



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation

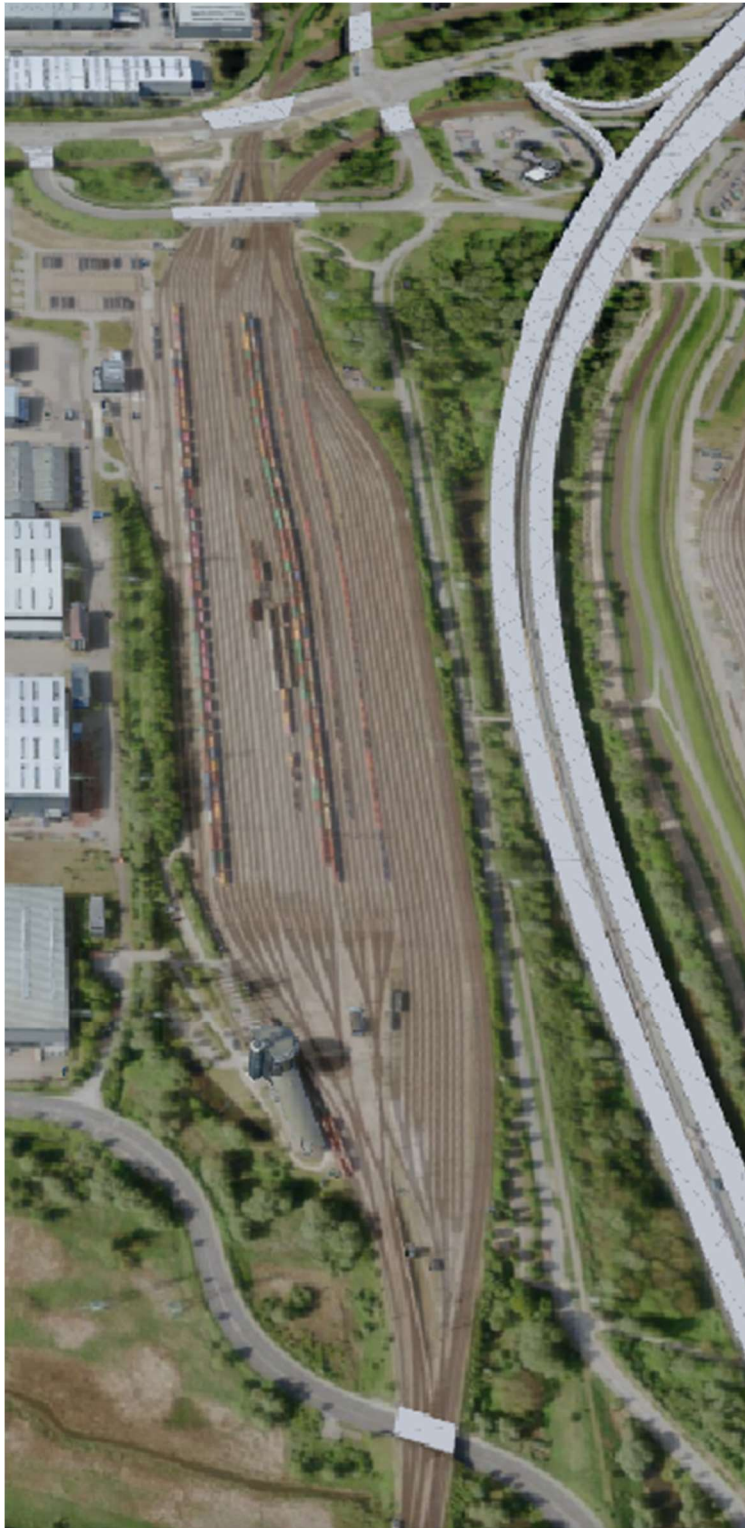
Planfeststellungsbehörde

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

Westumfahrung Bahnhof Alte Süderelbe

Az.: 150.1443-400

19. Dezember 2025



(Quelle: <https://geoportal-hamburg.de>)

INHALTSVERZEICHNIS

1	Verfügender Teil	3
1.1	Planfeststellung	3
1.2	Festgestellter Plan.....	3
1.3	Weitere Unterlagen	4
1.4	Nebenbestimmungen.....	5
1.4.1	Natur- und Umweltschutz.....	5
1.4.2	Bauausführung	7
1.4.2.1	Bauausführung nach den anerkannten Regeln der Technik.....	7
1.4.2.2	Denkmalschutz.....	7
1.4.2.3	Abstimmungen zum Ablauf der Baumaßnahme	8
1.4.2.4	Vorbeugender Brandschutz.....	9
1.4.2.5	Stellwerksgebäude	10
1.4.3	Sonstige Auflagen	10
1.5	Entscheidungen über Einwendungen und Anträge.....	10
1.6	Hinweis.....	11
1.6.1	Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht	11
1.6.2	Kostentragung.....	11
1.7	Deichrechtliche Bestimmungen.....	11
2	Begründungsteil	13
2.1	Sachverhalt	13
2.1.1	Darstellung des Vorhabens	13
2.1.2	Verfahrensgang	14
2.2	Formalrechtliche Würdigung.....	15
2.2.1	Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde	15
2.2.2	Konzentrierende Wirkung.....	16
2.3	Planrechtfertigung	16
2.4	Umwelt- und Naturschutz.....	17
2.4.1	Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht.....	17
2.4.1.1	Rechtsgrundlagen.....	18
2.4.1.2	Eingriffsermittlung und -bewertung	18
2.4.1.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung.....	20
2.4.1.4	Bilanzierung	20

2.4.2	Biotopschutz nach § 30 BNatSchG	21
2.4.3	Artenschutz.....	22
2.4.3.1	Konfliktanalyse.....	24
2.4.3.2	Prüfung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände	24
2.4.4	Betriebsbedingte Lärmimmissionen.....	25
2.4.4.1	Rechtliche Grundlagen.....	25
2.4.4.2	Wesentliche Änderung	26
2.4.4.3	Bewertung der Eingangsparameter.....	26
2.4.4.4	Abwägungsentscheidung.....	27
2.4.5	Umweltverträglichkeitsprüfung	29
2.4.5.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	29
2.4.5.2	Bewertung der Umweltauswirkungen	48
2.4.6	Abwägung der Umweltbelange.....	52
2.5	Fachplanerische Abwägung.....	52
2.5.1	Planungsvarianten.....	53
2.5.2	Belange der Versorgungseinrichtungen.....	55
2.5.2.1	Bauausführungen nach den anerkannten Regeln der Technik	55
2.5.2.2	Nord West Oelleitung	56
2.5.2.3	Hamburger Energienetze.....	56
2.5.3	Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.....	56
2.5.4	Belange des Umwelt-, Natur- und Gewässerschutzes	57
2.5.5	Infrastrukturbelange	60
2.5.6	Belange des Hochwasserschutzes.....	61
2.5.7	Belange des Denkmalschutzes	62
2.5.8	Einwendungen	62
2.5.9	Gesamtabwägung	63
2.6	Begründung der deichrechtlichen Bestimmungen.....	64
2.7	Begründung der Nebenbestimmungen	64
3	Rechtsbehelfsbelehrung.....	66

1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

Der von der Hamburg Port Authority (Vorhabenträgerin) vorgelegte Plan zur Westumfahrung des Bahnhofs Alte Süderelbe wird nach Maßgabe der mit Antrag vom 26. Juni 2024 vorgelegten Planunterlagen, sowie der sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Bestimmungen gemäß § 18 Abs. 1 AEG¹ in Verbindung mit den §§ 72 ff. HmbVwVfG² festgestellt.

Die Entscheidung ist gebührenpflichtig. Die Festsetzung der Gebühr erfolgt durch einen gesonderten Gebührenbescheid.

1.2 Festgestellter Plan

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgend genannten Unterlagen.

- Antragsschreiben vom 26. Juni 2024
- Erläuterungsbericht aufgestellt am 16. September 2024, erstellt durch die Vorhabenträgerin
- Lageplan, Blatt 1-7, Maßstab 1:500, aufgestellt im Dezember 2023
- Lageplan ETSW Gebäude, Maßstab 1:200, aufgestellt im Oktober 2023
- Querprofil km 13,1+25, Maßstab 1:100, Anlage 6, aufgestellt im Dezember 2023
- Querprofil km 13,1+96, Maßstab 1:100, Anlage 6, aufgestellt im Dezember 2023
- Querprofil km 13,2+85, Maßstab 1:100, Anlage 6, aufgestellt im Dezember 2023
- Querprofil km 13,4+60, Maßstab 1:100, Anlage 6, aufgestellt im Dezember 2023
- Querprofil km 13,6+35, Maßstab 1:100, Anlage 6, aufgestellt im Dezember 2023
- Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan Blatt 1 und 2, Anlage 7, Maßstab: 1:500, aufgestellt im Dezember 2023
- Übersichtsplan Hochwasserschutz, Anlage 9, Maßstab 1:100/500, aufgestellt im Februar 2024
- UVP-Bericht, Kapitel 7, Maßnahmen zur Verminderung, dem Ausgleich und Ersatz erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen sowie Überwachungsmaßnahmen, erstellt durch Landschaft und Plan -ehemals Rüppel & Partner-, Julienstraße 8a, 22761 Hamburg, in der Fassung vom 23. Januar 2025

¹ Allgemeines Eisenbahn Gesetz vom 27. Dezember 1993, BGBl. I S. 2378, ber. 1994 I S. 2439, Zuletzt geändert durch Art. 3 G zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der RL (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409).

² Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 9. November 1977, HmbGVBl. 1977, S. 333 (HmbVwVfG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. Mai 2025 (HmbGVBl. S. 338).

- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 11, erstellt durch Landschaft und Plan -ehemals Rüppel & Partner-, Julienstraße 8a, 22761 Hamburg, in der Fassung vom 21. Januar 2025
- Plan zum Biotopbestand Abschnitt Nord, Anlage 11.1, Maßstab 1:1.000, erstellt am 20. März 2024
- Plan zum Biotopbestand Abschnitt Mitte, Anlage 11.2, Maßstab 1:1.000, erstellt am 20. März 2024
- Plan zum Biotopbestand Abschnitt Süd, Anlage 11.3, Maßstab 1:1.000, erstellt am 20. März 2024
- Plan zu den Eingriffen und Konflikten im Abschnitt Nord, Anlage 11.4, Maßstab 1:1.000, erstellt am 20. März 2024
- Plan zu den Eingriffen und Konflikten im Abschnitt Mitte, Anlage 11.5, Maßstab 1:1.000, erstellt am 20. März 2024
- Plan zu den Eingriffen und Konflikten im Abschnitt Süd, Anlage 11.6, Maßstab 1:1.000, erstellt am 20. März 2024
- Artenschutzfachbeitrag, Anlage 12, erstellt durch Planungsgemeinschaft Marienau, Am Hafen 12, 21354 Bleckede, aufgestellt am 06. Februar 2023
- Grunderwerbsplan, Anlage 14, Maßstab 1:500, aufgestellt im Mai 2024
- Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept für mineralische Abfälle, erstellt durch Eckhoff Planungs- und Entsorgungsberatung GmbH, Flagentwiet 37, 22457 Hamburg, aufgestellt am 4. Juni 2024

1.3 Weitere Unterlagen

Die im Folgenden genannten Unterlagen werden nicht festgestellt, da sie keine Planunterlagen im Sinne des § 73 HmbVwVfG sind. Sie enthalten aber wichtige Darstellungen und gutachterliche Feststellungen, die der Entscheidung über die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses zugrunde liegen:

- Übersichtslageplan, Maßstab 1:25.000, Anlage 2, aufgestellt im Dezember 2023
- Bauwerksverzeichnis, Anlage 4, aufgestellt am 25. März 2024
- Leitungsbestandsplan Blatt 1 -7, Anlage 8, Maßstab 1:500, aufgestellt im Dezember 2023
- Lärmtechnische Untersuchung, Anlage 13.1, erstellt durch Ingenieurbüro Bergann Anhaus GmbH, Jarrestraße 44, 22303 Hamburg, aufgestellt am 21. Februar 2024
- Lärmtechnische Untersuchung gemäß AVV Baulärm, Anlage 13.2, erstellt durch Ingenieurbüro Bergann Anhaus GmbH, Jarrestraße 44, 22303 Hamburg, aufgestellt am 17. November 2023
- UVP-Bericht, erstellt durch Landschaft und Plan -ehemals Rüppel & Partner-, Julienstraße 8a, 22761 Hamburg, in der Fassung vom 23. Januar 2025

1.4 Nebenbestimmungen

Bei der Umsetzung des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten. Beauftragte Unternehmen hat sie zur Einhaltung der Nebenbestimmungen zu verpflichten.

Macht die Vorhabenträgerin von der vorliegenden Genehmigung Gebrauch, so hat sie sämtliche der in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen umzusetzen.

1.4.1 Natur- und Umweltschutz

1.4.1.1 Wasser, Abwasser und Geologie

- Das Vorhaben darf nicht zu einer Verunreinigung, Gefährdung sowie Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwassers führen.

- Ein eventueller Eintrag von grundwassergefährdenden Stoffen in den Grundwasserleiter und - bei anstehenden Weichschichten - die Erstellung von Wegigkeiten (hydraulischen Verbindungen) in die gewachsenen Sande unterhalb des Nichtleiters ist zu verhindern.

- Im Zuge von Bodenaushubtätigkeiten und Verfüllungen darf keine Verschleppung von wassergefährdenden Stoffen sowie Schaffung von Wegigkeiten in den genutzten Grundwasserleiter erfolgen. Bodenaushub ist gemäß anzutreffenden Belastungen fachgerecht zu entsorgen bzw. zu verwerten.

1.4.1.2 Bodenschutz

- Sollten bei der Vorbereitung oder während der Durchführung der Arbeiten Verunreinigungen und Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden (Verfärbung, Geruch, Ausgasungen), so ist unverzüglich die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (Tel.: 42840-5314) oder die Hamburg Port Authority/ Umwelt und Naturschutz – Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg, Tel.: 428 47-2779, Fax: 42847-2419 zu benachrichtigen. Außerhalb der Dienstzeit ist die Rufbereitschaft der BUKEA Tel.: 42840-2300 zu informieren.

- Bei Baumaßnahmen und Erdarbeiten sind Schlickvorkommen im Unterboden zu prüfen. Die Umlagerung von schlickhaltigem Boden und die Vermischung von Schlick und Sandlagen sind zu vermeiden. Insbesondere darf Aushubmaterial nicht im Bereich der Freiflächen aufgebracht werden.

- Es sind vollflächige 60°-Spitzen bei Teil- oder Vollverdrängungs-Bohr- oder Rammpfähle zu verwenden. Wird ein anderes Pfahlsystem gewählt, ist dieses Gründungsverfahren rechtzeitig vor Baubeginn mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie Für eine evtl. notwendige Pfahlgründung bzw. Tiefgründung ist ein Verfahren zu wählen, das eine Verschleppung von Schadstoffen und das Entstehen von Wegigkeiten in durchörterten

hydraulisch wirksamen Trennschichten verhindert. Die Arbeiten sind voran mit der BUKEA, Abteilung Bodenschutz und Altlasten, bodenschutz-altlasten@bukea.hamburg.de, abzustimmen. Das genaue Gründungsverfahren ist der BUKEA rechtzeitig vor Ausführung schriftlich mitzuteilen.

- Falls eine Tiefgründung oder Eingriffe in den Bodenbereich geplant sein sollten ist sicherzustellen, dass die durchteuften Weichschichten und Grundwasserstauer zeitnah und ordnungsgemäß wiederhergestellt werden, um einen Eintrag von evtl. belastetem Stauwasser und eine Verschleppung von Schadstoffen ins Grundwasser zu vermeiden. Dies kann mit Ton, Bentonit-Granulat, Bentonit-Zement- Gemischen oder Bentonit-Schwerspat-Gemischen geschehen.

- Die Baustelleneinrichtungsflächen sind durch geeignete Maßnahmen gemäß DIN 19639 vor schädlichen Bodenveränderungen zu schützen und nach Beendigung der Baumaßnahmen in ihren ursprünglichen Zustand zurückzusetzen.

1.4.1.3 Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft

- Es ist eine fachlich kompetente Umweltbaubegleitung einzusetzen, um sicherzustellen, dass im Rahmen der zugelassenen Baumaßnahmen vor Ort alle landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen sowie die nachfolgend zur Vermeidung gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen umgesetzt werden, so dass keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgen, die über die im Landschaftspflegerischem Begleitplan bereits berücksichtigten und bilanzierten Auswirkungen hinausgehen. Die zuständigen Personen der Umweltbaubegleitung sind der BUKEA, Abteilung Naturschutz vor Baubeginn anzuzeigen. Die Abteilung Naturschutz ist bei allen vor Ort auftretenden Abweichungen von den Festlegungen des LBP oder der Nebenbestimmungen unverzüglich direkt durch die Umweltbaubegleitung zu benachrichtigen.

- Zur Vermeidung von Schäden an angrenzender Vegetation sind vor Beginn der Bauarbeiten geeignete Schutzmaßnahmen gemäß R SBB (Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen) und DIN 18920 (insbesondere Schutzzäune) vorzunehmen.

- Die Pflanzarbeiten sowie die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege zur Wiederherstellung des Windschutzwalls haben gemäß DIN 18916 und DIN 18919 zu erfolgen.

-Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der in Kap. 5.4.1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans aufgeführten Maßnahmen ist bei der BUKEA, Abteilung Naturschutz die Abnahme der Maßnahmen zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Herrichtung der Flächen nachzuweisen ist.

1.4.2 Bauausführung

1.4.2.1 Bauausführung nach den anerkannten Regeln der Technik

1.4.2.1.1

Über die Einzelheiten einer Umlegung oder einer Entfernung von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen während der Baudurchführung sind mit der jeweils zuständigen Leitungsverwaltung rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn entsprechende Absprachen zu treffen, die insbesondere die Art der Baudurchführung und die einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen betreffen. Soweit sich eine Betroffenheit erst während der Durchführung der Arbeiten zeigt, sind die genannten Stellen unverzüglich zu informieren.

1.4.2.1.2

Bei Arbeiten an oder in der Nähe von Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, bestehende Verträge sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen zu beachten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der aktuelle Leitungsbestand der Leitungsunternehmen abzufragen und die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Leitungen, die nicht umgebaut werden sollen, sind durch mit dem jeweiligen Leitungsunternehmen abzustimmende Maßnahmen gegen Beschädigungen durch Bauarbeiten zu sichern.

1.4.2.1.3

Bei der Installation der Gleisfeldbeleuchtung ist sicherzustellen, dass eine Blendung des fließenden Verkehrs ausgeschlossen ist.

1.4.2.1.4

Werden Leitungen gekreuzt, so sind mit den Leitungsunternehmen Kreuzungsvereinbarungen bzw. -verträge auf Grundlage der zwischen den Leitungsverbänden und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bzw. der DB Netz AG aufgestellten Kreuzungsrichtlinien abzuschließen. Die entsprechenden Technischen Bestimmungen und Bauvorschriften sind zu beachten.

1.4.2.2 Denkmalschutz

- Beim Neubau des Stellwerkgebäudes ist der Anstrich im selben Farbton wie die hellen Backsteine des Hauptbaukörpers auszuführen.
- Die Pflasterung im Bereich des Stellwerk-towers ist zu erhalten.

- Die Lage der Müllcontainer ist vor der Ausführung mit dem Denkmalschutzamt gesondert abzustimmen.

- Der Beginn der Arbeiten ist dem Denkmalschutzamt schriftlich anzuzeigen.

1.4.2.3 Abstimmungen zum Ablauf der Baumaßnahme

1.4.2.3.1 Vorabstimmungen

Rechtzeitig vor Baubeginn ist der Ablauf der Baumaßnahme insbesondere folgenden Stellen unter Nennung eines Ansprechpartners mitzuteilen bzw. mit diesen abzustimmen; erforderliche Anordnungen sind einzuholen:

- Nord-West-Ölleitung, zuständiger Trassenmeister: Stefan Klöker, E-Mail: stefan.kloeker@nwowhv.de, Tel.: 0171/2252544.

- Hamburger Stadtentwässerung AöR, Juliane Ziegler, E-Mail: juliane.ziegler@hamburgwasser.de.

1.4.2.3.2 Landeseisenbahnaufsicht

Es sind folgende Abstimmungen mit der Technischen Landesbahnaufsicht durchzuführen:

- Lastannahmen für Fundamente, Stützmauern, Schächte und ähnlichem im Einflussbereich der Bahn (45°- Linie ab Schwellenende) sowie erforderliche Baugruben, Abfangungen oder Ausbohrungen müssen dem Lastbild UIC 71 entsprechen. Die jeweiligen Berechnungen sind durch einen zugelassenen Prüfsingenieur für Baustatik zu prüfen. Die Unterlagen sind im Zuge der Ausführungsplanung der Technischen Landesbahnaufsicht zur Kenntnis vorzulegen.

- Der Technischen Landesbahnaufsicht ist vor der Inbetriebnahme einzelner Bauzustände, Bauteile bzw. der Gesamtmaßnahme der Termin mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen. Nach Abschluss der Arbeiten, ggf. auch von Teilen der Gesamtmaßnahme, ist die eisenbahntechnische Abnahme bei der Technischen Landesbahnaufsicht zu beantragen.

- Für die Ausführungsplanung ist die DB-Richtlinie 836.4101-4106 für Erdbauwerke zu beachten.

- Im Bereich der Oberleitung der Hafengebäude sind die Schutzabstände gem. Ebs 02.05.19 in Verbindung mit der DIN EN 501122-1 sowie den DB-Richtlinien 997.01XX und 997.02XX einzuhalten.

- Die Ausführungsplanung zum Erdbau ist durch einen von der Planung unabhängigen Gutachter in Abstimmung mit der statischen Prüfstelle Hafen zu prüfen. Die geprüften Unterlagen sind der Technischen Landeseisenbahnaufsicht zur Kenntnis vorzulegen.
- Die durch technischen Fachdienst der HPA freigegebene Ausführungsplanung zum Oberbau, ist der Technischen Landeseisenbahnaufsicht zur Kenntnis vorzulegen. Dies gilt auch für Zwischenbauzustände.
- Nach dem Umbau und vor der Inbetriebnahme der Gleisanlage ist die Übereinstimmung der Anlage mit den geprüften Plänen vom technischen Fachdienst der HPA zu bestätigen. Die Bestätigung ist der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.
- Für die Änderung und Anpassung der Signalanlage sind entsprechende Unterlagen im Rahmen der Ausführungsplanung zu erstellen und mit Prüfvermerken eines durch das Eisenbahn Bundesamt anerkannten Sachverständigen bei der Technischen Landeseisenbahnaufsicht zur Prüfung und Freigabe vorzulegen. Dies gilt auch für Zwischenbauzustände.
- Nach dem Umbau der Signalanlagen und vor der Inbetriebnahme ist die Übereinstimmung der Signalanlage mit den geprüften Plänen von einem an der Aufstellung der Pläne und der Planprüfung nicht beteiligten durch das Eisenbahn Bundesamt anerkannten Sachverständigen zu bestätigen. Die Bestätigung ist der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen. Dies gilt auch für Zwischenbauzustände.
- Für die Änderung und Anpassung der Oberleitung der Hafenbahn sowie Bahnerdung der geplanten Hochwasserschutzanlage sind entsprechende Unterlagen im Rahmen der Ausführungsplanung zu erstellen und mit Prüfvermerken eines durch das Eisenbahn - Bundesamt anerkannten Sachverständigen der Technischen Landeseisenbahnaufsicht zur Prüfung und Freigabe vorzulegen. Dies gilt auch für Zwischenbauzustände.
- Nach dem Umbau der Oberleitungsanlage und vor der Inbetriebnahme ist die Übereinstimmung der Anlage einschließlich der Triebstromrückführung und geänderte Bahnerdung mit den geprüften Plänen von einem unabhängigen durch das Eisenbahn Bundesamt anerkannten Sachverständigen zu bestätigen. Die Bestätigung ist der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen. Dies gilt auch für Zwischenbauzustände.

1.4.2.4 Vorbeugender Brandschutz

- Lichte Durchfahrtshöhen unter Rohrbrücken, E- Leitungen, etc. müssen mind. 3,50 m betragen.
- Unterflurhydranten dürfen nicht überbaut / zugebaut werden.
- Für Feuerwehruzufahrten gelten auch während der Bauphase die Richtlinien über die Flächen der Feuerwehren.
- Zufahrten zu bestehenden Gebäuden, Hinterhöfen usw. dürfen nicht verstellt werden.

- Zugänge zu Gebäuden sind in einer Breite von 1,25 m gradlinig freizuhalten.
- Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr während der Bauphase sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen. Ansprechpartner: Wachführer der Feuer- und Rettungswache Finkenwerder; E-Mail: wf35@feuerwehr.hamburg.de.

1.4.2.5 Stellwerksgebäude

Vor Baubeginn des Stellwerksgebäudes sind die nach der Bauvorlagenverordnung erforderlichen Unterlagen der Bauprüfteilung der HPA (PA1) zur Prüfung sowie der Technischen Landeseisenbahnaufsicht zur Kenntnis vorzulegen und abzustimmen. Der Baubeginn darf erst nach Freigabe durch die Bauprüfteilung erfolgen.

1.4.3 Sonstige Auflagen

1.4.3.1 Beweissicherungsverfahren

Für die genutzten Flächen an und um die Finkenwerder Ring Brücke sowie die Finkenwerder Brücke ist ein Beweissicherungsverfahren in Abstimmung mit HPA, LI1 und TD22 durchzuführen.

1.4.3.2 Lärmschutz denkmalgeschütztes Gebäude

Sofern das Gebäude „Moorburger Elbdeich 337“ wieder eine Wohnfunktion erlangt, ist durch die Vorhabenträgerin ein passiver Lärmschutz nach Maßgabe der Lärmtechnischen Untersuchung zur Westumfahrung des Bahnhofs Alte Süderelbe anzubieten. Für den Fall des Einbaus von Fenstern gilt Folgendes: Soweit es sich um nicht historische Fenster handelt, sind die vorhandenen Fenster, durch Lärmschutzfenster, gemäß den Vorgaben des Denkmalschutzamtes, auszutauschen. Vorhandene historische Metallfenster, sind aufzuarbeiten und rückseitig additiv mit Lärmschutzfenstern zu versehen.

1.5 Entscheidungen über Einwendungen und Anträge

Die Einwendungen, die sich nicht bereits erledigt haben, und denen die diese Entscheidung nicht abgeholfen wird, werden zurückgewiesen.

Gleichfalls werden sämtliche gestellten Anträge zurückgewiesen, soweit sie nicht bereits beschieden sind, sie noch keine Erledigung gefunden haben und ihnen nicht durch diese Entscheidung stattgegeben wurde.

1.6 Hinweis

1.6.1 Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht

Bei Eingriffen in den Baugrund sind die Vorschriften der KampfmittelVO³, insbesondere § 6 KampfmittelVO, zu beachten.

1.6.2 Kostentragung

Die Kostentragung, z.B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens nicht berührt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung öffentlich-rechtlich unbedenklich ist. Die Kostentragungspflicht im Einzelfall ergibt sich z.B. aus Gesetzen, aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen, den Verträgen mit den Leitungsunternehmen oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie dem Verursacherprinzip. Daneben ergeben sich u.U. Kostenfolgen für die Vorhabenträgerin aus deren Zusagen.

1.7 Deichrechtliche Bestimmungen

1.7.1

Im Wege der Ausnahme von den gesetzlich zulässigen Bauzeiten werden gemäß §§ 8 Abs. 3, 9 Abs. 1 DeichO Arbeiten an der Hochwasserschutzanlage sowie in den von Nutzung freizuhaltenen Bereichen der an die Hochwasserschutzanlage angrenzenden Grundstücke zugelassen, soweit die Wehrfähigkeit und damit die Hochwasserschutzfunktion der Anlage nicht berührt wird.

1.7.2

Während der Arbeiten sind die Hochwassersicherheit sowie die ordnungsgemäße Durchführbarkeit der Deichverteidigung durchgängig sicherzustellen. Durch die Vornahme dieser Arbeiten darf zu keinem Zeitpunkt die Hochwassersicherheit insgesamt beeinträchtigt werden.

1.7.3

Versehentlich auftretende Beschädigungen der Hochwasserschutzanlage sind unverzüglich zu beseitigen. Material und Maschinen sind so zu lagern bzw. abzustellen, dass

³ Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel vom 13. Dezember 2005, HmbGVBl. 2005, S. 557 (Kampfmittelverordnung – KampfmittelVO), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. Juli 2014, HmbGVBl. 2014, S. 289.

sämtliche Gegenstände, die die Sicherheit der Hochwasserschutzanlage oder die Deichverteidigung im Sturmflutfall gefährden, jederzeit binnen kürzester Frist nach einer Sturmflutwarnung aus dem Gefahrenbereich entfernt oder entsprechend gesichert werden können. Die Erreichbarkeit eines jeden Punktes der Hochwasserschutzlinie, für die die Deichverteidigung ist zu gewährleisten.

1.7.4

Es ist zu gewährleisten, dass auch die Sicherheit der angrenzenden Hochwasserschutzanlagen, durch die gemäß Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses genehmigten Arbeiten nicht beeinträchtigt wird. Falls dennoch die Gefahr der Beeinträchtigung von Funktionstüchtigkeit oder Wehrfähigkeit einer angrenzenden Hochwasserschutzanlage im Sturmflutfall entsteht, sind auch diesbezüglich umgehend geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefährdung zu veranlassen.

1.7.5

Die Ausführungsplanungen der Schiebetore und der Hochwasserschutzwände sowie der Bauablaufplan für die Hochwasserschutzanlage sind vor Baubeginn mit der Wasserbehörde der HPA abzustimmen und durch diese freizugeben.

1.7.6

Die Deichverteidigungsstraße ist auf die erhöhte Belastung während des Vorhabens zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Vor Beginn und nach Beendigung der Maßnahme hat eine Zustandsfeststellung mit der Wasserbehörde sowie dem Anlagenmanagement der HPA zu erfolgen.

2 Begründungsteil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Darstellung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist die zweigleisige Westumfahrung des Bahnhofs Alte Süderelbe zur Entlastung des nördlichen Knotens und einer Leistungssteigerung des westlichen Hafenbahnsystems. Der Umbaubereich beginnt südlich des Bahnhofs Alte Süderelbe bei km 12,158. Bis etwa km 13,006 erfolgt neben der Errichtung von Signalen, einschließlich Kabeltiefbaus, eine Elektrifizierung des bisherigen Ausziehgleises ASE 520. Zwischen km 13,006 bis ca. km 14,638 erfolgt die Herstellung der Westumfahrung mit Umbau und Anpassung der Gleislagen. Nördlich an die Eisenbahnüberführung Vollhöfner Weiden anschließend – im Bereich von km 13,201 bis ca. km 13,350 – wird eine Dammanpassung auf bestehender Fläche durchgeführt. Nördlich von km 14,638 erfolgt der Übergang in die Bestandsgleise WHO 032 / 033, an welchen bis ca. km 15,250 ebenfalls noch Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik angepasst und Signale neu errichtet werden. Aufgrund der Anpassungen im Nordkopf des Bahnhofs muss weiterhin die bestehende Hochwasserschutzlinie versetzt werden. Die neue Hochwasserschutzwand wird auf Grundlage der aktuellen Bemessungswasserständen errichtet.

Das Vorhaben beinhaltet im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- den Bau einer zweigleisigen elektrifizierten westlichen Umfahrung zwischen dem Süd- und Nordkopf des Bahnhofs Alte Süderelbe unter Nutzung der Gleise ASE 536 / 537 / 538 sowie ASE 588,
- die Oberbauerneuerung der Gleise ASE 536, 537, 538 und 588,
- die Einbindung der Umfahrung in die Gleise ASE 520 / 521 im Süden,
- die Einbindung der Umfahrung in die Gleise WHO 032 / 033 im Norden,
- den Umbau des nördlichen Weichenkopfes der Gleise ASE 581 bis 587,
- den Umbau von Lokabstellgleisen im nördlichen Bahnhofskopf mit Erhaltung von insgesamt 6 Streckenlokabstellplätzen in den Gleisen ASE 591, 592 und 593,
- den Neubau von insgesamt 6 Rangierlokabstellplätzen in den Gleisen ASE 5663, 5665 und Lokwendeplätzen in den Gleisen ASE 5664 und 5666,
- den Umbau von Lokabstellgleisen im südlichen Bahnhofskopf mit Erhaltung von insgesamt 4 Rangierlokabstellplätzen im Gleis ASE 5643,

- den Umbau der Hochwasserschutzanlage im Kreuzungsbereich mit den Gleisen im Nordkopf,
- die Elektrifizierung des Gleises ASE 520 (südliches Ausfahr /-ziehgleis) sowie
- die Ausrüstung der vorgenannten Anlagen mit Oberleitung und technischer Ausrüstung nach bahnbetrieblichen Erfordernissen.

2.1.2 Verfahrensgang

2.1.2.1 Antrag

Die Vorhabenträgerin hat am 26. Juni 2024 unter Vorlage der entsprechenden Planunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

2.1.2.2 Beteiligungsverfahren

Die Planunterlagen einschließlich des Landschaftspflegerischen Begleitplans waren in der Zeit vom 20. August 2024 bis einschließlich 19. September 2024 gemäß § 18a Abs. 3 AEG auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde unter <https://www.hamburg.de/bwi/pfv/> einsehbar. Auf die Auslegung wurde in den Tageszeitungen „Die Welt“ auf Seite 10 sowie dem „Hamburger Abendblatt“ Seite 13 am 13. August 2024 hingewiesen. Die Fachbehörden, die Träger öffentlicher Belange sowie die in Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden gesondert unterrichtet.

Die Planfeststellungsbehörde hat den folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange nach § 73 Abs. 2 HmbVwVfG zur Stellungnahme aufgefordert:

- Anglerverband Hamburg e. V.
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr Einsatzabteilung
- Behörde für Inneres und Sport, Verkehrsdirektion VD 12
- Behörde für Inneres und Sport, Verkehrsdirektion VD 52
- Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
- Bezirksamt Harburg
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- Colt Technology Services GmbH
- Dataport
- DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
- Dorfgemeinschaft Billwärder an der Bille e.V.
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.

- Gasnetz Hamburg GmbH
- Hamburg Wasser
- Hamburg Wasser Service und Technik GmbH (ServTEC)
- Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
- Linde Gas Produktionsges. mbH & Co. KG
- Lumen Technologies Germany GmbH
- Norddeutsche Oelleitungsgesellschaft mbH
- Nord-West Oelleitung GmbH
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e.V.
- Verein zum Schutz des Mühlenberger Loches e.V.
- Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- wilhelm.tel GmbH
- willy.tel GmbH

Verschiedene der genannten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen abgegeben. Daneben wurde eine Einwendung erhoben. In der Summe gingen 15 Stellungnahmen und eine Einwendung bei der Planfeststellungsbehörde ein.

2.1.2.3 Erörterung

Die zu dem Vorhaben abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind am 13. Juni 2025 unter Leitung der Planfeststellungsbehörde erörtert worden. Der Termin wurde zuvor im Amtlichen Anzeiger Nr. 40 vom 23. Mai 2025, Seite 939 f, bekannt gemacht und den Einwendern, Behörden und Trägern öffentlicher Belange zusätzlich schriftlich mitgeteilt.

Die abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden mit den Erschienenen im Termin angesprochen und erörtert. Der Ablauf der Verhandlung ergibt sich aus dem Protokoll zum Termin.

2.2 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde der Behörde für Wirtschaft und Innovation ist für die Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. Abschnitt I Abs. 3 Nr. 1 der Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens⁴ zuständig.

⁴ Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens vom 16. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Artikel 157 der Anordnung vom 23. September 2025 (Amtl. Anz. S. 1861, 1878).

2.2.2 Konzentrierende Wirkung

Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet formell konzentrierende Wirkung im Sinne des § 75 Abs. 1 HmbVwVfG. Das bedeutet, dass durch die Planfeststellung die Zulässigkeit einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Neben dem Planfeststellungsbeschluss sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch den Planfeststellungsbeschluss werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

2.3 Planrechtfertigung

Das Vorhaben besitzt in der genehmigten Form auch die erforderliche Planrechtfertigung.

Eine hoheitliche Planung findet ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst und um ihrer selbst willen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) bedarf das Vorhaben für seine Zulassung vielmehr einer Planrechtfertigung. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist.⁵ Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits wenn es vernünftigerweise geboten ist.⁶ Es stellt sich daher die Frage, ob das Vorhaben die gesetzlichen, fachplanerischen Zielsetzungen erfüllt und konkret zur Förderung dieser Ziele beitragen kann.

Die fachplanerische Zielsetzung richtet sich nach § 1 Abs. 1 AEG, wonach ein Eisenbahnvorhaben jedenfalls dann vernünftigerweise geboten ist, sofern es die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes erhöht oder sichert.⁷ Das hier zugelassene Vorhaben hat die anforderungsgerechte Anpassung der Verkehrsabwicklung zum Ziel. Der Kernpunkt ist dabei die Entlastung des Nordkopfes Alte Süderelbe, bei dem sich aktuell zum einen die Verkehre einerseits in Richtung Hansaport und Altenwerder Ost sowie andererseits in Richtung Dradenau und Mühlenwerder verzweigen. In der Gegenrichtung werden diese Verkehre hier in Richtung Hausbruch wieder zusammengeführt, was zu sich kreuzenden Fahrwegen und gegenseitigen Fahrtausschlüssen führt. Zudem ist dieser Bereich durch eine hohe Zahl an Rangierfahrten belastet, die zu weiteren Kreuzungen und Fahrtausschlüssen führen. Die hier zweigleisige Westumfahrung dient der Entlastung des Engpasses im Nordkopfes des Bahnhofs sowie als Grundlage zur Bewältigung der wach-

⁵ Std. Rspr., vgl. z.B. BVerwGE 125, 116.

⁶ Std. Rspr., vgl. z.B. BVerwGE 125, 116.

⁷ BVerwG, Beschluß vom 17. 9. 2004 - 9 VR 3/04.

senden Verkehre. Des Weiteren können, durch die Auflösung des Engpasses im Nordkopf, auch die Rangierfahrten mit einer deutlich geringeren Wartezeit abgewickelt werden. Das hier zugelassene Vorhaben erhöht damit die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Schienennetzes der Hafenbahn indem es den Vorhandenen Engpass auflöst und das Auftreten von Stauungen verhindert. Zusätzlich werden durch die Westumfahrung weitere Kapazitäten für Ganzzüge mit einer Länge von 740 m geschaffen. Der Einsatz solcher Züge trägt nicht nur zu einem ökonomischeren und ökologischeren Einsatz im Güterverkehr bei, sondern ist auch seit 2020 der Aus- und Neubaustandart auf europäischen Korridoren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Die weiteren Anpassungen auf dem Bahnhofsgelände, wie die Anpassungen an den Lokstellplätzen, die Oberbauerneuerung sowie die Anpassung der Hochwasserschutzanlage dienen dabei den oben genannten Zwecken.

Des Weiteren muss das Vorhaben angesichts des fachplanerischen Ziels auch vernünftigerweise geboten sein. Es muss somit ein Bedarf für das Eisenbahnbauvorhaben festgestellt werden, welcher sich aus dem gegenwärtigen Zustand und der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen ergibt.⁸ Bereits zum Zeitpunkt der Zulassung führt der Engpass im Nordkopf des Bahnhofs zu längeren Wartezeiten für Rangierfahrten und zu Fahrtausschlüssen. Auch die Erfahrungswerte aus den letzten Jahren zeigen einen deutlichen Anstieg des Schienencontainerverkehrs. Dabei zeigen die Erfahrungswerte der Verkehrsentwicklung der letzten 15 Jahre, dass die die Mengen im Schienencontainerverkehr um über 60% gestiegen sind, während der Umschlag über die Kaikanten lediglich um gut 10% zugelegt hat. Der Anteil der Schiene an den Hinterlandverkehren hat sich in dem Zeitraum damit von 34% auf etwa 50% vergrößert. Das prognostizierte Umschlagswachstum bis zum Jahr 2040 verschlimmert den aktuell bereits vorhandenen Engpass noch zusätzlich. Auch der Hafenentwicklungsplan 2040 benennt das hier zugelassene Vorhaben als zentrale Maßnahme für einen reibungslosen Verkehr sowie als Stärkung des Hamburger Hafens durch eine leistungsfähige Hinterlandanbindung auf der Schiene. Das Vorhaben ist somit auch vernünftigerweise geboten.

2.4 Umwelt- und Naturschutz

2.4.1 Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht

Die genehmigte Baumaßnahme stellt in Teilen sachlich einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Der mit dem Eingriff einhergehende Wertverlust wird durch die Begrünung der Bahndammböschung und der Neuanlage von Grünflächen kompensiert. Weiterhin wird eine Teilwiederherstellung des, durch das hier zugelassene Vorhaben zerstörten, Windschutzwalls mit entsprechender Bepflanzung sowie die Entwicklung eines Trockenrasens erfolgen.

⁸ Schoen in Kühling/Otte Allgemeine Eisenbahn Gesetz, Einf. § 18, Rn. 46.

Hierzu im Einzelnen:

2.4.1.1 Rechtsgrundlagen

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind gemäß § 13 BNatSchG vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Erheblichkeit ist dann anzunehmen, wenn die Beeinträchtigungen nach Art, Umfang und Schwere mehr als unbedeutend sind.⁹

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind hiernach vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort, ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Sind Beeinträchtigungen hingegen unvermeidbar, so ist der Verursacher verpflichtet, diese durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), vgl. § 15 Abs. 2 BNatSchG. Ausgleich oder Ersatz der Beeinträchtigung sind demnach erreicht, sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichartiger bzw. gleichwertiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet ist.

Sind die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vor, so darf ein Eingriff gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG nicht zugelassen oder durchgeführt werden. Im Falle anderweitiger Abwägung ist durch den Verursacher nach Maßgabe des § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

2.4.1.2 Eingriffsermittlung und -bewertung

Der im Vorhabengebiet gegebene Eingriff wurde im vorgelegten und im Rahmen dieser Zulassungsentscheidung plangenehmigten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) anhand des Ist-Zustandes und der Vorhabenmerkmale ermittelt und bewertet.¹⁰ Die Be-

⁹ Vgl. Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 97. EL Dezember 2021, § 14 BNatSchG, Rn. 16, m.w.N.

¹⁰ Die Einzelheiten zur Bewertung der Eingriffssituation ergeben sich aus Abschnitt 4 des Landschaftspflegerischen Begleitplans vom 12. Juni 2024.

wertung erlaubt Rückschlüsse darüber, in welchem Umfang mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Dabei geht der LBP davon aus, dass das Vorhaben die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild im Planungsgebiet erheblich beeinträchtigt und somit ein Eingriff nach § 14 BNatSchG vorliegt.

Das Vorhabengebiet befindet sich überwiegend in der Landschaftsbildeinheit Hafengebiet, welche durch Gewerbe und Hafen stark industriell überprägt ist. Damit stellt es einen typischen Ausschnitt aus dem Hamburger Hafengebiet dar, das durch eine hohe Dichte hafentypischer und prägender Nutzungen sowie Bauwerke gekennzeichnet ist. Naturnahe Landschaftselemente sind inselartig und kleinflächig in Form von gepflanzten bzw. angelegten Grün- und Gehölzflächen vorhanden, die häufig durch eine extensive Pflege oder natürliche Eigenentwicklung gekennzeichnet sind und einen hohen Natürlichkeitsgrad aufweisen. Die Gehölz- und Ruderalstrukturen tragen wesentlich zur Belebung des Landschaftsbildes bei und stehen in Kontrast zu den hafengewerblichen Nutzungen.

Die Landschaftsbildeinheit der Infrastrukturanlagen nimmt mit dem Bahnhofsteil Alte Süderelbe einen großen Flächenanteil im Vorhabengebiet ein. Die Hafenbahnanlagen werden durch den Tower als markantes und weithin sichtbares Bauwerk geprägt, das mit dem Stellwerk und den Außenanlagen ein geschütztes Kulturdenkmalensemble darstellt. Südlich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe verengen sich die Hafenbahnanlagen auf zwei Gleise, welche in einem durch die Bahndammböschungen gefassten Einschnitt verlaufen. Der Bahnhofsteil ist für öffentliche Nutzergruppen nicht zugänglich, so dass die Erlebbarkeit und visuelle Wahrnehmung nur von außerhalb liegender Straßen erfolgen kann.

Der südliche Teil des Vorhabengebiets weist dagegen ein landschaftlich geprägtes Erscheinungsbild auf. Die Moorburger Marsch stellt sich als Grünlandmarsch dar, die durch ein dichtes Grabennetz und breite Hauptgräben gegliedert wird. Dabei handelt es sich um eine historische Kulturlandschaft. Die Marschlandschaft wird durch die lineare Bauungsstruktur des Marschendorfs Moorburg entlang des Moorburger Elbdeiches weitergehend gegliedert. Innerhalb der Marsch bildet die Alte Süderelbe, als Relikt der ehemaligen Naturlandschaft mit Sumpfwäldern und ausgedehnten Feuchtbereichen, das prägende Landschaftselement, welches weitgehend dem naturraumtypischen Bild einer Auenlandschaft entspricht.

Für da Schutzgut Boden ergibt sich gemäß dem Staatsrätemodell ein Wertverlust von 16.984 Wertpunkten. Dies ergibt sich zum einen aufgrund der Versiegelung von Böden, zum anderen aufgrund der Übernahme der Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Finkenwerder Straße/Finkenwerder Ring. Dieser Bereich mit rund 6.315 m² ist bereits im Zuge des Vorhabens Ersatzneubau Finkenwerder Brücke genutzt worden und zurzeit als Rohbodenstandort ausgebildet. Mit einer weiteren Nutzung durch das hier zugelassene Vorhaben über einen Zeitraum von ca. 2 Jahren, verlängert sich der Bauzustand und die Flächen können erst verzögert wieder in den ursprünglichen Zustand von Ruderalfluren mit Gehölzen versetzt werden. Diese Verzögerung wurde im Rahmen der Eingriffsermittlung berücksichtigt.

Aufgrund des Vegetationsverlustes im Vorhabengebiet sowie der verspäteten Wiederherstellung von Baustelleneinrichtungsflächen in einen naturnahen Zustand, ergibt sich zudem ein Wertverlust für das Schutzgut Tiere und Pflanzen von 28.298 Wertpunkten.

2.4.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Der LBP sieht zahlreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vor, die mit der Planfeststellung und der Festsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplans Gegenstand der Zulassungsentscheidung geworden sind.¹¹ Dennoch verbleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen der Natur, die auch nicht mittels zumutbarer umweltschonender Alternativen am gleichen Ort bei Zugrundelegung des mit dem Eingriff verfolgten Zwecks vermieden werden können.

2.4.1.4 Bilanzierung

Im Vorhabengebiet erfolgen zwei Maßnahmen zum Ausgleich Eingriffs. Der als Ausgleichfläche festgesetzte Windschutzwall wird zum Teil neu angelegt. Des Weiteren wird ein Trockenrasen auf einer Freifläche südlich des Towers entwickelt. Mit den Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabengebiet wird insgesamt folgende Aufwertung nach dem Staatsrätemodell erzielt:

Maßnahme	Punkte Boden	Punkte Pflanzen- / Tierwelt
Teilwiederherstellung Windschutzwall	480	720
Entwicklung Trockenrasen	480	430
Summe	960	1.150

Abzüglich der mit der Herstellung eines bepflanzten Windschutzwalls und eines Trockenrasens vermachten Aufwertung von 960 bzw. 1.150 Wertpunkten verbleibt ein Kompensationsbedarf in Höhe von 15.988 Wertpunkten für das Naturgut Boden und von 27.148 Wertpunkten für das Naturgut Pflanzen- und Tierwelt.

In Ermangelung verfügbarer Flächen kann kein weiterer Ausgleich der ungeschützten Biotope vor Ort erfolgen. Der weitere Ausgleich findet über eine Maßnahmezuweisung im Ökopool „Grasgehege“ statt. Der anerkannte Ökopool liegt, wie das hier zugelassene Vorhaben auch, im Naturraum D24 Untere Elbeniederung (Elbmarschen) und wird durch diese im Ökokonto der Freien und Hansestadt Hamburg geführt. Eigentümer der Flächen sind die Niedersächsischen Landesforsten. Da die Poolmaßnahmen zu großen Teilen durch den Umbau von Forstflächen in naturnahe Wälder gekennzeichnet sind, wird den hier verlustigen, vor Ort nicht wiederherstellbaren Strukturen entsprochen. Die bevorzogene Kompensationsmaßnahme ist i. S. d. § 15 Abs. 2 i.V.m. § 16 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG somit zusammenfassend als hinreichend geeignet zu bewerten, um die unvermeidbaren

¹¹ Vgl. Ziff. 1.2.

Beeinträchtigungen an Natur und Landschaft zu ersetzen. Die Maßnahmenflächen des Ökopools werden im Wesentlichen durch die Stabilisierung des Wasserhaushalts, die Abschiebung des vererdeten Oberbodens, die naturnahe Entwicklung der vorhandenen Waldbestände sowie die Entwicklung artenreichen Feuchtgrünlands aus den zurzeit intensiv genutzten Offenlandflächen entwickelt.

2.4.2 Biotopschutz nach § 30 BNatSchG

Für den Neu- und Umbau der Gleise entstehen insgesamt 4.875 m² baubedingte Flächeninanspruchnahme sowie dauerhafte Flächenverluste von 877 m². Innerhalb dieser Flächen sind nach § 30 BNatSchG geschützte Trockenrasen lückenhaft vorhanden, so dass sich eine baubedingte Beeinträchtigung von § 30 BNatSchG geschützten Biotopen von insgesamt 1.531 m² ergibt. Die baubedingten Biotopverluste erstrecken sich über eine Bauzeit von rund zwei Jahren. Durch das abschnittsweise Vorgehen verbleiben Teilflächen der vegetationsbestandenen Gleisrandbereiche als Standort der teilweise geschützten Biotope bzw. entstehen durch Lager- und Bodenflächen neue Standorte für die Ansiedlung der krautigen Pionierpflanzen aus den Pflanzengesellschaften trockener, nährstoffarmer Standorte. Im Zusammenhang mit der Flächengröße von rd. 0,5 ha dieser Trockenrasengesellschaft über das ganze Baufeld verteilt ist von einem Überdauern der geschützten Trockenrasenbestände und einem Wiederbesiedlungspotenzial auszugehen. Jedoch können sich Artenverschiebungen und auch ein verändertes Artenspektrum aufgrund der zunächst vorliegenden Rohbodenstandorte ergeben. Inwieweit sich einzelne seltene und gefährdete Arten nach Abschluss der Baumaßnahme wieder an den Standorten in den Gleisrandbereichen einfinden, kann nicht ausreichend prognostiziert werden, es ist jedoch ist von einer positiven Entwicklung auszugehen. Während bei den temporären Biotopverlusten von einer Regeneration bzw. Neuentwicklung auszugehen ist, stellen die dauerhaften Biotopverluste dagegen einen verbleibenden erheblichen Eingriff in geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG dar, welcher muss ausgeglichen werden muss. Der dauerhafte Verlust der nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope hat eine Größenordnung von knapp 215 m². Der Ausgleich wird im Vorhabengebiet auf einer Freifläche südlich des Towers umgesetzt.¹²

Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der in Absatz 2 genannten Biotope führen, verboten. Absatz 3 der Norm bestimmt jedoch, dass von den Verboten des Absatzes 2 auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden kann, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden.

Zumutbare Alternativen zu der aktuellen Planung sind nicht gegeben. Die Erweiterung muss im Bereich der Gleise stattfinden, wodurch es unwiderruflich zu einem Eingriff in die dort vorkommenden geschützten Biotope kommt. Zwar stellt das im Vorhabenbereich vorhandene nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop einen wichtigen Lebensraum

¹² Vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 84 f.

und Refugium für Flora und Fauna da, dennoch fällt der Eingriff insgesamt gering aus. Teile der gesetzlich geschützte Biotop können sich nach der temporären Beeinträchtigung an gleicher Stelle wieder ansiedeln und werden langfristig nicht zerstört oder erheblich beeinträchtigt. Die geschützten Biotope die vollständig zerstört werden, werden im Vorhabengebiet wieder hergestellt, sodass ein räumlicher, wie auch ein funktionaler Zusammenhang gegeben ist. Somit erfolgt keine vollständige Entfernung von geschützten Trockenrasen aus dem Vorhabengebiet. Im Ergebnis überwiegen dabei die Gründe zur Durchführung des Vorhabens. Mit der Festsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie dem Ausgleich im Vorhabengebiet werden sowohl die Erfordernisse des gesetzlichen Biotopschutzes als auch des gesetzlichen Artenschutzes erfüllt.

Die BUKEA, Abteilung Naturschutz, hat mit Datum vom 01.12.2025 das Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG i.V. m. § 17 Abs. 1 BNatSchG erteilt.

2.4.3 Artenschutz

Aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses durchgeführte artenschutzrechtliche Prüfung nimmt Bezug auf den Fachbeitrag Artenschutz.¹³ Die Artenschutzbeurteilung sieht unterschiedliche Vermeidungsmaßnahmen vor – die zugleich auch Gegenstand des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind¹⁴ – und mit dessen Festsetzung¹⁵ im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt werden.

Bei der Verwirklichung baulicher Vorhaben sind nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für besonders oder streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sog. Zugriffsverbote zu beachten.

Danach ist es verboten,

„1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,

3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

¹³ Vgl. Planfeststellungsunterlage, Artenschutzfachbeitrag.

¹⁴ Planfeststellungsunterlage, Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 89 ff.

¹⁵ Vgl. Ziff. 1.2.

4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.“

§ 44 Abs. 5 BNatSchG stellt weiterhin nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 zugelassene Eingriffe in Natur und Landschaft u.a. von den Zugriffsverboten frei, sofern nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen sind, die in einer Rechtsverordnung nach § 53 Abs.1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind. Für diese Arten liegt gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verbotstatbestand vor, wenn

1. die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,

2. wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

3. wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Vorliegend sind die Voraussetzungen der Privilegierung des § 44 Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Der mit der Vorbereitungsmaßnahme Flächenherrichtung Steinwerder Süd verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wird i.S.d. § 17 Abs. 1 BNatSchG mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen.¹⁶ Die hiermit verbundenen Beeinträchtigungen sind – wie zuvor dargelegt – auch unvermeidbar.¹⁷

Für die einzelnen artenschutzrechtlich relevanten Arten ergibt sich das gefundene Ergebnis auf der Grundlage folgender Erwägungen:

¹⁶ Vgl. Ziff. 1.1.

¹⁷ Vgl. Ziff. 2.4.1.

2.4.3.1 Konfliktanalyse

Die artenschutzrechtliche Konfliktanalyse kann nach Ermittlung der planungsrelevanten Arten lediglich auf Brutvogelarten beschränkt werden. Im Rahmen der Konfliktanalyse werden Arten oder Artengruppen, die entweder im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vorkommen oder deren Empfindlichkeit gegenüber vorhabenspezifischen Wirkungen so gering ist, dass ein Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, nicht weiter beachtet.

2.4.3.2 Prüfung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände

Fang, Verletzung, Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

Das Eintreten des Verletzungs- und Tötungsverbotes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Von den geplanten Baumaßnahmen im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche nördlich des Stellwerks und der Böschung südlich des Stellwerks ist je ein Brutpaar der Arten Dorngrasmücke, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Sumpfrohrsänger, Stieglitz und Zilpzalp betroffen. Zur Vermeidung des Eintritts der Tötung oder Verletzung der genannten Arten wird die Räumung der Vegetation während der zulässigen Fäll- und Schnittzeit (01.10. – 28.02.) durchgeführt. Sofern die Vegetationsräumung im Sommerhalbjahr erfolgt, ist im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung nachzuweisen, dass dadurch keine aktuell besetzten Vogelbrutplätze betroffen werden. Ein signifikant erhöhtes, anlage- oder betriebsbedingtes Risiko der Tötung oder Verletzung von Individuen ist nicht gegeben. Somit ist das Eintreten des Verbotstatbestandes auszuschließen.

Erhebliche Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)

Es treten keine erheblichen Störungen i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auf. Von den geplanten Baumaßnahmen im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche nördlich des Stellwerks und der Böschung südlich des Stellwerks ist je ein Brutpaar der Arten Dorngrasmücke, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Sumpfrohrsänger, Stieglitz und Zilpzalp betroffen. Bei diesen handelt es sich um Teilpopulation größerer Metapopulationen. Zur Vermeidung des Eintritts von erheblichen Störungen der genannten Arten wird die Räumung der Vegetation während der zulässigen Fäll- und Schnittzeit (01.10. – 28.02.) durchgeführt. Sofern die Vegetationsräumung im Sommerhalbjahr erfolgt, ist im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung nachzuweisen, dass dadurch keine aktuell besetzten

Vogelbrutplätze betroffen werden. Ein signifikant erhöhtes, anlage- oder betriebsbedingtes Risiko der Tötung oder Verletzung von Individuen ist nicht gegeben. Das Eintreten des Verbotstatbestandes kann damit ausgeschlossen werden.

Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

Durch die kleinflächige Inanspruchnahme von Vegetationsflächen am Windschutzwall nördlich sowie an der Böschung südlich des Stellwerks ist je ein Brutrevier Brutpaar der Arten Dorngrasmücke, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Sumpfrohrsänger, Stieglitz und Zilpzalp betroffen. Die von der Planung betroffenen Bereiche umfassen jedoch nur einen Teil der jeweiligen Brutreviere der betroffenen sechs Arten. Ein kleinräumiges Ausweichen innerhalb der Reviergrenzen oder die Umgebung ist daher für alle betroffenen Arten möglich. Außerdem ist eine Wiederbesiedelung von Teilflächen nach Abschluss der Baumaßnahmen möglich. Die ökologische Funktion ihrer Lebensstätten i.S.d. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG bleibt daher für alle Arten auch nach Planungsrealisierung erhalten. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit nicht verwirklicht.

2.4.4 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

2.4.4.1 Rechtliche Grundlagen

Gemäß § 41 Absatz 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Durchführung dieser gesetzlichen Verpflichtung hat der Verordnungsgeber in der 16. BImSchV u.a. bestimmt, wann eine immissionsschutzrechtlich relevante „wesentliche Änderung“ von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen vorliegt und welche baugebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte (IGW) in diesem Fall einzuhalten sind.

Bei Vorhaben, die Schienenwege zum Gegenstand haben, liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn der (vorhandene) Schienenweg um eines oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht

wird. Des Weiteren ist eine Änderung wesentlich, wenn ein bereits bestehender Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht infolge des erheblichen baulichen Eingriffs weiter erhöht wird.

2.4.4.2 Wesentliche Änderung

Die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV sind bei dem Vorhaben ausweislich der von der Vorhabenträgerin hergereichten schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13.1 – Lärmtechnische Untersuchung) – knapp – gegeben. Die Geschwindigkeitserhöhung auf den beiden bisherigen Ausziehgleisen 520 und 521 von bisher 25 km/h bzw. 40 km/h auf 50 km/h ist ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts zur Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit im westlichen Hafen. Die Geschwindigkeitserhöhung erfolgt im Rahmen einer baulichen Änderung¹⁸ i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG, welche neben der Errichtung von Signalanlagen und Kabeltiefbau auch die Elektrifizierung des Gleises 520 sowie zwischen dem km 13,006 bis ca. km 14,639 den Umbau und Anpassung der bestehenden Gleisanlagen beinhaltet.

Weiterhin ist die Änderung auch wesentlich, da am Gebäude Moorburger Elbdeich 337 eine Pegelsteigerung in Verbindung mit bestehendem Beurteilungspegel von mindestens 60 dB(A) erreicht wird. Für dieses Gebäude ist eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV gegeben, sodass Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen entstehen.

2.4.4.3 Bewertung der Eingangsparameter

Relevante Eingangsparameter für die Ermittlung des Umfangs der Schutzansprüche sind zum einen die Zugrundelegung eines prognostisch hinreichend abgesicherten Betriebsprogramms, um die schalltechnischen Konsequenzen der zu erwartenden Zugbewegungen zu erfassen, und zum anderen die zutreffende Einordnung der Umfeldbebauung in eine bauplanungsrechtliche Gebietskategorie, um den gemäß § 2 BImSchV jeweils einschlägigen Immissionsgrenzwert abzustecken.

Methodische Defizite bei der Ermittlung dieser Grundlagen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich; vielmehr bildet die schalltechnische Untersuchung die vorge-

¹⁸ Jarass in Jarass BImSchG, 15. Auflage 2024, § 41, Rn. 23.

nannten maßgeblichen Faktoren nachvollziehbar ab. Das in der lärmtechnischen Untersuchung, Anlage 13.1 hinterlegte Belegungsprogramm bezieht sich auf die aktuellen Prognosezahlen für das Jahr 2035. Bei der Berechnung wurden somit bereits der prognostizierte und politisch auch gewollte Mehrverkehr am Waltershofer Bahnhof berücksichtigt. Damit entspricht die herangezogene Prognose der Anlage 2 zu § 4 16. BImSchV Ziffer 1.

2.4.4.4 Abwägungsentscheidung

Gemäß schalltechnischer Untersuchung ist von insgesamt einem Schutzfall – am Gebäude Moorburger Elbdeich 337 – auszugehen, welcher wegen Überschreitung der jeweils maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag oder in der Nacht Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen hat. Dieser in § 41 Absatz 1 BImSchG kodifizierte Anspruch auf „Vollschutz“, also die Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen, gilt nicht, soweit die Kosten der Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden, vgl. § 41 Absatz 2 BImSchG. Wie weit der Vorrang des aktiven Schallschutzes im konkreten Fall reicht, ist nach Maßgabe einer Nutzen-Kosten-Analyse zu entscheiden. Ausgangspunkt der Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Absatz 2 BImSchG ist die Ermittlung der Kosten, die für den oben definierten Vollschutz aufzuwenden wären. Sollte sich dies als unverhältnismäßig erweisen, sind ausgehend von dem zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verringerung der Geräuschbelastung zu ermitteln.¹⁹ Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden zwei Lärmschutzmaßnahmen betrachtet. Als aktive Lärmschutzmaßnahme kommt vorliegend eine Erhöhung sowie ggf. zusätzlich eine Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwand westlich der Bahnstrecke in Betracht. Um die Verhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes zu prüfen, wurden vier Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht: eine Erhöhung der vorhandenen 3 m hohen Wand auf 4 m bzw. 5 m sowie eine zusätzliche Verlängerung der vorhandenen Wand um jeweils 150 m nach Norden und Süden. Die untersuchten Varianten des zusätzlichen aktiven Lärmschutzes führen zu einer Reduzierung der

¹⁹ Bracher in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 106. EL Januar 2025, § 41, Rn. 68.

Beurteilungspegel an den betroffenen Geschosseiten um bis zu 4 dB(A). Die Beurteilungspegel bleiben aber weiterhin oberhalb des maßgeblichen Immissionsgrenzwertes nachts von 54 dB(A). Somit führt keine der geprüften Varianten des aktiven Lärmschutzes zu einem Vollschutz am betroffenen Gebäude. Die geringe Wirkung des zusätzlichen aktiven Lärmschutzes ist darauf zurückzuführen, dass durch die vorhandene 3 m hohe Lärmschutzwand für das Gebäude Moorburger Elbdeich 337 bereits eine Abschirmwirkung besteht.

Die geschätzten Kosten des zusätzlichen aktiven Lärmschutzes betragen, abhängig von der gewählten Variante, zwischen 110.000 Euro und 1,2 Millionen Euro. Die Kosten der aktiven Maßnahme sind gegenüber dem angestrebten Schutzzweck gegenüberzustellen. Für die Bewertung des angestrebten Schutzzwecks haben vor allem die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung, der Lärminderungseffekt der in Betracht kommenden Schutzmaßnahmen sowie der zu erwartende Wertverlust der betroffenen Grundstücke Bedeutung.²⁰ Das Betroffene Gebäude Moorburger Elbdeich 337, welches im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg liegt, weist derzeit keine Wohnfunktion auf und ist zudem auch baufällig, sodass die Wiederherstellung der Wohnfunktion nur mit umfassenden Renovierungsarbeiten einhergeht. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden weder seitens des Bezirksamtes noch des Landesbetriebs für Immobilienmanagement und Grundvermögen Bedenken gegenüber dem Vorhaben noch der Lärmüberschreitung geäußert. Es ist demnach auch nicht davon auszugehen, dass die Wohnfunktion des Betroffenen Gebäudes alsbald hergestellt werden soll. Sowohl die tatsächliche Lärmbetroffenheit wie auch der durch die Lärmüberschreitung zu erwartenden Wertverlust, sind aufgrund der Baufälligkeit des Gebäudes kaum existent. Auch der Lärminderungseffekt durch die Herstellung von aktivem Lärmschutz, aufgrund der bereits Abschirmwirkung der vorhandenen Lärmschutzwand, kann keinen Vollschutz bieten. Auch im Falle der wiederhergestellten Wohnfunktion sind die hohen Kosten zusammen mit der Nichterreichung eines Vollschutzes als unverhältnismäßig anzusehen, da der Betroffenenkreis sich lediglich auf ein Gebäude begrenzt. In Anbetracht der Kosten ist die Errichtung bzw. Erweiterung von Lärmschutzwänden damit zum angestrebten Schutzzweck unverhältnismäßig.

²⁰ Bracher in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 106. EL Januar 2025, § 41, Rn. 70.

Als weitere Lärmschutzmaßnahme kommt der Einbau von Schallschutzfenstern sowie Schalldämmlüftern am betroffenen Gebäude in Betracht. Die geschätzten Kosten hierzu liegen bei rund 12.000 Euro. Durch den Einbau von entsprechenden Schallschutzfenstern, kann auch der maßgebliche immissionsgrenzwert von 54 dB(A) und damit ein Vollschutz erreicht werden. Das Schutzerfordernis tritt allerdings erst mit der Wiederherstellung der Wohnfunktion am betroffenen Gebäude ein, da jegliche kostenverursachenden Lärmschutzmaßnahmen an einem baufälligen und leerstehenden Gebäude unverhältnismäßig wären. Angesichts der moderaten Kosten von 12.000 Euro ist die Herstellung eines passiven Lärmschutzes, soweit eine Wohnfunktion am betroffenen Gebäude besteht, als verhältnismäßig anzusehen. Das Denkmalschutzamt der Behörde für Kultur und Medien hat ebenfalls keine grundsätzlichen Bedenken bzgl. des Einbaus eines passiven Lärmschutzes am betroffenen Gebäude geäußert. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde festgesetzt.²¹

2.4.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Die Planfeststellungsbehörde hat eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (vgl. Ziff. 2.4.6.1) erstellt. Diese bildet die Grundlage für die Bewertung der Umweltauswirkungen und die Berücksichtigung dieser Bewertung in der Entscheidung über die Vorhabenzulassung nach § 25 UVPG (vgl. Ziff. 2.4.6.2).

2.4.5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Die nachstehende Erarbeitung der Umweltauswirkungen stammt aus dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten UVP-Bericht, den behördlichen Stellungnahmen sowie den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit.

Die einzelnen Schutzgüter werden im Folgenden – entsprechend der Vorgabe des § 24 Abs. 1 S. 1 UVPG – zusammenfassend dargestellt. Dieser sieht vor:

„Die zuständige Behörde erarbeitet eine zusammenfassende Darstellung:

1.) Der Umweltauswirkungen des Vorhabens,

²¹ Vgl. Ziff. 1.4.3.3.

2.) *Der Merkmale des Vorhabens und des Standorts mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, und*

3.) *Der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, sowie*

4.) *Der Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft.“*

2.4.6.1.1 Auswirkungen auf Menschen

Bestandsbeschreibung und Merkmale nach § 24 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 UVPG

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes befindet sich im Hafengebiet. Wohnbebauung ist lediglich im südlichen Bereich entlang des Moorburger Elbdeichs vorhanden. Besonders empfindliche Nutzungen oder Einrichtungen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Im nördlichen des Untersuchungsgebietes sind Verkehrsanlagen die prägende Nutzung. Neben dem Bahnhofsteil Alte Süderelbe liegt hier der Verkehrsknotenpunkt Finkenwerder Straße / Finkenwerder Ring mit der Autobahnausfahrt HH-Waltershof der Bundesautobahn (BAB) A7, dem Auslauf der Bundesstraße B3 (Finkenwerder Straße) und den Anbindungen an die Waltershofer Straße und die Dradenaustraße. Die Straßen Vollhöfner Weiden und Moorburger Elbdeich überqueren die Bahnanlagen und schließen das Gewerbegebiet Vollhöfner Weiden und die Bebauung von Moorburg an die Waltershofer Straße an.

Die Bundesautobahn, Finkenwerder Straße, Finkenwerder Ring, Dradenaustraße und Waltershofer Straße zählen zu den Gefahrgutstraßen in Hamburg und bilden ergänzend mit der Straße Vollhöfner Weiden, mit einem Schwerlastanteil zwischen 17 und 25 % der täglichen Verkehrsstärken, einen wesentlichen Teil der Großraum- und Schwertransport-Routen in Hamburg.

Gewerbe- und Industriebetriebe sind im Norden des Untersuchungsgebietes im Bereich Vollhöfner Weiden, Waltershof und Dradenau sowie im Bahnhofsteil Alte Süderelbe und der Lokservicestelle vorhanden. Westlich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe ist am Rand des Gewerbegebiets Vollhöfner Weiden eine Anlage zur Begasung, Sterilisation oder Entgasung mit 3 Begasungsplätzen für max. 154 x 40 ft. Container vorhanden. Im Kreuzungsbereich Finkenwerder Ring / Altenwerder Hauptdeich befindet sich eine, als nahversorgungsrelevanter Einzelhandelbetrieb einzustufende, Tankstelle.

Im nördlichen Vorhabenbereich sind beidseitig der BAB in einem Korridor von bis zu 150 m insbesondere im südlichen Abschnitt die höchsten Lärmbelastungen bis > 75 dB(A). Ebenso zählen Finkenwerder Straße und Finkenwerder Ring sowie Teilabschnitte der Waltershofer Straße und Vollhöfner Weiden zu der Lärmbelastungsklasse > 75 dB(A). Der südliche Bereich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe, die Bahnanlagen zwischen Vollhöfner Weiden und Moorburger Elbdeich und ein Korridor entlang der Waltershofer Straße südlich des Moorburger Elbdeichs weisen hohe Lärmbelastungen von $70 - 75$ dB(A) auf. Im nördlichen Bereich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe führt der Hafenbahnverkehr tags / nachts zu Lärmbelastungen von $65 - 70$ dB(A) und $60 - 65$ dB(A). Auch die landwirtschaftlich genutzte Feldflur Moorburg im Süden des Untersuchungsgebiets liegt noch im Einwirkungsbereich der BAB und der Bahntrasse und weist Lärmbelastungen von $65 - 70$ dB(A) auf. Die vorhandene Lärmbelastung führen zu Beeinträchtigungen für die an die Straßenräume und Bahnanlagen angrenzende Arbeitsstätten. Auch innerhalb der landschaftlich genutzten Flächen sind die Aufenthalts- und Erholungsqualität gemindert.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Gleisbauarbeiten kommt es zu einer geringfügigen Richtlärmüberschreitung von 1 dB(A) des aktuell leerstehenden Wohngebäudes am Moorburger Elbdeich. Aufgrund der Bohrarbeiten zur Oberleitungsmastgründung sowie der Gleisfeldbeleuchtung und der Signale kommt es zu Richtwertüberschreitungen von ca. 5 bis 6 dB(A) an zwei Wohngebäuden. Zum einen ist das derzeit unbewohnte Gebäude am Moorburger Elbdeich betroffen, zum anderen eine Fassade des östlich der Bahnstrecke gelegenen Wohngebäudes. Die Überschreitungen treten nur bei Arbeiten an den zu den Wohngebäuden benachbarten Gleisabschnitten auf. Hierdurch ist mit einer Überschreitung der Richtwerte an wenigen Tagen zu rechnen. Erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund von Erschütterungen sind nicht zu erwarten. Ebenso ist keine Veränderung der Luftschadstoffsituation zu erwarten.

Es kommt weiterhin zu geringen nachteiligen Einschränkungen der Wohnfunktion am Moorburger Elbdeich durch den Baustellenverkehr sowie der Erholungsfunktion durch die teilweise eingeschränkte Nutzung der straßenbegleitenden Radwege entlang der Finkenwerder Straße, Waltershofer Straße und Vollhöfner Weiden.

Betriebs- und Anlagebedingte Auswirkungen

Aufgrund der angrenzenden Hafennutzung und der zahlreichen Verkehrsstrassen besteht bereits eine umfangreiche Vorbelastung durch Lichtemissionen. Durch die zusätzliche Gleisfeldbeleuchtung wird jedoch die Lichtverschmutzung im Umfeld der Wohnbebauung erhöht. Unmittelbare Abstrahlungs- oder Blendwirkungen sind jedoch nicht zu erwarten. Auch eine leichte Erhöhung der Nichtionisierenden Strahlung durch neue Oberleitungen führen zu keinen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Mensch.

Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeit auf den Gleisen 520 und 521 von 25 km/h bzw. 40 km/h auf 50 km/h, sind Lärmpegelzunahmen zwischen 0,1 und 0,3 dB(A) zu erwarten. Höhere Pegelzunahmen - bis maximal 0,5 dB(A) - werden nur an Immissionsorten erreicht, an denen die Beurteilungspegel deutlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte bleiben. Die genannten Pegelzunahmen liegen somit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von etwa 1 dB(A). Lediglich an dem Gebäude Moorburger Elbdeich 337, welches der Bahnstrecke westlich liegend am nächsten ist, werden Pegelsteigerungen in Verbindung mit Beurteilungspegeln nachts von mindestens 60 dB(A) erreicht. Daraus ergibt sich für dieses Gebäude ein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Maßnahmen zum Lärmschutz sind:

- Maßnahmen der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV.22

Maßnahmen zum Schutz gegenüber baubedingten Erschütterungen sind:

- Einhalten bzw. Berücksichtigen der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ u.a. Wartung und Pflege von Maschinen, Verwendung scharfer Werkzeuge und Einsatz erschütterungsärmerer Bauverfahren.

Maßnahmen zum Schutz der Wohn- und Erholungsfunktion sind:

- Aufrechterhaltung der Zugänglichkeit von Wegen.

²² Vgl. Ziff. 1.4.3.3.

- Beschilderung von Umleitungsstrecken.
- Befeuchtung von baustelleninternen Fahrstrecken etc. zur Vermeidung von Staubeentwicklungen.
- stichprobenartige Überwachungsmaßnahmen während der Bauausführung.

2.4.5.1.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen

Bestandsbeschreibung und Merkmale nach § 24 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 UVPG

Wälder befinden sich nur im Umfeld des Vorhabengebiets. Südlich der Alten Süderelbe und westlich der Gleisanlagen ist ein auwaldartiger Bestand mit Silber-Weiden und typischen Feuchtezeigern, welche sich in Teilen bis zur Untersten Untenburger Wetterung erstrecken. Südwestlich an den Weiden-Sumpfwald grenzen im Umfeld Weiden-Pionier- oder Vorwaldbestände an, die in Teilen angepflanzt und in Teilen natürlich aufgekommen sind. Weitere kleinflächigere Weiden-Pionierwälder befinden sich östlich der Gleisanlagen im Übergang zur Waltershofer Straße südlich der Alten Süderelbe im Umfeld. Die Pionierwälder sind insgesamt strukturreich und naturnah. Im Norden des Vorhabengebiets erstrecken sich im Umfeld randlich die Ausläufer eines kleinen Birken-Pappelpionierwaldes.

Des Weiteren befinden sich im Vorhabengebiet zahlreiche Gebüsche, Kleingehölze und Gehölzstreifen sowie mehrere Baumreihen, Einzel- und Straßenbäume²³. Im Umfeld des Vorhabengebiets sind verschiedene Fließgewässer in Form von Gräben vorzufinden, von denen manche einen Stillwassercharakter aufweisen. Die Gräben weisen dabei überwiegend einen Bewuchs typischer Pflanzenarten feuchter bis nasser Standorte auf. Des Weiteren sind im Umfeld einige Gewässer bzw. Rückhalteteile vorhanden. Innerhalb des Vorhabengebiets liegt der Feuerlöschteich am Stellwerk im Bahnhofsteil Alte Süderelbe, welches als naturfernes Ziergewässer kartiert ist. Innerhalb des Vorhabengebiets findet sich eine Röhrichfläche mit Dominanz von Rohrglanzgras und einer Beimischung aus Schilf und Brennnessel zwischen dem Hafenbahndamm und der Straße Vollhöfner Weiden südlich des Stellwerks in der Brachfläche. Weiter nördlich ist ein weiteres kleines

²³ Vgl. UVP-Bericht, S. 82, Abbildung 14.

Röhricht zwischen Feuchtgehölzen in der Senke vorhanden. Die Bestände stellen gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG dar. Grünlandnutzungen sind ausschließlich im Umfeld vorkommend. Ruderale und halbruderale Krautfluren kommen im gesamten Vorhabengebiet sowie dessen Umfeld vor. Innerhalb der Gleisanlagen kommen zudem auch Trockenrasen- und Kleinschmielenbestände vor, welche teilweise dem Biotopschutz gemäß § 30 BNatSchG unterliegen. Eine detaillierte Übersicht der gefährdeten und geschützten Pflanzenarten im Vorhabengebiet und seinem Umfeld ist dem UVP-Bericht zu entnehmen.²⁴

Das Vorhabengebiet hat für das Schutzgut Tiere eine kleinräumig sehr differenzierte Bedeutung. Die Gleisanlagen und sonstige baulich geprägte Bereiche sind weitgehend ohne Habitatstrukturen, zeigen jedoch die Besonderheit magerer und sonnenexponierter Gleiszwischenräume bzw. Bahndammböschungen, die Lebensraum für eine Vielzahl z. T. gefährdeter und besonders geschützter Arten, u.a. aus den Gruppen der Tagfalter und Heuschrecken sind. Darüber hinaus bedingt der Wechsel offener Flächen und Gehölzbeständen in den Freiflächen am Stellwerk vielfältige Lebensraumstrukturen für die Tierwelt. Die Gehölzflächen stellen einen Lebensraum für Brutvögel dar, insgesamt wurde im Vorhabengebiet 50 Brutvogelarten festgestellt, von denen 30 Arten Brutreviere besitzen.²⁵

Außerhalb des unmittelbaren Gleisbereichs sind die Grünländer und extensiv genutzten Bereiche, unter anderem mit Wäldern, sowie die Alte Süderelbe im Südwesten des Vorhabengebiets wertvolle faunistische Lebensräume. Die Gehölzbestände im Vorhabengebiet stellen zwar grundsätzlich eine Leitlinie für Flugbewegungen der Fledermäuse dar. Des Weiteren sind auch durchfliegende oder jagende Individuen nicht auszuschließen. Allerdings wurden weder Wochenstuben, Winter- oder Balzquartiere noch andere individuenreiche Quartiere von Fledermäusen im Vorhabengebiet gefunden. Lediglich einzelne Individuen sowie eins, im Bereich des Windschutzwalls stationär jagendes, Exemplar der Zwergfledermaus konnten entdeckt werden. Aus der Gruppe, der in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten Säugetiere sind im Vorhabengebiet zwar geeignete Habitatstrukturen für die das Vorkommen der Haselmaus, des Bibers sowie des Fischotters vorhanden. Ein Vorkommen der Arten wurde allerdings nicht festgestellt. Daneben

²⁴ Vgl. UVP-Bericht, S. 87 ff., S. 89 ff., Tabelle 16 und 17.

²⁵ Vgl. UVP-Bericht, S. 55 ff., Tabelle 6.

ist auch das Vorkommen von Altwelt-, Spitzmäusen, Braunbrustigel, Maulwürfen und Eichhörnchen nicht auszuschließen.

Es wurde weiterhin das Vorkommen drei Amphibienarten festgestellt.²⁶ Im Umfeld wurden zudem Vorkommen von Ringelnattern, Blindschleichen und Waldeidechsen nachgewiesen. Nicht ausgeschlossen werden kann auch das Vorkommen einiger der nicht nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Fische und Rundmäuler im Bereich der Alten Süderelbe. Zudem wurden einige nicht nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten Libellenarten - wie die gemeine Blaupfeile, gemeine Heidelibelle, blaugrüne Mosaikjungfer, Vierfleck, Gemeine Pechlibelle und die westliche Feuerlibelle - im Vorhabengebiet beobachtet. Aus der Gruppe der Käfer sind lediglich ubiquitär vorkommende Arten, wie Bock-, Pracht- und Laufkäfer zu erwarten. Trotz grundsätzlicher Habitatsignung wurden keine Hinweise für das Vorkommen des Scharlachkäfers festgestellt.

Im Vorhabenbereich sind weiterhin ubiquitär vorkommende Arten der Mollusken – wie Gemeinen Teichmuschel, Großen Teichmuschel sowie die Malermuschel und Große Flussmuschel – möglich. Es sind zudem 18 Arten von Tagfaltern²⁷ sowie 20 Arten von Heuschrecken²⁸ nachgewiesen. Im Vorhabengebiet existieren weiterhin mehrere große Bestände der gemeinen Nachtkerze sowie verschiedener Arten der Weidenröschen. Das Vorhabengebiet ist zwar grundsätzlich als Lebensraum für den Nachtkerzenschwärmer geeignet. Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers konnten jedoch im gesamten Vorhabengebiet nicht nachgewiesen werden.

Im Übrigen konnten noch Vorkommen von Hornissen und der Ackerhummel entdeckt werden. Zudem sind Vorkommen weiterer Bienen- und Hummelarten sowie von Waldameisen im gesamten Gebiet nicht auszuschließen.

Baubedingte Auswirkungen

Aufgrund des Eingriffs im Bereich der Gleisanlagen und deren Nebenflächen wird ein Teil der nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen wie sonstige Halbtrocken- oder Trockenrasen und Kleinschmielenrasen sowie Halbruderale Gras- und Staudenfluren tro-

²⁶ Vgl. UVP-Bericht, S. 58, Tabelle 8.

²⁷ Vgl. UVP-Bericht, S 62 f., Tabelle 9.

²⁸ Vgl. UVP-Bericht, S. 64 f. Tabelle 10.

ckener Standorte und Rohbodenstandorte dauerhaft zerstört. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird eine Wiederherstellung der beanspruchten Oberflächen mit Rekultivierung bzw. Neuanlage der Vegetationsstrukturen vorgenommen. Im Nordwesten des Bahnhofsteils Alte Süderelbe geht ein Teil des bepflanzten Windschutzwalls verloren. Eine Wiederherstellung am Eingriffsort ist nur in Teilen möglich. Die sich im Umfeld des Vorhabens befindlichen Feuchtbiotope erfahren keine Beeinträchtigungen durch das Vorhaben.

Baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere entstehen im Wesentlichen durch die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme, den Einsatz von Baumaschinen, die Transportfahrten und die sich daraus ergebenden Emissionen. Die entstehenden Beeinträchtigungen für die einzelnen Artengruppen stehen sich wie folgt dar:

Durch die baubedingte Flächeninanspruchnahme ergeben sich Beeinträchtigungen zum einen für die westliche Verlagerung der vorhandenen Böschung südlich des Stellwerks, welches jeweils ein Brutrevier für die Dorngrasmücke, Heckenbraunelle, Kohlmeise und den Sumpfrohrsänger. Zudem sind, durch die Beanspruchung des Windschutzwalls je ein Brutrevier des Stieglitzes und Zilpzalps betroffen. Die dort vorhandenen Brutreviere stellen dabei jeweils eine Teilpopulation einer größeren Metapopulation dar.

Aufgrund der bereits starken Lärmvorbelastung sind keine weitergehenden erheblichen Störungen durch bauzeitliche Lärmemissionen zu erwarten. Auch sind weitergehende baubedingte Störungen durch sonstige Störreize, aufgrund der starken Vorbelastung nicht zu erwarten.

Mangels geeigneter Habitats- und Quartierstrukturen sind baubedingte Beeinträchtigungen von Fledermäusen, Bibern, Fischottern und sonstigen Säugetieren wie Braunbrustigel, Europäischer Maulwurf, Eurasisches Eichhörnchen und Arten der Unterfamilie der Altweltmäuse ausgeschlossen. Für einzelne Individuen der Fledermäuse kann es durch die bauzeitliche Beleuchtung zu kurzfristigen Störungen kommen. Auch die vorhandenen Habitate der Amphibien, Reptilien und Tagfalter sind durch die Baumaßnahmen nicht betroffen. Die Habitate der potenziell Vorkommenden Fische, Rundmäuler und Mollusken sowie von Libellen sind auf die Alte Süderelbe beschränkt, sodass es zu keinen bauzeitlichen Beeinträchtigungen kommen kann. Auch die potenziellen Vorkommen der geschützten Käferarten sind auf das Umfeld des Vorhabengebiets beschränkt, sodass eine Beeinträchtigung durch die Baumaßnahme ausgeschlossen werden kann.

Das potenzielle Vorkommen von Hornisse, Ackerhummel, weiterer Bienen- und Hummelarten sowie von Waldameisen beschränkt sich vor allem auf den Bereich der Gehölze im Vorhabengebiet. Der sehr kleinflächige baubedingte Gehölzverlust bewirkt keine deutliche Verkleinerung des Lebensraumangebotes. Ein Ausweichen in angrenzende Habitate ist möglich.

Für die Artengruppe der Tagfalter gehen baubedingt Teillebensräume in den Gleisnebenflächen verloren. Aufgrund des abschnittsweisen Bauablaufs ist davon auszugehen, dass Habitatstrukturen in den nicht beeinflussten Bereichen bestehen bleiben, die eine Reproduktion weiterhin gewährleisten. Da sowohl die Gleisnebenflächen wie auch das Gleisschotterbett von der Baumaßnahme betroffen sind und diese Bereiche zum Teil von Heuschrecken besiedelt werden, kommt es zu teilweisen Einschränkungen von Lebensräumen. Dies gilt insbesondere für die Blauflügelige Ödlandschrecke.

Betriebs- und Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt ergeben sich Auswirkungen auf das Schutzgut Biotop / Pflanzen durch den Verlust von naturnahen Ruderal- und Gehölzbiotopen, teilweise geschützten Trockenrasen nach § 30 BNatSchG, Standorten für gefährdete und seltene Pflanzen sowie einen Teil des bepflanzten Landschaftswalls im Nordwesten, der eine festgesetzte Ausgleichsfläche darstellt. Die Auswirkungen können überwiegend nur durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des Eingriffsbereichs kompensiert werden. Für die betroffenen Trockenbiotop wird im Vorhabengebiet am Stellwerk eine Fläche neu angelegt. Auf das Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiet sowie das Natura 2000-Gebiet entstehenden keine Auswirkungen.

Anlagebedingte Auswirkungen für das Schutzgut Tiere sind, im Vergleich zum Ist-Zustand, in keinem höheren Maß zu erwarten. Der anlagebedingte Flächenverlust entsteht hauptsächlich durch den dauerhaften Verlust von Gehölz- und Ruderalbiotopen im Bereich des Windschutzwalls sowie eine reduzierte Wiederherstellung des Windschutzwalls selbst. Diese Bereiche stellen jedoch für Brutvögel nur geringfügig Lebensräume dar, die Teil zusammenhängender Lebensräume sind. Es verbleiben somit ausreichend Ausweichhabitate und gleichwertige Lebensräume in unmittelbarer Umgebung. Auch für Fledermäuse und sonstige Arten bieten diese Bereiche nur Lebensräume mit untergeordneter Bedeutung, sodass keine relevanten Auswirkungen zu erwarten sind.

Aufgrund der bereits starken Lärmvorbelastung im Vorhabengebiet, sind dort nur lärmempfindliche Arten angesiedelt, sodass sich keine betriebsbedingten Auswirkungen aufgrund der betriebsbedingten Lärmemissionen ergeben. Die Erneuerung der Gleisfeldbeleuchtung führt insgesamt zu einer höheren Anzahl an Beleuchtungsmasten und zu einer stärkeren Ausleuchtung der Gleisbereiche. Durch die Zunahme der Lichtemissionen ändert sich in Folge der Anlockwirkung die Dichte an nächtlich fliegenden Insekten. Bei Vögeln können Lichtmissionen während der Brutzeit zu Änderungen der zeitlichen Aktivitätsmuster führen, z.B. Gesang während ungewöhnlicher Tages- oder Jahreszeiten oder verfrühter Brutbeginn. Auf der anderen Seite kann auch eine Erweiterung ihrer Lebensräume durch Beleuchtung eintreten. Nachtziehende Vogelarten können in Abhängigkeit von der Witterung durch Kunstlicht in ihrer Orientierung gestört werden, im schlimmsten Fall durch einen Direktanflug der Lichtquelle. Auf Fledermäuse wirkt Licht indirekt anlockend, wenn Insektenkonzentrationen an Außenlampen bejagt und abgesammelt werden. Auf der anderen Seite werden beleuchtete Areale gemieden, was zur Verkleinerung der Jagdgebiete führen und Flugverbindungsstrecken unterbrechen kann.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- Die Entfernung von Gehölzen und die Baufeldfreimachung erfolgt gemäß § 39 Absatz 5 BNatSchG außerhalb der Brut- und Setzzeit (Anfang Oktober bis Ende Januar).
- Zur Vermeidung der Tötung von Individuen erfolgt vor der Baum- und Gehölzentfernung eine Kontrolle von potenziellen Höhlenbäumen.
- Begrenzung von Baum- und Gehölzentfernungen mit Fledermausquartier-Potenzial auf den Zeitraum Dezember bis Ende Februar (Hochwinter); fachgerechter Verschluss potenzieller Winterquartiere von Fledermäusen vor dem Quartiersbezug im Herbst.
- Schutzmaßnahmen für Amphibien.
- Schutzmaßnahmen für den Nachtkerzenschwärmer.
- Ausweisung von Bautabuzonen und Errichtung von Schutzzäune.
- Vorhalten einer temporären Ausweichfläche für Insekten, Tagfalter und Heuschrecken mit Gestaltung als Ersatzbiotop für Trockenrasen.

- Schutz von Bäumen, Pflanzflächen und Vegetationsbeständen während der Bauphase
Maßnahmen sind:
- Berücksichtigung der technischen Bestimmungen der DIN 18920, RAS LP 4 und ZTV-
Baumpflege (FLL 2006).
- Herstellung von Arbeits- und Lichtraumprofilen nach Bedarf; zur Vermeidung von Ast-
abrissen und daraus resultierenden Stammverletzungen an Bäumen sind vor Bauaus-
führung Rückschnitte zu prüfen und bei Bedarf fachgerecht durchzuführen.
- Stammschutz
- Wurzelschutz, Schutz des Wurzelbereichs bei Belastung.
- Baumschutz bei Leitungsbaugruben.
- Sicherstellung einer ausreichenden Wasserhaltung für die Bäume während der Bau-
phase, ggf. kontrollierte Bewässerung.
- Vermeidung von Drainageeffekten.

2.4.5.1.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft

Bestandsbeschreibung und Merkmale nach § 24 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 UVPG

Der geologische Aufbau des Vorhabengebiets ist natürlicherweise durch Marschablagerungen gekennzeichnet. Der Bahnhofsteil Alte Süderelbe und das Hafengebiet mit Gewerbe und Verkehrsanlagen sind überformt und als künstliche Auffüllung gekennzeichnet. In diesem Bereich ist lediglich ein sehr geringer Flächenanteil mit bedeutsamer Bodenfunktion vorhanden. Die Straße Vollhöfner Weiden bildet in etwa die Grenze zu den noch ausgebildeten Marschenablagen mit perimarinem Kleiablagerungen, die überwiegend über Niedermoortorf anstehen. Der südliche Teil des Vorhabengebiets ist durch Moorbildungen mit Niedermoortorfen geprägt. Hier ist ein hoher Erfüllungsgrad für die Bodenfunktionen gegeben. Je nach Nutzungsart und Intensität der Nutzungen werden

mittlere bis hohe Wertstufen erreicht. Darüber hinaus sind große Teile durch die Archivfunktionen des Bodens mit besonderen Werten im Naturhaushalt belegt.²⁹

Der Versiegelungsgrad der Flächen im Vorhabengebiet ist der Abbildung 15 auf Seite 98 des UVP-Berichts zu entnehmen. Es liegen weder Bodenschutzgebiete und Bodendenkmäler oder Bodenverunreinigungen und Altlasten vorhanden.

Im Bahnhofsteil Alte Süderelbe besteht ein Graben im Westen zwischen Finkenwerder Straße und der Straße Vollhöfner Weiden. Straßenbegleitende Entwässerungsgräben sind entlang der Finkenwerder Straße und Dradenaustraße angeordnet; ein Graben verläuft parallel zur A7-Trasse im nördlichen Vorhabensgebiet. Im südlichen Bereich queren der Altarm der Alten Süderelbe, die Unterste Untenburger Wetterung und die Oberste Untenburger Wetterung die Bahnanlagen. Die landwirtschaftlich genutzte Marsch wird durch ein dichtes Grabennetz entwässert. Zu den Stillgewässern zählen einige Rückhalteiche im Hafengebiet sowie der Feuerlöschteich im Bahnhofsteil Alte Süderelbe südlich des Stellwerks. Es befinden sich keine Wasserschutzgebiete. Lediglich der nördliche Teil - nördlich der Finkenwerder Straße - ist als hochwassergefährdeter Bereich der Tideelbe Hamburg klassifiziert. Das Gewässernetz ist der Abbildung 20 auf Seite 110 des UVP-Berichts zu entnehmen.

Die anstehenden Sande unterhalb der organischen Weichschichten im Vorhabengebiet bilden den Grundwasserleiter. Die konkreten Grundwasserstände sowie Angaben zur Grundwasserneubildung im Vorhabengebiet sind den Abbildungen 21 und 22 auf Seiten 113 und 114 des UVP-Berichts zu entnehmen. Für den nördlichen Teil des Vorhabensgebiets konnte ein überwiegend versickerungsfähiger Untergrund festgestellt werden, während der in der Marsch gelegene südliche Teil nur eine geringe Versickerungsfähigkeit der anstehenden Böden aufweist. Die Entwässerung des Bahnhofsteils Alte Süderelbe erfolgt innerhalb der Gleisanlagen über eine Versickerung. Die befestigten und bebauten Flächen am Stellwerk leiten in den Feuerlöschteich ein. Im südlichen Bereich befindet sich das Wasserschutzgebiet Süderelbmarsch / Harburger Berge mit der Schutzzone III.

²⁹ Vgl. UVP-Bericht, S. 103 f., Abbildung 15.

Die anhand des Hamburger Luftmessnetzes gemessenen lufthygienischen Verhältnisse, werden im Vorhabengebiet als befriedigend angegeben. Aufgrund der Emittenten gewerblichen und industriellen Nutzung im Hafengebiet sowie dem Container Terminal Altenwerder, den Aluminiumwerken, eines stahlverarbeitenden Betriebs wird von einer erhöhten städtischen Hintergrundbelastung ausgegangen. Die Klimaanalysekarte zum Landschaftsprogramm Hamburg weist die A7 und Finkenwerder Straße als Verkehrsstrassen aus, an denen die NO₂-Konzentration > 60 µg/m² während austauschärmer Wetterlagen überschritten werden kann.

Die bebauten Flächen im Norden des Untersuchungsgebietes werden zu den Siedlungsflächen mit einer mäßigen bis hohen bioklimatischen Belastung gemäß der Klimaanalysekarte des Landschaftsprogramms gezählt. Die gewerbliche Bebauung im Nordwesten auf Höhe des Bahnhofsteils Alte Süderelbe ist dagegen aufgrund der guten Durchlüftungssituation, die im Bereich der Gleisstrasse besteht, als Siedlungsstruktur mit geringer bioklimatischer Belastung gekennzeichnet. Die Bebauung am Moorburger Elbdeich weist günstige klimatische Bedingungen aufgrund der aufgelockerten Bauungsstruktur und der Durchgrünung auf, d.h. es besteht eine sehr geringe bioklimatische Belastung.

Die Grün- und Freiflächen entlang der Bahnanlagen sowie der Verkehrsstrassen A7, Waltershofer Straße, Finkenwerder Straße und Dradenaustraße erzeugen einen Kaltluftvolumenstrom, welcher in diesen Bereichen überwiegend bei weniger als 25 %, in Teilen aber auch bei 50 % liegt. Die Marsch im südlichen Teil des Vorhabengebiets stellt insgesamt einen zusammenhängenden klimatischen Ausgleichsraum dar und wirkt als großräumige Kaltluftproduktionsfläche. Dabei erreichen insbesondere die Gewässerniederung der Alten Süderelbe auf Moorstandorten und die mächtigen Torfe ganz im Süden die höchsten Kaltluftvolumenströme mit 75 bis 100 %. Die Siedlungsflächen nördlich Finkenwerder Straße weisen einen hohen Wärmeinseleffekt und die Siedlungsflächen westlich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe einen mäßigen Wärmeinseleffekt auf. Dagegen sind im Bereich der Bebauung am Moorburger Elbdeich keine Wärmeinseleffekte vorhanden. Große Teile der bebauten Flächen liegen im Kaltlufteinwirkungsbereich.³⁰

³⁰ Vgl. UVP-Bericht, S. 212 f., Abbildung 24.

Der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes liegt in der Landschaftsbildeinheit Hafengebiet, welches durch Gewerbe, Industrie und Hafen stark industriell überprägt ist. Naturnahe Landschaftselemente sind nur inselartig und kleinflächig vorhanden. Zusammenhängend sind diese nur entlang der A7 und Waltershofer Straße sowie in den Verkehrsinseln Finkenwerder Straße / Finkenwerder Ring ausgebildet. Die Gehölz- und Ruderalstrukturen tragen wesentlich zur Belebung des Landschaftsbildes bei und stehen in Kontrast zu den hafengewerblichen Nutzungen. In Verbindung mit den Hafenbecken, die im abgegrenzten Vorhabengebiet nicht eingeschlossen sind, die aber als Wasserachsen eine übergeordnete gliedernde Funktion übernehmen, ergibt sich insgesamt ein Orts- und Landschaftsbild mit hoher Eigenart und Identität.

Die Landschaftsbildeinheit der Infrastrukturanlagen nimmt mit dem Bahnhofsteil Alte Süderelbe einen großen Flächenanteil im Vorhabengebiet ein. Die Hafenanlagen bilden einen der größten Rangierbahnhöfe in Europa und sind durch den Tower als markantes und weithin sichtbares Bauwerk geprägt. Die Signal- und Lichtanlagen erreichen eine hohe Dichte an vertikalen Strukturen, die durch die Oberleitungen als horizontale Strukturen verstärkt werden, jedoch eine hohe Transparenz haben. Südlich des Bahnhofsbereichs verengen sich die Hafenanlagen auf zwei Gleise, die in einem durch die Bahndammböschungen gefassten Einschnitt verlaufen. Die Bahndämme bilden insgesamt eine Trennlinie in der Landschaftsstruktur und stellen mit den überwiegend gehölzbestandenen Böschungen ein gesondertes Landschaftselement dar.

Darüber hinaus sind mit der Autobahntrasse A7 und dem Straßenverkehrskreuz Finkenwerder Straße / Finkenwerder Ring / Dradenaustraße / Waltershofer Straße flächenhaft dominante Verkehrsstrassen vorhanden. Die A7 bildet eine deutliche Zäsur innerhalb des Hafengebiets. Die verschiedenen Ebenen der Verkehrsstrassen mit Brückenbauwerken geben dem Ortsbild eine besondere Prägung. Mit dem Containerterminal, Windenergieanlagen und Hochspannungsleitungen im Umfeld ergibt sich eine vielschichtige Hintergrundkulisse und ein in sich optisch dynamisches Ortsbild. Je nach Standort sind vielfältige Sichtbeziehungen auf die Hafennutzungen möglich.

Der südliche Teil des Vorhabengebiets ist dagegen durch ein landschaftliches Erscheinungsbild geprägt. Die Moorburger Marsch stellt sich als Grünlandmarsch dar, die durch ein dichtes Grabennetz und breite Hauptgräben gegliedert wird. Dabei handelt es sich um eine historische Kulturlandschaft, die westlich der Hafendammböschung als be-

sonderer Schutzbereich für das Landschaftsbild definiert ist. In Teilen lassen die feuchtnassen Bereiche keine intensive landwirtschaftliche Nutzung, so dass sich Feuchtwiesen oder auch Brachen mit Hochstauden, Röhrichten und Wälder entwickelt haben, die wertvolle Strukturelemente für das Landschaftsbild darstellen. Auch die breiten Hauptgräben der Obersten und Untersten Untenburger Wettern in Verbund mit einem dichten Beetgrabensystem tragen zum charakteristischen Landschaftsbild bei.

Die Marschlandschaft wird durch die lineare Bebauungsstruktur des Marschendorfs Moorburg entlang des Moorburger Elbdeiches weitergehend gegliedert.

Innerhalb der Marsch bildet die Alte Süderelbe als Relikt der ehemaligen Naturlandschaft mit Sumpfwäldern und ausgedehnten Feuchtbereichen das prägende Wasserelement. Durch den Wechsel einer naturnahen Landschaft mit einer Wasser- und Waldlandschaft ergibt sich eine sehr hohe Vielfalt, die weitgehend dem naturraumtypischen Bild einer Auenlandschaft entspricht. Als Relikt der ehemaligen historischen Kulturlandschaft hat die Alte Süderelbe mit den begleitenden Landschaftselementen eine sehr hohe Bedeutung für das Landschaftsbild.

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt kommt es lediglich zu einer temporären Umnutzung der vorhandenen Flächen, welche nach Abschluss der Bauarbeiten in ihre ursprüngliche Nutzungsform zurückgeführt werden. Für die überwiegend betroffenen Baubereiche ist bereits eine starke Überprägung der Böden anzunehmen, sodass der Gleisneu- und Umbau einschließlich Mast- und Leitungsbau höchstens zu geringfügigen Veränderungen führt.

Durch das Vorhaben ergeben sich weder baubedingte Auswirkungen auf Oberflächenwasser noch auf das Grundwasser. Die herzustellenden Baugruben liegen mit einer Tiefe von 2,50 m noch außerhalb der grundwasserführenden Bodenschichten.

Für das Vorhabengebiet wird aufgrund der zu fällende Bäume und Gehölze, bezogen auf den Gesamtbestand von einer teils mäßig negativen Bestandwertänderung des lokalen Klimas ausgegangen. Eine Kompensation durch die Ersatzpflanzungen benötigt allerdings einen gewissen Entwicklungszeitraum bis zur Übernahme lokalklimatisch wirksamer Ausgleichsfunktionen.

Da es durch die baubedingten Luftimmissionen allenfalls zu sehr geringfügigen Veränderungen der Gesamtbelastung kommt, die nicht mit einer Überschreitung von Grenzwerten einher geht, wird von keiner Wertänderung der Schutzgüter Luft und Klima ausgegangen und die Auswirkungen entsprechend als weder nachteilig noch vorteilhaft beurteilt.

Die geringe Entnahme einiger Bäume und Gehölze sowie die Baustelleneinrichtungsflächen führen nur zu unwesentlichen Veränderungen des Landschaftsbildes.

Betriebs- und Anlagebedingte Auswirkungen

Dauerhaft entstehen im Rahmen der Baumaßnahme nur geringfügige Versiegelungen und Überbauungen von bereits überwiegend teilversiegelten Flächen durch oberirdische Bauwerke von rund 0,2 ha. Auch die Neuversiegelung von rund 180 m² durch das Stellwerk findet in einem bereits baulich vorgeprägten Bereich statt. Weiterhin werden durch die Verlegung der Hochwasserschutzwand mit Nebenflächen und Deichaußenweg rd. 280 m² versiegelt. Gleiches gilt für ca. 650 m² eines aufgeschütteten Bodenkörpers des Walls im Bereich des Gleisneubaus für die Westumfahrung.

Es sind keine betriebs- oder anlagebedingten Auswirkungen für Oberflächengewässer vorhanden. Für das Grundwasser sind lediglich geringfügige anlagebedingte Auswirkungen aufgrund der Versiegelung durch Gleisanlagen sowie die unterirdische Versiegelung durch die Kabelstrecken vorhanden.

Für das Schutzgut Klima und Luft ergeben sich anlagebedingte Auswirkungen durch die Baum- und Gehölzverluste und sonstige vegetationsbestandenen Flächen, die erst mittelfristig wieder durch Ersatzpflanzungen kompensierbar sind. Betriebsbedingt führt das Vorhaben zu einer höheren betrieblichen Auslastung, welche mit verkehrsbedingten Emissionen verbunden ist.

Anlagebedingte Auswirkungen für das Schutzgut Landschaftsbild durch Bauwerke bzw. Betriebseinrichtungen ergeben sich durch die Neuanlage von Gleisen, Masten und dem Stellwerksgebäude, welche jedoch als geringfügig nachteilig zu bewerten. Betriebsbedingte Auswirkungen treten durch das Vorhaben nicht auf.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- Verwendung möglichst wassergebundener, teilversiegelter Wegebaumaterialien für temporäre Zuwegungen und zu befestigende Baustelleneinrichtungsflächen.
- Einhaltung der DIN 18.300 bei der Durchführung der Erdarbeiten sowie der DIN 18.915 beim Umgang mit dem anfallenden Oberboden; der belebte, unbelastete Oberboden ist gesondert zu deponieren und nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zu verwenden.
- Durchführung von Baugrund- und Bodenuntersuchungen sowie Kampfmittelsondierungen und Ableitung entsprechender Bodenschutzmaßnahmen je nach Ergebnis bzw. Handlungsbedarf.
- Baufahrzeuge und -maschinen sind regelmäßig auf austretende Öle, Schmierstoffe und andere umweltgefährdende Stoffe zu kontrollieren und zu warten. Bodenverunreinigungen sind im Sinne des Boden- und Grundwasserschutzes unverzüglich zu entfernen.
- Die während der Bauphase in Anspruch genommenen Bereiche werden nach Beendigung der Bauarbeiten vollständig wiederhergestellt bzw. in den ursprünglichen Zustand gebracht; Überschüttungen, Verdichtungen etc. sind zu beseitigen und bauzeitlich beeinträchtigte Bereiche ggf. aufzulockern. Im Anschluss an die Baumaßnahmen stehen die Flächen wieder der ursprünglichen Nutzung zur Verfügung.
- Mineralische Abfälle werden gemäß den behördlichen fachlichen Vorgaben behandelt. Ein Wiedereinbau erfolgt nicht.
- Zwischenlagerung ggf. belasteter Böden auf abgedichteten Flächen.
- Zum Schutz von Flächen vor Verdichtung und Verschmutzung außerhalb der Baustelle ist ein sachgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen durchzuführen.

2.4.5.1.4 Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter

Bestandsbeschreibung und Merkmale nach § 24 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 UVPG

Im Vorhabengebiet sind folgende Denkmalobjekte, Baudenkmäler und Ensembles sowie historische Kulturlandschaften vorhanden³¹

- Wohnwirtschaftsgebäude Moorburger Elbdeich 337 (Kulturdenkmal FIS ID 24359), Baujahr um 1880, Innengerüst älter
- Bahnbetriebsgebäude mit Steuerzentrale, Freifläche, Grünfläche, Pflaster, Stellwerk, Feuerlöschteich (Kulturdenkmal FIS ID 50339); Vollhöfner Weiden 26, Hafenbahnhof Alte Süderelbe, Stellwerk und Betriebsgebäude mit Außenanlagen
- Bodendenkmal Wurt (Denkmal ID 3127, 1245, 1005)
- Deich Moorburg (Denkmal ID 1798)

Moorburger Marsch als historische Kulturlandschaft, welches mit ihrem Grabensystem ein Zeugnis der historischen Landschaftsentwicklung darstellt.

Als sonstige relevante Sachgüter zählen im Vorhabengebiet die Ver- und Entsorgungsleitungen des Gas- und Stromnetzes, der Hamburger Stadtentwässerung und der Hamburger Wasserwerke und der Telekommunikation. Der Bahnhofsteil Alte Süderelbe stellt als Rangierbahnhof eine zentrale Infrastrukturanlage der Hamburger Hafenbahn dar.

Baubedingte Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen durch Schadstoffemissionen und Erschütterungen auf, die im Nahbereich der Baumaßnahme befindlichen Baudenkmäler sind, lokal, temporär und als mäßig negativ zu bewerten. Aufgrund der vorübergehenden und maximal kleinräumigen Auswirkung wird dies als höchstens unerheblich bewertet. Für das Vorhaben ergeben sich zudem lediglich geringfügige Auswirkungen durch baubedingte Flächeninanspruchnahmen im Bereich des Kulturdenkmals des Stellwerks und Betriebsgebäudes mit Außenanlagen. Der Gesamtcharakter des Kulturdenkmals wird dabei nur unerheblich verändert.

Betriebs- und Anlagebedingte Auswirkungen

Mit dem geplanten neuen Stellwerksgebäude fügt sich ein neues Gebäude in das denkmalgeschützte Ensemble des Hafenbahnhofs ein. Da die Herstellung des Gebäudes

³¹ Vgl. UVP-Bericht, S. 131, Abbildung 25.

entsprechend der Abstimmungen mit dem Denkmalschutzamt erfolgt, sind hierdurch allerdings keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Kulturelle Erbe und sonstige Nutzungen sind für das Vorhaben nicht zu erwarten.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- Nachteilige Auswirkungen auf Gebäude und sonstige Objekte des Kulturellen Erbes werden durch ein erschütterungsarmen Bauverfahrens vermieden.
- Die Außenfassade des Stellwerksgebäudes ist im Farbton an die hellen Backsteine des Hauptbaukörpers anzupassen.

2.4.5.1.5 Wechselwirkungen

Es bestehen Wechselwirkungen auf die einzelnen Schutzgüter untereinander. Mit dem Verlust von Bäumen, Gehölzen und sonstigen Vegetationsflächen ergeben sich auch Beeinträchtigungen für die Fauna, das Kleinklima und das Landschafts- und Ortsbild sowie das Schutzgut Menschen.

Im Ergebnis der Auswirkungsprognose entstehen folgende vorhabenbedingte Auswirkungen, die in Folge Wechselwirkungen auf andere Schutzgüter auslösen:

- Flächeninanspruchnahme: Wechselwirkung des Schutzgutes Boden mit dem Schutzgut Pflanzen (Lebensraumfunktionen) und Tiere (Lebensraumfunktionen) sowie Wasser, Teil Grundwasser (Versickerung) über den Bodenpfad.
- Baumfällungen: Wechselwirkung des Schutzgutes Pflanzen mit den Schutzgütern Tiere (Lebensraumfunktion), Landschaft, Luft und Klima sowie Wechselwirkung des Schutzgutes Mensch mit dem Schutzgut Landschaft (Aspekt Erholung).
- Luftemissionen: Wechselwirkung des Schutzgutes Luft/Klima mit den Schutzgütern Menschen bzw. Tiere, Pflanzen sowie Kulturelles Erbe und Sonstige Sachgüter über den Luftpfad.

Auswirkungen, die als Wechselwirkung zu einer erheblichen Verstärkung von Umweltauswirkungen oder auch Abschwächung führen, ergeben sich durch das Vorhaben nicht.

Die geplanten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen entfalten in der Regel multifunktionale Entlastungseffekte und haben positive Auswirkungen auf die Schutzgüter.

2.4.5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

2.4.5.2.1 Menschen

Für das Schutzgut Mensch kommt es zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen aufgrund der Lärmemissionen. Während die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm nahezu für die gesamte Baumaßnahme eingehalten werden und nur durch die Bauarbeiten im Nahbereich der Wohngebäude am Moorburger Elbdeich für zwei Gebäude um 1 dB(A) für wenige Tage überschritten werden, werden die Grenzwerte der 16. BImSchV am Gebäude Moorburger Elbdeich 337, aufgrund des Erreichens von Pegelsteigerungen in Verbindung mit Beurteilungspegeln nachts von 60 dB(A), überschritten werden. Da dieses als Baudenkmal geschützte Gebäude nicht genutzt wird, werden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen nach Kenntnis über die zukünftige Nutzung umgesetzt.³²

2.4.5.2.2 Tiere und Pflanzen

Die Fällung von Bäumen und Gehölzen bzw. die Entnahme von flächenhaften Gehölzen sowie Gebüsch mit Habitatfunktion für Brutvögel und Fledermäuse sowie der bau- und anlagenbedingte Verlust von mageren Säumen in den Gleisnebenflächen mit Habitatfunktion für Insekten, Heuschrecken und Tagfalter führen im Ergebnis zu keinen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen. Die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen wie Ersatzpflanzungen von Einzelbäumen sowie Pflanzungen bzw. Entwicklungen von flächigen Gehölzen, Ruderal- und Staudenfluren am ursprünglichen bzw. an einem Ersatzstandort und die teilweise Wiederherstellung und Bepflanzung des Windschutzwals führen zum einem Teilausgleich direkt vor Ort. Das Trockenbiotop wird ebenfalls gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG vor Ort ausgeglichen. Des Weiteren wird eine Teilfläche aus dem Ökopool „Grasgehege“ im Landkreis Lüneburg in Niedersachsen als Kompensationsmaßnahme dem Vorhaben zugeordnet. Weiterhin wird auch eine qualifizierte Umweltbaubegleitung, zur Sicherstellung der Umsetzung aller naturschutzmaßnahmen. Im Ergebnis sind die nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen höchstens als unerheblich anzusehen sind.

³² Vgl. Ziff. 1.4.3.3.

Auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere sind höchstens als unerheblich nachteilig zu bewerten. Die durchgeführte artenschutzrechtliche Prüfung ergab lediglich eine mögliche Betroffenheit von einigen Vogelarten, für die jedoch keine Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Zur Vermeidung der Tötung oder erheblicher Störung von Brutvögeln nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wird die Räumung der Vegetation während der zulässigen Fäll- und Schnittzeit durchgeführt. Sofern die Vegetationsräumung im Sommerhalbjahr erfolgt, ist im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung nachzuweisen, dass dadurch keine aktuell besetzten Vogelbrutplätze betroffen werden. Im Ergebnis entstehen durch das Vorhaben auch keine nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Tiere.

2.4.5.2.3 Fläche, Boden, Luft, Wasser, Luft, Klima und Landschaft

Der dauerhafte Verlust von Bäumen, Gehölzen und Ruderalfluren, die im Bahnhofsteil Alte Süderelbe bedeutungsvoll für das grünprägende Erscheinungsbild und das Mikroklima sind sowie die anlagebedingten Neuversiegelungen führen, aufgrund der Kompensation zu keinen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Luft und Klima. Die Kompensation findet durch Ersatzpflanzungen sowie die Zuordnung der Teilfläche aus dem Ökopool „Grasgehege“ statt. Die Kompensationsmaßnahmen benötigen zwar einen Entwicklungszeitraum, jedoch stellen diese den lokalklimatischen Ausgleich größtenteils wieder her, sodass die nachteiligen Auswirkungen als unerheblich zu bewerten sind.

Für das Schutzgut Wasser entstehen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Die Neuversiegelungen mindern zwar die Leistungsfähigkeit des Bodens in Bezug auf das Retentionsvermögen für Niederschläge und die Grundwasserneubildung nur in sehr geringem Umfang, sodass die Auswirkungen somit als unerheblich zu bewerten sind. Auch die baubedingten Schadstoffemissionen führen zu keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, da sie durch das hier zugelassene Vorhaben sich weder auf das Oberflächen- noch das Grundwasser negativ auswirken.

Die nachteiligen Auswirkungen für die Schutzgüter Boden und Fläche sind als unerheblich anzusehen, da der Gleisbau und Umbau einschließlich des Mast- und Leitungsbaus sowie der Verlegung der Hochwasserschutzwand auf bereits stark überprägten Böden stattfindet, welche nach Abschluss der Bauarbeiten größtenteils in ihre ursprüngliche Nutzungsform zurückgeführt werden.

Die Entnahme einiger Bäume und Gehölze im Vorhabengebiet führt zu höchstens unerheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut Landschaft, welches aktuell stark von den Infrastrukturanlagen des Bahnhofs Alte Süderelbe geprägt wird und im Wesentlichen unverändert bleibt.

2.4.5.2.4 Kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter

Durch das neu geplante Stellwerksgebäude wird zwar das vorhandene denkmalgeschützte Ensemble des Hafenbahnhofs verändert. Die Herstellung des neuen Gebäudes erfolgt allerdings entsprechend den Abstimmungen mit dem Denkmalschutzamt, sodass es sich in das vorhandene Ensemble einfügt. Die nachteiligen Umweltauswirkungen sind somit höchstens als unerheblich anzusehen.

2.4.5.2.5 Stellungnahmen und Einwendungen

Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat keine grundsätzlichen Bedenken zu dem hier zugelassenen Vorhaben geäußert.

Die BUKEA, Abteilung Wasser, Abwasser und Geologie hat in ihrer ersten sowie einer ergänzenden Stellungnahme auf Nebenbestimmungen zum Schutz des Oberflächengewässers sowie des Grundwassers hingewiesen, welche festgesetzt³³ worden sind und deren Umsetzung seitens der Vorhabenträgerin zugesichert wurden.

Die BUKEA, Naturschutz und Grünplanung hatte in ihrer Stellungnahme zunächst Nachfragen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) geäußert, woraufhin sowohl der LBP als auch der UVP-Bericht konkretisiert worden sind. Die BUKEA hat keine weiteren Bedenken zu dem Vorhaben, bei der Umsetzung folgender Nebenbestimmungen geäußert:

- Es ist eine fachlich kompetente Umweltbaubegleitung einzusetzen, um sicherzustellen, dass im Rahmen der zugelassenen Baumaßnahmen vor Ort alle im Kap. 5 des LBP aufgeführten Maßnahmen sowie die nachfolgend zur Vermeidung gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG aufgeführten Nebenbestimmungen umgesetzt werden, so dass keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgen, die

³³ Vgl. Ziff. 1.4.1.1.

über die im LBP bereits berücksichtigten und bilanzierten Auswirkungen hinausgehen. Die zuständigen Personen der Umweltbaubegleitung sind der BUKEA, Abteilung Naturschutz vor Baubeginn anzuzeigen. Die Abteilung Naturschutz ist bei allen vor Ort auftretenden Abweichungen von den Festlegungen des LBP oder der Nebenbestimmungen unverzüglich direkt durch die Umweltbaubegleitung zu benachrichtigen.

- Eine Beseitigung von Bäumen, Hecken und Gebüschern darf nicht in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September erfolgen.
- Zur Vermeidung von Schäden an angrenzender Vegetation sind vor Beginn der Bauarbeiten geeignete Schutzmaßnahmen gemäß R SBB (Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen) und DIN 18920 (insbesondere Schutzzäune) vorzunehmen.
- Die Pflanzarbeiten sowie die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege zur Wiederherstellung des Windschutzwalls gemäß Kap. 5.4.1 des LBP haben gemäß DIN 18916 und DIN 18919 zu erfolgen.
- Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der in Kap. 5.4.1 des LBP aufgeführten Maßnahmen ist bei der BUKEA, Abteilung Naturschutz die Abnahme der Maßnahmen zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Herrichtung der Flächen nachzuweisen ist.

Die Vorhabenträgerin sicherte die Umsetzung der Maßnahmen zu. Des Weiteren wurden die Nebenbestimmungen festgesetzt.³⁴

Die BUKEA, Abteilung für Immissionsschutz und Abfallrecht verwies lediglich auf bestehende Verordnungen, Normen und Merkblätter, deren Beachtung die Vorhabenträgerin zugesichert hat. Die Hinweise der BUKEA, Bodenschutz, bezüglich der vorhandenen Altlastfelder im Vorhabensbereich wurden zur Kenntnis genommen und die Vorhabenträgerin sicherte deren Beachtung zu. Des Weiteren wurden entsprechende Nebenbestimmungen festgesetzt.³⁵

Die Behörde für Kultur und Medien (Denkmalschutzamt) hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Erbetene Nebenbestimmungen zur Umsetzung

³⁴ Vgl. Ziff. 1.4.1.3.

³⁵ Vgl. Ziff. 1.4.1.2.

des passiven Lärmschutzes am Gebäude Moorburger Elbdeich 337 sowie zur Ausgestaltung des Neubaus des Stellwerkgebäudes sowie seiner Umgebung wurden entsprechend festgesetzt.³⁶

2.4.6 Abwägung der Umweltbelange

Bei der Abwägung, die für diese Entscheidung zwischen den betroffenen Umweltbelangen und den Vorhabensinteressen vorzunehmen ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis für eine Bevorzugung der Vorhabensbelange entschieden. Die Umweltbelange vermögen das Planinteresse nicht zu überwiegen. Die vorgenommene UVP-Prüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben lediglich erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für das Schutzgut Mensch, aufgrund der Lärmwertüberschreitungen der 16. BImSchV bei einem Gebäude, entstehen. Das Betroffene Gebäude weist aktuell jedoch keine Wohnfunktion auf, für den Fall, dass eine solche Funktion wiederhergestellt wird, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung festgesetzt.³⁷ Die geringen Eingriffe in die Natur und Landschaft i.S.d. § 14 BNatSchG werden zum Teils mittels Kompensation vor Ort und zum Teil durch Maßnahmenzuweisung zum Ökopool „Grasgehege“ vollständig kompensiert.³⁸ Artenschutzrechtliche Konflikte können, durch den Einsatz entsprechender Vermeidungsmaßnahmen, ausgeschlossen werden. Auch unterhalb dieser Schwellen sind keine Umweltbelange erkennbar, die ein Versagen des Vorhabens rechtfertigen würde.

2.5 Fachplanerische Abwägung

Das planfestgestellte Vorhaben stellt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein ausgewogenes Ergebnis der Abwägung zwischen den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den für das Vorhaben sprechenden Belangen einerseits und den entgegenstehenden, vom Vorhaben berührten sonstigen Belangen andererseits dar.

³⁶ Vgl. Ziff. 1.4.3.3.

³⁷ Vgl. Ziff. 1.4.3.3.

³⁸ Vgl. Ziff. 2.4.1.

Entsprechend dem Wesen einer rechtsstaatlichen Planung sind nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG die von einer Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen, sog. Abwägungsgebot.³⁹ Im Einzelnen muss demnach eine Abwägung überhaupt stattfinden, in die Abwägung an Belangen eingestellt werden, was nach Lage der Dinge eingestellt werden muss und es darf weder die Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen werden, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.⁴⁰ Im Einzelnen:

2.5.1 Planungsvarianten

Der hier plangenehmigte Planungsvariante 3 war zur Wahrung des Grundsatzes des verhältnismäßigen Ausgleichs der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen nach einer Abwägung mit den weiteren Planungsvarianten der Vorzug zu geben.

2.5.1.1 Darstellung der Variantenuntersuchung

Die Auflösung des Engpasses im Nordkopf des Bahnhofs Alte Süderelbe kann ausschließlich mit einer Entlastung der dort vorhandenen Infrastruktur durch Entflechtung der Verkehre aus und in Richtung Hansaport / Altenwerder Ost und Dradenau / Mühlenwerder erreicht werden. Betrieblich wichtige Fahrbeziehungen wie beispielsweise die Erreichbarkeit der Gleise ASE 551G bis ASE 566G aus den Bahnhofsteilen Hansaport und Altenwerder Ost müssen hierbei erhalten bleiben, um neben Zugfahrten auch weiterhin Rangiertätigkeiten zwischen den Bahnhofsteilen effizient abwickeln zu können. Eine Entflechtung der Verkehre ist allerdings nur möglich, wenn jeweils möglichst eigenständige Gleise im Bahnhofsteil Alte Süderelbe für diese Fahrten zur Verfügung stehen, ohne dass dadurch zusätzliche Fahrstraßenausschlüsse entstehen. Dieses kann durch die Schaffung der hier genehmigten zweigleisigen Umfahrungsmöglichkeit für Züge westlich des Bahnhofs Alte Süderelbe erreicht werden.

Großräumige Lösungen zur Schaffung der Umfahrungsmöglichkeit durch Ausfädelung südlich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe und nördliche Wiedereinfädelung oder durch

³⁹ Grundlegend BVerwGE 48, 56 (63) = NJW 1975, 1373.

⁴⁰ Grundlegend BVerwGE 48, 56 (63) = NJW 1975, 1373.

die Herstellung einer direkten Fahrmöglichkeit vom Bahnhof Altenwerder Ost von und nach Süden sind – gegenüber einer Trassierungsanpassung weitgehend auf der bestehenden Bahnfläche – unvermeidlich mit Nachteilen in Bezug auf die Eingriffe in die Umwelt und die Rechte Dritter verbunden. Im Bereich des Bahnhofs Alte Süderelbe sind aufgrund der angrenzenden und bestehenden Bebauung sowie der zahlreichen Zwangspunkte durch bestehende Gleisanlagen, Straßen, Brücken wie z.B. Finkenwerder Ring, Völlhöfner Weiden sowie der vorhandenen Hochwasserschutzanlagen Varianten außerhalb der bestehenden Bahnflächen zudem technisch und wirtschaftlich nicht realisierbar. Vor diesem Hintergrund ist somit lediglich die Auflösung des Engpassens im Nordkopf des Bahnhofs Alte Süderelbe nur innerhalb enger Grenzen und größtenteils unter Nutzung bereits bahnbetrieblich genutzter Flächen möglich.

Für den südlichen Teil des Bahnhofs konnten keine Varianten gefunden werden, ohne auf betrieblich erforderliche Fahrbeziehungen zu verzichten. Für den südlichen Teil des Bahnhofs wurde deshalb, mangels vorhandener Alternativen, keine Variantenprüfung durchgeführt.

Für den Nordkopf wurden grundsätzlich sieben Varianten im Rahmen der Vorplanung betrachtet. In allen Varianten werden die östlichen und westlichen Grenzen der bereits bahnbetrieblich genutzten Flächen nicht überschritten. Bei den Varianten 1 – 3 wurde eine komplette Neugestaltung des vorhandenen Nordkopfes untersucht. Bei diesen Varianten wäre ein erheblicher Eingriff in den Spurplan und die bestehenden Gleisanlagen notwendig gewesen. Die Variantenuntersuchung zeigte jedoch, dass diese Varianten nicht zu einer zusätzlichen Kapazitätssteigerung führen, dabei jedoch zu erheblich höheren Kosten, aufgrund der kompletten Umgestaltung der vorhandenen Infrastruktur, im Vergleich zur Vorzugsvariante führen, sodass diese Varianten verworfen wurden.

Bei den Varianten 4 – 7 beschränkt sich der Eingriff auf den westlichen Nordkopf. Die Varianten unterscheiden sich in Bezug auf die Gestaltung und Nutzlängen der Lokabstellgleise ASE 591G bis ASE 594G sowie die Gestaltung des Nordkopfs der 580er-Gleisgruppe. Die Varianten 4 und 5 führen, im Vergleich zur Vorzugsvariante, zu teils deutlichen Nutzlängenverlusten in den Gleisen der 580er-Gruppe im Vergleich zur Ausgangssituation. In der Variante 6 kann dieser zwar gemindert, aber ebenfalls nicht vermieden werden. Zudem sehen die Varianten 5 und 6 keine beidseitige Anbindung der Lokabstellgleise vor, was die Flexibilität in der betrieblichen Nutzung verringert.

Die Variante 7 bildete die hier genehmigte Vorzugsvariante.

2.5.1.2 Abwägung der Planungsvarianten

Die Varianten 1 – 3 waren als unwirtschaftlich zu verwerfen, da diese, trotz der erheblich höheren Kosten im Vergleich zur Vorzugsvariante, zu keinen größeren Kapazitätssteigerungen führen. Die Übrigen Varianten 4 – 7 unterscheiden sich lediglich geringfügig in ihrer Ausgestaltung und greifen alle auf bereits vorhandene Infrastruktur zurück, so dass die Kosten des Vorhabens geringer gehalten werden können. Im Vergleich zu der Vorzugsvariante 7 jedoch, führen die Varianten 4 – 6 jedoch zu Nutzlängenverlusten sowie zu einer geringeren Erreichbarkeit der Lokalabstellplätze. Da die Varianten im Übrigen in Ihren Auswirkungen auf die Untersuchungskriterien Menschen, Natur sowie Stadtbild nicht unterscheiden. War der Variante 7 der Vorzug zu geben, da diese sowohl in ihrer wirtschaftlichen Ausgestaltung am besten abschneidet und dabei sowohl zur Auflösung des Engpasses im Nordkopf sowie zu einer zukunftssicheren Gestaltung des Bahnhofs Alte Süderelbe führt.

Im Ergebnis ist die hier genehmigte Variante 7 insgesamt die am besten bewertete Varianten, welcher der Vorzug zu geben war.

2.5.2 Belange der Versorgungseinrichtungen

2.5.2.1 Bauausführungen nach den anerkannten Regeln der Technik

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch sie selbst nach den anerkannten Regeln der Technik beherrschbar ist und auf Grundlage der anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Dementsprechend konnte durch eine allgemeine Nebenbestimmung zu den Belangen von Leitungsunternehmen den jeweiligen Einzelforderungen Rechnung getragen werden (vgl. insoweit Ziff. 1.4.2.1 der Plangenehmigung).

2.5.2.2 Nord West Oelleitung

Die Hinweise bezüglich der Leitungsrechte sowie der vorherigen Abstimmungen wurden zur Kenntnis genommen und deren Beachtung durch die Vorhabenträgerin zugesichert. Entsprechende Nebenbestimmungen wurden festgesetzt.⁴¹

2.5.2.3 Hamburger Energienetze

Soweit die Hamburger Energienetze darauf hinweisen, dass die Planunterlagen sich lediglich auf die Flächen zum Planfeststellungsverfahren beziehen, so wurden alle planungsbetroffenen Bereiche der hier genehmigten Baumaßnahme in den Planunterlagen dargestellt. Etwaige weitere Betroffenheiten, welche über das Hinausgehen was in den bereitgestellten Planunterlagen dargestellt wurde, liegen nicht vor. Die Hinweise zu der Verlegung der zwei Gashochdruckleitungen im Maßnahmenbereich wurde zur Kenntnis genommen. Die Verlegung erfolgte laut der Stellungnahme in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin.

Weitere Hinweise bezüglich der Schutzstreifen sowie zur Abstimmung im Falle von Arbeiten im Bereich der Schutzstreifen wurden zur Kenntnis genommen und deren Beachtung durch die Vorhabenträgerin zugesichert. Entsprechende Nebenbestimmungen zur wurden festgesetzt.⁴²

2.5.3 Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

Unter Einhaltung bestimmter Vorgaben, insbesondere zum vorbeugenden Brandschutz sowie der Zugänglichkeit der Feuerwehr während der Bauphase, äußert die Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr Hamburg, Strategische Einsatzplanung und Grundsatzangelegenheiten ebenfalls keine grundsätzlichen Bedenken. Die Vorhabenträgerin sichert die Berücksichtigung dieser Vorgaben im Rahmen der Bauausführung zu. Darüber hinaus wird auf die Nebenbestimmungen in Ziff.1.4.3.2 verwiesen.

Der Hinweis der Behörde für Inneres und Sport, Verkehrsdirektion 52 zur Abwicklung der Anlieferung sowie den Schwertransporten wurde zur Kenntnis genommen. Der Hauptsächliche Teil des Baustellenverkehrs wird jedoch überwiegend über die Schiene

⁴¹ Vgl. Ziff. 1.4.2.1.1, 1.4.2.1.2 und 1.4.2.2.

⁴² Vgl. Ziff. 1.4.2.1.1, 1.4.2.1.2.

abgewickelt. Auch die Nachfrage, inwieweit das Baufeld auch bis zur Straße „Am Genfer Ufer“ befahren werden soll, wurde zur Kenntnis genommen. Eine solche Nutzung ist jedoch nicht vorgesehen und die Vorhabenträgerin sicherte zu, im Falle einer solchen Nutzung dies mit der Verkehrsdirektion abzustimmen. Der Hinweis, dass an der Baustelleneinrichtungsfläche 14 über den Dradenauer Deichweg kein Begegnungsverkehr stattfinden darf, wurde zur Kenntnis genommen und die Vorhabenträgerin sicherte die Beachtung zu.

2.5.4 Belange des Umwelt-, Natur- und Gewässerschutzes

Im Rahmen der hier vorzunehmenden Abwägung zwischen den betroffenen Umweltbelangen und den Vorhabensinteressen, hat sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis für eine Bevorzugung des Vorhabens entschieden, da die Umweltinteressen das Planinteresse nicht zu überwiegen vermögen.

Hinsichtlich des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs nach § 14 Abs. 1 BNatSchG ist zunächst festzustellen, dass durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen die zu erwartenden Beeinträchtigungen bereits in Teilen nicht entstehen. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden überdies zum Teil direkt vor Ort ausgeglichen sowie in angemessener Frist über eine Maßnahmenzuweisung im Ökopol „Grasgehege“ kompensiert.⁴³ Des Weiteren werden Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Biotope vollständig im Vorhabensbereich ausgeglichen.⁴⁴ Mit Blick auf den Artenschutz kann das Eintreten der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Dies kann insbesondere durch entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen gewährleistet werden.⁴⁵

Abschließend vermag auch der übergeordnete Blick auf sämtliche mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen das Vorhaben an sich nicht in Frage zu stellen. Als vorrangig im Sinne gewichtigerer Belange haben vorliegend die Ziele der mit Westumfahrung Bahnhof Alte Süderelbe einhergehende Leistungssteigerung des Bahnhofsteils zu gelten. Zwar kommt es durch das genehmigte Vorhaben im Sinne des UVPG zu er-

⁴³ Vgl. Ziff. 2.4.1.

⁴⁴ Vgl. Ziff. 2.4.2.

⁴⁵ Vgl. Ziff. 2.4.3.

heblichen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Mensch, aufgrund der Überschreitungen von Lärmwerten. Diese sind jedoch auf ein Gebäude beschränkt, welches zudem aktuell unbewohnt ist.

Gegen die Maßnahme bestehen auch keine grundsätzlichen Bedenken.

Die zuständige Fachbehörde (BUKEA) hat der Maßnahme grundsätzlich zugestimmt. Die BUKEA hat hinsichtlich der Eingriffsregelung dem Vorhaben gemäß den Vorgaben aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan einschließlich der zugehörigen Anlagen zugestimmt und entsprechend das naturschutzfachliche Einvernehmen gemäß § 8 HmbBNatSchAG erteilt.

Die Hinweise der BUKEA, Wasser, Abwasser und Geologie zur Vermeidung der Verunreinigung des Grundwassers wurden zur Kenntnis genommen und entsprechende Nebenbestimmung festgesetzt⁴⁶ und die Vorhabenträgerin sicherte die Beachtung zu. Soweit die BUKEA auf die Notwendigkeit einer Genehmigung nach § 8 Abs. 1 WHG im Falle einer Gewässerbenutzung hinweist, so liegt eine solche Nutzung, durch das hier genehmigte Vorhaben nicht vor. Die Bitte zur Beachtung der in der Umweltverträglichkeitsprüfung genannt Vermeidungsmaßnahmen, wurde durch die Festsetzung des Teils der Umweltverträglichkeitsprüfung umgesetzt.⁴⁷ Soweit seitens der BUKEA auf die geltende Wasserschutzgebietsverordnung verwiesen wird, so ist die Vorhabenträgerin bei der Durchführung des Vorhabens grundsätzlich an das materielle Recht gebunden und sicherte die Einhaltung der entsprechenden Normen, Verordnungen sowie der Merkblätter zu.

Die Nachfragen und Konkretisierungswünsche der BUKEA, Naturschutz, wurden im Rahmen der Planergänzung in die Umweltunterlagen eingefügt, sodass in der ergänzenden Stellungnahme kein weiterer Anpassungs- oder Ergänzungsbedarf mehr geäußert wurde. Die Hinweise der BUKEA zum Einsatz einer Umweltbaubegleitung sowie der Anwendung bestimmter DIN-Normen wurden zur Kenntnis genommen und entsprechende Nebenbestimmungen festgesetzt.⁴⁸

⁴⁶ Vgl. Ziff. 1.4.1.1.

⁴⁷ Vgl. Ziff. 1.2.1.

⁴⁸ Vgl. Ziff. 1.4.1.3.

Die Hinweise der BUKEA, Immissionsschutz und Abfallrecht wurden zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträgerin ist bei der Durchführung des Vorhabens grundsätzlich an das materielle Recht gebunden und sicherte die Einhaltung der entsprechenden Normen, Verordnungen sowie der Merkblätter zu.

Der Hinweis der BUKEA, Bodenschutz, zu den Altlasten- und Altlastenverdachtsflächen im Vorhabengebiet wurde zur Kenntnis genommen und die Vorhabenträgerin sicherte die Beachtung im Umgang mit den Flächen zu. Die Hinweise zum Umgang mit den Böden wurden zur Kenntnis genommen und entsprechende Nebenbestimmungen festgesetzt.⁴⁹ Des Weiteren sicherte die Vorhabenträgerin die Beachtung der genannten Hinweise und Merkblätter. Die Ausführungen zur Beachtung des § 16 HBauO⁵⁰ gehören zur Ausführungsplanung, die Vorhabenträgerin sicherte deren Beachtung zu.

Die BUKEA, Oberste Waldbehörde, erteilte einen Hinweis, dass sich im Vorhabengebiet befindliche Flächen als Wälder kartiert sind. Eine Inanspruchnahme durch das hier zugelassene Vorhaben findet allerdings nicht statt.

Die Arbeitsgemeinschaft Naturschutz hat Einwende bezüglich der Teilkompensation des Eingriffs durch die Maßnahmenzuweisung im Ökopool „Grasgehege“ geäußert. Das Vorbringen hierzu stützt sich auf die Zweifel, dass weder im Vorhaben- noch im übrigen Hafengebiet Flächen für den Ausgleich verfügbar seien. Ein Teilausgleich findet durch die Herstellung eines bepflanzten Windschutzwalls und eines Trockenrasens statt. Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus ausreichend dargelegt, dass weitere Flächen für einen vor Ort Ausgleich nicht zur Verfügung stehen. Auch die zuständige Fachbehörde (BUKEA) hat keine Bedenken zur Maßnahmezuweisung Ökopool „Grasgehege“ geäußert und ihr Einvernehmen hierzu nach § 8 HmbBNatschAG geäußert. Zweifel an der Möglichkeit von weiteren Kompensationen vor Ort, konnten durch die Stellungnahme nicht hervorgerufen werden.

Auch der Einwand der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, die Teilwiderherstellung des Windschutzwalls sei keine ausreichende Kompensation für die teilweise Versiegelung des bestehenden Windschutzwalls, vermag nicht zu überzeugen. Die Teilversiegelung

⁴⁹ Vgl. Ziff. 1.4.1.2.

⁵⁰ Hamburgische Bauordnung vom 14. Dezember 2005, Zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndG zur Bauordnung und zum IngenieurwesenG vom 5.3.2025 (HmbGVBl. S. 270).

des Windschutzwals wurde im Landschaftspflegerischem Begleitplan im Rahmen der Bilanzierung nach dem Staatsrätemodell betrachtet. Der Eingriff wird zum Teil durch Teilkompensation vor Ort und zum anderen durch die Maßnahmezuweisung Ökopool „Grasgehege“ vollständig kompensiert.⁵¹ Die hierfür zuständige Fachbehörde hat keine Bedenken hierzu geäußert und ihr Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG erteilt.

Soweit die Arbeitsgemeinschaft Naturschutz auf die Unerlässlichkeit der Festsetzung von Artenschutzmaßnahmen hinweist, welche im Landschaftspflegerischem Begleitplan genannt sind, so ist deren Umsetzung, durch die Festsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplans,⁵² für die Vorhabenträgerin verbindlich.

2.5.5 Infrastrukturbelange

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende hat zahlreiche Hinweise zur technischen Umsetzung des Vorhabens sowie zur Abstimmung der Ausführungsplanung mit der Technischen Landeseisenbahnaufsicht erteilt. Die Vorhabenträgerin sicherte deren Umsetzung zu und entsprechende Nebenbestimmungen wurden erlassen.⁵³ Die Hinweise zu den Straßen und Wegen sowie dem ÖPNV wurden zur Kenntnis genommen. Maßgebliche Auswirkungen auf den Straßenverkehr, öffentliche Straßen und Wege sowie den ÖPNV sind durch das hier zugelassene Vorhaben allerdings nicht zu erwarten. Die Vorhabenträgerin sicherte jedoch die Beachtung der Hinweise zu. Soweit die HPA, Bauprüfabteilung sowie die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende um die Vorlage ausführlichere Pläne zum geplanten Stellwerksgebäude bitten, so hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass diese Unterlagen zum Zeitpunkt der Zulassung noch nicht vorliegen. Gegen die grundsätzliche Zulässigkeit des Stellwerksgebäudes bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel. Bedenken hierzu wurden auch im Rahmen der Beteiligung nicht geäußert.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dabei der Auffassung, dass es sich bei dem Stellwerksgebäude um ein Gebäude nach § 2 Abs. 2 HBauO handelt und die erforderlichen Unterlagen nach der Bauvorlagenverordnung werden vor Baubeginn der der Bauprüfab-

⁵¹ Vgl. Ziff. 2.4.1.4.

⁵² Vgl. Ziff. 1.2.1.

⁵³ Vgl. Ziff. 1.4.2.1, 1.4.2.2.

teilung der HPA zur Prüfung sowie der technischen Landeseisenbahnaufsicht zur Kenntnis vorgelegt.⁵⁴ Der Baubeginn darf erst nach Freigabe durch die Bauprüfungsabteilung erfolgen. Der Hinweis der HPA, öffentliche Infrastruktur Land, zur Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens wurde zur Kenntnis genommen und entsprechende Nebenbestimmung festgesetzt.⁵⁵

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen hat keine Bedenken geäußert, jedoch ihren Wunsch nach einer Begrünung der Lärmschutz- und Hochwasserschutzwände vorgebracht. Der Bau neuer und die Umgestaltung vorhandener Lärmschutzwände ist allerdings nicht Bestandteil des hier zugelassenen Vorhabens. Des Weiteren ist eine Begrünung der Hochwasserschutzwände gleichbedeutend mit einer Funktionstüchtigkeit dieser, sodass dem Wunsch nicht entsprochen werden kann.

2.5.6 Belange des Hochwasserschutzes

Seitens der HPA, Wasserbehörde, Gewässernutzung und Hochwasserschutz wurden keine grundsätzlichen Bedenken zu den beantragten deichrechtlichen Genehmigungen geäußert. Die Hinweise der HPA, Wasserbehörde, Gewässerbenutzung und Hochwasserschutz sowie öffentliche Infrastruktur Land, zur Gewährleistung der Sicherheit der Hochwasserschutzanlage und der Deichverteidigungsstraße sowie zu weiteren Abstimmungen im Rahmen der Ausführungsplanung wurden zur Kenntnis genommen und die Vorhabenträgerin sicherte deren Beachtung vollumfänglich zu. Entsprechende Nebenbestimmungen wurden festgesetzt.⁵⁶ Soweit die HPA, Wasserbehörde, Gewässernutzung und Hochwasserschutz, auf die Übernahme der Rechte und Pflichten aus der Baumaßnahme Finkenwerder Brücken auf das hier zugelassene Vorhaben sowie auf den temporären Rückbau der Hochwasserschutzanlage hinweist, so ergibt sich dies bereits aus der Festsetzung des Erläuterungsberichts.⁵⁷ Der Hinweis, die Hochwasserschutztore bzw. die Dammbalkenverschlüsse, seien zukünftig durch die Hafenbahn zu betreiben wurden zur Kenntnis genommen. Diese werden allerdings bereits jetzt durch die

⁵⁴ Vgl. Ziff. 1.4.2.4.

⁵⁵ Vgl. Ziff. 1.4.3.2.

⁵⁶ Vgl. Ziff. 1.7.

⁵⁷ Vgl. Ziff. 1.2.1 und S. 37 des Erläuterungsberichts.

Vorhabenträgerin betrieben, sodass es keiner Neuregelung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses bedarf. Die Vorhabenträgerin sicherte dennoch den weiteren Betrieb zu.

2.5.7 Belange des Denkmalschutzes

Die Hinweise der Behörde für Inneres und Sport, Denkmalschutzamt zu der Ausgestaltung des Stellwerksgebäudes, der Pflasterung sowie den Abstimmungen wurden zur Kenntnis genommen und entsprechende Nebenbestimmungen festgesetzt.⁵⁸

2.5.8 Einwendungen

Der Einwender stellte im Wesentlichen zwei Merkmale des Vorhabens in Abrede.

Zum einen sei die Bedarfsprognose insgesamt unglaubwürdig und der tatsächlich anfallende Containerverkehr würde bei weitem nicht so hoch ausfallen wie prognostiziert. Der Einwender verweist dabei auf ältere Prognosen deren Zahlen ebenfalls nicht erreicht worden seien.

Des Weiteren sei das Lärmgutachten unzureichend durchgeführt worden und beachte in dessen Auswertung nicht das Wohnhaus des Einwenders sowie die Straße „Moorburger Alter Deich“. Des Weiteren beachte das Lärmgutachten nicht, dass das Elbtal den entstehenden Lärm viel weiter trage als das Lärmgutachten es vorgibt.

Bedarfsprognose

Der Bedarf an der Auflösung des Knotens im Nordkopf des Bahnhofs Alte Süderelbe stellt sich nicht erst beim Eintreten der vorgelegten Bedarfsprognose, sondern führt bereits jetzt zu längeren Wartezeiten für Rangierfahrten und Fahrtausschlüssen. Des Weiteren ist die Verkehrsentwicklung auf der Schiene nicht allein an der Umschlagsentwicklung des Hamburger Hafens festzumachen, sondern entwickelt sich, wie die vergangenen Jahre zeigen, unabhängig und vor allem stärker davon. Weiterhin ist das hier zugelassene Vorhaben eines von mehreren Maßnahmen des Hafenentwicklungsplans 2040 zur Stärkung der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens, welche seine Zukunfts-

⁵⁸ Vgl. Ziff. 1.4.2.2.

und Wettbewerbsfähigkeit stärken sollen. Ein Bedarf an der Umsetzung des hier zugelassenen Vorhabens ist daher gegeben.

Lärmgutachten

Bei der Lärmschutzbetrachtung wurde sowohl die Ausbreitung des Lärms bei Fahrten außerhalb der vorhandenen Lärmschutzwände sowie auch die Wirkung des Elbtals auf die Lärmausbreitung betrachtet. Dabei wurde im Lärmgutachten lediglich eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV für das Gebäude „Moorburger Elbdeich 337“ festgestellt. Weitere, in die Betrachtung einbezogene, Gebäude mit einer Entfernung von etwa 400 m zum Bahndamm, welche ebenso wie das Wohngebäude des Einwenders eine freie Sicht auf den Bahndamm haben, weisen keinerlei Lärmüberschreitungen auf. Das Wohngebäude des Einwenders liegt dabei etwa 900 m von der Bahntrasse entfernt. Aufgrund der größeren Entfernung im Vergleich zu den betrachteten, allerdings nicht lärmbeeinträchtigten Gebäuden, entbehrte sich eine nähere Betrachtung des Wohngebäudes des Einwenders.

2.5.9 Gesamtabwägung

Nach Inwertsetzung und Abwägung aller betroffenen Belange mit den Vorhabensinteressen hat sich die Planfeststellungsbehörde für die Zulassung der beantragten Maßnahme entschieden. Durch den hier genehmigten Plan können die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele auch zum Nutzen der Allgemeinheit erreicht werden. Dem vorstehend und in der Planrechtfertigung dargestellten Interesse an der Umsetzung des Vorhabens gebührt nach Abwägung aller berührten Belange und Stellungnahmen unter- und gegeneinander der Vorrang, zumal keine der Stellungnahmen die Notwendigkeit der Maßnahme oder die Form ihrer Umsetzung grundsätzlich in Frage gestellt hat. Die dargestellten Belange wurden gegeneinander abgewogen. Einzelnen Kritikpunkten musste dabei durch die Festsetzung von Nebenbestimmungen abgeholfen werden, so dass das Vorhaben dem gemeinen Wohl im Ergebnis unter keinem Gesichtspunkt abträglich sein kann.

2.6 Begründung der deichrechtlichen Bestimmungen

Zur Umsetzung des genehmigten Vorhabens müssen Flächen des öffentlichen Hochwasserschutzes und Deichverteidigungswege als Verkehrswege sowie für die temporären Umschlag von Materialien in Anspruch genommen werden, wobei die Deichverteidigungswege ausschließlich für den Umschlag in Anspruch genommen werden. Zudem könnte ein Teil der Arbeiten zur Veränderung der Trassenführung der Hochwasserschutzanlage in der Sturmflutzeit im Sinne des § 8 Abs. 3 DeichO stattfinden. Der Vorhabenträger hat hierfür einen Antrag auf Erteilung einer deichrechtlichen Ausnahme genehmigung nach § 9 Abs. 1 DeichO gestellt. Gemäß § 9 Abs. 1 DeichO kann von den Verboten und Beschränkungen des § 8 DeichO eine widerrufliche Ausnahme erteilt werden, wenn die Sicherheit der Hochwasserschutzanlage nicht beeinträchtigt wird und ein berechtigtes Interesse diese Nutzung erfordert. Diese Voraussetzungen liegen vor. Für die Dauer der Umsetzung des Vorhabens ist eine Lagerung von Baumaterial sowie Arbeiten während der Sturmflutzeit nach Maßgabe der unter Ziffer 1.7 der Plangenehmigung verfügten Nebenbestimmungen zulässig. Hierdurch wird die Sicherheit der Hochwasserschutzanlage gewährleistet. Darüber hinaus ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch das erforderliche berechtigte Interesse an der Nutzung der Hochwasserschutzanlage gegeben. Mangels der zur Umsetzung des hier zugelassenen Vorhabens notwendigen Flächen ist eine Lagerung von Baumaterial in den freizuhaltenden Bereichen der an die Hochwasserschutzanlage angrenzenden Flächen sowie Nutzung für den Umschlag von Materialien unvermeidbar. Insoweit besteht das Erfordernis der Nutzung dieser Flächen. Aufgrund der Koordinierung der Arbeiten an der Hochwasserschutzanlage mit dem betrieblichen Verkehr des Bahnhofs, könnten diese auch innerhalb der Sturmflutsaison erforderlich sein. Ein berechtigtes Interesse i.S.d. § 9 Abs. 1 DeichO liegt vor.

2.7 Begründung der Nebenbestimmungen

Die Begründung der einzelnen Nebenbestimmungen erfolgte im Rahmen der Abwägung der diesen zugrunde liegenden Stellungnahmen.

Die Zulässigkeit des Vorbehalts weiterer Schutzauflagen folgt aus §§ 74 Abs. 3, 75 Abs. 2 HmbVwVfG. Der Planfeststellungsbehörde wird damit die Möglichkeit gegeben, der Vorhabenträgerin ggf. nachträgliche Maßnahmen aufzuerlegen.

Der Vorbehalt ist im Interesse Dritter sowie zum Schutz des Wohls der Allgemeinheit gerechtfertigt.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Hamburgischen Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, Klage erhoben werden.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation
Planfeststellungsbehörde

Hamburg, den 19. Dezember 2025

Max Fredekind