, km 166,921 166,133; Prinzipskizze) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
7.11	Bauwerksplan (LSW 5, Strecke 1280-2, km 25,936 26,080; Regelquerprofile) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
7.12	Bauwerksplan (LSW 6, Strecke 1280-1, km 25,949 26,020; Regelquerprofile und Ansicht) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
7.13	Bauwerksplan (LSW 7, Strecke 1255-2, km 1,311 1,540; Draufsicht, Ansicht und Schnitte) vom 23.04.2021, Maßstab 1:500, 1:250, 1:100	
8	Höhenplan	
8.1	Höhenplan (Strecke 1255-1, km 1,337 – km 2,006; Strecke 1280, km 25,946 – km 27,165/km 28,586 – 28,775) vom 27.06.2019, Maßstab MdL 1:2.000/MdH 1:200	
9	Querschnitt	
9.1	Querschnitt (Strecke 1255-1, km 1,549) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
10	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungspläne	
10.1	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1720, km 165,921 - 166,107; Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,544; Strecke 1255-2, km 1,310 – 1,540; Strecke 1280, km 25,946 – 26,165) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.2	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1720, km 166,107 – 166,418; Strecke 1255-1, km 1,544 – 2,006; Strecke 1255-2, km 1,540 – 2,083; Strecke 1280, km 26,165 – 27,024) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.3	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1280, km 27,024 – km 27,165) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.4	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1280, km 28,586 – 28,775) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
11	Kabel- und Leitungslagepläne	
11.1	Kabel- und Leitungslageplan (Strecke 1720, km 165,921 – 166,107; Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,544; Strecke 1255-2, km 1,310 – 1,540; Strecke 1280, km 25,946 – 26,165) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.2	Kabel- und Leitungslageplan (Strecke 1720, km 166,107 – 166,418; Strecke 1255-1, km 1,544 – 2,006; Strecke 1255-2, km 1,540 – 2,083; Strecke 1280, km 26,165 – 27,024) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
12	Spurplanskizze	
12.1	Spurplanskizze (Strecke 1720, km 165,921 – 166,418; Strecke 1255-1, km 1,337 – 2,006; Strecke 1255-2, km 1,310 – 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – 27,165/km 28,586 – 28,775) vom 27.06.2021, ohne Maßstab	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13	Trassierungslagepläne	
13.1	Trassierungslageplan (Strecke 1720, km 165,921 – km 166,107 Strecke 1255-1, km 1,337 – km 1,544; Strecke 1255-2, km 1,310 – km 1,540; Strecke 1280, km 25,946 – km 26,165) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
13.2	Trassierungslageplan (Strecke 1720, km 166,107 – km 166,546; Strecke 1255-1, km 1,544 – km 1,978; Strecke 1255-2, km 1,540 – km 1,978; Strecke 1280, km 26,165 – km 26,599) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
13.3	Trassierungslageplan (Strecke 1720, km 166,546 – km 166,970; Strecke 1255-1, km 1,978 – km 2,401; Strecke 1255-2, km 1,978 – km 2,401; Strecke 1280, km 26,599 – km 27,024) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
14	Landschaftspflegerische Begleitplanung	
14.1	Erläuterungsbericht vom 14.10.2021, 105 Seiten zzgl. 4 Anhänge	
14.2	Bestandsübersichtsplan gesamt (Strecke 1720, km 164,815 – 166,418; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,798; Strecke 1255-2, km 0,094 – 2,083; Strecke 1280, km 22,902 – 23,746/km 24,720 - 27,165/km 28,586 – 28,775) vom 05.08.2021, Maßstab 1:2.500	nur zur Information
14.3	Bestands- und Konfliktpläne	
14.3.1	Bestands- und Konfliktplan Hamburg-Harburg (Strecke 1720, km 165,921 – 166,418; Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,798; Strecke 1255-2, km 1,310 – 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – 27,165) vom 05.08.2021, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
14.3.2	Bestands- und Konfliktplan Hörster Straße (Strecke 1280, km 28,586 – km 28,775) vom 05.08.2021, Maßstab 1:500	nur zur Information
14.4	Maßnahmenübersichtsplan gesamt (Strecke 1720, km 164,815 – 166,418; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,798; Strecke 1255-2, km 0,094 – 2,083; Strecke 1280, km 22,902 – 23,746/km 24,720 - 27,165/km 28,586 – 28,775) vom 05.08.2021, Maßstab 1:2.500	
14.5	Maßnahmenpläne	
14.5.1	Maßnahmenplan Hamburg-Harburg (Strecke 1720, km 165,921 – 166,418; Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,798; Strecke 1255-2, km 1,310 – 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – 27,165) vom 05.08.2021, Maßstab 1:1.000	
14.5.2	Maßnahmenplan Hörstener Straße (Strecke 1280, km 28,586 – 28,775) vom 05.08.2021, Maßstab 1:500	
14.6	Maßnahmenverzeichnis inklusive Maßnahmenblätter vom 09.08.2021, 32 Seiten	
15	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	
15.1	Erläuterungsbericht vom 23.04.2021, 75 Seiten	
15.2	Bestandskarte (Strecke 1255-1, km 1,337 – km 1,798; Strecke 1255-2, km 1,310 – km 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – km 27,165; Strecke 1720, km 165,921 – km 166,418) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
16	FFH-Vorprüfung vom 27.06.2019, 31 Seiten	nur zur Information
17	UVP-Bericht (Umweltverträglichkeitsprüfung)	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
17.1	Erläuterungsbericht vom 12.08.2021, 97 Seiten zzgl. 1 Anlage (AVZ)	nur zur Information
17.2	Bestandsplan Schutzgut Mensch, Kultur- und Sachgut (Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,798; Strecke 1255-2, km 1,310 – 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – 27,165; Strecke 1720, km 165,921 – 166,418) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
17.3	Bestandsplan Schutzgut Pflanzen (Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,798; Strecke 1255-2, km 1,310 – 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – 27,165; Strecke 1720, km 165,921 – 166,418) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
17.4	Bestandsplan Tiere (Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,798; Strecke 1255-2, km 1,310 – 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – 27,165; Strecke 1720, km 165,921 – 166,418) vom 27.06.2021, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
17.5	Auswirkungskarte Schutzgut Mensch, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter (Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,798; Strecke 1255-2, km 1,310 – 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – 27,165; Strecke 1720, km 165,921 – 166,418) vom 27.06.2021, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
17.6	Auswirkungskarte Schutzgut Pflanzen und Tiere (Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,798; Strecke 1255-2, km 1,310 – 2,083; Strecke 1280, km 25,946 – 27,165; Strecke 1720, km 165,921 – 166,418) vom 27.06.2021, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
18	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchungen	
18.1	Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen, vom 16.03.2021, 28 Seiten zzgl. 6 Anhänge	nur zur Information
18.1.1	Übersichtsplan Schall mit Berechnungspunkten in Niedersachsen vom 16.03.2021, Maßstab 1:1.500	nur zur Information
18.1.2	Übersichtsplan Schall mit Berechnungspunkten in Hamburg vom 16.03.2021, Maßstab 1:1.500	nur zur Information
18.2	Variantenuntersuchung Schallschutz vom 16.03.2021, 42 Seiten inkl. Anhang 1	nur zur Information
18.3	Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen vom 29.05.2021, 43 Seiten zzgl. 2 Anhänge	nur zur Information
18.4	Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen vom 29.05.2019, 26 Seiten zzgl. 4 Anhänge	nur zur Information
18.5	Untersuchung zu baubedingten Erschütterungsimmissionen vom 29.05.2019, 26 Seiten	nur zur Information
19	Unterlagen zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte	
19.1	Erläuterungsbericht vom 23.04.2021, 1 Seite zzgl. 3 Anhänge	
19.2	Entwässerungslageplan GP_19_030_EW-0 (Strecke 1720, km 165,921 – km 166,107; Strecke 1255-1, km 1,337 – km 1,544; Strecke 1255-2, km 1,310 – km 1,540; Strecke 1280, km 25,946 – km 26,165) vom 27.06.2021, Maßstab 1:500	
19.3	Entwässerungslageplan GP_19_040_EW-0 (Strecke 1720, km 166,107 – km 166,418; Strecke 1255-1, km 1,544 – km 2,006; Strecke 1255-2, km 1,540 – km 2,083; Strecke 1280, km 26,165	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	– km 27,024) vom 27.06.2021, Maßstab 1:500	
19.4	Entwässerungstechnische Berechnung der Baugruben vom 24.02.2021, 14 Seiten	
19.5	Entwässerungslageplan Baugrube (Strecke 1280, km 25,618 – km 26,357) vom 23.04.2021, Maßstab 1:1.000	
20	Geotechnische Berichte	
20.1	Geotechnischer Bericht Erdbauwerke vom 30.04.2018, 88 Seiten zzgl. sieben Anlagen	nur zur Information
20.2	Geotechnischer Bericht Rahmenbauwerk und Fangedämme vom 30.04.2018, 60 Seiten zzgl. sechs Anlagen	nur zur Information
20.3	Geotechnischer Bericht Überwerfungsbauwerk vom 06.04.2018, 44 Seiten zzgl. sechs Anlagen	nur zur Information
20.4	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 1 (Teil 3) vom 06.04.2018, 36 Seiten zzgl. fünf Anlagen	nur zur Information
20.5	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 2 vom 30.04.2019, 36 Seiten zzgl. vier Anlagen	nur zur Information
20.6	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 3 vom 30.04.2019, 32 Seiten zzgl. vier Anlagen	nur zur Information
20.7	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 4 vom 30.04.2019, 36 Seiten zzgl. vier Anlagen	nur zur Information
20.8	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 6 vom 30.04.2019, 36 Seiten zzgl. vier Anlagen	nur zur Information
20.9	Hydrologisches Gutachten vom 18.05.2021, 24 Seiten zzgl. 2 Anlagen	nur zur Information
21	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept	
21.1	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept vom 27.06.2019, 30 Seiten	nur zur Information
21.2	Lageplan Altlastenverdachtsflächen/ Kontaminationsflächen (Strecke 1720, km 164,000 – 166,600) vom 27.06.2021	nur zur Information
21.3	Tabellarische Auswertung der Analytik (Bauschutt- und Bodenanalytik, Schotteranalytik)	nur zur Information
21.4	Behördliche Unterlagen (Abfallbewirtschaftungssatzung Landkreis Harburg, Erlass NMU Abgrenzungskriterien gefährliche Abfälle vom 26.07.2011, Erlass NMU Gleisschotter vom 13.08.2015)	nur zur Information
22	Unterlage zur elektromagnetischen Verträglichkeit vom 27.06.2019, 47 Seiten	nur zur Information
23	Unterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz	
23.1	Rettungswege- und Zuwegungsplan (Strecke 1720, km 165,921 – 166,107; Strecke 1255-1, km 1,337 – 1,544; Strecke 1255-2, km 1,310 – 1,540; Strecke 1280, km 25,946 – 26,165) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
23.2	Rettungswege- und Zuwegungsplan (Strecke 1720, km 166,107 – 166,418, Strecke 1255-1, km 1,544 – 2,006, Strecke 1255-2, km 1,540 – 2,083, Strecke 1280, km 26,165 – 27,024) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
24	Legendenheft	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
24.1	RIL 885.1101 Symbole und Farben vom 27.06.2019, 103 Seiten zzgl. Stichwortverzeichnis 13 Seiten	nur zur Information

Änderungen an den Planunterlagen, die sich während des Anhörungsverfahrens ergeben haben, z.B. um vorgetragener Kritik Rechnung zu tragen sind aus Gründen der Nachvollziehbarkeit in blau kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin wird die wasserrechtliche Erlaubnis für die Anpassung von Entwässerungsanlagen gem. §8 Abs. 1 WHG, § 9 Abs., § 10 und § 19 Abs. 1, 3 und 4 WHG:

- Versickern von Niederschlagswasser über Grünflächen

nach Maßgabe der Nebenbestimmungen und Hinweise aus der Stellungnahme des Sachbereiches 6 des Eisenbahn-Bundesamtes vom 10.12.2020 (Az.: 57612-576ti/001-1114#009) und der Behörde für Umwelt und Energie vom 21.02.2020 (Az.: 841.52-706/012) erteilt.

Darüber hinaus sind die weiteren Hinweise aus den Stellungnahmen des Sachbereiches 6 (vom 10.12.2020 - Az. 57612-576ti/001-1114#009, 30.07.2021 - Az.: 57612-576ti/002-1114#020 und 16.09.2021 - Az.: 57612-576ti/002-1114#020) zu berücksichtigen.

A.3.2 Vorbehalt

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere Entscheidungen in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Der Vorbehalt wird für folgenden Bereich festgesetzt:

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die:

- bauzeitliche Entnahme von Grundwasser und Oberflächenwasser (Niederschlagswasser) aus den Baugruben nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG
- Versickerung von bauzeitlich gefördertem Grundwasser und Oberflächenwasser (Niederschlagswasser) über Grünflächen in den Untergrund und Einleitung von

bauzeitlich gefördertem Grundwasser und Oberflächenwasser (Niederschlagswasser) in den Seevekanal nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse können vorbehaltlich einer Benehmensherstellung mit den zuständigen Fachbehörden (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft - BUKEA, vormals Behörde für Umwelt und Energie – BUE bzgl. der bauzeitlichen Entnahme von Grundwasser und der Versickerung von bauzeitlich gefördertem Grundwasser und Bezirksamt Harburg für die Einleitung von bauzeitlich gefördertem Grundwasser in den Seevekanal) in einem Ergänzungsbescheid erteilt werden. Die BUKEA hat mit E-Mail vom 10.11.2021 die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit der bauzeitlichen Grundwasserabsenkung bestätigt. Das Bezirksamt Harburg teilt der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 07.09.2021 mit, dass die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von bauzeitlich gefördertem Grundwasser und Oberflächenwasser (Niederschlagswasser) in den Seevekanal in Aussicht gestellt werden kann.

Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde unverzüglich nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses die für die BUKEA und das Bezirksamt Harburg erforderlichen Unterlagen für eine Benehmensherstellung vorzulegen, so dass auf Grundlage der Abschließenden Stellungnahmen der Fachbehörden der entsprechende Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss rechtzeitig vor Baubeginn ergehen kann.

Für weitere Erläuterungen wird auf Kap. B.4.5 dieses Beschlusses verwiesen.

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz - Schutz von Oberflächengewässern

Vorhabenbedingt ist sowohl im Betrieb, als auch in der Bauphase dafür Sorge zu tragen, dass Schadstoffeinträge in den Seevekanal und auch in die anderen im Verfahren genannten Gewässer möglichst unterbunden werden.

A.4.2 Immissionsschutz

A.4.2.1 Baubedingte Immissionen

A.4.2.1.1 Baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Es sind nach Möglichkeit lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren zu wählen. Lärm- und erschütterungsintensive Arbeiten sind auf ein unbedingt nötiges Mindestmaß zu beschränken und nach Möglichkeit in den Tagesstunden durchzuführen. AnwohnerInnen sind vor Beginn von lärm- und erschütterungsintensive Arbeiten hierüber rechtzeitig zu informieren.

A.4.2.1.2 DIN-Normen bei Erschütterungseinwirkungen

Die Vorhabenträgerin hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden.

Hinsichtlich der Einwirkungen von Erschütterungen auf bauliche Anlagen während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 eingehalten werden.

A.4.2.1.3 BImSchG und AVV Baulärm

Die Baustelle ist gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – (AVV Baulärm) so einzurichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen nach dem Stand der Technik vermieden werden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umweltauswirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

A.4.2.1.4 Lärmmonitoring

Die Vorhabenträgerin hat das Baulärmgeschehen von einer öffentlich bestellten und vereidigten sachverständigen Person durch geeignete Messung zu erfassen, um die Klärung etwaiger Unstimmigkeiten zwischen baulärmbetroffenen AnliegernInnen und der Vorhabenträgerin in Entschädigungsfragen zu ermöglichen. Die Messungen und deren Ergebnisse sind zu dokumentieren und zu archivieren. Die entsprechenden Unterlagen sind auf Verlangen in etwaigen Entschädigungsstreitigkeiten dem/der jeweiligen AnspruchstellerIn zur Verfügung zu stellen.

A.4.2.1.5 Entschädigung

Sollten trotz aller im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) der genehmigten Planunterlagen beschriebenen oder im Planfeststellungsbeschluss auferlegten Schutzmaßnahmen gegen Baulärm, die gemäß der schalltechnischen Untersuchung ermittelten projektspezifischen Immissionsrichtwerte für den Baulärm (vgl. Unterlage 18.3) überschritten werden, steht den davon betroffenen AnliegernInnen gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld zu. Bemessungsgrundlage für die Höhe der Entschädigung sind die in der Rechtsprechung dazu entwickelten Grundsätze.

A.4.2.2 Betriebsbedingte Lärmmissionen

A.4.2.2.1 Entschädigung (passiver Schallschutz)

Soweit ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 18.1) der genehmigten Planunterlagen trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an geschützten Häusern Schallimmissionen oberhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV ermittelt wurden, hat die Vorhabenträgerin gem. § 42 BImSchG Entschädigung zu leisten. Der jeweilige Entschädigungsanspruch für die betroffenen Gebäude wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt.

Wegen der Benennung der hiervon betroffenen Gebäude wird auf die Auflistung in der schalltechnischen Untersuchung der genehmigten Planunterlage „Unterlage 18.1 Untersuchungen zu betriebsbedingten Schallimmissionen“ verwiesen.

Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der 24. BImSchV.

A.4.2.2.2 Aktiver Lärmschutz wegen Eisenbahnbetriebslärm

Im Rahmen des Schallschutzkonzeptes ist gemäß den genehmigten Planunterlagen das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) anzuwenden.

Die Regelungen zum Verfahren BüG ergeben sich aus der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes – Pr.1110 Rap/Rau 98 – vom 16.03.1998 (VkBf. Amtlicher Teil, Heft 7, 1998). Abweichend von Ziffer 3.2.2 der Verfügung, wonach bei einem im Schallmesswagen (SMW) angezeigter Wert von 51 dB(A) die DB AG das Schleifen der Schienenfahrflächen innerhalb von 2 Monaten zu veranlassen hat, wird entsprechend der Änderungsverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19.08.2008 – Pr.1110 Rap/Rau 98 zum Lärmschutz an Schienenwegen, Einführung einer Auslöseschwelle – eine Auslöseschwelle von 50 dB(A)

(Schallmesswagenanzeige von + 2 dB(A)) festgelegt, bei deren Erreichen oder Überschreitung der entsprechende Gleisabschnitt innerhalb von 12 Monaten nach der Befahrung durch den SMW akustisch zu schleifen ist.

A.4.2.3 Betriebsbedingte Erschütterungen - Schwellenbesohlung

Die der Vorhabenträgerin in der Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen (Unterlage 18.4) empfohlene Schwellenbesohlung als geeignete Schutzmaßnahme wird der Vorhabenträgerin hiermit auferlegt.

A.4.2.4 Stoffliche Immissionen - Abdecken und Befeuchten

Die Vorhabenträgerin hat während des Baugeschehens staubbindende Maßnahmen vorzusehen, sofern Witterungsbedingungen herrschen, die Staubentwicklung begünstigen.

A.4.3 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

A.4.3.1 Abstimmung mit Leitungsträgern

Mit den Betreibern von Ver- und Entsorgungsleitungen im planbetroffenen Bereich hat wegen der Baudurchführung frühzeitig eine Abstimmung stattzufinden.

A.4.3.2 Stellungnahmen der Leitungsträger

Im Hinblick auf Bauarbeiten in der Nähe von oder an Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie die Hinweise aus den Stellungnahmen der Leitungsträger und die diesen Stellungnahmen beigelegten oder darin erwähnten Richtlinien und Merkblätter zu den seitens der Vorhabenträgerin bei den Bauarbeiten zu treffenden Schutzvorkehrungen zu beachten.

A.4.4 Brand- und Katastrophenschutz

A.4.4.1 Baustelleneinrichtungsflächen

Beim Einrichten von Baustellen sind die notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen. Für die Bauabschnitte sind der zuständigen Feuer- und Rettungswache Ansprechpartner zu benennen. Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten. Die Feuerwehrezufahrten sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr

freizuhalten. Alle Flucht- und Rettungswege sind immer in der vorgeschriebenen Breite freizuhalten.

A.4.4.2 Kennzeichnung Rettungswege- und zufahren

Die Kennzeichnung der Rettungswege und Rettungswegezufahrten sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.

A.4.5 Straßen, Wege und Zufahrten

A.4.5.1 Bauzeitliche Sperrungen und Umleitungen

Bauzeitliche fahrtrichtungssperrungen und Vollsperrungen der Wegeverbindung Hörstener Straße – Seevedeich für den Radverkehr sowie der Straßenverbindung Vorderkamp – Kanzlershof – Kanzlershofer Weg für den Kraftfahrzeugverkehr sind zu vermeiden bzw. auf ein zeitlich erträgliches Maß zu bündeln. Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle und im nachgeordneten Netz sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Generell sind bauzeitliche Maßnahmen zur Verkehrslenkung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzustimmen.

A.4.5.2 Erreichbarkeit von Anliegergrundstücken während der Baumaßnahme

Die Erreichbarkeit der AnliegerInnengrundstücke für AnliegerInnen und ihre BesucherInnen sowie für KundenInnen von Gewerbebetrieben sind sowohl per Straße als auch per Fuß- bzw. Radweg nach Möglichkeit durchgängig zu gewährleisten.

A.4.5.3 Bauzeitliche Verschmutzung

Baubedingte Verschmutzungen der öffentlichen Straßen sind zu minimieren und umgehend zu beseitigen.

A.4.6 Altlastenverdachtsflächen

Die Lage von Altlastenverdachtsflächen hat die Vorhabenträgerin den bauausführenden Firmen rechtzeitig bekanntzugeben. Für das Baugeschehen im Bereich dieser Flächen sind geeignete organisatorische und technische Vorkehrungen für den Fall von Altlastenfunden zu treffen. Ggfls. sind unverzüglich die zuständigen Behörden zu informieren um mit diesen Schutzmaßnahmen abzustimmen.

A.4.7 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Anhörung umfangreiche Zusagen gegenüber den beteiligten Trägern öffentlicher Belange und privaten Betroffenen getätigt. Diese Zusagen sind im Folgenden dokumentiert und durch die Vorhabenträgerin entsprechend einzuhalten.

In diesem Zusammenhang ist jedoch auf folgendes hinzuweisen: Gem. § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG werden in der Planfeststellung die öffentlich - rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Planbetroffenen geregelt; gemäß § 22a AEG wiederum werden Fragen der Höhe einer durch die Vorhabenträgerin in Geld zu entrichtenden Entschädigung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Wenn dementsprechend Zusagen, die die Vorhabenträgerin im Laufe des Planfeststellungsverfahrens gegenüber Planbetroffenen getätigt hat, zivilrechtliche Fragen betreffen oder die Höhe bzw. die Abwicklung einer Entschädigungszahlung (etwa wegen passivem Schallschutz), sind etwaige Unstimmigkeiten in diesem Zusammenhang zwischen der Vorhabenträgerin und den Planbetroffenen - außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens - direkt zu klären.

A.5.1 Zusage gegenüber der Feuerwehr Einsatzabteilung Strategische Einsatzplanung und Grundsatzangelegenheiten

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Stellungnahme der Feuerwehr-Einsatzabteilung vom 13.01.2020 in der weiteren Planung zu berücksichtigen und die Kennzeichnung der Rettungswege und Rettungszufahren mit der zuständigen Feuerwehr- und Rettungswache abzustimmen.

A.5.2 Zusage gegenüber der Behörde für Inneres und Sport, Polizei Hamburg, Straßenverkehrsbehörde VD 52

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der Behörde für Inneres und Sport, Dienststelle VD52 vom 10.03.2020, alle dort genannten straßenverkehrlichen Anordnungen zeitgerecht mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 46 abzustimmen.

A.5.3 Zusage gegenüber der Hamburger Wasserwerke GmbH

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die allgemeinen Hinweise und Anmerkungen aus der Stellungnahme der Hamburger Wasserwerke GmbH und Hamburger Straßenentwässerung vom 11.03.2020, in der Planung zu berücksichtigen. Ebenfalls wird das genannte Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen beachtet.

A.5.4 Zusagen gegenüber der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, vormals Behörde für Umwelt und Energie - BUE) zu Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

A.5.4.1 Biologische Bauüberwachung

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, eine biologische Bauüberwachung zu beauftragen, die unabhängig und fachlich geeignet ist. Die BUKEA wird ca. alle 2 Woche durch Protokolle informiert.

A.5.4.2 Ausführungsplanung für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren, sie durch ein qualifiziertes Büro erstellen zu lassen und mit der BUKEA abzustimmen. Sie sagt ferner zu der BUKEA die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

A.5.4.3 Kompensationsmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, die in Kapitel 7 der Unterlage 14.1 festgesetzten Kompensationsmaßnahmen spätestens 3 Monate nach Fertigstellung des Vorhabens zu beginnen und zügig umzusetzen. Sie sagt zu, spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen bei der BUKEA die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nachzuweisen ist oder alternativ zur Maßnahmenabnahme der BUKEA eine Bestätigung eines Fachbüros vorzulegen, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

A.5.4.4 Pflegemaßnahmen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, die in Kapitel 7 der Unterlage 14.1 dargestellten Pflegemaßnahmen unverzüglich nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen. Sie sagt zu, der BUKEA über die Durchführung der festgesetzten Pflegemaßnahmen erstmalig 2 Jahre nach Beginn und im Anschluss daran 1-mal wiederkehrend in Abständen von 3 Jahren einen Bericht eines beauftragten Fachbüros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle enthalten ist.

A.5.4.5 Bepflanzungen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, die im Kapitel 7 der Unterlage 14.1 beschriebenen Bepflanzungen aus standortgerechten gebietsheimischen Gehölzen nur mit forstlichem oder anderen zugelassenen Herkunftsnachweisen zu verwenden, so dass garantiert ist, dass gebietsheimische Pflanzen mit dem entsprechenden genetischen Ursprung (Nordwestdeutsches Tiefland) verwendet werden und eine mögliche Florenverfälschung durch gebietsfremde Arten (§ 40 BNatSchG) vermieden wird. Sie sagt zu, der BUKEA den Herkunftsnachweis vorzulegen.

A.5.4.6 Information der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, vormals Behörde für Umwelt und Energie – BUE) über Beendigung der Bauarbeiten

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, dieser die Beendigung der Arbeiten zur Durchführung des Vorhabens für den die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt sind unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Dies gilt auch für eine länger als ein Jahr andauernde Unterbrechung der Arbeiten.

A.5.4.7 Ersatzzahlung

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, die Ersatzzahlung gemäß Kap. 8 der Unterlage 14.1 an die BUKEA zu leisten.

A.5.4.8 Schutz von Gehölzbiotopen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, bei den geplanten Baumaßnahmen in geeigneter Weise sicherzustellen, dass der Baumbestand der gesetzlich geschützten Biotope nicht beschädigt wird und die DIN 18920 bei allen Maßnahmen beachtet wird. Die Biotope werden einschließlich der Wurzelbereiche der Randbäume (auch wenn diese außerhalb des Biotops liegen) durch einen mindestens 1,80 m hohen festen Bauzaun während der gesamten Bauzeit abgegrenzt.

A.5.4.9 Pflege des Biotops HGM

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, die Pflege des Biotops HGM mit der BUKEA abzustimmen.

A.5.4.10 Nächtliche Beleuchtung während der Bauzeit

Die Vorhabenträgerin sagt zu, entsprechend der Forderungen aus der Stellungnahme der BUKEA vom 12.03.2020, die Beleuchtung bei nächtlicher Bauaktivität auf ein Mindestmaß zu beschränken und ausschließlich auf das Baufeld auszurichten sowie eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen, insbesondere auf angrenzende Gehölze und Biotope abzuschirmen.

Arbeitsschutzrechtliche Bestimmungen sind dabei zu beachten.

A.5.5 Zusage gegenüber dem Bezirksamt Harburg

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Stellungnahme des Bezirksamtes Harburg vom 02.03.2020 in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit Wasser und Entwässerung wird sie die Wasserbehörde des Bezirksamtes Harburg informieren, sofern im Rahmen der geplanten Baumaßnahme unter den Gleisanlagen eine durchgängige Verbindung zwischen Fischteichgraben zum Seevekanal festgestellt wird. Die Verbindung wird aufrechterhalten.

Im Zusammenhang mit Fuß- und Radwegeverbindungen sagt die Vorhabenträgerin zu, die Abwicklung der Baustellenverkehre abzustimmen und zu koordinieren, sofern es zu Überschneidungen von Bauterminen mit einem geplanten Radschnellweg im Nahbereich des Vorhabens kommt.

A.5.6 Zusage im Zusammenhang mit den Stellungnahmen des SB 6

Die Vorhabenträgerin hat die in den Stellungnahmen des SB 6 vom 10.12.2020 (Az. 57612-576ti/001-1114#009), 30.07.2021 (Az.: 57612-576ti/002-1114#020) und 16.09.2021 (Az.: 57612-576ti/002-1114#020) zur Kenntnis genommen und sagt zu, diese in der weiteren Planung und Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

A.5.7 Zusage wegen Beweissicherung an Straßen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor Aufnahme der Bautätigkeit gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger den Zustand der bauzeitlich genutzten Straßen zu dokumentieren. Nach Abschluss der Bauarbeiten werde der festgestellte ursprüngliche Zustand wiederhergestellt, wenn festgestellt wird, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind.

A.5.8 Zusage wegen Beweissicherung an Straßen, Wegen und Gebäuden

Die Vorhabenträgerin sagt zu, unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens den Urzustand, d. h. den Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen, Bauwerken und sonstigen für die Bauausführung genutzten Flächen durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen zu dokumentieren. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, werden gemäß der Zusage der Vorhabenträgerin auf dieser Grundlage ermittelt und behoben, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür vorlägen, insbesondere also ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Schaden und der Baumaßnahme bestehe. Insoweit werde der Urzustand funktional wiederhergestellt. Die Kosten würden zu Lasten der Vorhabenträgerin gehen.

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

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen EinwenderInnen 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

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes 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.

A.9 Hinweise

A.9.1 Konzentrationswirkung

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

A.9.2 VV BAU, VV BAU-STE sowie VV IST

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sowie die Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EIGV) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Soweit das Vorhaben Bestandteil auch des transeuropäischen Eisenbahnnetzes ist, sind darüber hinaus bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.9.3 Warnsignalgeber

Werden vor dem Hintergrund des weitestgehend aufrecht erhaltenen laufenden Bahnbetriebs, während der Durchführung von Bauarbeiten Rottenwarnanlagen oder Sicherungsposten eingesetzt, die mit Warnsignalgebern ausgestattet sind, sind Warnsignalgeber mit automatischer Pegelanpassung (APA) gemäß der Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.04.2016 (Geschäftszeichen Pr.3354-33hui/005-8009#005) zu verwenden.

A.9.4 Denkmalschutz

Auf die Meldepflichten des Denkmalschutzgesetzes wird hingewiesen. Werden während der Bauarbeiten noch unbekannte Bodendenkmale entdeckt, sind diese unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen

A.9.5 Kampfmittelfunde

Kampfmittelfunde während der Bautätigkeit sind den örtlich zuständigen Behörden (z.B. Polizeidienststellen) unverzüglich zu melden. Die jeweilige Bautätigkeit ist zu unterbrechen, bis mit den zuständigen Behörden das weitere Vorgehen abgestimmt ist.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 2 Freie und Hansestadt Hamburg hat die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen am Eisenbahnknoten Hamburg, im Bereich Meckelfeld zum Gegenstand, durch die Kreuzungskonflikte der Strecken 1720 (Lehrte – Cuxhafen), 1255 (Maschen Rbf – Hamburg Süd) und 1280 (Buchholz – Maschen Rbf – Hamburg) beseitigt werden sollen, um eine Kapazitätserhöhung in diesen Streckenabschnitten zu erreichen. Zu diesem Zweck sollen zwei Gleise aus dem Rbf Maschen neu gebaut und das bestehende Überwerfungsbauwerk Rönneburg erweitert werden. Damit wird die zeitgleiche Ein-/Ausfahrt nach/von Maschen Rbf und die Umfahrung des Maschen Rbf erreicht.

Der PFA 2 (Freie und Hansestadt Hamburg) umfasst den nördlichen Bereich des Projekts bis zur Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen. In diesem Abschnitt befindet sich das bestehende Überwerfungsbauwerk Rönneburg, sowie der Erweiterungsbereich des Bauwerks und der überwiegende Teil der neu zu errichtenden Rampen inklusive Lärmschutzanlagen.

Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 27.06.2019 Az. I.NP-N-D-HMB eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 2 Freie und Hansestadt Hamburg“ beantragt. Der Antrag ist am 01.07.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, eingegangen.

Mit Schreiben vom 27.09.2019 hat das Eisenbahn-Bundesamt der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren wurde am 8. Januar 2020 durch die Beteiligung der Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, die Naturschutzvereinigungen und sonstige Träger öffentlicher Belange eingeleitet.

Die Planunterlagen wurden ab dem 10. Januar 2020 im Bezirksamt Harburg, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Infopunkt und Geschäftsstelle, öffentlich ausgelegt. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen (§ 73 Absatz 5 VwVfG) erfolgte die für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg durch eine Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger. Die gleichlautende Bekanntmachung erfolgte auf der Internetseite der Anhörungsbehörde (§ 27a Absatz 1 VwVfG) und im UVP-Portal des Bundes (§ 20 Absatz 2 UVP-G). In letzterem war das Vorhaben seit Auslegungsbeginn veröffentlicht, jedoch wurde unter dem 14. Januar 2020 eine Verlinkung zur EBA-Außenstelle Hannover als zuständiger Planfeststellungsbehörde vorgenommen, sodass als aktualisiertes Einstellungsdatum dort der 14. Januar 2020 erscheint. Insoweit ist festzustellen, dass das Vorhaben gleichwohl von Beginn der Auslegung an im UVP-Portal abrufbar war.

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien Hansestadt Hamburg (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	1&1 Versatel Deutschland GmbH
2.	50Hertz Transmission GmbH
3.	Angelsport-Verband Hamburg e.V.
4.	Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
5.	Freie Hansestadt Hamburg, Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz
6.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Amt für Innere Verwaltung und Planung, Katastrophen-, Brand- und Bevölkerungsschutz
7.	Freie Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr – Einsatzabteilung
8.	Behörde für Inneres und Sport, Polizei Hamburg – Verkehrsdirektion (VD 52)
9.	Freie Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
10.	Freie Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, ehemals Behörde für Umwelt und Energie - BUE)
11.	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung – VE3
12.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Technische Landeseisenbahnaufsicht – VM 305
13.	Freie Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Harburg
14.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
15.	Bundeseisenbahnvermögen
16.	Bundespolizeiinspektion Hamburg
17.	Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
18.	Colt Technology Services GmbH
19.	Dataport
20.	DB Energie GmbH
21.	DB Fernverkehr AG
22.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Nord
23.	Deutsche Telekom Technik GmbH
24.	euNetworks AG
25.	European XFEL GmbH
26.	Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.
27.	Gasnetz Hamburg GmbH
28.	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
29.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
30.	GlobalConnect Netz GmbH
31.	Hamburg Energie GmbH
32.	Hamburg Gas Consult GmbH
33.	Hamburg Netz GmbH
34.	Hamburg Wasser (Hamburger Wasserwerke HWW / Hamburger Stadtentwässerung HSE)
35.	Hamburg Wärme GmbH (vormals Vattenfall Europe)
36.	Hamburger HOCHBAHN AG
37.	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.
38.	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
39.	Handelskammer Hamburg
40.	Handwerkskammer Hamburg
41.	HanseWerk AG
42.	HanseWerk Natur GmbH
43.	Archäologisches Museum Hamburg – Helms-Museum
44.	Innogy SE
45.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt
46.	Landesbetrieb Verkehr (LBV) Transport- und Genehmigungs-Management
47.	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
48.	Landes-Seniorenbeirat Hamburg
49.	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
50.	Level 3 Communications
51.	Martens EWETel GmbH
52.	Metronom Eisenbahngesellschaft mbH
53.	PLEdoc GmbH
54.	Senatskanzlei
55.	Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen
56.	Stadtreinigung Hamburg
57.	Stromnetz Hamburg GmbH
58.	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
59.	Thiele Kommunikationstechnik GmbH
60.	Vattenfall Europe Wärme AG
61.	Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e.V.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
62.	Verein zum Schutz des Mühlenberger Loches e.V.
63.	Verizon Deutschland GmbH
64.	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH
65.	Verkehrsclub Deutschland e.V., Landesverband Hamburg e.V.
66.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH
67.	Wasserverbandstag Hamburg
68.	wilhelm.tel GmbH
69.	willy.tel GmbH
70.	FlixTrain GmbH
71.	ÖBB Personenverkehr AG
72.	DB Regio Nordost

Von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange haben 30 Stellen zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
42.	HanseWerk Natur GmbH Stellungnahme vom 14.01.2020, kein Az.
30.	Global Connect Netz GmbH Stellungnahme vom 16.01.2020, kein Az.
25.	European XFEL GmbH Stellungnahme vom 15.01.2020, kein Az.
5.	Freie Hansestadt Hamburg, Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Amt für Arbeitsschutz (V3-AS24) Stellungnahme vom 22.01.2020, Az.: 36/2020-Bon
28.	Gasuine Deutschland Transport Service GmbH Stellungnahme vom 28.01.2020, kein Az.
2.	50Hertz Transmission GmbH Stellungnahme vom 31.01.2020, Az.: 2020-000804-01-TG
43.	Archäologisches Museum Hamburg – Helms-Museum Stellungnahme vom 03.02.2020, kein Az.
46.	Landesbetrieb Verkehr (LBV), Transport- und Genehmigungsmanagement Stellungnahme vom 10.02.2020, kein Az.
53.	PLEdoc GmbH Stellungnahme vom 20.02.2020, Az.: 20200202967
9.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) Stellungnahme vom 24.02.2020, kein Az.
11.	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – Amt für Verkehr und

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Straßenwesen Stellungnahme vom 26.02.2020, Az.: 41-3571
47.	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen Stellungnahme vom 02.03.2020, kein Az.
38.	Hamburger Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 04.03.2020, kein Az.
6.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Amt für Innere Verwaltung und Planung, Katastrophen-, Brand- und Bevölkerungsschutz, Referat: Katastrophenschutz Stellungnahme vom 03.03.2020, Az.: – A 444 -
29.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation GmbH Stellungnahme vom 04.03.2020, kein Az.
45.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt Stellungnahme vom 13.03.2020, kein Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
7.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr – Einsatzabteilung Stellungnahme vom 13.01.2020, Az.: F021 – 21.28-008/2020
1.	1&1 Versatel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 14.01.2020, Az.: 624614
27.	Gasnetz Hamburg GmbH Stellungnahme vom 22.01.2020, kein Az.
20.	DB Energie GmbH Stellungnahme vom 10.01.2020, Az.: I.ET-W-N1 RP
12.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Technische Landeseisenbahnaufsicht - VM305 Stellungnahme vom 20.02.2020, Az.: 745.5420 561/101/002 (Ham024)
22.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Nord Stellungnahme vom 09.03.2020, Az.: TÖB-HH-20-69518
8.	Behörde für Inneres und Sport, Polizei Hamburg – Verkehrsdirektion (VD 52) Stellungnahme vom 10.03.2020, Az.: VD52/8V/0165460/2020
13.	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Harburg Stellungnahme vom 02.03.2020, kein Az.
34.	Hamburg Wasser (Hamburger Wasserwerke HWW / Hamburger Stadtentwässerung HSE) Stellungnahme vom 11.03.2020, Az.: IK2
52.	Metronom Eisenbahngesellschaft mbH Stellungnahme vom 11.03.2020, kein Az.
10.	Freie Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, ehemals Behörde für Umwelt und Energie - BUE) Stellungnahme vom 12.03.2020, Az.: 111.45-079.355
66.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 13.03.2020, Az.: S00837903

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5.	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Amt für Verbraucherschutz – V23 Stellungnahme vom 02.04.2020, Az.: 520-02.25/34

Mit Schreiben vom 24.08.2020 hat die Planfeststellungsbehörde den Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamten um Stellungnahme gebeten. Der Sachbereich 6 gab in diesem Zusammenhang Stellungnahmen ab (10.12.2020 - Az. 57612-576ti/001-1114#009, 30.07.2021 - Az.: 57612-576ti/002-1114#020 und 16.09.2021 - Az.: 57612-576ti/002-1114#020).

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Freien und Hansestadt Hamburg im Bezirksamt Harburg, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Infopunkt und Geschäftsstelle vom 10.01.2020 bis 11.03.2020 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Freien und Hansestadt Hamburg am 3. Januar 2020 durch Veröffentlichung im Amtlichen Anzeiger Nr. 1 ortsüblich bekannt gemacht, zudem wurde sie auf der Internetseite der Anhörungsbehörde (§ 27a Absatz 1 VwVfG) und im UVP-Portal des Bundes (§ 20 Absatz 2 UVPG) bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 11.03.2020.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind insgesamt 210 Einwendungsschreiben eingegangen, davon 166 fristgerecht bis zum 11. März 2020.

Nach Ablauf der Einwendungsfrist gingen 44 weitere Einwendungen beim Bezirksamt Harburg als Auslegungsbehörde ein, drei davon am 12. März 2020, weiteren 41 am 13. März 2020. Die nach der Frist eingegangenen 44 Einwendungen werden im weiteren Planfeststellungsverfahren und im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

Das Anhörungsverfahren wurde durch eine größere Anzahl inhaltlich ähnlicher Einwendungen mit wiederkehrenden Formulierungen charakterisiert, die aus Sicht der Anhörungsbehörde auf der verbreiteten Verwendung einer Einwendungsvorlage beruhen. Individuell verfasste Einwendungen bilden nur eine kleine Minderheit der Einwendungen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Folgende Stellungnahme ist eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
14.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Regionalverband Elbe-Heide Stellungnahme vom 07.03.2020, kein Az.

B.1.3.4 Erörterung

Damit Planungs- und Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auch unter den erschwerten Bedingungen während der COVID-19-Pandemie ordnungsgemäß durchgeführt werden können, wurde das Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG) erlassen. Danach kann anstelle eines Erörterungstermins eine Online-Konsultation durchgeführt werden (§ 5 PlanSiG).

Als Konsultationszeitraum wurde der Zeitraum vom 20. Juli 2020 bis zum 31. Juli 2020 bestimmt. In diesem Zeitraum konnte entsprechend der gesetzlichen Regelung zu den sonst im Erörterungstermin oder der mündlichen Verhandlung zu behandelnden Informationen per E-Mail an das Funktionspostfach der Anhörungsbehörde oder schriftlich an deren Postanschrift vorgetragen werden. Die sonst im Erörterungstermin oder der mündlichen Verhandlung zu behandelnden Informationen wurden den zur Teilnahme berechtigten gem. § 5 Absatz 4 PlanSiG für die Online-Konsultation durch individuelle postalische Benachrichtigung der EinwenderInnen zugänglich gemacht. Hierzu erhielten die Behörden und diejenigen, die Einwendungen erhoben, Stellungnahmen abgegeben oder sich zu den Umweltauswirkungen geäußert haben, ein entsprechendes Schreiben der Anhörungsbehörde einschließlich des Bekanntmachungstextes der Online-Konsultation. Drei EinwenderInnen konnten über die Online-Konsultation nicht benachrichtigt werden, da die EinwenderInnen es unterließen, bei Abgabe der Einwendung eine Anschrift einschließlich einer lesbaren Hausnummer abzugeben. Eine Ermittlung der Anschriften über Anfragen an die Meldebehörde schlug in allen drei Fällen wegen Sperrung gegenüber Auskunftersuchen fehl.

Das Stattfinden der Online-Konsultation wurde im am 17. Juli 2020 erschienenen Amtlichen Anzeiger Nr. 64, Seite 1274 f. bekannt gemacht. Im Übrigen wurde der Inhalt dieser Bekanntmachung auch auf den Internetseiten der Anhörungsbehörde veröffentlicht.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 11.05.2021 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

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. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG, Regionalbereich Nord.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.

Die verfahrensleitende Verfügung zum Vorhaben vom 20.06.2016 bezieht sich auf das UVPG in der vor dem 29. Juli 2017 geltenden, seinerzeit aktuellen, zum Zeitpunkt

der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (01.07.2019) überholten und daher alten Fassung (a.F.). Für das Vorhaben wurde mit der verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 3c Satz 1 und Satz 3 UVPG a.F. auf Grundlage von § 3e Absatz 1 Nummer 2 UVPG a.F. festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Die Planunterlagen einschließlich der zusammenfassenden Umwelterklärung ausweislich des gewählten Umfangs der Schutzgutbetrachtungen (einschließlich Fläche, Klima, Luft) sind konform mit den Anforderungen des UVPG in der seit 2017 geltenden Fassung. Hieraus schloss die Anhörungsbehörde, dass die Vorhabenträgerin beabsichtigt, das Verfahren nach den Maßgaben des UVPG 2017 durchzuführen. Dies betrachtete die Anhörungsbehörde als Prämisse für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und führte die Verfahrensschritte entsprechend des UVPG 2017 durch.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet (UG) gehört zum Bezirk Harburg und befindet sich in den Stadtteilen Rönneburg und Gut Moor.

Für das Vorhaben wurden folgende Regelbreiten der Untersuchungsräume angewendet:

Schutzgut	Gesamtbreite des untersuchten Korridors (m)
Mensch	400
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	400
Boden	200

Wasser	200
Klima und Lufthygiene	400
Tiere und Pflanzen	200
Landschaft	400

Sie sind in den Bestandsplänen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (Unterlagen 17.2 – 17.4) kartographisch dargestellt.

Die Abgrenzung der einzelnen UG orientiert sich an den Vorgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen“ Teil III des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 2014. Der Untersuchungsrahmen wurde in einem Scoping-Verfahren ermittelt und im Ergebnis-Protokoll vom 21.06.2016 dokumentiert.

Innerhalb des UG liegen einige Gehölzbereiche und Gehölzstreifen, die als Ausgleichsflächen der FFH Hamburg gekennzeichnet sind. Südlich des UG befindet sich in etwa 2,8 km Entfernung das FFH-Gebiet DE 2526-331 „Seeve“. Das FFH-Gebiet (DE 2526-331) „Seeve“ unterquert unterirdisch eine geplante BE-Fläche.

B.3.2.2 Umweltrechtliche Variantenprüfung

Durch das Vorhaben werden die bereits bestehenden intensiv genutzten Bahnanlagen weiter verdichtet, eine Inanspruchnahme von wertgebenden Wohn- und Erholungsflächen sowie wertvollen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen wird vermieden. Vorhabenbedingt sind lediglich geringe zusätzliche Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten, so dass andere vernünftige Alternativen zum o. g. Vorhaben nicht möglich sind.

B.3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht (Unterlage 17), den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.3.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen

Die Untersuchungsschwerpunkte beim Schutzgut Mensch liegen zum einen in dem Aspekt Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion, zum anderen im Bereich der Erholungsfunktion und Freizeitinfrastruktur.

Aufgrund der Lage des Vorhabens am Stadtrand befinden sich innerhalb des UG neben Gleisanlagen und Industrieflächen zahlreiche Gehölze und Wiesen, sodass Flächen mit Wohnfunktion nur in relativ geringem Umfang vorhanden sind. Die Wohnumfeldfunktion im Nahbereich des Vorhabens wird von privaten Gartengrundstücken bzw. Kleingartenanlagen geprägt. Darüber hinaus besteht der siedlungsnahen Freiraum aus land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen. Der Naherholung dienen im UG die vorhandenen Gartengrundstücke und die siedlungsnahen Freiflächen.

Hinsichtlich vorhabenbedingter Auswirkungen liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf bau- bzw. betriebsbedingt verursachten Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen. Anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nicht mit dem Vorhaben verbunden. Im Umkreis von 1.500 m um das Vorhaben befinden sich keine Betriebe nach Störfallverordnung, sodass mit Auswirkungen durch Störfälle nicht zu rechnen ist.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase wird es durch den Einsatz von Baufahrzeugen und -maschinen zu einer Belastung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion in Form von Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen kommen. Aus den immissionsschutzrechtlichen Gutachten (Unterlage 18.3 und 18.5) geht hervor, dass durch die Ramm- und Abbrucharbeiten die Anforderungen für Erschütterungen überschritten werden können. Zudem ergaben exemplarische Berechnungen für die lärmintensivsten Bauarbeiten im Bereich Meckelfeld, dass die Beurteilungspegel in fast allen Fällen geringer als die Vorbelastung durch den Schienenverkehr sind, es jedoch zu möglichen Überschreitungen der projektspezifischen Immissionsrichtwerte kommen kann.

Insbesondere dort, wo Baustraßen im Bereich bestehender Rad- und Wanderwege verlaufen, ergeben sich temporäre Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung durch baubedingte Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Im Zusammenhang mit dem Betrieb kommt es zu Belastungen auf Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion in Form von Schallimmissionen. Auch unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzmaßnahmen tritt an einigen Gebäuden eine wesentliche Änderung der Luftschallsituation bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ein, sodass an diesen Gebäuden Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach besteht (Unterlage 18.1 und 18.2).

Da es sich um eine elektrifizierte Strecke handelt, können im gesamten Streckenabschnitt elektromagnetische Felder entstehen. Die diesbezüglich in der 26. BImSchV festgesetzten Vorsorgegrenzwerte werden durch Oberleitungsanlagen der DB selbst unmittelbar unter der Oberleitung mit Sicherheit eingehalten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch elektrische und magnetische Felder bzw. Schadstoffimmissionen ist daher nicht zu befürchten (Unterlage 22).

Betriebsbedingt entstehen darüber hinaus Beeinträchtigungen von Erholungsflächen durch Schallimmissionen. Die Wirkzone, in welcher es zu potenziellen Beeinträchtigungen für die Erholungsnutzung kommt, liegt bei dem Orientierungswert von 55 dB(A) tags außerorts. Der Orientierungswert wird bis zu einer Entfernung von rund 400 m von der Trasse überschritten. Hiervor ist das westlich der Bahntrasse gelegene LSG Marmstorfer Flottsandplatte betroffen.

B.3.2.3.2 Auswirkungen des Schutzguts Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Die Ausführungen im UVP-Bericht (Unterlage 17.1) basieren auf Erfassungen der Flora und Fauna aus dem Jahr 2017.

Schutzgut Pflanzen

Die Biotopausstattung des UG ist im westlichen Siedlungsbereich anthropogen geprägt, wohingegen der östliche Bereich eine naturnähere Ausprägung aufweist. Nach § 30 BNatSchG und § 14 HmbBNatSchAG geschützte Biotope sowie Lebensraumtypen (LRT) des Anhang I der europäischen FFH-Richtlinie sind innerhalb des UG nur fragmentarisch vertreten.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme. Betriebsbedingte Auswirkungen auf Pflanzen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme für Baueinrichtungsflächen, Baustraßen, technologische Streifen u. ä. kommt es zum Verlust von Biotopstrukturen und deren Funktion für den Naturhaushalt.

Während der Bauphase besteht im Bereich der BE- und Stellplatzflächen, Baustraßen und technologischen Streifen das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag in Biotopstrukturen durch Leckagen an Fahrzeugen sowie durch den Umgang mit Kraft- und Betriebsstoffen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme ist mit einem dauerhaften Verlust von Biotopstrukturen und deren Funktion für den Naturhaushalt verbunden.

Schutzgut Tiere

Das faunistische Artenspektrum setzt sich vor allem aus weit verbreiteten und häufigen Arten zusammen, die gegenüber anthropogenen Störungen vergleichsweise wenig empfindliche sind. Im direkten Umfeld der Bahnstrecke befindet sich unter den 32 nachgewiesenen Brutvogelarten mit dem Haussperling eine Art der Vorwarnliste. Aus der Artengruppe der Amphibien wurde die Erdkröte nachgewiesen. Von Fledermäusen wird das UG nur in geringem Umfang zur Jagd und zum Transfer genutzt. Fledermausquartiere wurden nicht nachgewiesen. Dagegen weisen Bäume im UG Quartierpotenzial für xylobionten Käfern auf.

Bzgl. des Schutzgutes Tiere treten vorhabenbedingt bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die baubedingte Inanspruchnahme von Vegetationsstrukturen gehen Lebensräume für Tiere verloren. Aufgrund der betroffenen Biotopstrukturen und der Artenausstattung des Landschaftsraumes kann es zu Auswirkungen auf die Avifauna, xylobionte Käfer und Amphibien kommen. Auswirkungen auf weitere Tierartengruppen sind nicht zu erwarten, da entsprechende Lebensraumstrukturen nicht betroffen sind oder im Nahbereich zum Vorhaben geeignete Lebensraumstrukturen vorhanden sind, so dass die Möglichkeit zum Ausweichen besteht (z.B. Fledermäuse).

Im Bereichen baubedingter Flächeninanspruchnahme kann es für Bodenbewohnende Tierarten, wie Amphibien zu Auswirkungen auf Wanderbewegungen durch die Zerschneidung von Lebensräumen kommen.

Eine Kollision mit Baufahrzeugen ist insbesondere für Artengruppen relevant, die nicht flugfähig und/oder wenig mobil sind und Baufahrzeugen somit ungenügend ausweichen können.

Aufgrund baubedingter Immissionen wie Lärm, visuellen Störreizen, Erschütterungen, Staub und Schadstoffen, kann es bauzeitlich zu Vergrämung und daraus folgend zu Scheuchwirkung und Meideverhalten, insbesondere von Brutvögeln, Fledermäusen und Amphibien kommen.

Anlagebedingt Auswirkungen

Durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme kann es zum dauerhaften Verlust von Lebensraumstrukturen und damit Fortpflanzungs- und Ruhestätten von faunistischen Artengruppen, insbesondere Brutvögeln und Amphibien kommen.

Das Vorhaben ist anlagebedingt mit einer dauerhaften Barrierewirkung verbunden, Durch die neuen Anlagenteile kommt es zur Zerschneidung von Lebensraumstrukturen und Wanderbeziehungen. Hiervon sind insbesondere nicht bzw. schlecht flugfähigen Artengruppen wie Amphibien betroffen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch Zug- und Kraftfahrzeugverkehr kann es zu Kollisionen von Tieren kommen. Im Bereich des Vorhabenstandortes können hierdurch insbesondere die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse und Amphibien betroffen sein. Darüber hinaus kann es zur Betroffenheit von Tieren durch Immissionen wie Schall, Licht/optische Reize, Erschütterung, Staub und Abgase kommen.

B.3.2.3.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden

Schutzgut Fläche

Das UG ist von Verkehrsanlagen geprägt und zeichnet sich durch einen hohen Anteil an versiegelten Flächen aus. Größere unversiegelte Flächen sind nur im Grünland an der östlichen Grenze des UGs sowie im Wald im Nordwesten des UGs zu finden.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme. Betriebsbedingte Auswirkungen auf das

Schutzgut Fläche sind nicht zu erwarten, da damit keine Flächeninanspruchnahme verbunden ist.

Bau- und Anlagebedingte Auswirkungen

In Anbetracht der immer mehr zunehmenden Flächenbeanspruchung besteht im Allgemeinen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber der Neuinanspruchnahme von zuvor unbelasteten Flächen. Aus diesem Grund kann es durch die Bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme zu Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche kommen.

Schutzgut Boden

Im östlichen Teil des UG dominieren Niedermoore, während westlich zunächst vorherrschend Braunerde-Podsole vorliegen, die im Bereich der Bahntrassen anthropogen überprägt sind. Im nördlichen Teil schließen sich vorherrschend Pseudogley-Parabraunerden an. Anthropogene Vorbelastungen des Bodens bestehen vor allem auf den überbauten Flächen im Bereich der Siedlungsflächen und der Verkehrswege. Hier sind zum einen die natürlichen Bodenhorizonte zerstört, zum anderen ist eine weitere natürliche Bodenentwicklung unterbunden.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme. Relevante betriebsbedingte Auswirkungen auf den Boden sind aufgrund der bereits vorhandenen Nutzung im Bestand sowie der bereits anthropogenen Überprägung im Bereich des Vorhabens nicht zu erwarten.

Baubedingte Auswirkungen

Durch baubedingte Flächeninanspruchnahme und Versiegelung gehen Bodenfunktionen (wie z.B. Versickerungsfähigkeit zur Anreicherung des Grundwassers und Lebensraum) im Bereich von Baustraßen und BE-Flächen für die Dauer der Bautätigkeiten zumindest in Teilen verloren, zudem kann es in Abhängigkeit vom anstehenden Bodentyp zu Bodenverdichtungen kommen.

Während der Bauphase besteht im Bereich der BE- und Stellplatzflächen, Baustraßen und technologischen Streifen das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag durch Leckagen an Fahrzeugen sowie durch den Umgang mit Kraft- und Betriebsstoffen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es durch zwei neue Gleise zur Versiegelung von Boden. Geringfügige Bodenverluste resultieren aus dem Neubau von Kabelkanälen. Zudem kommt es zur Neumodellage und Neuanlage von bahn- und straßenbegleitenden Böschungen.

B.3.2.3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser lässt sich in die Teilfunktionen „Grundwasser“ und „Oberflächenwasser“ differenzieren.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme. Relevante betriebsbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser oder Oberflächengewässer sind aufgrund der bereits vorhandenen Nutzung im Bestand sowie der anthropogenen Überprägung im Bereich des Vorhabens nicht zu erwarten.

Schutzgut Grundwasser

Der Grundwasserflurabstand variiert im UG zw. 0,0 bis 2,5 m im Bereich der Bahntrasse und bis zu 10 bis 15 m im Bereich der Siedlung. Für den östlichen Teil des UG wird die Durchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine als mittel bis mäßig, für den westlichen Teil als mittel angegeben. Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Entnahmestellen sowie Abwasseranlagen befinden sich nicht im UG.

Baubedingte Auswirkungen

Durch temporäre Bodenversiegelungen gehen während der Bauzeit Versickerungsflächen verloren, wodurch es zu einer verringerten Grundwasserneubildung kommen kann.

Baubedingter Schadstoffeintrag in Böden, kann Auswirkungen auf das Grundwasser haben.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die anlagebedingte Neuversiegelung gehen Versickerungsflächen dauerhaft verloren.

Schutzgut Oberflächengewässer

Innerhalb des UG befinden sich mit dem Seevekanal und dem Fischteichgraben östlich der Bahn, sowie dem Witheck- und Hüllbeergraben im nördlichen Teil des

UG, vier Fließgewässer. Im Östlichen Bereich des UG befindet sich ein Kleingewässer, das nach § 30 BNatSchG zudem zu den gesetzlich geschützten Biototypen gehört.

Baubedingte Auswirkungen

In Bereichen, in denen Oberflächengewässer direkt an das Baufeld angrenzen, kann es zu baubedingten Schadstoffeinträgen kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte Entwässerung ist über Versickerungsflächen geplant, so dass eine Nutzung von Oberflächengewässern damit nicht verbunden ist.

B.3.2.3.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima

Rönneburg weist insgesamt eine geringe Wärmebelastung auf. Im UG sowie in der unmittelbaren Umgebung kommen überwiegend großflächige kaltluftproduzierende Offenlandbereiche vor. Aufgrund des leichten Anstiegs des Geländes von Ost nach West ist die Wirkung der östlich gelegenen Wiesen auf den Ortsbereich jedoch eingeschränkt. Bahnstrecken können als Luftleitbahn für den Kaltluftstrom dienen, aufgrund der leicht erhöhten Lage der Bahntrasse sowie der vorhandenen Überwerfungsbauwerke besteht diesbezüglich am Vorhabenstandort eher eine Barrierewirkung. Gehölzbestände mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion befinden sich im Norden des Siedlungsbereichs. Lokal übernehmen kleinflächige bzw. lineare Gehölzstrukturen innerhalb des UG ebenfalls eine klimatische Funktion.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf der baubedingten Flächeninanspruchnahme. Anlagebedingte Auswirkungen auf die klimatische sowie die lufthygienische Ausgleichsfunktion sind nicht zu erwarten, da es zu keiner dauerhaften Beanspruchung kaltluftproduzierender Offenlandflächen sowie lediglich zu einer kleinflächigen Beanspruchung von Gehölzbiotopen kommt. Eine vertiefende Betrachtung kann entfallen. Relevante betriebsbedingte Auswirkungen sind aufgrund der bereits vorhandenen Nutzung im Bestand sowie der anthropogenen Überprägung im Bereich des Vorhabens nicht zu erwarten.

Baubedingte Auswirkungen

Aufgrund der baubedingten Flächeninanspruchnahme kann es durch den temporären Verlust von Kaltluftentstehungsgebieten zu Auswirkungen auf die klimatische Ausgleichsfunktion kommen. Darüber hinaus kann es durch den Verlust von Frischluftentstehungsgebieten zu Auswirkungen auf die lufthygienische

Ausgleichsfunktion kommen. Eine Belastung der Luft mit Schadstoffen und Stäuben durch das Baugeschehen, schwerpunktmäßig im Trassenumfeld bzw. im Bereich von Baustraßen und BE-Flächen, sind aufgrund der zeitlich begrenzten Dauer nicht von Bedeutung.

In Bezug auf die prognostizierten Klimaveränderungen sind für Bahnanlagen im Allgemeinen das zunehmende Hochwasserrisiko durch Starkregenereignisse und die Zunahme des Windwurfrisikos durch Orkane relevant. Aufgrund der erhöhten Lage des Bahndammes und der Einrichtung einer Rückschnitt- und Stabilisierungszone sind erhebliche Auswirkungen des Klimawandels auf die Betriebssicherheit der Bahnanlage nicht zu erwarten.

B.3.2.3.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft

Teile des UG nördlich und westlich der Bahntrasse befinden sich innerhalb des LSG „Marmstorfer Flottsandplatte“. Der überwiegende Teil des UG wird jedoch vom Ortsbild des Hamburger Stadtteils Rönneburg sowie von bestehenden Verkehrsflächen geprägt. Vorbelastungen bestehen durch die Schall-, Schadstoff- und Lärmimmissionen von den Verkehrsflächen.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf der anlagebedingten Errichtung von Bauwerken. Von der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme sind keine erlebniswirksamen Landschaftselemente betroffen. Auswirkungen durch baubedingte Lärm- und Staubimmissionen sind aufgrund der hohen Vorbelastung und der geringen Wertigkeit des Landschaftsbildes in den trassennahen Bereichen ebenfalls nicht zu erwarten. Eine vertiefende Betrachtung kann entfallen. Relevante betriebsbedingte Auswirkungen sind aufgrund der geringen Landschaftsbildqualität, der bestehenden Vorbelastung durch Lärm sowie der nur in geringem Maße vorliegenden Erhöhung des Lärmpegels durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die neuen baulichen Anlagen (Gleise, Überwerfungsbauwerk) kommt es im Siedlungsgebiet zur Erhöhung des baulichen Charakters.

B.3.2.3.7 Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Innerhalb des UG befinden sich mehrere Bodendenkmale deren Lage in Unterlage 17.2 verortet sind.

Zu Auswirkungen auf Kulturgüter kommt es im UG weder durch den Neubau der Gleise noch durch die Anlage von BE-Flächen und Baustraßen. Werden während der Bauarbeiten noch unbekannte Bodendenkmale entdeckt, sind diese unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.

B.3.2.3.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Aus den betrachteten Wirkgefügen zwischen den Schutzgütern sind keine über die Angaben zu den einzelnen Schutzgütern hinausgehenden Auswirkungen erkennbar.

B.3.2.4 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung und der Wirkungs- und Konfliktanalyse, mit der Bewertung und Risikoeinschätzung der zu erwartenden Umweltauswirkungen. Die Ermittlung des ökologischen Risikos von Umweltauswirkungen erfolgt in Zusammenführung der Kriterien Beeinträchtigungsintensität und Bewertung bzw. Bedeutung der Schutzgüter im UG. Die Beeinträchtigungsintensität ergibt sich dabei jeweils aus der Empfindlichkeit der Schutzgüter gegenüber der Wirkfaktoren des Vorhabens und der mit den Wirkungen des Vorhabens verbundenen Belastungsintensität.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (Unterlage 17 UVP-Bericht) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der

vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft, mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.4.1 Schutzgut Menschen

Menschen reagieren empfindlich auf Schall- und Abgasimmissionen sowie Erschütterungen. Aufgrund ihrer hohen Schutzwürdigkeit sind Wohngebiete als sehr hoch empfindlich gegenüber Schallimmissionen anzusehen, Mischgebiete sind hoch empfindlich. Gegenüber Lärmimmissionen besitzen die Flächen mit Wohnumfeld-/Erholungsfunktion eine mittlere Empfindlichkeit.

Baubedingte Auswirkungen

Trotz der Vorbelastung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Immissionen in der Bestandssituation, wird das ökologische Risiko insbesondere durch Erschütterungs- und Schallimmissionen aufgrund der hohen Belastungsintensität in Verbindung mit der Empfindlichkeit für die Wohngebiete als sehr hoch, für die Mischgebiete als hoch eingeschätzt. Für die Grünflächen liegt ein mittleres bis hohes ökologisches Risiko vor.

Baubedingte Schadstoffeinträge (vor allem Staub) insbesondere in trassennahen Bereichen sowie innerhalb und in der Nähe der BE-Flächen können durch entsprechende Schutzmaßnahmen (Benetzung mit Wasser) reduziert werden.

Wo Baustraßen im Bereich bestehender Rast- und Wanderwege verlaufen sind Erholungssuchende Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen nur lokal und kurzzeitig ausgesetzt. Aus diesem Grund ist die Empfindlichkeit vergleichsweise gering. Entlang des Seevedeichs verläuft eine grüne Wegeverbindung. Diese befindet sich parallel zur Bahnstrecke hinter den Kleingartenanlagen. Durch die bestehende hohe Vorbelastung ist das ökologische Risiko hier als gering einzuschätzen. Im Bereich des siedlungsnahen Freiraums ist für die Erholungsnutzung, auch aufgrund des temporären Charakters baubedingter Auswirkungen, von einem geringen ökologischen Risiko auszugehen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Trotz der bestehenden hohen Vorbelastung durch betriebsbedingte Schallimmissionen im Bereich von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion, wird das ökologische Risiko durch die betriebsbedingten Schallimmissionen aufgrund der hohen Belastungsintensität und der hohen Wertigkeit der Wohnflächen als sehr hoch

eingeschätzt. Für die Mischgebiete liegt ein hohes, für die Grünflächen ein mittleres bis hohes ökologisches Risiko vor.

Aufgrund der hohen Zugzahlen bereits in der Bestandssituation sind vorhabenbedingt keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Schadstoffimmissionen zu erwarten.

Das LSG Marmstorfer Flottsandplatte ist für die naturgebundene Erholungsnutzung von hoher Bedeutung. Da der Orientierungswert für Auswirkungen auf Erholungssuchende durch Schallimmissionen von 55 dB(A) tags außerorts im Bereich des LSG überschritten wird, besteht eine starke Beeinträchtigung. Aus diesem Grund entsteht trotz der Vorbelastung durch den bestehenden Bahnverkehr ein mittleres ökologisches Risiko. Die innerhalb des UG entlang des Seevedeichs verlaufende „Grüne Wegeverbindung“ ist in der Bestandssituation bereits in dem Maße Vorbelastet, dass es vorhabenbedingt nur zu geringen ökologischen Risiken kommt.

Fazit

Es kommt sowohl bau- als auch betriebsbedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere durch baubedingte Erschütterungs- und Schallimmissionen und betriebsbedingte Schallimmissionen. Die Auswirkungen können unter Anwendung der in den Immissionsgutachten (Unterlagen 18.1 – 18.5) beschriebenen aktiven und insbesondere passiven Schutzmaßnahmen sowie den ergänzenden Festlegungen im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4.2) weitgehend reduziert werden, so dass es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen sowohl in Hinblick auf das Wohnumfeld wie auch auf die Erholungsnutzung kommt.

B.3.2.4.2 Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Schutzgut Pflanzen

Die Empfindlichkeit von Biotopen gegenüber baubedingter Flächeninanspruchnahme richtet sich nach deren Wiederherstellbarkeit. Je langfristiger diese ist, desto höher ist die Empfindlichkeit. Biotope sind gegenüber anlagebedingter Flächeninanspruchnahmen sehr hoch empfindlich, da hiermit ein dauerhafter Funktionsverlust verbunden ist. Gegenüber Schadstoffeinträgen, insbesondere Nährstoffen besteht für Biotope im UG überwiegend eine mittlere Empfindlichkeit. Buchenwälder innerhalb des UG sind gegenüber Nährstoffeinträgen hoch empfindlich.

Baubedingte Auswirkungen

Gegenüber baubedingter Flächeninanspruchnahme besteht für die gering- bis mittelwertigen Biotope wie Ruderalfluren in Verbindung mit der Empfindlichkeit eine geringe Beeinträchtigungsintensität, sie sind kurzzeitig Wiederherstellbarkeit. Aus diesem Grund ist das ökologische Risiko gering. Für naturnahe Gehölze ist die Wiederherstellbarkeit mittelfristig bis langfristig zu erreichen, die Beeinträchtigungsintensität ist mittel, bei älteren Gehölzbestände hoch. Aus diesem Grund besteht ein mittleres bis hohes ökologisches Risiko. Eine sehr hohe Beeinträchtigungsintensität liegt für die Bereiche östlich der Trasse vor, in denen ausgewiesene Ausgleichsflächen mit Gehölzbeständen der Stadt Hamburg durch Flächeninanspruchnahmen betroffen sind. Hier besteht unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit ein sehr hohes ökologisches Risiko. Ein hohes Risiko besteht außerdem an den Standorten geschützter bzw. gefährdeter Pflanzen auf den BE-Flächen.

Die Belastungsintensität durch baubedingten Schadstoffeinträge in Biotopstrukturen ist allgemein als hoch einzustufen. In Verbindung mit einer mittleren bis hohen Empfindlichkeit der Biotope ergibt sich eine hohe Beeinträchtigungsintensität. Für die gering- bis mittelwertigen Biotope wie Ruderalfluren entsteht durch die Schadstoffeinträge ein mittleres Risiko, für die hochwertigen und sehr hochwertigen Biotope ein hohes bzw. sehr hohes Risiko.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Das aus dem dauerhaften Verlust von Biotopstrukturen durch Flächeninanspruchnahme resultierende ökologische Risikos ist vom naturschutzfachlichen Wert der betroffenen Biotope abhängig.

Das Überwerfungsbauwerk befinden sich überwiegend im direkten Gleisbereich bzw. angrenzend an das Industriegebiet. Diese Flächen sind bereits in der Bestandssituation stark anthropogenen überformt und haben entsprechend eine geringe Wertigkeit. Demnach ist auf diesen Flächen nicht mit zusätzlichen erheblichen Auswirkungen zu rechnen.

Der anlagebedingte Verlust von Offenland- und Gehölzbiotopen ist unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit mit einer sehr hohen Beeinträchtigungsintensität verbunden. Abhängig vom naturschutzfachlichen Wert der Biotopstrukturen besteht ein hohes ökologisches Risiko durch den Verlust der

Ruderalfluren und Grünlandflächen. Für die naturnahen Gehölze besteht ein sehr hohes ökologisches Risiko.

Fazit

Es kommt sowohl bau- als auch anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen durch temporäre und dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Insbesondere die baubedingten Auswirkungen können unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen (001_V, 002_V, 003_V, 005_V, 006_V und 008_V) weitgehend reduziert werden. Nicht vermeidbare baubedingte Auswirkungen auf hochwertige Gehölzstrukturen werden durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan definierte Maßnahme 015_A ausgeglichen. Eine Realkompensation der verbleibenden dauerhaften Beanspruchung von Biotopstrukturen ist aufgrund einer fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Aus diesem Grund wurde im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans eine Ersatzgeldzahlung vorgesehen. Insgesamt verbleiben unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes keine Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, die nicht kompensiert werden. Somit kommt es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen.

Schutzgut Tiere

Die Brutvögel im UG sind in Abhängigkeit ihrer Lebensraumansprüche unterschiedlich empfindlich gegenüber bau- und betriebsbedingten Immissionen. Vögel des Offenlandes sind hoch bis sehr hoch empfindlich, wohingegen Wald- und Gehölzarten weniger empfindlich sind.

Amphibien weisen gegenüber der Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen, der Zerschneidung von Wanderkorridoren und der Kollisionsgefahr während des Baus eine hohe Empfindlichkeit auf. Hinsichtlich der betriebsbedingten Kollisionsgefahr mit Zügen besteht eine sehr hohe Empfindlichkeit bei der Überquerung der Gleisanlage. Fledermäuse sind gegenüber bau- und betriebsbedingten Immissionen wie Lärm/Erschütterung sowie Licht und optischen Reizen insbesondere während der Dämmerungs- und Nachtstunden empfindlich. Gegenüber betriebsbedingten Kollisionen mit Zügen mit einer Geschwindigkeit > 30 km/h weisen Fledermäuse i. d. R. eine mittlere bis hohe Empfindlichkeit auf, wobei diese stark durch das artspezifische Verhalten (Flughöhe, Geschwindigkeit, Nahrung etc.) bestimmt ist. Xylobionte Käfer wie z. B. Eremit verbringen bis zum Schlüpfen der adulten Käfer

mehrere Jahre in geeigneten Bäumen in larvaler Form. Sie weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber bau- und anlagebedingtem Verlust von Lebensräumen auf.

Baubedingte Auswirkungen

Durch baubedingte Flächeninanspruchnahme kommt es temporär zur Betroffenheit von Revieren nicht wertgebender Vogelarten (Blaumeise, Haussperling, Rotkehlchen und Kohlmeise). Zudem geht ein potenzieller Quartierbaum für xylobionte Käfer verloren. Durch die baubedingte Inanspruchnahme von Gehölzstrukturen sind potenzielle Winter-/Sommerlebensräume der Erdkröte zeitweise betroffen.

Im Bereich des Vorhabens besteht kein Schwerpunkt der Amphibienwanderung. Aufgrund der mehrjährigen Bauzeit ist dennoch mit einer bauzeitlichen Barrierewirkung zu rechnen. Es ist daher davon auszugehen, dass es aufgrund von Zerschneidungen bestehender Lebensraumstrukturen zu Auswirkungen auf wandernde Amphibien kommt.

Da sich im Nahbereich der Baustelle, z.B. im Bereich des Kleingewässers östlich der Bahntrasse Lebensraumstrukturen von Amphibien befinden ist eine Kollision von Amphibien mit Baufahrzeugen nicht auszuschließen.

Im Zusammenhang mit bauzeitlicher Vergrämung von Brutvögeln, Fledermäusen und Amphibien besteht im Bereich des Vorhabens aufgrund des vorhandenen Bahnbetriebes, Industrie- und Gewerbetätigkeiten sowie Straßenverkehr eine erhebliche anthropogene Vorbelastung. Aus diesem Grund ist im Zusammenhang mit einer vergrämenden Wirkung eine weitgehende Adaptation anzunehmen. Zudem wird während des Baugeschehens auf die Umsetzung emissionsmindernder Maßnahmen geachtet. Es ist daher davon auszugehen, dass die bauzeitlichen Immissionen nur eine mäßige Auswirkung auf Brutvögel, Fledermäuse und Amphibien haben werden. Bei Bedarf können die genannten Artengruppen durch die unmittelbar angrenzenden Lebensräume den o.g. Immissionen zudem ausweichen. Nach Beendigung der Bauphase ist eine Wiederbesiedlung der von baubedingten Immissionen betroffenen Flächen möglich.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme kommt es zum Revierverlust nicht wertgebender Brutvogelarten (Amsel, Dorngrasmücke, Gartengrasmücke, Heckenbraunelle, Mönchsgrasmücke, Singdrossel, Blaumeise und Ringeltaube), schwerpunktmäßig im Böschungsbereich nördlich der Industriefläche. Darüber hinaus

kann es zum dauerhaften Verlust potenzieller Winter-/Sommerlebensräume der Erdkröte im Gehölzbereich an der Landesgrenze zu Niedersachsen kommen.

Durch Anlagenteile besteht bereits vor Umsetzung des Vorhabens eine erhebliche Barrierewirkung im Bereich des Vorhabenstandortes. Hier wurden nur sehr vereinzelte Nachweise von Amphibien erbracht, so dass kein Schwerpunkt des Amphibienvorkommens besteht. Aus diesem Grund ist die zusätzliche vorhabenbedingte Barrierewirkung zu vernachlässigen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Hinsichtlich des Kollisionsrisikos besteht bereits vor Umsetzung des Vorhabens durch den Zugverkehr auf den vorhandenen sechs Gleisen, insbesondere für bodenbewohnende Tierartengruppen, eine erhebliche Vorbelastung. Durch die vorhabenbedingte Erhöhung der Zugzahlen ist in Relation mit der Bestandssituation nicht von einer Zunahme der Kollisionen von Zügen mit querenden Tier auszugehen.

Auch die streckenweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h führt in Relation zur Bestandssituation mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h nicht zu zusätzlichen Kollisionen, da bereits bei dieser Geschwindigkeit, selbst bei den flugfähigen Artengruppen Vögel und Fledermäuse, nicht von einem möglichen Ausweichen auszugehen ist.

Durch den bestehenden Bahnbetrieb, sowie die Nutzung angrenzender Flächen (Industrie- und Gewerbetätigkeiten sowie Straßenverkehr), ist bereits im Bestand eine erhebliche Vorbelastung durch Immissionen wie Schall, Licht/optische Reize, Erschütterung, Staub und Abgase vorhanden. In diesem Zusammenhang ist betriebsbedingt nicht mit zusätzlichen erheblichen Auswirkungen zu rechnen. Der Neubau der Gleise erfolgt im bestehenden Gleisbereich, sodass sich die Trassenbreite insgesamt kaum verändert und somit keine zusätzlichen Auswirkungen in bisher unbelasteten Bereichen zu erwarten sind.

Fazit

Es kommt sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, insbesondere durch Barrierewirkung, Flächeninanspruchnahme und Kollisionsgefahr. Aufgrund der Vorbelastung durch die Bestandssituation ist jedoch überwiegend nicht mit zusätzlichen Erheblichkeiten zu rechnen. Besonders die baubedingten Auswirkungen sind unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen (004_V, 005_V, 007_VA, 009_V, 011_VA und 013_VA),

die sich schwerpunktmäßig auf die Tierartengruppen Amphibien, Vögel, Fledermäuse und xylobionte Käfer beziehen, weitgehend vermeidbar. Bau- und anlagebedingtem Verlust von Lebensraumstrukturen wird mit den CEF-Maßnahmen 010_CEF und 012_CEF begegnet, womit die durchgängige Lebensraumfunktion für die betroffenen Tierartengruppen Vögel und Fledermäuse sichergestellt wird. Unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird zudem das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG vermieden. Vorhabenbedingt kommt es demnach nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere.

B.3.2.4.3 Schutzgut Fläche und Boden

Schutzgut Fläche

In Anbetracht der immer mehr zunehmenden Flächenbeanspruchung besteht im Allgemeinen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber der Neuinanspruchnahme von zuvor unbelasteten Flächen. Die betroffenen Flächen im UG sind jedoch größtenteils bereits versiegelt, sodass die Empfindlichkeit hier als gering eingeschätzt wird.

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Im Rahmen des Vorhabens werden bauzeitlich rund 16.619 m² Fläche beansprucht, wovon 4.616 m² bisher unbefestigte Flächen sind. Da die Böden der beeinträchtigten Flächen nur von geringer Wertigkeit sind und die Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden und zur Verfügung stehen, ist hier von einem geringen ökologischen Risiko auszugehen. Anlagebedingt erfolgt eine Neuversiegelung von rund 835 m². Da die Böden der trassennahen Bereiche als anthropogen stark überformt einzustufen sind besteht ein geringes ökologisches Risiko.

Fazit

Die vorhabenbedingt neu beanspruchten Flächen sind aufgrund der bestehenden Nutzung vorbelastet, so dass keine unbelasteten Freiflächen sowie für die Land- und Forstwirtschaft bedeutsame Flächen betroffen sind. Das Ausmaß des vorhabenbedingten Flächenverbrauchs ist insgesamt gering. Aus diesem Grund kommt es nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Fläche.

Schutzgut Boden

Die Verdichtungsempfindlichkeit von Böden ist von der Bodenart und Faktoren wie der Feuchtestufe und dem Humusgehalt abhängig. Aufgrund der überwiegend bereits vorhandenen Versiegelung im Bereich des Baufelds ist die Verdichtungsempfindlichkeit hier als gering zu bewerten. Bei baubedingt betroffenen Moorböden ist aufgrund der nutzungsbedingten Vorbelastung, direkt angrenzend an die Bahntrasse, lediglich von einer geringen Verdichtungsempfindlichkeit auszugehen.

Aufgrund der starken Vorbelastung der Böden am Vorhabenstandort ist zudem von einer geringen Empfindlichkeit in Bezug auf Schadstoffeinträge auszugehen.

Gegenüber einer dauerhaften Überbauung und Flächenversiegelung besitzen bisher unversiegelte Böden generell eine sehr hohe Empfindlichkeit, da alle Bodenfunktionen vollständig verloren gehen.

Baubedingte Auswirkungen

Die Belastungsintensität auf bis dato unversiegelten Baustellenflächen und -straßen wird allgemein hoch eingeschätzt. Da die Vorhabenbedingt betroffenen Bodentypen (Pseudogley-Parabraunerde, Braunerde-Podsol und stark anthropogen überprägt und daher vorbelastete Moorböden) in Ihrer Ausprägung am Vorhabenstandort Verdichtungen gegenüber in geringem Maß empfindlich sind, ist insgesamt von einer mittleren Beeinträchtigungsintensität auszugehen. Das ökologische Risiko gegenüber temporärer Bodeninanspruchnahme ist im Bereich der Pseudogley-Parabraunerden und Braunerde-Podsolen gering. Dort wo betroffene Moorböden nicht bereits durch die Bahnbauwerke selbst überprägt sind, ist das ökologische Risiko hoch.

Die Belastungsintensität gegenüber baubedingten Schadstoffeinträgen ist während des Baus allgemein als hoch einzustufen. Aufgrund der geringen Empfindlichkeit der Bodentypen am Vorhabenstandort gegenüber Schadstoffeintrag ergibt sich eine mittlere Beeinträchtigungsintensität. In Verbindung mit der Wertigkeit der Böden resultiert für die Pseudogley-Parabraunerden und Braunerde-Podsolen ein geringes ökologisches Risiko, während für die Moorböden ein hohes Risiko besteht.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingte Versiegelungen und Überprägung von Böden sind dauerhaft. Die Belastungsintensität durch Versiegelung und Überprägung bisher unversiegelter und kaum vorbelasteter Böden ist sehr hoch einzuschätzen. Die Böden im Bereich der neuzubauenden Gleise sind jedoch als stark vorbelastet und versiegelt

einzuschätzen. Es ergibt sich daher eine geringe Belastungsintensität. Demzufolge wird das ökologische Risiko überwiegend gering eingeschätzt, lediglich für die Moorböden besteht ein mittleres ökologisches Risiko.

Fazit

Es kommt sowohl bau- als auch anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch temporäre und dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Baubedingte Auswirkungen können unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen (001_V und 005_V) weitgehend reduziert werden.

Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme sind unvermeidbar. Als Kompensation hierfür wurde im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans eine Ersatzgeldzahlung vorgesehen. Eine Realkompensation ist aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes und der Ersatzgeldzahlung verbleiben keine Auswirkungen, die nicht kompensiert werden. Somit kommt es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden.

B.3.2.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzgut Grundwasser

Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeintrag ist von der Speicher- und Regulierungsfunktion der Böden abhängig. Die Empfindlichkeit ist im Bereich des Vorhabens überwiegend gering. Im überwiegenden Bereich des UG ist die Grundwasserneubildung von mittlerer Bedeutung, demnach besteht eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung.

Baubedingte Auswirkungen

Die verminderte Grundwasserneubildung durch bauzeitliche Flächenversiegelungen ist aufgrund der mehrjährigen Bauzeit mit einer mittleren Beeinträchtigungsintensität zu bewerten. Aus diesem Grund und da die verlorengelassenen Versickerungsflächen von mittlerer Bedeutung für die Grundwasserneubildungsrate im Bereich des Vorhabens sind, wird das ökologische Risiko am Vorhabenstandort als mittel bewertet.

Die Belastungsintensität durch baubedingten Schadstoffeintrag in das Grundwasser ist allgemein als hoch einzustufen. Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber

Schadstoffeintrag hängt von der Ausprägung des Schutzpotenzials der Grundwasserüberdeckung sowie des Grundwasserflurabstandes ab. Im Bereich des Vorhabens besteht aufgrund der überwiegend geringen bis mittleren Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ein geringes bis mittleres ökologisches Risiko.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit einem erheblichen Verlust an Versickerungsfläche ist aufgrund der insgesamt geringen Neuversiegelung am Vorhabenstandort nicht zu rechnen. Das Entwässerungskonzept sieht zudem eine Versickerung von Niederschlagswasser vor, so dass auf den versiegelten Flächen anfallendes Wasser weiterhin in das Grundwasser gelangt. Nachteilige Auswirkungen auf die Versickerungsleistung und Grundwasserneubildung sind daher nicht zu erwarten.

Fazit

Da der Flächenverlust für die Grundwasserneubildung gering ist und Niederschlagswasser sich aufgrund der geplanten Versickerung weiterhin als Grundwasser anreichern kann, sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Grundwasser durch die Bau- und Anlagebedingte Flächeninanspruchnahme nicht zu erwarten. Baubedingte Auswirkungen können unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen 016_V und 025_V weitgehend reduziert werden.

Schutzgut Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind gegenüber Schadstoffeinträgen sowie Beeinträchtigungen des Selbstreinigungsvermögens hoch empfindlich.

Baubedingte Auswirkungen

Die Belastungsintensität durch Schadstoffeinträge in Gewässer wird während der Bauphase hoch eingeschätzt. In Bereichen, wo das Baufeld an Oberflächengewässer angrenzt ist temporär von einem mittleren bis hohen ökologischen Risiko auszugehen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über eine flächige Versickerung. Die Versickerungsfläche ist durch einen Damm begrenzt. Um zu vermeiden, dass Niederschlagswasser ungedrosselt in den Seevekanal gelangt, wird der vorhandene Durchlass bei km 166,401 der Strecke 1720-1 verschlossen. Die südwestliche Begrenzung wird durch den Bahnkörper der Strecke 1720 und einen

Geländeanstieg gebildet. Aus diesem Grund sind Auswirkungen auf Oberflächengewässer nicht zu erwarten.

Fazit

Im Bereich des Baufeldes grenzen keine Oberflächengewässer an. Darüber hinaus sind erhebliche nachteilige Auswirkungen aufgrund des verschlossenen Durchlasses sowie der physischen Merkmale des Vorhabens (Bahnkörper und Geländeanstieg) auf Oberflächengewässer nicht zu erwarten.

B.3.2.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Aufgrund der Großräumigkeit siedlungswirksamer Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete im UG, besteht eine geringe Empfindlichkeit des Schutzgutes Klima gegenüber der vorhabenbedingten Flächenbeanspruchung. Die Lufthygiene ist vor allem gegenüber Schadstoffeinträgen hoch empfindlich.

Baubedingte Auswirkungen

Offenlandflächen werden nur temporär und kleinflächig beansprucht. Daher wird die Belastung für die klimatische Ausgleichsfunktion als irrelevant eingeschätzt, ökologische Risiken sind damit nicht verbunden.

Der baubedingte Verlust von Gehölzstrukturen ist kleinflächig, damit verbundene Belastungen der lufthygienischen Ausgleichsfunktion sind daher gering. In Verbindung mit einer geringen Empfindlichkeit des Schutzgutes gegenüber der vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahme sowie der mittleren Bedeutung vorhabenbedingt betroffener Gehölze im Zusammenhang mit der lufthygienischen Ausgleichsfunktion, resultiert ein geringes Risiko.

Fazit

Aufgrund des geringen Umfangs der Inanspruchnahme klimatisch wirksamer Strukturen, sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima nicht zu erwarten.

B.3.2.4.6 Schutzgut Landschaft

Im überwiegenden Teil des UG besteht aufgrund der zivilisatorischen Prägung eine eher geringe Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen des äußeren Erscheinungsbildes der Landschaft. Nur ein kleiner Teil des UG ist von ausgeräumten, strukturarmen Offenlandbereichen ohne besondere

Reliefkennzeichnungen geprägt, somit sind visuelle Veränderungen i.d.R. weithin wirksam, so dass eine hohe Empfindlichkeit besteht.

Anlagebedingte Auswirkungen

Da sich bereits in der Bestandssituation Überwerfungsbauwerke im Bereich des Vorhabens befinden, werden durch die neuen baulichen Anlagen keine traditionellen oder gewohnten Sichtachsen zerstört. Die Sichtbeziehung ist aufgrund des Industriegebiets mit seinen Kränen sowie der existierenden Bauwerke bereits stark eingeschränkt. Die Belastung wird daher als gering eingeschätzt. Der Siedlungsbereich von Rönneburg weist gegenüber dieser Art von Beeinträchtigung eine geringe Empfindlichkeit auf. Das Risiko ist in Verbindung mit der Landschaftsbildqualität in diesem Bereich daher als gering einzustufen.

Fazit

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft durch die Errichtung landschaftsbildwirksamer Strukturen sind aufgrund der Vorbelastung und der damit verbunden geringen Qualität des Landschaftsbildes am Vorhabenstandort nicht mit dem Vorhaben verbunden.

B.3.2.5 Zusammenfassung

Mit dem Vorhaben „Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 2 Freie Hansestadt Hamburg“ sind Auswirkungen unterschiedlicher Intensität auf die UVPG Schutzgüter verbunden. Das Vorhaben stellt sich in erster Linie als Erweiterung des bestehenden Überwerfungsbauwerks dar und den Einbau von Weichen und Rückbau von Weichen mit Lückenschluss, die Verschwenkung vorhandener Streckengleise, die Anpassung von Entwässerungsanlagen, den Neubau von Rettungswegen sowie den Neubau und Anpassung von Lärmschutzwänden (LSW).

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich feststellen, dass die Planung des Vorhabens dem Prinzip der Umweltvorsorge ausreichend Rechnung trägt. Dabei umfasst die Beschreibung des Vorhabens gemäß den Vorgaben des § 16 Abs. 4 UVPG auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden. Die dem Vorhaben zum Teil entgegenstehenden Belange werden zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht, unvermeidbare Wechselwirkungen ergeben sich nicht.

Vorhabenbedingt sind vor allem die Schutzgüter Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit (Wohn- und Erholungsfunktion), Tiere, Pflanzen und

Boden betroffen. Ökologische Risiken ergeben sich für diese Schutzgüter in erster Linie aus baubedingten Immissionen und Flächeninanspruchnahmen. Erhebliche Auswirkungen können durch geeignete Vorkehrungen und Maßnahmen wirksam vermindert werden. Darüber hinaus entfallen baubedingte Auswirkungen nach Bauabschluss weitgehend wieder. Ökologische Risiken für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, und Boden sind zudem mit der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme verbunden. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Nutzung am Vorhabenstandort sowie vorgesehener Ersatzmaßnahmen und der Zahlung von Ersatzgeld, verbleiben keine Auswirkungen die erheblich für diese Schutzgüter sind.

Ökologische Risiken bestehen außerdem für das Schutzgut Menschen durch betriebsbedingte Schallimmissionen. Diese können unter Berücksichtigung der Vorbelastung und durch geeignete Schallschutzmaßnahmen gemindert werden.

Es verbleiben mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen keine unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens im Sinne des § 2 Abs. 2 UVPG auf die Schutzgüter, die erheblich nachteilig sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verursacht. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG kompensiert.

Aus den Unterlagen 14 bis 17 zum Vorhaben sowie dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) ergibt sich nach Prüfung, dass von dem Vorhaben keine entscheidungserheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Im Ergebnis ist die Umweltverträglichkeit des Vorhabens mit einem positiven Ergebnis zu bejahen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das Projekt ist als Maßnahme des Knoten Hamburgs Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs eingestuft. Damit ist die Planrechtfertigung gegeben, entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Von den durch die Vorhabenträgerin beantragten Unternehmensinternen Genehmigungen (UiG), liegt eine der Planfeststellungsbehörde vor, die Andere hat sich im Nachgang als nicht erforderlich erwiesen.

B.4.3 Abschnittsbildung

Auf Grund der Länge der Strecke, der Komplexität der geplanten Baumaßnahmen sowie der administrativen Grenzen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (Bezirk Harburg) und dem Land Niedersachsen (Gemeinde Seevetal im Landkreis Harburg) erfolgt eine Aufteilung in zwei Planfeststellungsabschnitte (PFA). Der südliche PFA 1 umfasst den im Land Niedersachsen, der nördliche PFA 2 den auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg gelegenen Teil der Maßnahme. Die Landesgrenze und somit die Trennlinie der PFA durchschneidet die Strecke 1720 bei Strecken-km 165,921, die Strecke 1255-1 bei Strecken-km 1,337, die Strecke 1255-2 bei Strecken-km 1,310 und die Strecke 1280 bei Strecken-km 25,946.

B.4.4 Variantenentscheidung

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden zwei Planfälle unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen (Auflösung der betrieblichen Engstellen in Form Kreuzungskonflikten, Steigerung der Leistungsfähigkeit) entwickelt und in der Vorplanung vollständig beplant. Abschließend wurden sie hinsichtlich Kosten und Nutzen miteinander verglichen und bewertet. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile ging die vorliegende Planung (Planfall 2) als Vorzugsvariante aus der Studie hervor.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI LA 175) und das EBA Referat 41 haben der vorgeschlagenen Vorzugsvariante (Planfall 2) zugestimmt und die Nachvollziehbarkeit des Variantenentscheids bestätigt. Die Vorzugsvariante (Planfall 2) vereint den optimalen betrieblichen Nutzen zur Auflösung aller bestehenden Konflikte bei geringeren Kosten gegenüber der Alternative (Planfall 1). Zudem ist er mit einem geringeren Eingriff in Natur und Landschaft verbunden, da bereits betrieblich genutzte Flächen besser in die Planung integriert wurden.

B.4.5 Wasserhaushalt

B.4.5.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Eine wasserrechtliche Genehmigung wird gem. § 19 WHG in diesem Beschluss miterteilt (A.3.1). Für die wasserrechtlichen Genehmigungen/Entscheidungen, die

zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht erteilt werden können, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt vor, diese gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen (A.3.2).

B.4.5.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.3.1 und A.4.1) mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar.

B.4.5.3 Stellungnahmen im Zusammenhang mit Wasserfachlich und -rechtlich relevanten Sachverhalten

Im Zuge des Anhörungsverfahrens konkretisiert die Vorhabenträgerin, dass im PFA 2 zwei Einleitungen ins Grundwasser (über Versickerungsflächen) vorgesehen sind. Auf Rückfrage der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, vormals Behörde für Umwelt und Energie - BUE) hat die Vorhabenträgerin klargestellt, dass Einleitungen im Endzustand in den Seevekanal im PFA 2 nicht vorgesehen sind und nicht beantragt werden.

Bzgl. der anlagebedingten Versickerung von Niederschlagswasser wurde im Anhörungsverfahren das Benehmen mit der BUKEA hergestellt (Az.: 841.52-706/012), so dass eine entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis in diesem Beschluss ausgesprochen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde verweist in diesem Zusammenhang auf Kap. A.3.1 dieses Beschlusses.

Im Zeitraum des Anhörungsverfahrens war noch offen, ob eine temporäre Grundwasserabsenkung zur Errichtung des Trogbauwerks erforderlich ist.

Die Vorhabenträgerin erklärt im Anschluss an das Anhörungsverfahren gegenüber der Planfeststellungsbehörde, dass eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung lokal und kleinräumig erforderlich ist. Das bauzeitlich geförderte Grundwasser soll zur Versickerung gebracht und in den Seevekanal eingeleitet werden.

Die BUKEA erklärt mit E-Mail vom 10.11.2021, dass auf Grundlage der von der Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 24.09.2021 vorgelegten Unterlagen (19.4 Wasserrechtliche Sachverhalte – Stand 24.02.2021 und 19.5 Entwässerungsplan Baugruben – Stand 23.04.2012) zu den vorübergehenden Grundwasserabsenkungen und der Ihnen vorliegenden Geoinformationen (z.B. Geoportal Hamburg) keine grundsätzlichen Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen bestehen. Insofern ist im Rahmen der detaillierten Prüfung der noch zu konkretisierenden

Antragsunterlagen seitens der BUKEA mit einer positiven Entscheidung zugunsten der Vorhabenträgerin zu rechnen.

Bzgl. der Einleitung von bauzeitlich gefördertem Grundwasser in den Seevekanal stellt das Bezirksamt Harburg mit Schreiben vom 07.09.2021 gegenüber der Planfeststellungsbehörde eine wasserrechtliche Erlaubnis in Aussicht.

Diese Einschätzungen der Fachbehörden bildet für die Planfeststellungsbehörde die Grundlage den Vorbehalt aus Kap. A.3.2 dieses Beschlusses auszusprechen.

Die Planfeststellungsbehörde erteilt in Kap. A.3.1 die von der Vorhabenträgerin beantragte wasserrechtliche Erlaubnis zur anlagebedingten Entwässerung. Sie ordnet überdies Nebenbestimmungen an um den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes ausreichend Rechnung zu tragen. Darüber hinaus ordnet die Planfeststellungsbehörde zum Schutz von Oberflächengewässern die Nebenbestimmung A.4.1 an.

Im Übrigen bittet das Bezirksamt Harburg während des Anhörungsverfahrens in Ihrer Stellungnahme vom 02.03.2020 um Information, sofern während der Bautätigkeiten eine durchgängige (wasserführende) Verbindung zwischen dem Fischteichgraben und dem Seevekanal unter den Gleisanlagen festgestellt wird und weist darauf hin, dass eine entsprechende Verbindung aufrechtzuerhalten ist. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Stellungnahme des Bezirksamtes zu berücksichtigen.

Die Zusage der Vorhabenträgerin wird von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen und in Kap. A.5.5 dokumentiert. Weiter Regelungsbedarf besteht nicht.

B.4.5.4 Stellungnahme SB 6

Der Sachbereich 6 äußert sich in den Stellungnahmen vom 10.12.2020 (Az. 57612-576ti/001-1114#009) und 30.07.2021 (Az.: 57612-576ti/002-1114#020) zu den wasserrechtlichen Sachverhalten und fordert für eine abschließende Beurteilung einzelne Unterlagen nach. Die entsprechenden Unterlagen wurden der Planfeststellung zur Weitergabe an den SB 6 vorgelegt. Die finale Stellungnahme des SB 6 stammt vom 16.09.2021 (Az.: 57612-576ti/002-1114#020). Damit bestehen seitens des SB 6 unter Berücksichtigung der Hinweise und Nebenbestimmungen aus den o.g. Stellungnahmen keine Bedenken gegen die Planung.

Die Vorhabenträgerin hat die in den Stellungnahmen formulierten Hinweise und Nebenbestimmungen zur Kenntnis genommen und gegenüber der

Planfeststellungsbehörde zugesagt, diese in der weiteren Planung und Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde dokumentiert die Zusage in Kap. A.5.6 dieses Beschlusses und verweist außerdem auf Kap. A.3.1 dieses Beschlusses.

B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Im Einzelnen:

Die Vorhabenträgerin hat zur Abarbeitung der Eingriffsregelung einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) inkl. Bestandsübersichtsplan, Bestands- und Konfliktplan, Maßnahmenübersichtsplan und Maßnahmenblättern vorgelegt (Unterlage 14).

Hier wird dargestellt, dass das Vorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 14 Abs. 1 BNatSchG) verbunden ist. Der Verursacher eines Eingriffs ist gem. § 13 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Zu diesem Zweck werden durch die Vorhabenträgerin Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen vorgesehen (001_V, 002_V, 003_V, 004_V, 005_V, 006_V, 007_VA, 008_V, 009_VA, 010_CEF, 011_VA, 012_VA, 013_VA und 014_CEF). Diese beziehen sich schwerpunktmäßig auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere und sollen insbesondere dem Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen dienen. Auch unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen verbleiben unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere.

Der Eingriffsverursacher ist gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Um dieser Verpflichtung nachzukommen sieht die Vorhabenträgerin zum Teil Ausgleichsmaßnahmen (015_A) vor. Da eine Realkompensation verbleibender erheblicher Beeinträchtigungen aufgrund einer fehlenden Flächenverfügbarkeit innerhalb des Suchraumes für Kompensationsmaßnahmen der Freien und Hansestadt Hamburg nicht möglich ist, erfolgt eine Ersatzgeldzahlung. Nach Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme und Ersatzgeldzahlung verbleiben keine Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht kompensiert sind.

Das Vorhaben tangiert bauzeitlich im sehr geringen Maße das Landschaftsschutzgebiet „Marmstorfer Flottsandplatte“. Es ragt ca. 13 m in den Vorhabenbereich. Zudem werden Anlagebedingt 21 Laubbäume dauerhaft entfernt, die unter die Hamburger Baumschutz-VO fallen. Entsprechende Maßnahmen zur Wiederherstellung von Biotopstrukturen und der Kompensation werden wie oben beschrieben im Rahmen des LBP gewährleistet.

B.4.6.1.1 Stellungnahmen und Einwendungen im Zusammenhang mit Umwelt- und Naturschutzrechts

Umweltfolgen werden in den Einwendungen nicht in substantiiertes Weise kritisiert. Einwenderseitig angenommen wird allgemein eine „Vertreibung von Tieren“ aus dem Wald an der Straße An der Eiche. Dieser Umstand wird von der für die Bewertung von Eingriff und Ausgleich zuständigen Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, vormals Behörde für Umwelt und Energie – BUE) so nicht aufgegriffen. Dieses Waldstück wird vorhabenbedingt nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird.

Die BUKEA formuliert in Ihrer fachlichen Stellungnahme zum Naturschutz vom 12.03.2020 und Az.: 111.45-079.355 Forderungen in Bezug auf Anpassungen des LBP (Unterlage 14) sowie Auflagen. Die Vorhabenträgerin sagte die Umsetzung dieser Forderungen zu. Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Zusagen der Vorhabenträgerin zur Kenntnis und dokumentiert diese in Kap. A.5.4 dieses Beschlusses.

Die überarbeiteten naturschutzfachlichen Planunterlagen wurden der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Es ergeben sich keine neuen Betroffenheiten gesetzlich geschützter Biotope bzw. weitere Eingriffe in Natur und Landschaft, so dass damit kein Regelungsbedarf entsteht.

Das Einvernehmen mit der BUKEA (Vormals BUE/ 32) gemäß § 8 HmbBNatSchAG wurde durch die Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 15.11.2021 hergestellt.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass bzgl. des Ersatzgeldes zwischen der Vorhabenträgerin und der BUKEA eine Endabstimmung zu erfolgen hat, um die Summe der zu leistenden Ersatzgeldzahlung auf Grundlage des aktuell gültigen Berechnungsverfahrens zu ermitteln.

B.4.7 Arten- und Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Arten- und Gebietsschutzes vereinbar. Im Einzelnen:

Im Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Unterlage 15) wird dargelegt, dass Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG unter Einbeziehung der vorgesehenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (005_V, 009_VA, 011_VA, 013_VA, 010_CEF, 012_CEF und 014_CEF) nicht verletzt werden.

Das FFH-Gebiet DE 2526-331 „Seeve“ quert eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der Zugbildungsanlage Maschen unterirdisch. Flächeninanspruchnahme ist damit nicht verbunden. Bereits auf Ebene der FFH-Vorprüfung (Unterlage 16) wird plausibel dargelegt, dass mit hinreichender Sicherheit auszuschließen ist, dass das Vorhaben mit erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes 2526-331 „Seeve“ und der entsprechenden Erhaltungsziele sowie der zu schützenden Arten verbunden ist. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

B.4.7.1.1 Stellungnahmen und Einwendungen im Zusammenhang mit dem speziellen Artenschutz

Die BUKEA weist in Ihrer Stellungnahme vom 12.03.2020 und Az.: 111.45-079.355 darauf hin, dass die aktuelle rote Liste der Brutvögel Hamburg 2018 zugrunde zu legen sei. Hiernach ist der Haussperling mit 3 (gefährdet) eingestuft (alt: Vorwarnliste V). In diesem Zusammenhang fordert die BUKEA, dass die CEF-Maßnahme 010_CEF so geändert wird, dass anstelle von 2 Nistkästen (Kompensationsverhältnis 1:2) für den Verlust einer Baumhöhle für den Haussperling, insgesamt 3 Nistkästen (Kompensationsverhältnis 1:3) anzubringen und jährlich zu kontrollieren und zu reinigen sind.

Eine Beleuchtung während der Nachtzeiten ist auch in der Bauphase auszuschließen. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen, insbesondere auf angrenzende Gehölze und Biotope, ist abzuschirmen. Hierzu erwidert die Vorhabenträgerin, dass auf eine Beleuchtung bei nächtlicher Bauaktivität aus Sicherheitsgründen nicht verzichtet werden kann. Die Beleuchtung werde auf das Mindestmaß beschränkt und ausschließlich auf das Baufeld ausgerichtet.

Die Änderungen in Unterlage 15 wurden durch die Vorhabenträgerin vorgenommen und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Bzgl der Beleuchtung während der Nachtzeiten verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Zusage der Vorhabenträgerin aus Kap. A.5.4.10 dieses Beschlusses. Darüber hinaus sind die

vorgelegten Unterlagen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde und auch im Ergebnis des Anhörungsverfahrens nicht zu beanstanden. Demnach besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

Im Rahmen der Maßnahme 013_VA (Artgerechte Baufeldfreimachung Eremit) konnte bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung durch fachlich geeignete Personen eine Nutzung des untersuchten Baumes durch den streng geschützten Eremiten ausgeschlossen werden, die Vorhabenträgerin legte hierzu ein entsprechendes Fachgutachten vor. Weitere artenschutzrechtliche Maßnahmen sind diesbezüglich somit nicht erforderlich.

B.4.8 Immissionsschutz

Das Vorhaben genügt den lärmbeeinträchtigten Belangen der AnwohnerInnen nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4.2) in angemessener Form. Im Einzelnen:

B.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm (Unterlage 18.3) ist das Bauvorhaben voraussichtlich mit einer nicht unerheblichen Baulärmentwicklung verbunden. Gemäß dem Erläuterungsbericht der genehmigten Planunterlagen (Unterlage 1, Kap. 9.3.7) legt die Vorhabenträgerin dem Baulärmgeschehen die AVV Baulärm zugrunde und begrenzt die baulärmbedingten Auswirkungen des Vorhabens mit umfangreichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen insgesamt auf ein zumutbares Maß. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als Richtgröße für die Zumutbarkeit hebt die Vorhabenträgerin aufgrund der gegebenen Vorbelastung des planbeeinträchtigten Bereichs durch Schienenverkehrslärm in der Weise auf projektspezifische Richtwerte an, dass diese mindestens 5 dB(A) unter der Vorbelastung aus dem Schienenverkehr, sowie 5 dB(A) unter 70 dB(A) tags sowie 60 dB(A) nachts liegen. Weiterhin bleiben die projektspezifischen Richtwerte im Nachtzeitraum mindestens 5 dB(A) unter dem Richtwert im Tageszeitraum. An weiter entfernt liegenden Gebäuden westlich der Gleise betragen die projektspezifischen Richtwerte 55 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts. Wegen der Einzelheiten hierzu wird auf die schalltechnische Untersuchung zum Baulärm, Unterlage 18.3, Kap. 5 Vorbelastung, verwiesen.

Während der Planung des Vorhabens wurden durch die Vorhabenträgerin Anpassungen des Bauablaufes eingeplant um eine Senkung der Beurteilungspegel

zu erzielen. So wurden die lärmintensiven Arbeiten teilweise in den Tageszeitraum verlegt und statt lärmintensiver Rammarbeiten mit einer Schlagramme leisere Bohrverfahren bzw. Rammarbeiten mit einer Vibrationsramme gewählt.

Darüber hinaus beabsichtigt die Vorhabenträgerin weitere Maßnahmen umzusetzen:

- Da an den baulärbetroffenen Gebäuden teilweise mit baubedingten Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu rechnen ist und die Vorhabenträgerin eine Unterbringung der davon betroffenen Bewohner in Ausweichquartieren (Hotels) über einen längeren Zeitraum nicht als sinnvoll erachtet, sollen die aus dem Eisenbahnbetriebslärm in dem hier verfahrensgegenständlichen Bereich resultierenden passiven Lärmschutzansprüche bereits vor Baubeginn erfüllt werden, um den Betroffenen Gelegenheit zu geben, Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen.
- An weiteren Gebäuden in dem hier verfahrensgegenständlichen Bereich, die keinen Anspruch auf passiven Schallschutz aus dem Eisenbahnbetriebslärm haben, werden baulärmbedingte passive Schallschutzmaßnahmen für die schützenswerten Räume vor Baubeginn realisiert, da an diesen Gebäuden voraussichtlich für mehr als 4 Wochen baubedingte Beurteilungspegel von über 60 dB(A) im Nachtzeitraum auftreten können.
- Die Vorhabenträgerin benennt eine baulärmverantwortliche Person, die für etwaige durch Baulärm hervorgerufene Probleme zuständig sein wird, bei Bedarf Schallschutzmaßnahmen koordiniert und als AnsprechpartnerIn für betroffene Bürger zur Verfügung steht.
- Falls notwendig, werden den BewohnernInnen von Gebäuden, in denen kein passiver Schallschutz umgesetzt wird, bei Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts externe Übernachtungsmöglichkeiten angeboten.
- Alle Betroffenen werden rechtzeitig über die bevorstehenden Arbeiten ausführlich informiert.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Schutzkonzept der Vorhabenträgerin insgesamt geeignet, die baulärbetroffenen Belange der planbetroffenen AnwohnerInnen - auch im Hinblick auf eine etwaige Gesundheitsgefährdung – angemessen zu berücksichtigen. Gemäß der Auflage A.4.2.1.5 ist im Übrigen eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, wenn trotz aller Schutzmaßnahmen Überschreitungen der projektspezifischen

Immissionsrichtwerte auftreten, wobei Auflage A.4.2.1.4 ergänzend ein Lärmmonitoring vorsieht, so dass die dokumentierten Messungen bei etwaigen Entschädigungsauseinandersetzungen Beweisschwierigkeiten vermeiden.

Die im Anhörungsverfahren geltend gemachte Kritik wegen zu erwartenden Baulärms bzw. wegen des zu erwartenden Baugeschehens wird von der Planfeststellungsbehörde im Folgenden beurteilt:

B.4.8.1.1 Kritik an Transportvolumina Schiene/Straße im Zusammenhang mit der Zufahrt zu Baustelleneinrichtungsflächen

Vielfach kritisiert wird die geplante Erschließung der Baustelleneinrichtungsfläche „Vossloh“ über öffentliche Verkehrswege des Harburger Stadtteils Rönneburg. EinwanderInnen befürchten hier eine erhebliche Verkehrszunahme im gesamten Stadtteil.

Aus den Baustellen- und Erschließungsplänen, Unterlagen 10.1 bis 10.4, wird jedoch ersichtlich, dass die Zufahrt über die Vogteistraße und Rellerstieg nur eine von drei Zufahrten zu den verschiedenen Baustelleneinrichtungsflächen darstellt. Zudem ist dem BoVEK (Unterlage 21.1) zu entnehmen, dass nach der Masseneinschätzung rund 110.000 m³ Bodenaushub, 13.800 m³ Altschotter, 850 Holz- und 9.000 Betonschwellen, 2.900 m³ Bauschutt sowie 550 t Stahlschrott anfallen. Der Transport dieser Abfälle kann demnach „überwiegend schienengebunden erfolgen“. Demnach ist davon auszugehen, dass eine vollständige Fokussierung des LKW-Verkehrs auf Anfahrten durch Rönneburg nicht zu erwarten ist.

Aus den Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens geht auch hervor, dass die Anzahl der LKW-Fahrten durch Rönneburg sowohl durch die Schwerpunktlegung auf schienengebundene Transporte als auch durch die Verteilung der Baulogistik auf mehrere Baustellenzufahrten erheblich vermindert wird. Da zentrale Anlaufstelle der Transporte gemäß BoVEK die südlich des PFA 2 gelegenen Lagerflächen auf dem Rangierbahnhof Maschen sind, ist nach Ausfahrt aus der Straße Reller von einer Orientierung des LKW-Verkehrs in Fahrtrichtung Süden auszugehen. Die Vorhabenträgerin wies darauf hin, dass die Massen verteilt über den langen Bauzeitraum anfallen werden und legt nachvollziehbar dar, dass der Abtransport der ausgebauten Stoffe wegen der Insellage der Baustelle fast komplett schienengebunden erfolgen müsse, sodass das verbleibende, von der Baustelle ausgehende Transportvolumen voraussichtlich sehr

gering sein werde. Zudem erklärt die Vorhabenträgerin, dass sich die Nutzung der Vogteistraße im Rahmen des widmungsgemäßen Gemeingebrauchs bewegen wird.

Insgesamt kann die genannte Kritik nicht durchgreifen. Die Planung bezüglich der Baustellenzufahrten ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nach den plausiblen Darlegungen der Vorhabenträgerin nicht zu beanstanden.

B.4.8.1.2 Kritik an der Zufahrt zu Baustelleneinrichtungsflächen und Forderung nach einer „Baustraße entlang der Gleise“

Teilweise wird in Einwendungen eine Baustellenerschließungsstraße „entlang der Bahngleise“ gefordert. Dabei wird z.B. auch zur Optimierung vorgeschlagen, die Zufahrt zur Baustraße über die Rönneburger Straße und ein kurzes Stück der Straße Hillenklint zu legen.

Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass die geforderte „Baustraßenzufahrt über Meckelfeld entlang der Bahngleise“ je nach Trassenführung den Neubau von mindestens 600 Meter Baustraße (mit den Folgen von Umwelteingriffen, Versiegelung, Lärm) bedingen und je nach Trassenvariante für mehrere Meckelfelder AnwohnerInnen Betroffenheiten erzeugen würde. Die Einmündungssituation an der Straße Hillenklint unmittelbar neben der zur Baustraße parallelen Rönneburger Straße wäre, so die Vorhabenträgerin, nur durch einen entzerrenden Ausbau des Knotenpunktes mit Eingriff in die angrenzenden Waldflächen zu lösen.

Im Übrigen bestätigt die Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren, dass die plangegenständlichen Zufahrten für alle infrage kommenden Fahrzeuge bereits ausgebaut sind. Maßgeblich sei hier nicht die Abwicklung großer Transportvolumina, sondern die Nutzbarkeit für verschiedenste Transporte (z.B. Anlieferung eines Baugerätes mit Kettenfahrwerk auf einem geeigneten Transportfahrzeug).

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Vorhabenträgerin in ihren Ausführungen. Die Forderung nach der hier erörterten alternativen Baustrassenführung wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

B.4.8.1.3 Kritik an Baustellenverkehr über die Straße Reller

In der Straße Reller wohnhafte EinwanderInnen kritisieren die Führung der Baustraßenzufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche über die Straße Reller.

Die Vorhabenträgerin erläutert die Planung wie folgt:

Die reguläre Führung der Straße Reller einschließlich der Verlängerung in Form der Werkszufahrt zu Vossloh Rail bietet bereits im Bestand eine straßenseitige Anbindung der nördlichen Gleisanlagen und bietet sich daher für Baustellenverkehr an. Die Errichtung einer neuen Baustraße „auf freiem Felde“ wäre mit zeit-, kosten- und lärmintensiven Bauarbeiten verbunden, die zusätzlich auch umweltrelevant sein würden. Weiterhin würde sich die Nutzung der Straße Reller im Rahmen des widmungsgemäßen Gemeingebrauchs bewegen.

Die von den AnwohnernInnen „im Minutentakt“ befürchteten LKW-Fahrten würden u.a. deshalb nicht zu erwarten sein, weil die Abfuhr von Aushub- und Einbaumaterial über den Schienenweg erfolgt und sich die primäre Nutzung der Straße Reller auf die Anfahrt von Baufahrzeugen im Einzelfall beschränkt. Außerdem verteilt sich die Baustellenandienung auf mehrere Zufahrtsstraßen.

Aus der Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde wird zudem ersichtlich, dass sie für bauzeitliche verkehrsbehördliche Anordnungen im Sinne einer Tonnagebegrenzung, Sperrung für bestimmte Fahrzeugarten o.ä. keine Veranlassung sieht. Dem entspricht, dass die Straße Reller in einer Tempo-30-Zone liegt, jedoch nicht als verkehrsberuhigter Bereich (StVO Zeichen 325) ausgewiesen ist. Zudem befindet sich in Verlängerung der Straße Reller die Nutzung als Werkszufahrt der Vossloh Rail im Bestand.

Weiterhin wird in Einwendungen kritisiert bzw. befürchtet, dass durch den bauzeitlichen Verkehr die Erreichbarkeit von Anliegergrundstücken – insbesondere auch eines dadurch in seiner Existenz bedrohten Gewerbebetriebes – gefährdet sei. Es wird kritisiert, dass ein Verlust der Spielstraßenqualität der Straße Reller eintrete und der Aufenthalt auf dem Gehweg oder der Fahrbahn bei den an die Straße Reller anschließenden Anliegerstraßen Rellerstieg und An der Eiche vorhabenbedingt eingeschränkt werde. Auf den genannten Anliegerstraßen ist vorhabenbedingt kein Zufahrtsverkehr zur Baustelleneinrichtungsfläche Vossloh Rail vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass sich die Nutzung der Straße Reller durch Baufahrzeuge im Rahmen der Widmung dieser Straße bewegt, so dass insofern die Notwendigkeit einschränkender Auflagen nicht ersichtlich ist.

Soweit bei EinwendernInnen die Besorgnis besteht, nach Ende der bauzeitlichen Befahrung der Straße Reller durch LKW „erneut zur Straßensanierung herangezogen zu werden“, wird darauf hingewiesen, dass für eine solche Kostenumlage, wenn denn Schäden auf die bauzeitliche Befahrung der Straße zurückzuführen sind, keine

Rechtsgrundlage besteht. Abgesehen davon sagte die Vorhabenträgerin zu, vor Aufnahme der Bautätigkeiten gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger den Zustand der Straßen zu dokumentieren. Nach Abschluss der Bautätigkeiten werde der festgestellte ursprüngliche Zustand wiederhergestellt, sofern feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Zusage der Vorhabenträgerin bzgl. der Beweissicherung zur Kenntnis und dokumentiert sie in Kap. A.5.7 dieses Beschlusses. Insgesamt ist die Nutzung der Straße Reller als Baustraße vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen nicht zu beanstanden.

B.4.8.1.4 Kritik wegen Nacht- und Wochenendarbeiten

Im Zusammenhang mit den im Anhörungsverfahren kritisierten Nacht- und Wochenendarbeiten erläutert die Vorhabenträgerin, dass lärmintensive und länger andauernde Arbeiten grundsätzlich tagsüber an Werktagen im Zeitraum zwischen 7 und 21 Uhr ausgeführt werden. Einige Arbeiten jedoch, bei denen mehrere Bahnstrecken gleichzeitig betroffen sind, könnten nur innerhalb von Nachtsperrrpausen durchgeführt werden. Auf Basis der aktuellen Planungen wird mit einem Umfang von ca. 30 - 40 Nachtsperrrpausen verteilt über das jeweilige Fahrplanjahr ausgegangen. Aufgrund des vorgegebenen engen Terminplanes wird überwiegend auch an Sonntagen gearbeitet. Zum Schutz vor Baulärm wird die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm) berücksichtigt. Im Zuge der Baustellenplanung vor Beginn der jeweiligen Einzelbaumaßnahme werden mögliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert. Dabei kommen im Einzelfall entsprechende Schutzmaßnahmen oder zeitliche Beschränkungen in Betracht. Insbesondere wird Nachtarbeit nur dann vorgesehen, wenn sie aus betrieblichen Zwängen nicht zu vermeiden ist.

Die Vorhabenträgerin bekräftigt zudem, dass hinsichtlich der vorhabennahen Gebäudestandorte in den Straßen Reller, Rellerstieg und An der Eiche unter Berücksichtigung der Vorbelastung, die nachts in derselben Größenordnung liegt wie am Tag, die projektspezifischen Richtwerte mindestens um 5 dB(A) unter der Vorbelastung aus dem Schienenverkehr, sowie 5 dB(A) unter 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts blieben. Weiterhin blieben die projektspezifischen Richtwerte im Nachtzeitraum mindestens um 5 dB(A) unter dem Richtwert im Tageszeitraum.

Für den Bereich Wagenwerkweg verwies die Vorhabenträgerin darauf, dass diesem im Rahmen der Untersuchungen zum Baulärm die Richtwerte der Kategorie „c“ der AVV Baulärm zugeordnet wurden, bei der Bestimmung der projektspezifischen Richtwerte die Vorbelastung berücksichtigt und die Richtwerte angehoben wurden. Die ermittelten projektspezifischen Richtwerte blieben demnach mindestens um 5 dB(A) unter der insoweit entscheidenden Vorbelastung bzw. werden auf maximal 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts angehoben.

In Unterlage 18.3, Anhang 1, Ergebnistabelle Baulärm, wurde eine Einstufung des Wagenwerkwegs als Kleingartengebiet vorgenommen. Da hier tatsächlich Wohnhäuser in Gleisnähe vorzufinden sind, räumt die Vorhabenträgerin ein, dass im Anhang 3 der schalltechnischen Untersuchung dem angesprochenen Bereich die falsche Gebietskennung zugeordnet worden sei. Die angegebenen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts entsprechen jedoch den Immissionsgrenzwerten, welche auch „Wohnen im Außenbereich“ zugeordnet werden. Die sich ergebenden Ansprüche auf Lärmvorsorge sind nach Darstellung der Vorhabenträgerin somit korrekt. Die Vorhabenträgerin sagte zu, die Gebietskennung entsprechend zu ändern.

In einer Einwendung wird eine Lärmbelastung durch ein „auf dem Gelände der Vossloh Rail Center GmbH vorgesehene Betonmischwerk mit Tag-, Nacht- und Wochenendbetrieb“ befürchtet. Die Vorhabenträgerin bestätigt gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 30.Juli.2021, dass ein entsprechendes Betonmischwerk auf dem Gelände der Vossloh Railing nicht geplant sei. Diesbezüglich besteht somit kein Regelungsbedarf.

Die von der Vorhabenträgerin zugesagte Änderung der Gebietskennung in Unterlage 18.3 Anhang 1 wurde vorgenommen und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Im Zusammenhang mit allgemeinen Kritikpunkten bzgl. baubedingter Lärmimmissionen und Bedenken an den Minderungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in Kap. B.4.8.1 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde ordnet die Nebenbestimmungen unter Kap. A.4.2.1 dieses Beschlusses an. Unter Berücksichtigung des Schutzkonzeptes der Vorhabenträgerin und der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses ist den bauzeitlichen Lärmschutz betroffenen Belangen, insbesondere auch im Zusammenhang mit Bedenken bzgl. Gesundheitsgefährdung, ausreichend Rechnung getragen. Weiterer Regelungsbedarf besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht.

B.4.8.1.5 Temporäre Aufstellung bauzeitlicher (mobiler) Lärmschutzwände

Aus der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.3) geht hervor, dass die Aufstellung von temporären Schallschutzwänden zwar geprüft wurde, jedoch in vielen Bereichen aus Platzgründen bzw. wegen der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Zugbetriebes nicht möglich ist.

Gegenüber der Planfeststellungsbehörde konkretisiert die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 30.07.2021 ihre Aussagen zu temporären Lärmschutzwänden: Sie stellt u. a. dar, dass in einigen Bereichen Lärmschutzwände mit einer Höhe von 6 – 7 m aufgestellt werden müssten, um eine effektive Abschirmung vom Baulärm zu erreichen. Lärmschutzwände dieser Art würden entsprechende Gegengewichte benötigen, die ebenso Platz beanspruchen würden. Insbesondere im Gleisbereich sei dieser Platz nicht gegeben. Dies gilt vor allem für die Bereiche, in denen die nächstgelegenen Gleise als Baustraße bzw. zum Abwickeln des regulären Zugverkehrs erforderlich sind. Darüber hinaus seien temporäre Schallschutzwände jede Nacht bei betroffenen Häusern aufzustellen und anschließend abzubauen, was mit zusätzlichen Immissionen von einem Bagger bzw. einem Mobilkran verbunden ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Aussagen der Vorhabenträgerin nachvollziehbar. Hierdurch scheidet die Aufstellung von temporären Lärmschutzwänden mit einer Höhe aus, die überhaupt Lärmschutzwirkung entfalten könnten, dementsprechend kann der Vorhabenträgerin die Aufstellung bauzeitlicher Lärmschutzwände nicht auferlegt werden.

B.4.8.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Die Unterlage 18.1 der genehmigten Planunterlagen stellt die Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen auf Grundlage der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269), dar. Darin wurden die Beurteilungspegel nach Vorgabe der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ mithilfe geeigneter Software zur Geräuschimmissionsberechnung (CadnaA der Firma DataKustik, Version 2018 MR 1) ermittelt.

Mit Bezug auf § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV wurde die Art der betroffenen baulichen Anlagen und Gebiete „entsprechend der Schutzbedürftigkeit“ auf Grundlage einer Ortsbesichtigung anhand der tatsächlichen Nutzung eingestuft. Die Einstufung ist

dem Übersichtsplan der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 18.1.1) sowie der Ergebnistabelle im Anhang 4 der Unterlage 18.1 zu entnehmen.

Zur Ermittlung der Frage, ob eine wesentliche Änderung der Schallsituation nach den Beurteilungskriterien der 16. BImSchV vorliegt, wurden gemäß dem Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamtes (Fachstelle Umwelt vom 13.12.2012) maßgebliche Immissionsorte innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts berücksichtigt.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es für Immissionsorte innerhalb des Bauabschnitts infolge der baulichen Änderungen zu Pegelminderungen, in Einzelfällen von bis zu 4,0 dB(A) im Beurteilungszeitraum Tag und von bis zu 4,5 dB(A) im Beurteilungszeitraum Nacht kommen wird. Das Kriterium der wesentlichen Änderung bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV wird an insgesamt 170 Gebäuden im Tageszeitraum und an 266 Gebäuden im Nachtzeitraum erfüllt. Aus diesem Grund besteht an diesen Gebäuden ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Bzgl. der untersuchten Kleingärten wird festgestellt, dass bei diesen im Bereich der Baumaßnahme das Kriterium der wesentlichen Änderung nicht erfüllt ist, da keine Pegelerhöhung von 3 dB(A) bzw. eine Erhöhung der Beurteilungspegel von 70 dB(A) im Tageszeitraum stattfindet, so dass hier kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Weiter kommt das Schallgutachten zum Ergebnis, dass es außerhalb des Bauabschnittes zu geringen Pegelminderungen, in Einzelfällen von bis zu 0,3 dB(A) im Beurteilungszeitraum Tag und von bis zu 0,2 dB(A) im Beurteilungszeitraum Nacht kommt. An 3 Gebäuden wird das Kriterium der wesentlichen Änderung bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erfüllt, so dass dort ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Bei Anspruch auf Lärmvorsorge ist sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden, sofern die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Hierzu legte die Vorhabenträgerin einen schalltechnischen Variantenvergleich vor (Unterlage 18.2). Die Prüfung der Verhältnismäßigkeit erfolgte dabei nach dem o.g. Umwelleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil VI.

Im Rahmen des Variantenvergleichs wurden die Bereiche mit Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß ihrer Bebauungsstruktur zu vier Teilbereichen

zusammengefasst, um aktive Schallschutzmaßnahmen zu bestimmen. Das Lärmschutzkonzept wurde anhand des Kostenaufwandes der Schutzmaßnahmen in Relation zu den gelösten Schutzfällen hergeleitet. Im Ergebnis wurde eine Kombination der Verfahren besonders überwachtes Gleis (büG) mit Schallschutzwänden von 2 bis 5 m Höhe als bevorzugende aktive Schallschutzmaßnahmen festgestellt. Für die verbleibenden Schutzfälle mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte werden passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach ergänzend vorgesehen. Für Einzelheiten wird auf Unterlage 18.1 verwiesen.

Unter Anwendung des Lärmschutzkonzeptes wird innerhalb des Baubereiches eine mittlere Pegelminderung an allen untersuchten Gebäuden und Kleingärten von 5,6 dB(A) erreicht. Die maximale Pegelminderung im Nahbereich der Bahnanlagen beträgt bis zu 18,1 dB(A).

Für 24 Gebäude im Tageszeitraum und 218 Gebäude im Nachtzeitraum können die Immissionsgrenzwerte mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept nicht eingehalten werden, hierfür werden passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach ergänzend vorgesehen.

Außerhalb des Baubereiches wird eine mittlere Pegelminderung an allen untersuchten Gebäuden von 2,4 dB(A) erreicht. Die maximale Pegelminderung beträgt bis zu 13,1 dB(A). Für 3 Gebäude besteht ein ergänzender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung sind fachlich einwandfrei durchgeführt worden und nicht zu beanstanden. Auch die Herleitung des planfestgestellten Lärmschutzkonzeptes ist in sich schlüssig und nachvollziehbar und wird von der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis aus den in der schalltechnischen Untersuchung genannten Gründen als angemessen eingeordnet. Wegen der Einzelheiten wird auf die Untersuchung zu betriebsbedingte Schallimmissionen (Unterlage 18.1) und den schalltechnischen Variantenvergleich (Unterlage 18.2) verwiesen.

Auf die im Anhörungsverfahren an dem Schallschutzkonzept geäußerten Kritikpunkte wird im Folgenden eingegangen:

B.4.8.2.1 Kritik an der Dimensionierung des Überwerfungsbauwerks sowie der Gleisanlagen; Einhausung der Gleisanlagen; Rückbau eines lärmschützenden Dammes; Kapazitätssteigerung

Im Anhörungsverfahren wurden Einwände vorgebracht, wonach das Vorhaben (gemeint: die beiden in das Überwerfungsbauwerk mündenden Gleise der Strecke 1280) eine gegenüber der Bestandstrasse „erhöhte“ Bauausführung aufweise, welche die Schallausbreitung begünstige.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens bestätigt die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang, dass das (bis zur vorhabengegenständlichen Gabelung der Strecke 1280 in die Strecken 1280-1 und 1280-2 zur Führung auf die neuen Rampenbauwerke) im Bestand erhalten bleibende Überwerfungsbauwerk der Strecke 1280 über die Strecke 1720 die Höhenlage gleichbleibend vorgibt.

Eine in einer Einwendung geforderte Einhausung der komplexen Gleisanlagen würde so die Vorhabenträgerin nicht nur mit Auswirkungen auf den Landschaftsraum verbunden sein, sondern weitergehende Anpassungen auch bisher nicht betrachteter Bestandsgleisanlagen bedingen, um Raum für entsprechende Stützengassen zu schaffen. Auch eine Lageoptimierung des Vorhabens zur Verbesserung des Schallschutzes ist nach Erkenntnissen aus dem Anhörungsverfahren schwerlich möglich. Die mit dem Vorhaben verbundene „Entflechtung der Verkehrsströme“ kann baulich nur dort umgesetzt werden, wo Kreuzungs- und Übergangsmöglichkeiten der zu entflechtenden Strecken 1255, 1280 und 1720 im Bestand gelegen sind. Die Lage des Rangierbahnhofs Maschen, des Bahnhofs Meckelfeld und die Ausfädelung der Strecke Hamburg – Bremen geben durch die bestehenden Streckenführungen Zwangspunkte vor, die ein (theoretisch denkbar für den Lärmschutz sich positiv auswirkendes) Abrücken von Wohngrundstücken der EinwenderInnen ausschließen.

In Einwendungen wird zudem vorgebracht, dass ein lärmschutzfachlich relevanter Damm „westlich der Bahnstrecken“ existiere, der aber im Zuge des Vorhabens beseitigt werde, an dessenzeitigem Standort jedoch jedenfalls im Bereich des Gebiets der Freien und Hansestadt Hamburg kein Ersatz durch eine Lärmschutzwand erfolge. Nach Erkenntnissen aus dem Anhörungsverfahren verhält es sich so, dass im genannten Bereich die sogenannte Lärmschutzwand 2 endet. Etwa 16 Meter vor dem Ende der Lärmschutzwand 2 beginnt allerdings bereits die Lärmschutzwand 3. Die Vorhabenträgerin stellte dar, dass aufgrund dieser Überschneidung alle gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Ferner werde, so die Vorhabenträgerin, der bestehende Damm nicht vollständig abgetragen, sondern für

die Herstellung eines regelgerechten Gleisquerschnittes die gleisseitige Dammböschung angepasst.

Zusammenfassend bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass Lage und bauliche Ausführung der Hochbauten bzw. der Trassierungselemente des Vorhabens für sich genommen zu einer Mehrbelastung der Anlieger mit Schienenverkehrslärm beitragen.

Bezüglich der Zugzahlen führt die Vorhabenträgerin nachvollziehbar aus, dass es zum Jahr 2030 durchaus eine voraussichtliche Steigerung der Zugzahlen um 30% gegenüber dem Jahr 2019 geben werde, diese Steigerung jedoch nicht einzig durch das Vorhaben induziert sei, sondern primär der ohnehin gemäß BVWP (Bundesverkehrswegeplan) zu erwartenden Verkehrsentwicklung.

Im Zusammenhang mit der dem Vorhaben (überwiegend pauschal) zugeschriebenen unbedingten Steigerungsmöglichkeiten von über die Strecken 1280 und 1255 geführten Güterzugverkehren wird darauf hingewiesen, dass im Rechtssinne einer wesentlichen Änderung im PFA 2 im Vergleich zur Bestandssituation zwei zusätzliche Gleise in Parallellage gebracht werden. Hierbei handelt es sich um örtlich begrenzte parallele Gleisführungen, die der Verschiebung des Verknüpfungspunktes zwischen den Strecken 1280 und 1255 dienen. In diesem Zusammenhang kann die in der schalltechnischen Untersuchung zu findende Formulierung des „viergleisigen Ausbaus der Strecke 1255“ den Eindruck eines weit umfangreicheren Ausbauvolumens in Bezug auf die Gleisanlagen erwecken.

Weiterhin dient das Vorhaben der Optimierung von Betriebsabläufen hinsichtlich der Fahrplanstabilität und Funktionssicherheit der betreffenden Bahnstrecken, durch die Aufhebung der niveaugleichen Kreuzung zweier Strecken. Die Verminderung von Trassenkonflikten durch Reduzierung der Anzahl zu passierender Weichenverbindungen kommt dabei, nicht zuletzt durch den flexibleren Wechsel zwischen den Strecken, auch dem hier verkehrenden Schienenpersonennahverkehr zu Gute, der in schalltechnischer Hinsicht eine gegenüber dem Güterverkehr weniger maßgebliche Rolle spielt.

Schließlich ist hinsichtlich des Vorbehalts der Kapazitätssteigerungen durch „moderne Zugsteuerungen“ (Formulierung aus der Einwendung-Vorlage) im Ergebnis des Anhörungsverfahrens festzustellen, dass die Signalisierung auf dem Stand der Technik neu installiert, hier aber grundsätzlich kein höheres Systemniveau (welches etwa zu einer Verkürzung der Blockabstände führen könnte) als im Bestand erreicht wird. Maßgeblich ist insoweit, dass die Stellwerkstechnik, an welche die neu

aufzustellenden Signale angeschlossen werden, durch das Vorhaben nicht berührt wird. Die Elemente der Leit- und Sicherungstechnischen Anlagen werden an die schon bestehenden Stellwerke angebunden. Im Bereich Hamburg-Harburg werden somit alle Elemente dem elektronischen Stellwerk (ESTW) zugeordnet. Es bleibt festzustellen, dass die Signaltechnik letztlich nicht planfeststellungsrelevant ist.

Aus den genannten Gründen greift die oben dargestellte Kritik nicht durch.

B.4.8.2.2 Kritik durch EinwenderInnen außerhalb des planbetroffenen Bereichs

Über die Planungsgrenzen hinaus insbesondere der nördlich angrenzende Bereich bis zum Bahnhof Hamburg-Harburg, in dem die Strecken 1255, 1280 und 1720 sowie weitere Abstellgleise nebeneinanderliegen, führt vornehmlich westlich der Strecken im Süden Harburgs bereits die Bestandssituation zu einer Belastung mit Schienenverkehrslärm. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind zahlreiche Einwendungen von AnwohnernInnen aus diesen Bereichen (vornehmlich aus dem Postleitzahlenbezirk 21079) erhoben worden. Der Bereich liegt außerhalb derjenigen Planungsgrenzen, in denen die Voraussetzungen für Schallschutzansprüche vorliegen. Hier liegen keine erheblichen baulichen Eingriffe vor, die im Zusammenhang mit dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben stehen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es für Schallschutzansprüche auf eine wesentliche Änderung im Sinne von § 41 Absatz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ankommt. Die entsprechende Kritik wird daher zurückgewiesen.

B.4.8.2.3 Kritik wegen einer vermeintlichen ungerechtfertigten „Ungleichbehandlung“ gegenüber Lärmbetroffenen im PFA 1 Niedersachsen

Das gutachterliche Ergebnis, im PFA 1 Niedersachsen wegen betriebsbedingter Immissionsbeeinträchtigungen Empfehlungen für die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen auszusprechen, im PFA 2 jedoch aus Kostengründen auf passiven Lärmschutz (Entschädigung) zu verweisen, ist in zahlreichen Einwendungen als ungerechtfertigte Ungleichbehandlung kritisiert worden.

Die beiden Planfeststellungsabschnitte wurden gemäß der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.1) jeweils nachvollziehbar angemessen behandelt. Für eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung gibt es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte. Im Übrigen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen in Kap. B.4.8.2 dieses Beschlusses,

wonach die schalltechnische Untersuchung sowie die Herleitung des Lärmschutzkonzeptes nicht zu beanstanden sind.

B.4.8.2.4 Kritik an Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm

Auf Grundlage der vielfach verwendeten formularmäßigen Einwendungen wird die schalltechnische Untersuchung u.a. dahingehend kritisiert, dass sie nicht die auf den verfahrensgegenständlichen Schienenwegen maximal denkbaren Zugzahlen berücksichtige.

Hierzu erläutert die Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass bei der Beurteilung der Schallimmissionen und der Ermittlung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen nicht die kapazitive Vollauslastung zugrunde zu legen sei. Der für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges ggf. erforderliche Schallschutz bemesse sich nicht an einem rein theoretischen Wert der Spitzenbelastung ("Vollauslastung"). Dieser Wert würde unterstellen, dass realitätsferne Annahmen zum Bahnbetrieb (z.B. Ein-Richtungs- statt Zwei-Richtungsverkehr, einheitliche Geschwindigkeit sämtlicher Güter- und Personenverkehrszüge, kein Halt an Bahnhöfen etc.) getroffen würden. Stattdessen wird auf Basis der zukünftig verkehrenden Anzahl an Zügen eine realistische Betriebsprognose erstellt. Zu Grunde gelegt wird also die voraussehbare Durchschnittsbelastung, wie sie auf der Grundlage eines realistischen Betriebsablaufs zu erwarten ist (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts - BVerwG, u.a. Urteil vom 13.12.2018 - Az. 3 A 17.15; Urteil vom 29.06.2017 – Az. 3 A 1.16; Urteil vom 08.09.2016). Grundlage der Betriebsprognose 2030 ist der vom Bundestag beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030.

In Einwendungen wird mit Bezug auf zahlreiche unterstellte immissionswirksame Randbedingungen des Vorhabens zudem kritisiert, dass „Pegelkorrekturen“ zulasten des Vorhabens nicht im gebotenen Umfang in Ansatz gebracht worden seien. Es wird kritisiert, dass „*Pegelkorrekturen für die Art der Fahrbahn*“ nicht vorgenommen worden seien, da die im Bereich des Vorhabens zu verzeichnende Mehrgleisigkeit der Gleisanlage, die einen erweiterten Horizont der Schallausbreitung mit sich bringe, nicht berücksichtigt worden sei. In diesem Zusammenhang bestätigt die Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass von der „*Pegelkorrektur für die Fahrbahnart*“ gemäß Schall 03 nicht schalltechnische Einflüsse des Gleisbilds, etwa der Mehrgleisigkeit einer Gleisanlage erfasst sind, sondern die schalltechnischen Spezifika besonderer Arten des Oberbaus, wie fester

Fahrbahn oder Einbauten der Gleise in Bahnübergänge. Die im Berechnungsmodell zugeordneten Pegelkorrekturen entsprechen den Festlegungen der Schall03.

Die von EinwendernInnen im Spektrum der verkehrenden Züge als besonders bzw. zusätzlich störenden „Rangierfahrten“ sind nach Erkenntnissen aus dem Anhörungsverfahren auf den vom Vorhaben berührten Strecken betrieblich nicht vorgesehen, da es sich durchweg um Streckengleise zwischen den Bahnhöfen Hamburg-Harburg und dem Rangierbahnhof Maschen handelt. Die betreffenden Gleise sind dementsprechend für die Bildung von (Güter-)Zügen weder geeignet noch bestimmt, sodass die von EinwendernInnen vermutete Geräuschkulisse (Bremsen, Kuppeln, Zug- und Stoßgeräusche etc.) gutachterlich nicht (etwa nach Schall 03 Ziffer 4.8) einzukalkulieren war.

Die Vorhabenträgerin erläutert im Rahmen des Anhörungsverfahrens im Zusammenhang mit der in Einwendungen vorgebrachten Kritik an einer vermeintlich veralteten Software, dass das Programm CadnaA Version 2018 MR1 von DataKustik die zum Zeitpunkt der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung aktuelle Version darstelle. An dem Berechnungsverfahren wurde demnach seither nichts geändert, so dass die mit der seinerzeitigen Version ermittelten Ergebnisse nach Darstellung der Vorhabenträgerin noch gültig sind. Die Vorhabenträgerin erläutert weiter, dass die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen nach der im Rahmen der Qualitätskontrolle vorgenommenen Anpassungen (Rechtschreibfehler, Formulierungen, usw.) die Ausgangsversion der schalltechnischen Untersuchungen darstellten.

Insgesamt ist aus den von der Vorhabenträgerin zu Recht genannten Gründen die oben aufgeführte Kritik zurückzuweisen.

B.4.8.2.5 Forderungen nach betrieblichen Regelungen in der Planfeststellung einschließlich Lärmschutz an Fahrzeugen

Von EinwendernInnen wird vielfach die Forderung nach einer lärmschutztechnischen Optimierung von Eisenbahnfahrzeugen, welche die vorhabengegenständlichen Strecken befahren, sowie diverse dauerhafte (darüber hinaus auch bauzeitliche) Einschränkungen des Eisenbahnbetriebs für bestimmte Wochentage, Tages- und Nachtzeiträume sowie bestimmte Zugarten vorgebracht, diese geforderten Einschränkungen fallen in die Kategorie der betriebsregelnden Anordnungen.

Die Vorhabenträgerin verdeutlicht im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass betriebsregelnde Anordnungen abzulehnen seien, da Geschwindigkeitsreduzierungen

und andere betriebliche Restriktionen dem Ziel eines verkehrlich attraktiven, sicheren und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebs entgegenstünden, insbesondere, weil sie bei dem im Eisenbahnbetrieb vorgegebenen Blockabstand mit exakt geplanten Geschwindigkeiten zu Auswirkungen auf den gesamten Fahrplan führen und sich auf alle folgenden Züge auswirken.

Sie macht weiter geltend, dass Geschwindigkeitsreduzierungen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen im Sinne von § 41 Absatz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) darstellten. Dies ergebe sich daraus, dass der für Vermeidungsmaßnahmen maßgebliche Stand der Technik im Sinne von § 41 Absatz 1 BImSchG auf eine Begrenzung der Emissionen einer Einrichtung bei gleichem Betriebs- und Leistungsvolumen abziele.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der inhaltlich berechtigten Erwiderung durch die Vorhabenträgerin an. Die Forderungen werden aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

B.4.8.2.6 Verständnisfragen und Korrektur falscher Adressangaben

Hinsichtlich der EinwenderInnen denen nach gutachterlicher Einschätzung Lärmschutzansprüche zustehen, dies jedoch lediglich bezüglich bestimmter Immissionsorte am betreffenden Objekt sowie EinwenderInnen, deren bewohntes/im Eigentum befindliches Objekt mit negativem Ergebnis gutachterlich auf Lärmschutzansprüche geprüft wurde erläutert die Vorhabenträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 31. Juli. 2021 das die Baumaßnahme einen erheblichen baulichen Eingriff in die Schienenverkehrsanlagen darstellt. Gemäß 16. BImSchV ist zu prüfen, ob eine wesentlichen Änderung der Schallsituation vorliegt. Hierzu wurde geprüft, ob sich die Beurteilungspegel zum Prognosehorizont mit Baumaßnahmen gegenüber dem Prognosehorizont ohne Baumaßnahme erhöhen und die Kriterien der 16. BImSchV, erhebliche Erhöhung der Beurteilungspegel bzw. Erhöhung von Beurteilungspegel > 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts, erfüllt werden. Ist dies nicht der Fall, so besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Zudem erklärt die Vorhabenträgerin im Zusammenhang mit EinwenderInnen, deren bewohntes/im Eigentum befindliches Objekt anders als benachbarte Objekte nicht gutachterlich auf Schallschutzansprüche geprüft worden sind, dass die Gebäude Bestandteil der Untersuchung zu betriebsbedingten Lärmimmissionen waren und die dort falsch angegebenen Adresse korrigiert wurden. Die Vorhabenträgerin erläutert weiter, dass einzelne Gebäude schalltechnisch nicht untersucht wurden, wenn

nähergelegene Gebäude bereits keinen Anspruch auf Lärmvorsorge aufwiesen, da dann eine wesentliche Änderung auszuschließen sei.

Die Planunterlagen wurden wie oben beschrieben angepasst und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Sie verweist darüber hinaus auf die Aussagen zur Untersuchung zu betriebsbedingten Lärmimmissionen in Kap. B.4.8.2 dieses Beschlusses. Um den Belangen des Immissionsschutzes ausreichend Rechnung zu tragen, ordnet die Planfeststellungsbehörde zudem die Nebenbestimmungen unter Kap. A.4.2.2 dieses Beschlusses an. Ferner erscheinen der Planfeststellungsbehörde die Ausführungen der Vorhabenträgerin sachgerecht und plausibel, so dass kein weiterer Regelungsbedarf besteht.

B.4.8.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Ausweislich der Prognoseberechnung, die im Rahmen der „Untersuchung zu baubedingten Erschütterungsimmissionen“ (Unterlage 18.5) vorgenommen wurde, können an einzelnen Gebäuden Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3 während Rammarbeiten nicht von vorne herein ausgeschlossen werden. Aufgrund der schalltechnisch relevanten Ramm- und vereinzelter Abbrucharbeiten ergeben sich im Übrigen Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der VDI 2719 im Tages- und Nachtzeitraum.

Die Vorhabenträgerin sieht im Rahmen von Schutzvorkehrungen in Bezug auf baubegleitende Erschütterungen Überwachungsmessungen während der Bautätigkeiten vor. Dies geht aus dem festgestellten Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 9.3.8) hervor. So sollen insbesondere an den Gebäuden, für die Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3 nicht ausgeschlossen werden können, Messungen erfolgen. Auf dieser Grundlage soll nach Möglichkeit Einfluss auf den Bauablauf genommen werden, um die Intensität der Erschütterungsimmissionen zu verringern, zumindest aber zu dokumentieren. Weiterhin können auf Grundlage der Messergebnisse ggf. Schutzmaßnahmen für die AnwohnerInnen getroffen werden.

Bereits auf dieser Grundlage sind die entsprechenden Messungen für die Vorhabenträgerin verpflichtend. Darüber hinaus bestätigt die Vorhabenträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 30.07.2021 vor Baubeginn eine Beweissicherung u.a. an potentiell betroffenen Gebäuden vorzunehmen. Diese Zusage ist in Kap. A.5.8 dieses Beschlusses dokumentiert.

Die Planfeststellungsbehörde ordnet im Übrigen die allgemeinen Nebenbestimmungen unter Kap. A.4.2.1.1 dieses Beschlusses zum Bauablauf, Bauverfahren und Information der AnwohnerInnen sowie Kap. A.4.2.1.2 zur Einhaltung der DIN 4150 Teil 2 und 3 an. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der Nebenbestimmungen besteht zum Schutz vor baubedingten Erschütterungsauswirkungen kein weiterer Regelungsbedarf. Die insoweit betroffenen Belange sind hinreichend gewahrt.

B.4.8.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Die Prognoseberechnungen der Erschütterungsimmissionen ergibt, dass an zwei Immissionsorten (Wagenwerkweg 22 und 24) aufgrund der geplanten Weichenverbindung bei km 166,0 der Strecke 1720 (Weichen 1112 und 1113) eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 bei gleichzeitiger Erhöhung um mehr als 25 % vorliegt. Um eine erhebliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen an den beiden Gebäuden zu vermeiden, sind Schutzmaßnahmen erforderlich. In der „Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen“ (Unterlage 18.4) wird eine Schwellenbesohlung als geeignete Maßnahme empfohlen.

Darüber hinaus kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Anhaltswerte der DIN 4150- 2 an den übrigen Gebäuden zwar teilweise überschritten werden, allerdings verringern sich die Gesamtimmissionen in der Regel, da ein größerer Teil der Züge auf den innenliegenden Gleisen 1012 und 1023 abgewickelt wird. Eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um mehr als 25 % würde selbst dann nicht erreicht, wenn man davon ausginge, dass der komplette Güterverkehr der Strecke 1255 über die beiden Streckengleise abgewickelt würde. Insoweit ist im übrigen Untersuchungsgebiet nicht mit einer erheblichen Zunahme der Erschütterungen zu rechnen, sodass kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen besteht.

Die Beurteilungskriterien für den sekundären Luftschall werden im gesamten Untersuchungsgebiet sowohl im Prognosenullfall, als auch im Prognoseplanfall eingehalten.

Die im Immissionsgutachten empfohlene Schwellenbesohlung wird der Vorhabenträgerin im Rahmen der Nebenbestimmung unter Kap. A.4.2.3 dieses Beschlusses aufgegeben. Darüber hinaus besteht kein weiterer Regelungsbedarf. Dahingehende Forderungen werden zurückgewiesen.

B.4.8.4.1 Stellungnahmen im Zusammenhang mit Immissionsschutzfragen

Bezirksamts Harburg

Das Bezirksamts Harburg weist auf die bezirkspolitische Forderung nach Maßnahmen aktiven Lärmschutzes entlang der Strecken südlich des Bahnhofs Hamburg-Harburg hin.

Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu, dass der Ausbau des Knoten Hamburg Meckelfeld gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - 16. BImSchV) schalltechnisch untersucht und beurteilt wurde. Durch den Ausbau der Strecken werden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die in diesem Zusammenhang durchgeführte sorgfältige Abwägung bezüglich der Schallschutzmaßnahmen erfolgte im Sinne der gesetzlichen Grundlagen unter Berücksichtigung des Vorrangs aktiver Schallschutzmaßnahmen. Für den angesprochenen Bereich Hamburg-Harburg werden aktive Schallschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig eingestuft (siehe hierzu Unterlage 18 der Planunterlagen).

Der Hinweis der Stellungnahme des Bezirksamts auf den hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchungen bestehenden Korrekturbedarf bei der administrativen Zuordnung von Gebäuden des Wagenwerkwegs zur Freien und Hansestadt Hamburg anstelle der Zuordnung zum Landkreis Harburg ist zutreffend. Dies ändert indes nichts daran, dass die Gebäude des Wagenwerkwegs in nämlicher Weise wie die weiteren im PFA 2 gelegenen und von Immissionen betroffenen Grundstücke Gegenstand der schalltechnischen Untersuchungen sowohl für den Betriebs- als auch den bauzeitlichen Lärm sind. Auch ein verfahrensrechtlich relevanter Mangel ist durch diesen (bloß) redaktionellen Fehler nicht indiziert, da sämtliche Unterlagen, aus denen die Betroffenheit der Grundstücke des Wagenwerkwegs durch den PFA 2 hervorgehen, auch Gegenstand der Auslegung der Unterlagen für den PFA 2 gewesen sind, einschließlich der schalltechnischen Untersuchungen. Die Vorhabenträgerin bestätigte, dass die Bebauung entlang des Wagenwerkwegs im Rahmen des schalltechnischen Variantenvergleichs dem Teilbereich 4, unabhängig von der Gemeindezugehörigkeit, zugeordnet wurde. Die Vorhabenträgerin verwies darauf, dass für die gesamte Bebauung ein Variantenvergleich durchgeführt wurde, welcher in der Unterlage 18.2 dokumentiert ist.

Die vom Bezirksamt Hamburg angemerkten Korrekturen wurden von der Vorhabenträgerin vorgenommen und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass das Bundesprogramm zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes bzw. freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen nicht Bestandteil der vorliegenden Planfeststellung sind. Insgesamt besteht angesichts des Vorbringens des Bezirksamtes Harburg kein Regelungsbedarf.

Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz

Die Stellungnahme der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz basiert zu weiten Teilen auf Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und der diese Empfehlungen stützenden wissenschaftlichen Literatur. Es wird die Legitimation der Herleitung und Berechnung projektbezogener Immissionsrichtwerte dem Grunde nach angezweifelt.

Zur behördlichen Forderung nach zusätzlichen Ausführungen zur Verschattung teilt die Vorhabenträgerin mit, dass Aussagen über die mögliche Verschattung z.B. durch ein Verschattungsgutachten nicht Bestandteil der Planrechtsunterlagen nach AEG sind. Dennoch wurde von der Vorhabenträgerin ein Verschattungsgutachten erstellt, demnach sind durch die geplante Baumaßnahme keine wesentlich höheren Verschattungseinwirkungen als im Bestand zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass den Empfehlungen der WHO im Zusammenhang mit der Planfeststellung keine immissionsschutzrechtlich durchgreifende Wirkung zukommt. Sie verweist zudem auf die Ausführungen und Regelungen im Zusammenhang mit Immissionen in Kap. B.4.8 dieses Beschlusses. Damit ist den immissionsschutzrechtlichen Belangen ausreichend Rechnung getragen.

B.4.9 Brand- und Katastrophenschutz

Das Vorhaben genügt nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4.4) den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes.

B.4.9.1 Stellungnahme der Feuerwehr-Einsatzabteilung

In der Stellungnahme der Feuerwehr-Einsatzabteilung werden über die üblichen Kommunikations- und Abstimmungserfordernisse hinaus keine besonderen Anforderungen geltend gemacht. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Stellungnahme in der weiteren Planung zu berücksichtigen und die Kennzeichnung der Rettungswege und Rettungszufahren mit der zuständigen Feuerwehr- und Rettungswache

abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Zusage der Vorhabenträgerin zur Kenntnis und dokumentiert sie in Kap. A.5.1 dieses Beschlusses. Darüber hinaus nimmt die Vorhabenträgerin die Hinweise der Feuerwehr-Einsatzabteilung in den Beschluss auf und ordnet sie als Nebenbestimmungen in Kap. A.4.4 an.

B.4.9.2 Stellungnahme der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH

Die Metronom Eisenbahngesellschaft mbH äußert in Ihrer Stellungnahme Befürchtungen über erschwerte Flucht- und Rettungsbedingungen durch die Dimensionierung von Fluchtwegen und Fluchttüren in den zu errichtenden Lärmschutzwänden.

Die Vorhabenträgerin verweist diesbezüglich auf die der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ entsprechende Dimensionierung der Rettungswege und Fluchttüren. Die Anforderungen der Richtlinie werden ausweislich der Planunterlagen, des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, Kap. 10.8) und des Rettungswegekonzeptes (Unterlage 23), erfüllt.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden von den für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stellen keine Bedenken vorgetragen. Insofern besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass Zuwegungen zu Rettungswegen im Ereignisfall für die Zwecke der Fremdreteungskräfte zur Verfügung stehen müssen.

B.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Stellungnahmen von Leitungsträgern

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4.3) mit Belangen bzgl. öffentlicher Ver- und Entsorgungsanlagen vereinbar.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden von den beteiligten Leitungsträgern keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben. Die Vorhabenträgerin hat gemäß den in Kap. A.4.3 formulierten Auflagen die Hinweise der Leitungsbetreiber zu beachten und alle zur Sicherung der bestehenden Leitungen und Anlagen erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

B.4.11 Sonstige Belange

B.4.11.1 Niederfrequente Magnetfelder, bauzeitliche Verkehrsführung;

Wertschwankungen bei Immobilien

Die Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Amt für Verbraucherschutz, V23 Gesundheit und Umwelt, übt Kritik an dem Umstand, dass die Vorhabenträgerin keine Überschreitung an den Grenzwerten der 26. BImSchV erkennen kann und verweist dabei u.a. auf Aussagen der Weltgesundheitsorganisation (WHO).

Die Vorhabenträgerin verweist in Ihrer Gegenäußerung auf das Gutachten zu elektromagnetischen Immissionen (Unterlage 22). Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass aufgrund der Elektrifizierung generell von keinen gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die magnetischen oder elektrischen Felder der erwarteten Größenordnung auszugehen ist. Die Untersuchung zur Berücksichtigung anderer Niederfrequenzanlagen sowie ortsfester Hochfrequenzanlagen gem. 26. BImSchV § 3(3) ergab, dass keine relevanten Niederfrequenzanlagen oder ortsfeste Hochfrequenzanlagen im Projektbereich vorhanden bzw. zu berücksichtigen sind.

Die Planfeststellungsbehörde weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das vom Gesetzgeber vorgegebene Regelwerk der 26. BImSchV mit den dort festgesetzten Grenzwerten für die entsprechende Beurteilung entscheidend ist. Mit Blick darauf hat das Gutachten über die elektromagnetische Verträglichkeit (Unterlage 22) wie von der Vorhabenträgerin in Ihrer Gegenäußerung dargestellt ergeben, dass alle entsprechenden Grenzwerte eingehalten werden. Aus diesem Grund besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

Das Bezirksamt Harburg vermutet negative Auswirkungen einer bauzeitlichen Sperrung der Wegeverbindung Hörstener Straße – Seevedeich für den Radverkehr sowie der Straßenverbindung Vorderkamp – Kanzlershof – Kanzlershofer Weg für den Kraftfahrzeugverkehr. Da die Vorhabenträgerin bestätigte, die beiden bezeichneten Verbindungen bauzeitlich lediglich im Rahmen des Gemeingebrauchs, jedenfalls nicht ausschließlich nutzen zu wollen, wird der Eintritt der vom Bezirksamt Harburg befürchteten Sperrungssituation letztlich vermieden.

Die Vorhabenträgerin legt dar, zum einen eine Andienung der Baustelle über den Schienenweg anzustreben, und zum anderen die von der Straßenverkehrsbehörde klarstellend ausgeführte Beschränkung der Zufahrt von Osten auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen zu berücksichtigen. Weiterhin kann die Vorhabenträgerin auf die – aus den nachrichtlich beigefügten Unterlagen zum

PFA 1 ersichtlichen – zusätzlichen vom PFA 1 her bestehenden Baustellenanbindungen verweisen.

Zur Vermeidung baubedingter Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle und im nachgeordneten Netz sowie zur Qualität provisorischer Wegebeziehungen ordnet die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmungen unter Kap. A.4.5.1 dieses Beschlusses an. Darüber hinaus besteht kein Regelungsbedarf.

Wertminderungen für Immobilien, die auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben zurückgeführt werden könnten, werden nicht substantiiert dargelegt und sind auch sonst nicht ersichtlich. Entsprechende Entschädigungsforderungen werden zurückgewiesen.

B.4.11.2 Gesetzliche Vorgaben

Soweit von behördlicher Seite, insbesondere der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, vormals Behörde für Umwelt und Energie - BUE) in Stellungnahmen die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben (z.B. KrWG – Kreislaufwirtschaftsgesetz) gefordert wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass es insoweit keiner gesonderten Anordnung bedarf. Die Vorhabenträgerin ist auch ohne diese zur Beachtung entsprechender Regelungen verpflichtet.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Dabei waren insbesondere die eisenbahnbetrieblichen Belange sowie die Belange im Zusammenhang mit immissionsschutzrechtlichen Fragestellungen zu berücksichtigen. In die Abwägung eingegangen sind u. a. auch Belange des Gewässerschutzes sowie Naturschutzes, Landschaftspflege und Artenschutzes.

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der eisenbahnbetrieblichen Belange (Anforderungen an die betriebliche Sicherheit, die Tragsicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks) aufgestellt. Den o.g. weiteren Belangen kann im Rahmen des Vorhabens durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Nebenbestimmungen jedoch ebenso Rechnung getragen werden. Das Vorhaben stellt sich somit als zulassungsfähig dar.

B.6 Sofortige Vollziehung

Gemäß §80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO ist der vorliegende, Bundesverkehrswege betreffende Planfeststellungsbeschluss sofort vollziehbar.

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover

Hannover, den 17.12.2021

Az. 581ppa/014-2019#003

EVH-Nr. 3421968