



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation

Planfeststellungsbehörde

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Planfeststellungsbeschluss

nach § 28 Abs.1 PBefG für den Neubau der U-Bahn-Haltestelle
Fuhlsbüttler Straße (U3)

Hamburg, den 27. März 2026

Az.: 150.1425-400

1 VERFÜGENDER TEIL

1.1 Tenor

Auf Antrag der Hamburger Hochbahn AG (Vorhabensträgerin) vom 10. Oktober 2024 in der Fassung des Änderungsantrags vom 02. Oktober 2025, wird der Plan für das vorstehend bezeichnete Vorhaben mit Änderungen und Ergänzungen sowie Nebenbestimmungen festgestellt, § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 74 Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG).

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden folgende erforderliche wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen gem. § 19 Abs. 1 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) erteilt:

- **Entwässerung unverschmutztes Regenwasser über Versickerungsschächte**
- **Entwässerung Schmutzwasser in das angrenzende Siel für den Zugang Ost und West**
- **Sielanschluss Zugang Ost und West**

Sämtliche Einwendungen, sämtliche Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen sowie sämtliche Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit betreffend die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Zusagen oder anderweitige Berücksichtigung seitens der Vorhabensträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben.

Soweit noch nicht gesondert beschieden, werden alle im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge abgelehnt.

RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Hamburgischen Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, Klage erhoben werden. Den übrigen Betroffenen gegenüber, denen der Planfeststellungsbeschluss nicht zugestellt wird, gilt der Beschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt (§ 74 Absatz 4 HmbVwVfG).

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden (§ 29 Abs. 6 Sätze 2 und 3 PBefG).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 29 Abs. 6 Sätze 4 und 5 PBefG).

Inhaltsverzeichnis

1	VERFÜGENDER TEIL	2
1.1	Tenor	2
1.2	Festgestellte Unterlagen	8
1.3	Nachrichtlich beigefügte Unterlagen	10
1.4	NEBENBESTIMMUNGEN	12
1.4.1	Beweissicherung	12
1.4.2	Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial	12
1.4.3	Boden- und Gewässerschutz	13
1.4.4	Wasserrechtliche Erlaubnisse	13
1.4.5	Abwasserrechtliche Anforderungen	16
1.4.6	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz	17
1.4.7	Baum- und Gehölzschutz	19
1.4.8	Baustelleneinrichtung	19
1.4.9	Brandschutz	20
1.4.10	Wiederherstellung der Straßenverkehrsflächen	20
1.4.11	Bauzeitlicher Straßenverkehr	21
1.4.12	Räumliche Begrenzung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme	21
1.4.13	Räumliche Begrenzung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung	21
1.4.14	Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Leitungen, Verkehr und Baustellen	22
1.4.15	Leistungsarbeiten	22
1.4.16	Bauzeitlicher Immissionsschutz	23
1.4.16.1	Baulärm	24
1.4.16.1.1	Arbeiten im Tagzeitraum (07:00 bis 20:00)	25
1.4.16.1.2	Keine Arbeiten im Nachtzeitraum (20:00 bis 07:00) und an Sonn- und Feiertagen	26
1.4.16.1.3	Umsetzung	26
1.4.16.1.4	Anspruchsausschluss	28
1.4.16.2	Bauzeitliche Luftschadstoffe, Staub, Schmutz	29
1.4.16.3	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	29
1.4.17	Allgemeiner Auflagenvorbehalt	30
1.5	HINWEISE	30
1.5.1	Umfang der Zulassung	30
1.5.2	Einvernehmen	31
1.5.3	Kampfmittel	32
1.5.4	Denkmalschutz	32
1.5.5	Entschädigungen	32
1.5.6	Kostentragung	33
1.5.7	Darstellung der Einwendungen und Stellungnahmen im Beschluss	34
1.5.8	Brandschutztechnische Zuständigkeiten	34
2	BEGRÜNDENDER TEIL	35
2.1	Wesentliche Planungsmerkmale	35
2.2	Verfahren	35
2.2.1	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	35
2.2.2	Antrag	36
2.2.3	Beteiligungsverfahren	36
2.2.4	1. Planänderung	38
2.2.5	Erörterungstermin	40
2.2.6	Verfahrensrechtliche Einwendungen	41

2.3	Planrechtfertigung	41
2.4	Variantenprüfung	42
2.4.1	Einwendungen, die die Variantenwahl betreffen (E0001)	43
2.5	Begründung der Nebenbestimmungen	44
2.5.1	Abwasserrechtliche Anforderungen	44
2.5.2	Bauzeitlicher Immissionsschutz	44
2.5.2.1	Baulärm	45
2.5.2.2	Luftschadstoffe, Staub, Schmutz	55
2.5.2.3	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	55
2.5.3	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz	56
2.5.4	Allgemeiner Auflagenvorbehalt	56
2.6	Auswirkungen in der Bauzeit	56
2.6.1	Baulärm	56
2.6.2	Luftschadstoffe, Staub, Schmutz	57
2.6.2.1	Beeinträchtigungen durch Staub, Ruß, Abgase	57
2.6.2.2	Reinigung aktiver Be- und Entlüftungsanlagen	57
2.6.3	Baubedingte Erschütterungen, sekundärer Luftschall etc.	57
2.6.4	Baubedingte verkehrliche Auswirkungen	58
2.6.5	Beweissicherungsverfahren	58
2.6.6	Wirtschaftliche Auswirkungen	59
2.7	Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens	59
2.7.1	Betriebsbedingter Verkehrslärm	59
2.7.2	Erschütterungen	59
2.8	Grundstücksinanspruchnahmen	60
2.9	Natur- und Umweltschutz	60
2.9.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	60
2.9.1.1	Zusammenfassung der wesentlichen Beeinträchtigungen	62
2.9.1.2	Zusammenfassung der wesentlichen Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen	64
2.9.1.3	Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	65
2.9.1.4	Bilanzierung	66
2.9.2	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	72
2.9.2.1	Allgemeines	72
2.9.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	72
2.9.2.2.1	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt	73
2.9.2.2.2	Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik	73
2.9.2.2.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen	74
2.9.2.2.3.1	Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch	74
2.9.2.2.3.2	Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	77
2.9.2.2.3.3	Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche und Boden	79
2.9.2.2.3.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	81
2.9.2.2.3.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft	83
2.9.2.2.3.6	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft-/Stadtbild	85
2.9.2.2.3.7	Auswirkungen auf die Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	86
2.9.2.2.3.8	Wechselwirkungen	87
2.9.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	88
2.9.2.3.1	Schutzgut Mensch	89
2.9.2.3.2	Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	90
2.9.2.3.3	Schutzgüter Fläche und Boden	91
2.9.2.3.4	Schutzgut Wasser	92
2.9.2.3.5	Schutzgüter Klima und Luft	92
2.9.2.3.6	Schutzgut Landschafts-/Stadtbild	94
2.9.2.3.7	Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	95
2.9.2.3.8	Wechselwirkungen	95
2.9.2.4	Anfälligkeit des Vorhabens für das Risiko von schweren Unfällen oder Katastrophen	95

2.9.3	Artenschutz	96
2.9.3.1	Kurzbeschreibung des Vorhabengebietes	98
2.9.3.1.1	Beschreibung des Untersuchungsraumes	98
2.9.3.2	Methode und Datengrundlage zur Ermittlung der zu berücksichtigenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, sowie der europäischen Vogelarten	98
2.9.3.3	Relevanzprüfung	100
2.9.3.3.1	Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	100
2.9.3.3.2	Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	101
2.9.3.3.3	Europäische Vogelarten	101
2.9.3.4	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	102
2.9.3.5	Konfliktanalyse – artenschutzrechtliche Konflikte und notwendige Maßnahmen zu deren Vermeidung	103
2.9.3.6	Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	103
2.9.3.7	Säugetiere des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	103
2.9.3.7.1	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)	103
2.9.3.7.2	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)	104
2.9.3.7.3	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)	104
2.9.3.8	Europäische Vogelarten	105
2.9.3.8.1	Ungefährdete, häufige Brutvogelarten	105
2.9.3.8.1.1	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)	105
2.9.3.8.1.2	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)	105
2.9.3.8.1.3	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)	106
2.9.3.8.2	Star	106
2.9.3.8.2.1	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)	107
2.9.3.8.2.2	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)	107
2.9.3.8.2.3	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)	107
2.9.3.8.3	Gast- und Rastvögel	107
2.9.3.8.3.1	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)	107
2.9.3.8.3.2	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)	108
2.9.3.8.3.3	Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)	108
2.9.3.9	Zusammenfassung	108
2.9.3.10	Gebietsschutz	109
2.9.4	Berücksichtigung der Klimaschutzziele	109
2.9.5	Abwägung der Umweltauswirkungen	114
2.10	Einwendungen und Stellungnahmen	116
2.10.1	Einwendungen	116
2.10.1.1	Errichtung von Rampen (E0001)	116
2.10.1.2	Errichtung von Bushaltestellen (E0001)	116
2.10.2	Stellungnahmen	117
2.10.2.1	Dataport AöR (S0001)	117
2.10.2.2	Behörde für Inneres und Sport	117
2.10.2.2.1	Feuerwehr Hamburg (S0002)	117
2.10.2.2.2	Polizei Hamburg VD52 (S0019)	117
2.10.2.3	Hamburger Energienetze GmbH - Gassparte(S0003)	118
2.10.2.4	Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (S0004)	118
2.10.2.5	HamburgWasser (S0005/S00010)	118
2.10.2.6	Hamburger Energiewerke GmbH (S0007)	119
2.10.2.7	Deutsche Telekom Technik GmbH (S0008)	119
2.10.2.8	Stadtreinigung Hamburg (S0009)	119
2.10.2.9	Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt (S0011)	119
2.10.2.10	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (S0012/S0003)	120
2.10.2.11	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (S0013)	120
2.10.2.12	Die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH (S0014)	120
2.10.2.13	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) (S0015/S0002)	121
2.10.2.14	Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg (S0017)	121
2.10.2.15	Bezirksamt Hamburg Nord (S0022/S0005/S0018)	122
2.10.2.15.1	Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt	122

2.10.2.15.2	Stadtteilrat Barmbek-Nord	124
2.11	Gesamtabwägung	126

1.2 Festgestellte Unterlagen

Zum festgestellten Plan gehören die folgenden Planunterlagen. Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als farbige Eintragungen in Texten und Plänen bzw. durch Deckblätter kenntlich gemacht. Beantragt wurde eine 1. Planänderung mit Schreiben vom 02. Oktober 2025. Die 1. Planänderung ist in den folgenden Tabellen *blau und kursiv* dargestellt.

Pläne, Verzeichnisse, Berichte und Gutachten

Anlage	Unterlage	Maßstab	Zeichnungsnummer	aufgestellt	zuletzt geändert
0.0	<i>Gesamtverzeichnis Planfeststellung</i>			27.09.24	15.09.25
1.1	<i>Erläuterungsbericht</i>			27.09.24	10.09.25
1.2.1	Bauwerksverzeichnis			11.12.23	
1.2.2	Übersicht zum Bauwerksverzeichnis	1:250	1 D 003a 207/0002	11.12.23	
1.3	Variantenuntersuchung aus LP 2			08.04.21	
2.1	Auszug aus der Flurkarte DSGK / ALKIS (A3)	1:1.000		27.05.24	
2.2	<i>Lageplan - Verfahrensgrenzen Planfeststellung / Verschickung</i>	<i>1:250</i>	<i>1 D 003a 225/0066b</i>	<i>03.05.24</i>	<i>01.09.25</i>
2.3	Lageplan - Übersicht	1:1.000	1 D 003a 225/0070	20.12.23	
2.4	Freianlagen - Lageplan	1:250	1 D 003a 225/0067	03.05.24	
2.5	Freianlagen - Schnitte und Schnittansichten	1:100	1 D 003a 225/0068	03.05.24	
2.6	Flurstücksübertragung - Lageplan	1:200	1 D 003a 207/0004	09.04.24	
2.7	Grundriss Straßenebene / Schaltherhalle / Technikräume	1:200	1 D 003a 225/0073	20.12.23	
2.8	Grundriss Bahnsteigebene	1:200	1 D 003a 225/0076	20.12.23	
2.9	Dachaufsicht	1:200	1 D 003a 225/0077	20.12.23	

2.10	Grundriss Kabelkeller Technikräume	1:200	1 D 003a 225/0074	20.12.23	
2.11	Grundriss Kriechkeller Bahnsteig	1:200	1 D 003a 225/0075	20.12.23	
2.12	Schnitte A-A und B-B	1:100	1 D 003a 225/0072	20.12.23	
2.13	Längsschnitte C-C bis E-E	1:100	1 D 003a 225/0071	20.12.23	
2.14	Ansicht Süd	1:200	1 D 003a 225/0079	20.12.23	
2.15	Gründungsplan Dammbereich, Grundriss, Schnitte	1:100	1 D 003a 225/0064	20.11.23	
2.16	Gründungsplan Hauptzugang, Grundriss, Schnitte	1:100	1 D 003a 225/0065	20.11.23	
2.17	Gründungsplan Zugang West, Grundriss, Schnitte	1:100	1 D 003c 225/0001	20.11.23	
2.18	<i>Baustelleneinrichtungsflächen</i>	<i>1:250</i>	<i>1 D 003a 245/0004c</i>	<i>20.11.23</i>	<i>01.09.25</i>
2.19	Bauphasenplan - Teil 1	1:500 1:200	1 D 003a 245/0002	12.09.22	
2.20	Bauphasenplan - Teil 2	1:500 1:200	1 D 003a 245/0003	12.09.22	
2.21	<i>Bauzeitliche Kabeltrasse, Lageplan, Schnitte, Höhenangaben</i>	<i>1:250</i>	<i>1 D 003a 270/0002b</i>	<i>01.12.23</i>	<i>01.09.25</i>
2.22	Abbruchplan	1:500	1 D 003a 225/0078	08.12.23	
2.23	Lageplan Ersatzpflanzmaßnahmen	1:250	1 D 003a 225/0080	03.05.24	
4.1.0	Erläuterung zum Antrag auf Sielanschluss für Regen- und Schmutzwasser			11.23	
4.1.1	Entwässerungsantrag			21.12.23	
4.1.2	Antrag Sielanschluss			21.12.23	
4.1.4	Berechnung Schmutzwassermengen			23.11.23	
4.1.5	Berechnung Regenmengen			23.11.23	
4.1.6	Entwässerung - Straßenebene LP	1:100	1 D 003a 272/0009	29.11.23	
4.1.7	Entwässerung - Dachaufsicht	1:250	1 D 003a 272/0001	29.11.23	

4.1.8	Entwässerung - Bahnsteigebene	1:100	1 D 003a 272/0002	29.11.23	
4.1.9	Entwässerung - Kriechkeller SW	1:100	1 D 003a 272/0003	29.11.23	
4.1.10	Entwässerung - Kabelkeller SW	1:100	1 D 003a 272/0004	29.11.23	
4.1.11	Entwässerung - Straßenebene SW	1:100	1 D 003a 272/0005	29.11.23	
4.1.12	Entwässerung - SW-Schnitte	1:100	1 D 003a 272/0006	29.11.23	
4.1.13	Entwässerung - RW-Schema		1 D 003a 272/0007	29.11.23	
4.1.14	Entwässerung - SW-Schema	1:00	1 D 003a 272/0008	29.11.23	
4.2.1	Antrag auf Versickerung			21.12.23	
4.2.2	Bericht zur Versickerung Niederschlagswasser			17.08.23	
4.4.1	<i>Landschaftspflegerischer Fachbeitrag - Erläuterungsbericht-1.Planänd.</i>			<i>13.05.24</i>	<i>01.09.25</i>
4.4.2	<i>Anlage 1 - Baumliste mit Bewertung und Maßnahmen-1.Planänderung</i>			<i>16.04.24</i>	<i>01.09.25</i>
4.4.3	<i>Anlage 2 - SRM-Bilanzierung-1.Planänderung</i>			<i>16.04.24</i>	<i>01.09.25</i>
4.4.4	<i>Anlage 3 - Baumersatzermittlung-1.Planänderung</i>			<i>16.04.24</i>	<i>01.09.25</i>
4.4.5	<i>Übersichtsplan - Bestandsplan-1.Planänderung</i>	<i>1:500</i>	<i>1 D 003a 206/0001b</i>	<i>03.05.24</i>	<i>01.09.25</i>
4.4.6	<i>Übersichtsplan - Eingriffs- und Konfliktplan-1.Planänderung</i>	<i>1:500</i>	<i>1 D 003a 206/0002b</i>	<i>03.05.24</i>	<i>01.09.25</i>
4.4.7	<i>Übersichtsplan - Landschaftspflegerischer Entwicklungsplan-1.Planänd.</i>	<i>1:500 1:1000</i>	<i>1 D 003a 206/0003b</i>	<i>03.05.24</i>	<i>01.09.25</i>
4.4.8	<i>Lageplan - Verortung der Artenschutzmaßnahmen-zur 1.Planänderung</i>	<i>1:2000</i>	<i>1 D 003a 206/0004a</i>	<i>01.09.25</i>	
4.7.1	Leitungstrassenplan der Bestandsleitungen	1:500	1 D 003a 270/0001	01.12.23	

1.3 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen

Die folgenden Unterlagen sind nur nachrichtlich beigefügt. Sie dienen der Information und bedürfen keiner Planfeststellung.

Pläne, Gutachten etc.

Anlage	Unterlage	Maßstab	Zeichnungsnummer	aufgestellt	geändert
4.1.3	Sielkatasterauszug			21.01.23	
4.3.1	<i>UVP-Bericht</i>			15.09.24	01.09.25
4.5.1	<i>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag</i>			08.05.24	25.07.25
4.6.1	THG-Bilanzierung und Reduktionsstrategie für die UVP			29.04.24	
4.8.1	Schalltechnische Untersuchung Neubau-Haltestelle – Verkehrslärm			06.12.23	
4.8.1.1.1	Anlage Schalltechnisches Modell Ist-Zustand			05.12.23	
4.8.1.1.2	Anlage Schalltechnisches Modell Plan-Zustand			05.12.23	
4.8.1.2	Ergebnistabelle Schienenverkehrslärm			05.12.23	
4.8.2	Schalltechnische Untersuchung Neubau Haltestelle - Baulärm			27.05.24	
4.8.2.1	Übersichtspläne Lage Schallquellen gem. Bauphasen			27.02.24	
4.8.2.2	Schalltechnische Untersuchung - Ergebnistabellen			27.02.24	
4.8.2.3	Rasterlärmkarten gem. Bauphasen			27.02.24	
4.9.1	Gründungsbeurteilung			07.10.21	
4.9.2	Stellungnahme Nr.1 zur Gründungsbeurteilung			10.06.22	
4.9.3	Stellungnahme Nr.2 zur Gründungsbeurteilung			30.06.22	
5.1	Lageplan Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht	1:1.000		20.04.21	

1.4 NEBENBESTIMMUNGEN

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten, beauftragte Unternehmen auf die Nebenbestimmungen und die Pflicht zu deren Beachtung hinzuweisen sowie die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen Zusagen einzuhalten bzw. für deren Einhaltung durch beauftragte Unternehmen zu sorgen. Die Bauausführung ist entsprechend zu überwachen.

Soweit Gesetze, Verordnungen, DIN-Normen, technische Regelwerke etc. weitergehende Bestimmungen enthalten, bleiben diese von den nachfolgenden Nebenbestimmungen grundsätzlich unberührt.

Neben den ausdrücklich aufgeführten Nebenbestimmungen sind auch die weiteren Regelungen der Planfeststellungsbehörde, wie sie sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben, zu beachten. Regelungen, die im begründenden Teil, insbesondere im Zusammenhang mit den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen getroffen werden, binden die Vorhabensträgerin gleichermaßen wie im verfügenden Teil getroffene Entscheidungen, ohne dass erstere in jedem Einzelfall explizit auch im verfügenden Teil aufgeführt werden. Es wird durch diese Vorgehensweise vermieden, dass jede einzelne Entscheidung auch im Detail zusätzlich Gegenstand einer Nebenbestimmung ist und so doppelt aufgeführt werden müsste.

Soweit im Anschluss auf keine gesonderte Begründung verwiesen wird, ist die Begründung der Nebenbestimmungen den jeweiligen Fachkapiteln zu entnehmen.

1.4.1 Beweissicherung

Die Vorhabensträgerin hat vor Beginn der Baumaßnahme in einem Bereich von 25 m beidseitig der U-Bahnhaltestelle, gemessen ab der Außenkante des Baugrubenverbaus, den Zustand der betreffenden Gebäude und Anlagen aufzunehmen, soweit das Einvernehmen der Berechtigten erreicht werden kann. Um etwaige baubedingte Schäden oder Veränderungen festzustellen, hat die Vorhabensträgerin nach Abschluss der Baumaßnahmen wiederum eine Begutachtung des Zustandes an den Gebäuden und Anlagen durchzuführen, bei denen vom Eigentümer bzw. den Berechtigten Bauschäden angezeigt wurden.

Vor Baubeginn sind alle Bereiche des denkmalgeschützten Ensembles im Zuge einer Beweissicherung einschließlich des Baumbestandes zu dokumentieren.

1.4.2 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch etc.) sind je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Beseitigung zuzuführen. Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden, die einen Verdacht auf Bodenverunreinigungen begründen (z.B.

Verfärbung, Gerüche, Behältnisse), sind das zuständige Bezirksamt und das Schadensmanagement der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (schadensmanagement@bukea.hamburg.de, Tel.: 42840-2300, außerhalb der Dienstzeiten erfolgt die Alarmierung über die Polizei) zu benachrichtigen. Untersuchung, Bewertung, Umgang und Verbleib haben sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz samt Nebenverordnungen, dem Hamburgischen Abfallwirtschaftsgesetz (HmbAbfG), dem Gesetz zum Schutz des Bodens (HmbBodSchG, BBodSchG), der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchVO) sowie den anerkannten Regeln der Technik zu richten (z.B. die Technischen Regeln der Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Abfall LAGA). Es ist dafür zu sorgen, dass kein Kontakt pechhaltigen Asphaltaufbruchs mit Grund- und Oberflächenwasser entsteht.

1.4.3 Boden- und Gewässerschutz

Es ist in Abstimmung mit der BUKEA/W12 ein Grundwassermonitoring durchzuführen, um eventuelle Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel und auf Grundwasserfließverhältnisse zu erkennen und erforderlichenfalls gegensteuern zu können (z.B. durch Pumpvorgänge).

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in angrenzende Gewässer und das Grundwasser ist zu verhindern. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat unter Beachtung der wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften (z.B. §§ 5 Abs. 1, 32, 48 Abs. 2, 55 Abs. 2, 57 Abs. 1 WHG, § 28 a HWaG, die „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben“) zu erfolgen. Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken. Baugrubenwasser ist ordnungsgemäß zu reinigen. Die Versorgung der Baumaschinen und Fahrzeuge mit Betriebsstoffen ist nur auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen vorzunehmen. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten.

Hinsichtlich der unterirdisch im Boden verbleibenden Materialien zur Bodenstabilisierung, Schlitzwände und Verankerungen sind boden- und wasserträgliche Baumaterialien zu verwenden.

1.4.4 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Vorhabensträgerin werden gemäß §§ 8, 9, 10 und 13 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) i.V.m. dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde (BUKEA) nachfolgende wasserrechtliche Erlaubnisse erteilt:

- Entwässerung unverschmutztes Regenwasser über Versickerungsschächte

Die Wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nummer 4 sowie §§ 10 und 13 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (WHG) in der geltenden Fassung, das auf den Dachflächen und einer Teilgleisfläche anfallende Niederschlagswasser über Sickerschächte zu versickern, wird erteilt.

Es ist sicherzustellen, dass die Versickerungsanlagen dauerhaft betriebsbereit sind. Hierfür sind regelmäßige Inspektionen und Wartungen durchzuführen und im Bedarfsfall Reinigung und Instandhaltung/Instandsetzung zu veranlassen. Anfallendes Sediment ist nach Bedarf zu entfernen.

Es darf nur unverschmutztes Niederschlagswasser über die Sickerschächte zur Versickerung gebracht werden. Niederschlagswasser ist so abzuleiten, dass öffentliche Wege oder Nachbargrundstücke nicht beeinträchtigt werden (§ 15 HmbAbwG).

Bei Anschluss an unterirdische Versickerungsanlagen ist sicherzustellen, dass für Gründächer verwendete Kunststoffbahnen werkstoffbedingt wurzel- und rhizomfest sind und keine Zusätze von wurzelhemmenden Stoffen (Herbiziden) beinhalten. Außerhalb von Wasserschutzgebieten können alternativ Bitumen- oder Polymerbitumenbahnen verwendet werden, die frei von Schwermetallen und Weichmachern sind sowie bei Zusatz von Wurzelschutzmitteln den Auswaschungsgrad von 47 mg/m² unterschreiten.

Die Sickerschächte sind gemäß der hydraulischen Berechnung (4.2.2 Bericht zur Versickerung Niederschlagswasser) zu erstellen. Es muss eine Speicherkapazität von mindestens 13 m³ je Sickerschacht vorhanden sein.

In mindestens halbjährlichen Zeitabständen sind die den Schächten vorgelagerten Reinigungsschächte auf eventuelle Ablagerungen hin zu überprüfen. Ablagerungen wassergefährdender Stoffe (wie z.B. Mineralöle, Benzinrückstände, Fette, schädliche Chemikalien usw.), hervorgerufen durch Unfälle o.ä., sind unverzüglich der Wasserbehörde anzuzeigen, nach Absprache zu entfernen und schadlos zu beseitigen.

Beim evtl. Auftreten von Beeinträchtigungen für Nachbargrundstücke sowie für öffentliche Verkehrswege behält sich die Planfeststellungsbehörde den Erlass weiterer Maßnahmen, z. B. Vergrößerung der Versickerungskapazität, ausdrücklich vor.

Sollte beim Bau der Versickerungsanlagen von der Erlaubnis (Dimensionierung, Anlagentypen, Tiefenlage der Anlagen etc.) abgewichen werden, sind entsprechende Änderungsplanungen mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen. Nach Fertigstellung der Versickerungsanlagen ist ein Plan mit den tatsächlichen Abmessungen und der Lage der Versickerungseinrichtungen an die Wasserbehörde zu senden.

Der Wasserbehörde ist unverzüglich mitzuteilen, wenn beabsichtigt ist, die Sickeranlage zu übereignen (z. B. bei Veräußerung des Grundstückes).

- Entwässerung Schmutzwasser in das angrenzende Siel für den Zugang Ost und West

Die Genehmigung gemäß § 11a HmbAbwG für die Einleitung von verschmutztem Regenwasser (Schmutzwasser) in öffentliche Abwasseranlagen wird erteilt.

Ebenfalls gemäß § 11a HmbAbwG erteilt wird die Genehmigung, das übrige Niederschlagswasser (unverschmutzt) in das öffentliche Regenwassersiel Kl. VI Inl. (527 / 977) in der Straße Hardorffsweg einzuleiten. Insoweit darf nur nicht nachteilig verändertes Niederschlagswasser in das öffentliche Regenwassersiel eingeleitet werden. Die Genehmigung berücksichtigt eine angeschlossene Fläche von 300,0 m² sowie eine abflusswirksame Fläche von 282,50 m².

Die eingereichten Planungsunterlagen wurden auf Grundlage des eingereichten Sielkatasterauszuges geprüft. Vor Baubeginn sind diese Angaben vor Ort zu prüfen und die Planung ggf. anzupassen sowie Revisionszeichnungen bei der zuständigen Stelle einzureichen.

Ablaufstellen und Öffnungen von Grundstücksentwässerungsanlagen, die unterhalb der Rückstauenebene liegen, müssen gegen Rückstau aus den öffentlichen Abwasseranlagen gesichert werden (§ 14 HmbAbwG). Die Einrichtungen zum Rückstauschutz sind entsprechend DIN EN 12056-4 i. V. m. DIN 1986-100:2016-12 Abschnitt 13 herzustellen und zu betreiben. Im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht sind die Grundstückseigentümer dazu verpflichtet zu prüfen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind, um das Bauwerk bzw. Grundstück vor darüberhinausgehenden Starkregenereignissen zu schützen (eigenverantwortlicher Objektschutz). Eine Starkregenhinweiskarte für Hamburg und eine Broschüre zur Vorsorge gegen Starkregen finden Sie unter <https://www.hamburg.de/starkregenhinweiskarte/>

Niederschlagswasser ist so abzuleiten, dass öffentliche Wege oder Nachbargrundstücke nicht beeinträchtigt werden (§ 15 HmbAbwG).

- Sielanschluss Zugang Ost und West

Dem Bau der Grundstücksentwässerungsanlagen wird zugestimmt (§7 Abs. 1 HmbAbwG). Es werden Genehmigungen für folgende Sielanschlüsse an das Mischwassersiel Kl. VI Inl. (527 / 977) im Hardorffsweg erteilt:

Fuhsbüttler Str. U-Bahnhaltestelle, Zugang West

Fuhsbüttler Str. U-Bahnhaltestelle, Zugang Ost

Für die in diesem Fall beantragte Teilfläche mit 3375,00 m² dürfen nur 43 l/s Niederschlagswasser vom Grundstück abgeleitet werden. Diese Abflussbegrenzung entspricht einem Volumenstrom, welcher sich aus den Einzelvolumenströmen 33 l/s (Hardorffsweg, östlich, Sielanschluss 1, Teilfläche 1: 2.625 m²) und von 10 l/s (zusätzlicher Zugang U-Bahn, Hardorffsweg, westlich, Sielanschluss 2, Teilfläche 2: 750 m²) zusammensetzt.

Vor Baubeginn sind die Angaben aus den Planunterlagen, insbesondere dem Sielkastenauszug, vor Ort zu prüfen und die Planung ggf. anzupassen sowie Revisionszeichnungen bei der zuständigen Stelle einzureichen.

Bauarbeiten an der Grundstücksentwässerungsanlage, wie gegebenenfalls die Instandsetzung, dürfen nur von einem nach § 13b HmbAbwG anerkannten Fachbetrieb ausgeführt werden.

Die Grundstücksentwässerungsanlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, zu ändern und zu beseitigen (§ 13 HmbAbwG). Bei Betrieb, Unterhaltung, Wartung, Überprüfung und Selbstüberwachung von Grundstücksentwässerungsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten (§ 15 HmbAbwG).

Die vorstehend aufgeführten Wasserrechtlichen Erlaubnisse sind gemäß § 18 Absatz 1 WHG widerruflich. Sollte entgegen der gegenwärtigen Annahme eine temporäre Grundwasserabsenkung nötig werden, ist frühzeitig ein Antrag auf Erteilung einer Wasserrechtlichen Erlaubnis zur vorübergehenden Grundwasserabsenkung bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen.

1.4.5 Abwasserrechtliche Anforderungen

Während der Bauphase ist auf den Baustelleneinrichtungsflächen ein Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in den Untergrund zu verhindern. Behälter, in denen Betriebsstoffe (wassergefährdende Stoffe) gelagert werden, müssen doppelwandig sein oder sind in ausreichend dimensionierten Auffangeinrichtungen zu lagern, so dass Bodenverunreinigungen oder nachteilige Veränderungen des Grundwassers nicht zu besorgen sind.

Es sind Geräte und Hilfsmittel (z.B. Ölbinder, Besen, Schaufeln, Behältnisse) zur Aufnahme evtl. ausgelaufener Betriebsmittel vorzuhalten. Ausgelaufene Betriebsmittel müssen unverzüglich aufgenommen und entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen entsorgt werden. Das mit dem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen befasste Personal ist in die Sorgfaltspflichten einzuweisen.

Soweit eine Einleitungsmengenbegrenzung vorliegt, sind folgende Punkte für die Einleitung von Niederschlagswasser in die öffentlichen Sielsysteme zu beachten:

- Es darf nur nicht nachteilig verändertes Niederschlagswasser in das öffentliche Regensiel eingeleitet werden.
- Ablaufstellen und Öffnungen von Grundstücksentwässerungsanlagen, die unterhalb der Rückstauenebene liegen, müssen gegen Rückstau aus den öffentlichen Abwasseranlagen gesichert werden (§ 14 HmbAbwG). Die Einrichtungen zum Rückstauschutz sind entsprechend DIN EN 12056-4 i. V. m. DIN 1986-100:2016-12 Abschnitt 13 herzustellen und zu betreiben.
- Niederschlagswasser ist so abzuleiten, dass öffentliche Wege oder Nachbargrundstücke nicht beeinträchtigt werden (§ 15 HmbAbwG).
- Sollte im Zuge der Ausführungsplanung eine veränderte Einleitmengenbegrenzung für die Einleitung von Regenwasser in die öffentlichen Sielsysteme durch HamburgWasser ausgesprochen werden, so ist umgehend die Planfeststellungsbehörde erneut zu beteiligen. Die durch eine Einleitmengenbegrenzung erforderliche Prüfung und Nachweisführung bzgl. erforderlichen Regenrückhaltevolumina sowie die baulichen Anforderungen auf Grundlage des Überflutungsnachweises sind in diesem Fall vorzunehmen.

- Der zuständigen Behörde ist die Dichtheit der im Erdreich neu hergestellten Grundstücksentwässerungsanlagen vor der erstmaligen Inbetriebnahme unaufgefordert nachzuweisen (Dichtheitsnachweis). Von dieser Nachweispflicht sind die Abwasseranlagen für die Ableitung für nicht nachteilig verändertes Niederschlagswassers ausgenommen, wenn sie nicht an ein Misch- oder Schmutzwassersiel angeschlossen sind und nicht im Zusammenhang mit Anlagen nach § 21 Anlagenverordnung sowie Anlagen zur Löschwasserrückhaltung stehen (§ 17b HmbAbwG). Der Dichtheitsnachweis besteht aus einem Prüfbericht und einem Lageplan, in dem die geprüften und als dicht nachgewiesenen Grundstücksentwässerungsanlagen dargestellt sind. Der Dichtheitsnachweis kann auch elektronisch, über die auf der Internetseite www.hamburg.de/abwasser/formulare genannte E-Mail-Adresse, eingereicht werden. Als Prüfbericht kann der auf der o.g. Internetseite bereit gestellte Vordruck P verwendet werden. Der Dichtheitsnachweis wird nur anerkannt, wenn die Prüfungen zum Nachweis der Dichtheit von einem nach § 13b HmbAbwG anerkannten Fachbetrieb durchgeführt wurden.

Folgende von HamburgWasser geforderten Einleitmengenbegrenzungen sind einzuhalten:

Die Niederschlagswassereinleitung der Teilfläche der U-Bahnhaltestelle Fuhlsbüttler Straße in das öffentliche Mischwassersiel ist aus sielhydraulischer Sicht für die östliche Einzugsfläche (Gleisbett und Rinne) auf eine maximal zulässige Einleitmenge von 33 l/s und für die westliche Einzugsfläche (Ausgang West Rinnen) auf eine zulässige Einleitmenge von 10 l/s zu begrenzen. Die festgelegte Einleitmenge gilt als maximal zulässiger Drosselabfluss und ist unabhängig von der Jährlichkeit einzuhalten. Die Grundstücksentwässerungsanlage für Niederschlagswasser ist mit einer entsprechenden Drossel in einem separaten Schacht auszurüsten

1.4.6 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz

1. Gemäß § 15 Absätze 2, 4 und 6 BNatSchG i.V.m. § 8 HmbBNatSchAG sowie gemäß § 44 Absatz 5 BNatSchG wird der Landschaftspflegerische Begleitplan für den Neubau der Haltestelle Fuhlsbüttler Straße (U3) vom 01.09.2025, einschließlich seiner zugehörigen Anlagen 1-3, mit den enthaltenen Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Ersatzzahlung für die Baumfällungen und die Ersatzzahlung für sonstige Beeinträchtigungen planfestgestellt. Die nachfolgenden Nebenbestimmungen aktualisieren in Teilen entsprechende Angaben und Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

2. Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ist vor Baubeginn ein Ersatzgeld von insgesamt 144.255,93€ für 39 Einzelbäume (3.698,87 € pro Baum), sowie einem rechnerischen Wertpunkte-Defizit für das Schutzgut Tiere/Pflanzen in Höhe von -9.490 Wertpunkten, die einem Ersatzbedarf von 63.674,74 € entsprechen, zu entrichten. Insgesamt ergeben sich damit abgerundet 207.930,00€ zuzüglich einer Verwaltungspauschale von 31.189,00 € (15 %). Die Gesamtsumme beläuft sich entsprechend auf 239.119,00€, welche an das Sondervermögen Naturschutz und Landschaftspflege (BUKEA/N32) zu entrichten ist (§1 Abs. 2 SoVermNatSchG). Eine Zahlungsaufforderung wird durch BUKEA/N32 zugeschickt. Der Betrag wird mit Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses fällig.

3. Die durch die Bauarbeiten bzw. Baustelleneinrichtungsflächen (Rasen, Stadtgrün etc.) in Anspruch genommenen Flächen sind nach der Baunutzung unmittelbar wiederherzustellen. Dies hat abschnittsweise, je nach Baufortschritt, zu erfolgen. Die Durchführung der Arbeiten zur Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Flächen ist der BUKEA/N33 nach Abschluss der Arbeiten schriftlich nachzuweisen.

4. Zur Vermeidung von Schäden an angrenzender Vegetation bzw. an zu erhaltenden Bäumen im Baustellenbereich sind vor Beginn der Baumaßnahmen geeignete Schutzmaßnahmen gemäß R SBB (Richtlinie zum Schutz von Bäumen und Vegetation bei Baumaßnahmen) und DIN 18920 vorzunehmen (insb. Stamm- und Wurzelschutz; Schutz angrenzender Gehölzbiotope). Die erfolgte Durchführung der Schutzmaßnahmen ist der Genehmigungsbehörde sowie BUKEA/N33 mit Beginn der Baumaßnahmen mitzuteilen.

5. Es ist eine fachlich kompetente Umweltbaubegleitung (UBB) einzusetzen, um sicherzustellen, dass im Rahmen der zugelassenen Baumaßnahmen vor Ort alle im LFB aufgeführten Vermeidungs-, Minderungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen sowie die zusätzlichen Nebenbestimmungen für den Bauablauf umgesetzt werden, so dass keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgen, die über die im LFB bereits berücksichtigten und bilanzierten Auswirkungen hinausgehen.

Die zuständigen Personen der Umweltbaubegleitung sind der Genehmigungsbehörde und der BUKEA/N33 vor Baubeginn anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde, sowie BUKEA/N33 sind durch die Baubegleitung regelmäßig monatlich schriftlich und mit geeigneten Fotos über den Fortgang der Arbeiten und über möglicherweise auftretende Probleme zu informieren. BUKEA/N33 ist bei allen vor Ort auftretenden gravierenden Abweichungen von den Festlegungen des LFB oder der Nebenbestimmungen unverzüglich direkt durch die Umweltbaubegleitung zu benachrichtigen.

6. Zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG, insb. des Tötungsverbotes, darf eine Beseitigung von Bäumen, Hecken und Gebüsch nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28. Februar erfolgen.

7. Zur Vermeidung von Vogelschlag sind Flächen aus Glas durch geeignete Maßnahmen (z.B. Aufbringung als hochwirksam getesteter Markierungen) für das Vogelauge erkennbar zu machen, wenn der Glasanteil der Fassade größer als 75 % ist oder zusammenhängende Glasflächen mit Glasscheiben mit einer Fläche größer 6 m² vorgesehen sind.

Zur Beurteilung der Wirksamkeit von Vogelschutzmarkierungen wird auf die Publikation der Vogelschutzwarte Sempach: [vsw-sempach-vogelfreundliches-bauen-glas-data.pdf](#) verwiesen.

8. Zur Vermeidung erheblicher Störungen geschützter Tierarten durch künstliche Lichtquellen im Sinne des § 44 BNatSchG, sind diese insbesondere fledermaus-, vogel- und insektenschonend zu gestalten. Die Anzahl der Beleuchtungsanlagen und damit verbunden auch die Beleuchtungsstärke sowie -dauer darf das aus anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften begründete Minimum nicht überschreiten. Dies gilt sowohl für die Bauzeit als auch die spätere

Inbetriebnahme. Die Beleuchtungsintensität ist des Weiteren durch den Einsatz von bedarfsgesteuerten Bewegungsmeldern, Zeitschaltuhren, Dämmerungsschaltern und/oder Dimmern weiter zu reduzieren. Die jeweiligen Lichtquellen sind so niedrig wie möglich anzubringen, um eine Abstrahlung auf andere als die jeweilige Zielfläche zu minimieren. Dazu sind auch Lichtquellen mit Richtcharakteristik nach unten zu verwenden. Insbesondere die Abstrahlung oberhalb der Horizontale ist zu unterlassen. Gehölze, Gewässer und andere Biotope sowie als Fledermausquartier geeignete Strukturen (z.B. auch Dachgauben) dürfen nicht angestrahlt werden. Es sind Leuchtmittel mit warmweißem Farbspektrum von max. 3000 Kelvin zu verwenden. Die verwendeten Lampengehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten abzuschirmen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60°C nicht überschreiten.

9. Die Umsetzung der im LFB dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem hierfür qualifizierten Büro vor Beginn der Maßnahmenumsetzung zu erstellen und mit BUKEA/N33, sowie der Genehmigungsbehörde abzustimmen.

10. Für die Ersatzpflanzungen und die Wiederherstellungsmaßnahmen sind ausschließlich heimische Arten zu verwenden.

11. Die Beendigung der Arbeiten zur Durchführung des Vorhabens sind der Genehmigungsbehörde, sowie BUKEA/N3 unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Dies gilt auch für eine länger als sechs Monate andauernde Unterbrechung der Arbeiten.

12. Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags sind planfestgestellt, gegebenenfalls mit Modifizierung durch die Nebenbestimmungen. Die Vorhabensträgerin ist zu der vollumfänglichen und, soweit diese zu besonderen Zeiten oder mit besonderen Fristen durchzuführen sind, zeitgerechten Umsetzung aller Maßnahmen verpflichtet. Dies gilt auch für die weiteren im LFB genannten Empfehlungen.

1.4.7 Baum- und Gehölzschutz

Die Beeinträchtigungen des Baum- und Gehölzbestandes sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Dabei ist insbesondere auf zu erhaltende, in unmittelbarer Nähe zu den Bauarbeiten stehende Bäume Rücksicht zu nehmen. Sie sind durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. die Einzäunung des Traufbereichs, die Verwendung von Baumschutzschilden, behutsames Arbeiten im Wurzelbereich, keine Verdichtung der Baumscheibe etc., zu schützen. Der Einsatz von schwerem Gerät im Wurzelbereich ist zu vermeiden. Die DIN 18920 ist einzuhalten.

1.4.8 Baustelleneinrichtung

Bei der Einrichtung der Baustelle ist die Verkehrssicherungspflicht zu beachten. Insbesondere ist die Baustelle gegenüber dem unbeabsichtigten Zutritt Dritter zu sichern. Dabei sind Wege für Notfalleinsätze vorzusehen, ggf. durch verschließbare Tore.

Arbeitsgerüste sowie deren Einlegeteile sind so herzustellen und zu sichern, dass bei Sturm keine Gefahr von ihnen ausgeht.

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

1.4.9 Brandschutz

Die Vorhabensträgerin hat für die Bauphase ein Brandschutzkonzept mit der Feuerwehr abzustimmen. Für sämtliche Quartiere und Gebäude müssen Feuerwehrebewegungsflächen während der gesamten Bauzeit zur Durchführung einer wirksamen Brandbekämpfung oder Menschenrettung zur Verfügung gestellt werden. Für Feuerwehrezufahrten gelten auch während der Bauphase die Richtlinien über die Flächen der Feuerwehren. Lichte Durchfahrtshöhen unter Rohrbrücken, E-Leitungen, etc. müssen mind. 3,50m betragen. Zugänge zu Gebäuden sind in einer Breite von 1,25m gradlinig freizuhalten. Die Anleiterbarkeit an bestehenden Gebäuden muss in jedem Fall gewährt bleiben. Zufahrten zu bestehenden Gebäuden, Hinterhöfen usw. dürfen nicht verstellt werden.

Insbesondere beim Einrichten der Baustelle sind die notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen: Wachführer der Feuer- und Rettungswache Barmbek, Email: wf23@feuerwehr.hamburg.de. Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr während der Bauphase sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen.

Bestehende in Baugenehmigungen geforderte Feuerwehrezufahrten, -flächen etc. dürfen nicht ohne Genehmigung der Bauprüfabteilungen dauerhaft verändert werden.

Die im Umfeld des Baufeldes und den betroffenen Wohngebäuden vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) ist jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten, um wirksame Löschmaßnahmen zu ermöglichen. Unterflurhydranten dürfen nicht überbaut / zugebaut werden. Ersatzmaßnahmen sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen.

Es ist ein Ansprechpartner für die Feuerwehr zu benennen.

Änderungen oder Abweichungen der aufgeführten Maßnahmen, die den vorbeugenden oder baulichen Brandschutz betreffen, sind der Abteilung für den vorbeugenden Brand- und Gefahrenschutz der Feuerwehr Hamburg anzuzeigen.

1.4.10 Wiederherstellung der Straßenverkehrsflächen

Sämtliche Straßenverkehrsflächen sind nach dem Stand der Technik in Abstimmung mit dem Wegebauaustträger wiederherzustellen.

1.4.11 Bauzeitlicher Straßenverkehr

Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die bauzeitliche Regelung des Straßenverkehrs, die bauzeitliche Fuß- und Radwegführung sowie das Einrichten, Abwickeln und Absichern von Baustellen, bleiben der Ausführungsplanung überlassen und sind zeitgerecht vor Baubeginn mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der VD 52 und dem zuständigen Polizeikommissariat abzusprechen und von der zuständigen Behörde anordnen zu lassen. Dazu sind für jeden Bauabschnitt Verkehrsbesprechungen durchzuführen. Soweit erforderlich, sind weitere Betroffene zu beteiligen.

Details des Baulogistikkonzeptes sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde des zuständigen Polizeikommissariats sowie mit dem zuständigen LSA-Sachbearbeiter der Straßenverkehrsbehörde VD 52 abzustimmen.

Alle Bautermine sowie die geplanten Verkehrsbeschränkungen bzw. -führungen sind rechtzeitig mit allen beteiligten Dienststellen abzustimmen.

Die zuständige Feuer- und Rettungswache (F02120, E-Mail: verkehr@feuerwehr.hamburg.de) muss rechtzeitig über die geänderte Verkehrsführung der einzelnen Bauabschnitte informiert werden, um Zeitverzögerungen in der Anfahrt zu den einzelnen Wohngebäuden und anderen Liegenschaften zu vermeiden.

Es ist sicherzustellen, dass alle Wohn- und Gewerbegrundstücke für den Fußgänger-, Rad- und Kfz-Verkehr erschlossen bleiben. Erforderlichenfalls ist dies durch bauzeitliche Provisorien sicherzustellen. Dies gilt auch für etwaige geplante Wohnungsbauprojekte, sofern sie zum Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen bereits hinreichend konkretisiert waren (vgl. hierzu § 28a Absatz 1 PBefG) und sich während der Bauzeit oder bereits in Nutzung befinden.

1.4.12 Räumliche Begrenzung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme

Die geplante dauerhafte Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen. Eine Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Auch innerhalb der genehmigten Flächen ist die Inanspruchnahme auf das Erforderliche zu begrenzen.

1.4.13 Räumliche Begrenzung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung

Die geplante vorübergehende Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen und soll so kurz wie möglich dauern. Eine Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Auch innerhalb der genehmigten Flächen ist die Inanspruchnahme auf das Erforderliche zu begrenzen.

Nach vollständiger Beendigung der Baumaßnahmen sind die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und baulichen Anlagen mindestens dem vorherigen Zustand entsprechend wiederherzustellen. Soweit dies nicht möglich ist oder von den Berechtigten nicht gewünscht wird, ist eine Entschädigung fällig.

1.4.14 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Leitungen, Verkehr und Baustellen

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Die Erreichbarkeit, Ver- und Entsorgung und Belieferungsmöglichkeit der Anliegergrundstücke ist für die Anlieger und ihre Besucher sowie für die Kunden von Gewerbebetrieben durchgängig zu gewährleisten. Auch provisorische Wegebeziehungen sind soweit wie möglich barrierefrei zu gestalten, soweit die von ihnen ersetzten, ursprünglichen Wegebeziehungen dies waren. Ebenfalls grundsätzlich sicherzustellen ist der durchgängige Anschluss an die Ent- und Versorgungsleitungen und an das Telekommunikationsnetz. Müssen Erreichbarkeit oder Anschlüsse dennoch kurzzeitig unterbrochen werden (beispielsweise für Umschlussarbeiten), ist der hierfür erforderliche Zeitrahmen nach Termin und Dauer in Absprache mit den Betroffenen frühzeitig im Voraus festzulegen und so kurz wie möglich zu halten; dabei sind die terminlichen Belange der Betroffenen soweit möglich zu berücksichtigen. Ausgenommen hiervon sind kurzfristige Unterbrechungen, die nicht vorhersehbar und auch nach Abwägung mit den betroffenen Belangen dringend erforderlich sind.

1.4.15 Leitungsarbeiten

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, müssen die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen bleiben. Über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen während der Baudurchführung sind daher mit dem jeweils zuständigen Leitungsunternehmen rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn entsprechende Absprachen zu treffen, die insbesondere die Art der Baudurchführung und die einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen betreffen. Soweit sich eine Betroffenheit erst während der Durchführung der Arbeiten zeigt, ist das betroffene Leitungsunternehmen unverzüglich zu informieren.

Jede Beschädigung von Fernwärmearlagenteilen ist umgehend der Hamburger Energiewerke GmbH zu melden. Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 1 m, bei Ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,40 m nicht unterschritten werden. Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 1 m gefordert.

Bei Arbeiten in der Nähe von oder an Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen zu beachten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der aktuelle Leitungsbestand der Leitungsunternehmen abzufragen und die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Etwaige Schacht- und Kanalbauwerke, auch im Bau befindliche, sind vor dem Betreten durch Kontrollmessungen auf Gasfreiheit zu überprüfen. Leitungen, die nicht umgebaut werden sollen, sind durch mit dem jeweiligen Leitungsunternehmen abzustimmende Maßnahmen gegen Beschädigungen durch Bauarbeiten zu sichern.

1.4.16 Bauzeitlicher Immissionsschutz

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, während der Durchführung der Baumaßnahme die Einhaltung der aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsbestimmungen sowie der VDI-Richtlinien und sonstigen rechtlichen und technischen Vorschriften zur Minderung von Immissionsbelastungen zu beachten. Schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG). Auch die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ und Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“, sind zu beachten, soweit in diesem Beschluss nichts Abweichendes geregelt ist.

Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schalldämmend und schadstoffarm sind. Die Vorhabensträgerin hat im Bauvertrag lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren vorzuschreiben, soweit dies bautechnisch möglich ist.

Die Anwohner sind regelmäßig über das Baugeschehen zu informieren. Die Vorhabensträgerin hat eine zentrale Stelle für das Vorbringen von Beschwerden oder Nachfragen bzgl. der Baumaßnahmen einzurichten.

Darüber hinaus wird auf die Nebenbestimmungen unter den Ziffern 1.4.16.1 bis 1.4.16.3 verwiesen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 2.5.2 verwiesen.

1.4.16.1 Baulärm

Grundsatz

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

Folgende Schutzmaßnahmen sind zu ergreifen:

- Ausschließlicher Einsatz dem bei Vergabe der Bauleistungen geltenden Stand der Technik der Lärminderung entsprechender Baugeräte und -maschinen; soweit diese dem Anhang der 32. BImSchV unterfallen, müssen diese lärmarm nach § 2 Nr. 7 32. BImSchV sein.
- Ausschließlicher Einsatz dem bei Vergabe der Bauleistungen geltenden Stand der Technik entsprechender lärmarmen Bauverfahren.
- Regelmäßige Wartung der Baugeräte und – maschinen zur Erhaltung des lärmarmen Betriebes.
- Einrichtung der Baustelle unter Gesichtspunkten der Lärminderung und Erstellung einer entsprechenden Lärminderungsplanung für die einzelnen Baupositionen (z.B. Positionierung von lärmzeugenden Elementen möglichst entfernt von der angrenzenden Bebauung, Positionierung von potenziell lärmabschirmenden Elementen wie Baustellencontainer unter Ausnutzung der lärmabschirmenden Wirkung).
- Einhausung lärmemittierender stationärer Anlagen, insbesondere der Separationsanlagen, sowie die Verwendung von Schallschutzhauben soweit technisch möglich.
- Verwendung geräuschgedämmter Suspensionsförderrohre zur Reduzierung der Strömungsgeräusche.
- Betrieb der Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen nicht länger als erforderlich.
- Reduzierung der Arbeitszeit besonders lärmzeugender Baufahrzeuge und -maschinen, soweit hierdurch die Gesamtbauzeit nicht wesentlich verlängert wird.
- Verzicht auf gegenläufiges Anschlagen der Bohrgeräte sowie Anschlagen der Schaufeln von Baggern zwecks Abklopfens der anhaftenden Erde.
- Messungen während der Bauzeit gemäß Ziffer 1.4.16.1.3.
- Rechtzeitige Vorabinformation der Anlieger vor Baubeginn sowie nach Möglichkeit auch während der Bauarbeiten vor dem Beginn besonders lärmintensiver Bautätigkeiten über die Art der Baumaßnahmen, deren Dauer und die zu erwartenden Lärmauswirkungen, vgl. auch Ziffer 1.4.16.1.3.
- Einsetzung eines den Bau begleitenden Baulärmsachverständigen zur Begutachtung und Kontrolle der Einhaltung der Lärminderungsplanung und der angeordneten Schutzmaßnahmen sowie zur Überwachung des lärmarmen Geräteeinsatzes etc.
- Einsetzung eines Ansprechpartners für die Betroffenen.

- Unterweisung des Baustellenpersonals in lärmarmem Verhalten während der Baudurchführung.

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

1.4.16.1.1 Arbeiten im Tagzeitraum (07:00 bis 20:00)

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

- für Wohnräume

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

- sowie für Kommunikations- und Arbeitsräume

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

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

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

a) Entschädigung dem Grunde nach in Geld

Werden durch den Baulärm trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch die für den Tagzeitraum geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719 in den vorstehend genannten schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen bei geschlossenem Fenster überschritten, hat die Vorhabensträgerin dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten für aus diesem Grunde erfolgende Mietminderungen auf Antrag Entschädigung dem Grunde nach in Geld zu leisten. Der Anspruch besteht auch für durch den Eigentümer oder den sonst dinglich Berechtigten selbst genutzten Wohnraum. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.

b) Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum

Werden durch den Baulärm trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch ein Innenraumpegel von 45 dB(A) in

den vorstehend genannten schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen bei geschlossenem Fenster überschritten, hat der jeweilige Nutzer der Räume auf Antrag und bei Nachweis der regelmäßigen und überwiegenden Anwesenheit tagsüber bezogen auf die Tage der Überschreitungen Anspruch auf die Übernahme notwendiger Kosten für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum (z.B. Hotelunterbringung, co-working-space). Die Nutzung des Ersatzraums ist der Vorhabensträgerin gegenüber nachzuweisen.

c) Entschädigung für lärmindernde bauliche Maßnahmen am Gebäude

Erfolgt die Überschreitung im Falle der vorstehenden Ziffer 1.4.16.1.1 b) für einen Zeitraum von drei Monaten oder länger, besteht für den Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten auf Antrag ein Anspruch auf Entschädigung für die Durchführung lärmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude. Für besonders schutzwürdige Nutzungen (Schulen, Seniorenheime, Krankenhäuser o.ä.) besteht dieser Anspruch bereits ab einem Zeitraum von einem Monat. Die Entschädigung ist zweckgebunden.

Wird seitens des Eigentümers oder des sonst dinglich Berechtigten hiervon kein oder nicht rechtzeitig Gebrauch gemacht, besteht der Anspruch aus Ziffer 1.4.16.1.1 b) insoweit fort.

Zur Berechnung des Zeitraums vgl. Ziffer 1.4.16.1.4.

d) Entschädigung dem Grunde nach in Geld für Außenwohnbereiche

In nach Nr. 49 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 – (analog) geschützten Außenwohnbereichen hat die Vorhabensträgerin für in den Monaten April bis einschließlich September trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen einen Monat oder länger andauernden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten für aus diesem Grunde erfolgende Mietminderungen auf Antrag Entschädigung dem Grunde nach in Geld zu leisten. Der Anspruch besteht auch für den durch den Eigentümer oder den sonst dinglich Berechtigten selbst genutzten Außenwohnbereich. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.

1.4.16.1.2 Keine Arbeiten im Nachtzeitraum (20:00 bis 07:00) und an Sonn- und Feiertagen

In der Zeit von 20:00 Uhr bis 07:00 Uhr (Nachtzeit) sowie an Sonn- und Feiertagen sind lärm erzeugende Arbeiten nicht zulässig.

1.4.16.1.3 Umsetzung

Auf die vorstehenden Entschädigungsregelungen hat die Vorhabensträgerin unverzüglich nach Ablauf der Klagefristen gegen diesen Planfeststellungsbeschluss und rechtzeitig vor Baubeginn

- auf ihren Internetseiten,
- den Eigentümern und sonst dinglich Berechtigten gegenüber, soweit deren Name und Anschrift mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind, postalisch und
- den übrigen Nutzern gegenüber, soweit diesen ein Anspruch auf Entschädigung für die Beschaffung von Ersatzraum zustehen kann, durch Postwurfsendung oder in anderer geeigneter Weise (z.B. Aushänge in Gebäuden, Newsletter, E-Mail-Verteiler) hinzuweisen.

Die durch diesen Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach zuerkannten Ansprüche auf Entschädigung hat die Vorhabensträgerin auf Antrag und auf ihre Kosten zu ermitteln. Hierfür sind auf Basis der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung - Baulärm (Planfeststellungsunterlage 4.8.2) im Wesentlichen der für den zu betrachtenden Immissionsort zu erwartende Beurteilungspegel sowie das nach Antragstellung des Anspruchsberechtigten zu ermittelnde Schalldämmmaß der an dem antragsgegenständlichen Immissionsort vorhandenen baulichen Gegebenheiten heranzuziehen. Dabei ist für Arbeiten im Tagzeitraum von dem geschlossenen Fenster auszugehen. Bei der Berechnung kann eine Schallminderung der Umfassungsbauteile bei geschlossenen Fenstern mit Einfachverglasung von 20 dB(A), bei geschlossenen Fenstern mit Mehrfachverglasung von 30 dB(A) und bei gekippten Fenstern von 15 dB(A) angenommen werden, sofern keine davon abweichenden Schalldämmmaße nachgewiesen werden. Messungen des Innenraumpegels sind nur im Ausnahmefall erforderlich, wenn sich das Schalldämmmaß anders nicht hinreichend ermitteln lässt.

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

Soweit sich prognostisch ein Anspruch auf eine Entschädigung für die Durchführung lärmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude ergibt, hat die Ermittlung des Entschädigungsanspruchs durch die Vorhabensträgerin bereits vor Antragstellung und auf ihre Kosten so frühzeitig zu erfolgen, dass die erforderlichen baulichen Maßnahmen am Gebäude, eine rechtzeitige Antragstellung vorausgesetzt, bei Eintritt der anspruchsauslösenden Überschreitungen nach Möglichkeit bereits wirksam sind. Ist dies nicht möglich, weil z.B. wirksame Maßnahmen aufgrund der Gebäudesubstanz nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand durchführbar wären, bleiben die Ansprüche auf Entschädigung in Geld dem Grunde nach oder auf Erstattung der notwendigen Kosten für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum insoweit unberührt.

Die Zeitangaben dieser Nebenbestimmung für die Ermittlung eines Anspruchs auf Entschädigung beziehen sich auf die Prognose zusammenhängender Tage mit Überschreitungen. Hinsichtlich des Anspruchs auf Entschädigung für die Durchführung lärmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude ist dem gleichgestellt ein mehrfaches Auftreten von Zeiträumen mit

Überschreitungen, die jeweils mindestens eine Woche umfassen und innerhalb eines Kalenderjahres zusammengerechnet einen Zeitraum von drei Monaten bzw. einem Monat für besonders schutzwürdige Nutzungen erreichen.

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

Dieser Planfeststellungsbeschluss entscheidet nicht über die Höhe der Entschädigung, sondern lediglich über den Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach. Die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung trifft, sofern zwischen dem Betroffenen und der Vorhabensträgerin keine Einigung zustande kommt, gemäß § 30 a PBefG die Enteignungsbehörde.

1.4.16.1.4 Anspruchsausschluss

a) In den Fällen der Ziffern 1.4.16.1.1 b) und 1.4.16.1.1 c) besteht der Anspruch nicht für Nutzungen, für die bereits ein oberer Anhaltswert von mindestens 45 dB(A) genannt wird (z.B. für Büros für mehrere Personen, Großraumbüros, Gaststätten, Schallerräume, Läden etc.).

b) Wird ein Innenraumpegel von 45 dB(A) bereits aufgrund der gemittelten Vorbelastung durch Verkehrsgeräusche überschritten, besteht der Anspruch in den Fällen der Ziffern 1.4.16.1.1 b) und 1.4.16.1.1 c) nur bei einer durch den Baulärm erfolgenden weiteren Anhebung des Innenraumpegels um mindestens 1 dB(A).

c) Werden die oberen Anhaltswerte der VDI 2791 bereits aufgrund der gemittelten Vorbelastung durch Verkehrsgeräusche überschritten, besteht der Anspruch in den Fällen der Ziffern 1.4.16.1.2 b) und 1.4.16.1.2 c) nur bei einer durch den Baulärm erfolgenden weiteren Anhebung des Innenraumpegels um mindestens 1 dB(A).

d) Ein Entschädigungsanspruch ist auch insoweit ausgeschlossen, als die vorhandene Baubsubstanz für die Einhaltung des hier jeweils festgesetzten Innenraumpegels bereits über ein ausreichendes Schalldämmmaß verfügt.

e) Der Entschädigungsanspruch entfällt, wenn der zu erreichende Schutzzweck aus vom Anspruchsberechtigten zu vertretenden Gründen nicht bewirkt werden kann. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Entschädigung für bauliche Maßnahmen zu einem so späten Zeitpunkt verlangt wird, dass die anspruchsbegründenden Lärmbeeinträchtigungen bereits vorüber sind oder deren Entfall kurz bevor steht oder die Herstellung von Schallschutzmaßnahmen nicht deutlich vor Ende der maßgeblichen Baulärmeinwirkungen bewerkstelligt werden kann.

1.4.16.2 Bauzeitliche Luftschadstoffe, Staub, Schmutz

Um die baubedingten Beeinträchtigungen durch Staub und Luftschadstoffe so gering wie möglich zu halten, sind folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu ergreifen:

- Die befestigten Baustraßen sind regelmäßig zu reinigen,
- die unbefestigten Baustraßen sind bei trockenen Wetterlagen zu befeuchten,
- durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abdeckung, Beregnung, o.ä.) ist sicherzustellen, dass es insbesondere bei Trockenheit oder windigem Wetter nicht zu Verwehungen offenliegender Baumaterialien oder Erdmassen kommt,
- es sind ausschließlich Transport- und Baufahrzeuge mit Partikelfilter einzusetzen, sofern dies dem Stand der Technik entspricht und entsprechende Fahrzeuge marktverfügbar sind,
- Schmutzmitnahme auf öffentliche Straßen ist so weit wie möglich zu vermeiden, die unvermeidlichen Verschmutzungen sind regelmäßig zu beseitigen.

1.4.16.3 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

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

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

Es ist auf erschütterungsarme Bauverfahren zurückzugreifen (z.B. Träger-Bohlbauweisen, Mikropfahlgründung).

Während besonders erschütterungsintensiver Bauphasen, die nicht vermeidbar sind, sind an repräsentativen bzw. besonders sensiblen Gebäuden Überwachungsmessungen durchzuführen. Sofern sich während der Messung eine Überschreitung der Anhaltswerte abzeichnet, ist die Vibrationsleistung auf ein noch vertretbares Maß zu reduzieren oder die Arbeitsfrequenz dementsprechend anzupassen, sodass keine bzw. geringere Resonanzerscheinungen auftreten und eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und 4150-3 vermieden wird. Die Ergebnisse der Überwachungsmessungen sind der zuständigen Behörde vorzulegen.

Die Anwohner sind regelmäßig über das Baugeschehen zu informieren. Die Vorhabensträgerin hat eine zentrale Stelle für das Vorbringen von Beschwerden oder Nachfragen bzgl. der Baumaßnahmen einzurichten.

Verdichtungsarbeiten sind dergestalt auszuführen, dass in angrenzenden Bebauungen keine technisch unvermeidbaren Erschütterungen eingetragen werden.

Zur Reduzierung von sekundärem Luftschall und Erschütterungen aus dem U-Bahnbetrieb sind Unterschottermatten einzubauen.

Bei Lautsprecheransagen im U-Bahnbetrieb in den Abend- und Nachtstunden ist die Lautstärke abzusenken.

1.4.17 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens insbesondere auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf, bleibt die Auferlegung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Hinsichtlich der Rechte Dritter wird auf § 75 Absatz 2 HmbVwVfG verwiesen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 2.5.4 verwiesen.

1.5 HINWEISE

1.5.1 Umfang der Zulassung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 HmbVwVfG (Konzentrationswirkung). Es handelt sich dabei nicht um mehrere selbständige Entscheidungen, die nur äußerlich zusammengefasst wären, sondern um eine Gesamtentscheidung. Es bedarf grundsätzlich keiner ausdrücklichen Erwähnung der ersetzten Entscheidungen.

Mit der aus der Feststellung des Plans resultierenden Verpflichtung zum Abbruch oder zur Änderung von Leitungen und baulichen Anlagen, zur Aufgabe oder zeitweiligen Aussetzung einer Nutzung etc. sind die betroffenen Genehmigungen etc. nicht mehr ausnutzbar, soweit sie dem Vorhaben entgegenstehen.

Die Nutzbarkeitseinschränkung erfolgt lediglich in dem Maße, in dem dies für das Vorhaben erforderlich ist, weil die genehmigte Leitung, Anlage oder Nutzung etc. dem Vorhaben ansonsten bauzeitlich oder dauerhaft entgegenstünde. Im Übrigen bleiben die Genehmigungen etc. unberührt. Für die bauzeitliche oder nach Abschluss der Arbeiten erforderliche Anpassung der Genehmigungen etc. ist die fachlich zuständige Behörde zuständig.

Im Übrigen bleiben die vorhandenen Genehmigungen etc. unberührt, soweit sich aus der vorliegenden Entscheidung nichts anderes ergibt.

Demgegenüber werden sämtliche für das Vorhaben erforderlichen Genehmigungen etc. durch den vorliegenden Beschluss vollumfänglich erteilt.

Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen sind nach § 19 WHG zwar dergestalt in das personenbeförderungsrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebunden, dass ebenfalls die Planfeststellungsbehörde über deren Erteilung entscheidet (Zuständigkeitskonzentration). In Bezug auf die Entscheidungskonzentration wird jedoch die Eigenständigkeit des Entscheidungsbestandteils unter dem Verfahrensregime des WHG betont (BVerwGE 123, 243; 125, 279). Die wasserrechtliche Entscheidung tritt daher, auch wenn sie im Planfeststellungsbeschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung. Dem liegen die Erwägungen zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind und das wasserwirtschaftliche Entscheidungsermessen nicht beschnitten werden soll. Dementsprechend werden auch die wasserrechtlichen Entscheidungen dieses Planfeststellungsbeschlusses zuzüglich der erforderlichen Nebenbestimmungen erteilt.

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst auch die erforderlichen Erlaubnisse nach § 19 Abs. 1 und § 22 Abs. 1 HWG sowie § 4 des Gesetzes über Grün- und Erholungsanlagen für die temporär und dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen auf der Grundlage des Flächenbedarfsverzeichnisses und der Flächenbedarfspläne, soweit dafür öffentliche Wege nach dem HWG oder Grün- und Erholungsanlagen nach dem Gesetz über Grün- und Erholungsanlagen in Anspruch zu nehmen sind. Weitere Details, insbesondere der Zeitraum der Inanspruchnahme, können der Ausführungsplanung überlassen bleiben und sind spätestens 4 Wochen vor Beginn der Flächeninanspruchnahme mit dem zuständigen Bezirksamt abzustimmen.

Die Planfeststellung umfasst nicht die Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen. Der Zustimmungsbescheid gemäß § 60 BOStrab ist gesondert bei der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zu beantragen.

1.5.2 Einvernehmen

Die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Abteilung Naturschutz der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft hat das Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG in Verbindung mit § 17 Absatz 1 BNatSchG zu den planfestgestellten, zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie zur Kompensation unvermeidbarer Beeinträchtigungen erteilt.

Die für den Schutz und Bewirtschaftung des Grundwassers zuständige Abteilung der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft hat das Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 WHG zu den planfestgestellten, wasserrechtlichen Erlaubnissen, nebst den dazugehörigen Nebenbestimmungen erteilt.

1.5.3 Kampfmittel

Vor Beginn baulicher Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund verbunden sind, ist die Grundstückseigentümerin oder der Grundstückseigentümer oder, wenn diese bzw. dieser die Baumaßnahmen nicht selbst durchführt oder durchführen lässt, die Veranlasserin oder der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund nach Einwilligung der Grundstückseigentümerin bzw. des Grundstückseigentümers verpflichtet, bei der zuständigen Behörde eine Auskunft einzuholen, ob für den betroffenen Baubereich ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel besteht. Öffentliche Baudienststellen sind von dieser Pflicht bei der Durchführung eigener Baumaßnahmen befreit.

Ist der betroffene Baubereich danach als Verdachtsfläche nach § 1 Absatz 4 Kampfmittelverordnung eingestuft, ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Absatz 2 Kampfmittelverordnung).

Näheres regelt die KampfmittelVO, hier insbesondere §§ 5 bis 9.

1.5.4 Denkmalschutz

Mit dem Denkmalschutzamt der Behörde für Kultur und Medien und dem Bezirksamt Hamburg-Nord ist eine Bemusterung des Bauwerks und eine Dateilabstimmung zur Freiraumplanung vorzunehmen.

Das neu herzustellende Bauwerk und die Freiraumplanung müssen sich hinsichtlich der Gestaltung aufgrund des gesetzlichen Umgebungsschutzes in die Umgebung einfügen. Hierfür erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt, der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und dem Bezirksamt Nord im Wege einer Bemusterung des Bauwerks und einer Detailabstimmung zur Freiraumplanung.

1.5.5 Entschädigungen

Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch keine Entschädigung können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese von erheblicher Bedeutung sind. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und

der damit verbundene Verlust der Lagegunst negativ auswirken. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Kunden, die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Auch Ertragseinbußen sind nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersatzfähig. Sie sind lediglich auszugleichen, soweit sie auf dem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle beruhen, BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 12.11., Rn. 67ff, m.w.N. Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass Eigentümer oder Gewerbetreibende nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten geschützt sind. Planungsbedingte Einbußen sind insoweit als Ausdruck der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen. § 74 Abs. 2 HmbVwVfG trifft insoweit eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Dies gilt speziell dann, wenn die Planung wie vorliegend dem öffentlichen Interesse dient.

Dies gilt grundsätzlich auch im Hinblick auf etwaige Mietminderungen oder Mietausfälle. Diese mögen zivilrechtlich berechtigt sein, weil der Vermieter den vertragsgemäßen Mietgebrauch verschuldensunabhängig schuldet. Der planfeststellungsrechtliche Entschädigungsmaßstab weicht hiervon jedoch ab, wie die vorstehenden Erläuterungen zeigen. So ist die mietvertragliche Duldungsschwelle für den Mieter deutlich niedriger als die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für den Eigentümer. Soweit allerdings auch die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist, sind auch die auf dieser Überschreitung beruhenden Mietminderungen oder Mietausfälle und andere Ertragseinbußen zu erstatten. Dies ist vorliegend durch die bauzeitlichen Lärmauswirkungen zumindest nicht ausgeschlossen. Die hierfür dem Grunde nach in Geld zu leistenden Entschädigungen bemessen sich dann nach den zulässigen Mietminderungen, vgl. Ziffer 2.5.2.1. Hinsichtlich der weiteren bauzeitlichen Beeinträchtigungen sorgen die planfestgestellten Schutzvorkehrungen grundsätzlich dafür, dass die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschritten wird.

Für die Gebäude, an denen die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) nicht eingehalten werden und weitere Minderungsmaßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht möglich sind bzw. die dafür aufzuwendenden Mittel außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, besteht ein Anspruch auf Entschädigung für die Durchführung von Maßnahmen des passiven Lärmschutzes.

1.5.6 Kostentragung

Die Kostentragung, z.B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens nicht berührt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung öffentlich-rechtlich unbedenklich ist. Auf die Kostentragungspflichten hat die Planfeststellungsbehörde keinen

Einfluss; ein Hinweis in der Planfeststellung hat nur klarstellende Bedeutung. Die Kostentragungspflicht 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 Vorhabensträgerin aus deren Zusagen.

Davon ausgenommen sind Kostenentscheidungen, die der Planfeststellungsbehörde durch Gesetz auferlegt sind.

1.5.7 Darstellung der Einwendungen und Stellungnahmen im Beschluss

Soweit Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen einzelner Sachthemen nicht integriert behandelt wurden, finden sich die diesbezüglichen Entscheidungen unter Ziffer 2.10.

Eine namentliche Nennung von Einwendenden unterbleibt aus datenschutzrechtlichen Gründen. Die angegebene Identifikationsnummer wird den unter Ziffer 2.10. genannten Einwendenden im Rahmen der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Sofern sich Einwendungen erledigt haben, werden sie nicht aufgeführt.

1.5.8 Brandschutztechnische Zuständigkeiten

Zuständig für die Maßnahme Neubau der U-Bahnhaltestelle Fuhlsbüttler Straße, ist die Feuer- und Rettungswache Barmbek, Maurienstraße 7-9, 22305 Hamburg. Der Ansprechpartner ist der Wachführer Tel.: 040/42851 – 2301, E-Mail: wf23@feuerwehr.hamburg.de.

2 BEGRÜNDENDER TEIL

2.1 Wesentliche Planungsmerkmale

Gegenstand des Vorhabens ist der Neubau einer Haltestelle auf der U-Bahnlinie U3 im Stadtteil Barmbek-Nord, zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße, zur besseren Erschließung des Einzugsgebiets. Die Haltestelle soll unmittelbar westlich der namensgebenden Fuhlsbüttler Straße liegen. Der Neubau verkürzt den Haltestellenabstand von derzeit ca. 1,8 km auf ca. 1.150 m zur Haltestelle Barmbek bzw. 650 m zur Haltestelle Habichtstraße. Die Haltestelle ist als oberirdische Anlage (Dammlage) geplant und wird mit Seitenbahnsteigen versehen werden. Die im Jahr 2003 erneuerte U-Bahn-Brücke über die Fuhlsbüttler Straße wird erhalten. Das westliche Widerlager der Brücke ist in die Planung integriert. Der Hauptzugang zur Haltestelle soll an den östlichen Bahnsteigenden angeordnet und zur unmittelbar angrenzenden Fuhlsbüttler Straße ausgerichtet werden. In der Haltestelle sind Betriebs- und Technikräume vorgesehen. Integriert werden zudem weitere Nutzungen, wie eine Gewerbefläche und ein öffentliches WC.

Der Neubau umfasst im Einzelnen die Herstellung des Haltestellenbauwerks mit Zugangsgelände und Bahnsteigen, die Herstellung eines zweiten Zugangs an den westlichen Bahnsteigenden einschließlich Herstellen einer Unterführung zur Querung des Bahndamms, das Herstellen der äußeren Erschließung der Haltestelle sowie die Wiederherstellung der nördlich angrenzenden Grünanlage nach Inanspruchnahme zwecks Baustelleneinrichtungsfläche.

2.2 Verfahren

2.2.1 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Vor Antragstellung wurde von der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne von § 25 Abs. 3 HmbVwVfG Gebrauch gemacht.

Die Vorhabensträgerin stellte zwischen Mitte Oktober 2020 und Ende November 2020 ihre grobe Vorentwurfsplanung im Wege eines Online-Dialogs auf schneller-durch-hamburg.de vor. Schwerpunktmäßig wurden die Themenkomplexe Haltestelle und Zugänge, Gestaltung, Umfeld sowie Busanbindung behandelt. Bürger hatten dabei die Möglichkeit, ihre Anregungen, Kritik und Kommentare einzubringen.

Im Oktober 2021 fand eine Online-Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung statt. Im Vordergrund stand dabei die Präsentation der Ergebnisse der Vorplanung unter Berücksichtigung der Anmerkungen aus dem Online-Dialog. Den Teilnehmern stand es frei, über eine Online-Chatfunktion etwaige Frage und Anmerkungen zu stellen, welche anschließend durch die Vorhabensträgerin beantwortet wurden.

Darüber hinaus fand am 10. Oktober 2023 eine Informationsveranstaltung in Präsenz statt. Die Vorhabensträgerin stellte dabei den finalen Planungsstand vor. Schwerpunktmäßig wurden die Themen Sicht- und Lärmschutz im Betrieb, Projektbegründung und Einzugsgebiet, Umfeldgestaltung und Baumnachpflanzung, die Parksituation sowie die Zeitplanung behandelt.

2.2.2 Antrag

Die Planfeststellung gemäß §§ 28 PBefG, 72 ff. HmbVwVfG erfolgt auf Antrag der Vorhabensträgerin vom 10. Oktober 2024.

2.2.3 Beteiligungsverfahren

Die Planunterlagen, aus denen sich Art und Umfang des Vorhabens ergeben, einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen (vgl. Ziffer 1.2 und Ziffer 1.3) haben in der Zeit vom 04. November 2024 bis zum 03. Dezember 2024 im Bezirksamt Hamburg-Nord zur Einsicht öffentlich ausgelegt. Auf die öffentliche Auslegung ist im Amtlichen Anzeiger Nr. 87 vom 29. Oktober 2024 hingewiesen worden. Zusätzlich waren die Unterlagen gemäß § 27a HmbVwVfG auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde unter <http://www.hamburg.de/bwi/pfv> einsehbar.

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnte bis einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist Einwendungen gegen den Plan erheben. Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen den Planfeststellungsbeschluss einzulegen, konnten innerhalb der vorgenannten Frist Stellungnahmen zu dem Plan abgeben. Mit Ablauf der vorgenannten Frist sind auch diese Stellungnahmen ausgeschlossen, vgl. § 73 Absatz 4 Satz 6 HmbVwVfG.

Die betroffene Öffentlichkeit konnte sich im Rahmen der Beteiligung zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens äußern. Die Äußerungsfrist endete einen Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen. Mit Ablauf der Äußerungsfrist sind für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens alle Äußerungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen. Die Äußerungsfrist gilt auch für solche Einwendungen, die sich nicht auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens beziehen.

Einwendungen und Äußerungen konnten demnach bis zum 03. Januar 2025 schriftlich oder zur Niederschrift bei der Planfeststellungsbehörde oder bei der Auslegungsstelle erhoben bzw. vorgebracht werden. Maßgeblich für die Einhaltung der Frist war das Datum des Eingangs.

Der Ausschluss von Einwendungen, der Ausschluss von Stellungnahmen von Vereinigungen und der Ausschluss von Äußerungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens durch Fristversäumnis beschränken sich auf dieses Planfeststellungsverfahren (§ 7 Absatz 4 in Verbindung mit § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und § 7 Absatz 6 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz).

Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange sowie die in Hamburg anerkannten Naturschutzverbände wurden gesondert unterrichtet. Nicht ortsansässigen Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt waren oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließ, konnten nicht ermittelt werden. Aufgrund dessen fand gemäß § 29 Absatz 1a PBefG i.V.m. § 73 Absatz 5 Satz 3 HmbVwVfG keine gesonderte Benachrichtigung über die Auslegung statt. Die vorliegende Einwendung ist im Beschluss anonymisiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat die folgenden Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 73 Absatz 2 HmbVwVfG zur Stellungnahme aufgefordert:

- Anglerverband Hamburg e.V.
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- Behörde für Inneres und Sport
- Behörde für Justiz und Verbraucherschutz
- Behörde für Kultur und Medien
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
- Behörde für Wirtschaft und Innovation (Stand 2024), nach Neustrukturierung Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation (Stand 2025)
- Bezirksamt Hamburg-Nord
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
- Colt Technology Services GmbH
- Dataport AöR
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Dorfgemeinschaft Billwärder an der Bille e.V.
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.
- Feuerwehr Hamburg
- Gasnetz Hamburg GmbH (2024), nach Fusionierung Hamburger Energienetze GmbH (2024)
- Hamburger Energiewerke GmbH

- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.
- Hamburg Verkehrsanlagen GmbH
- Hamburger Verkehrsbund GmbH
- Hamburg Wasser
- Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
- Landes-Seniorenbeirat Hamburg
- Polizei Hamburg
- Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen
- Stadtreinigung Hamburg
- Stromnetz Hamburg GmbH (2024), nach Fusionierung Hamburger Energienetze GmbH (2024)
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e.V.
- Verein zum Schutz des Mühlenberger Loches e.V.
- Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Verschiedene der genannten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen abgegeben. Daneben wurde eine Einwendung erhoben.

2.2.4 1. Planänderung

Mit Schreiben vom 29. September 2025 hat die Vorhabensträgerin nach § 73 Absatz 8 HmbVwVfG eine Änderung der Planunterlagen beantragt.

Der Änderungsantrag beinhaltet im Wesentlichen:

- Überarbeitung und Aktualisierung des Erläuterungsberichts aufgrund der geänderten Planung
- Überarbeitung des Lageplans Anlage 2.2 - Verfahrensgrenzen Lageplan - aufgrund der Anpassung der Verfahrensgrenze
- Überarbeitung des Lageplans Anlage 2.18 – Baustelleneinrichtungsflächen – u.a. aufgrund der Ergänzung zu fallender Bäume und des Aufmaßes
- Überarbeitung des UVP-Berichts insbesondere im Bereich der Umweltauswirkungen
- Aktualisierung und Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags, insbesondere im Bereich des Baumbestands, Artenbestands und der daraus resultierenden Erkenntnisse sowie dessen Übersichtspläne und Anlagen

- Aktualisierung und Überarbeitung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags insbesondere aufgrund Nachuntersuchungen und Nachkartierungen.

Die Planfeststellungsbehörde hat gem. § 73 Absatz 8 Satz 1 HmbVwVfG folgenden Behörden und Vereinigungen nach § 73 Absatz 4 Satz 5 HmbVwVfG die Änderungen mitgeteilt und Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Anglerverband Hamburg e.V.
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
- Bezirksamt Hamburg-Nord
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.
- Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e.V.
- Verein zum Schutz des Mühlenberger Loches e.V.

Von einer erneuten öffentlichen Auslegung nach § 22 Absatz 1 Satz 1 UVPG der geänderten Planunterlagen, aus denen sich Art und Umfang des Vorhabens ergeben, einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen (vgl. Ziffern 1.2, 1.3) war gemäß § 22 Absatz 2 Satz 1 UVPG abzusehen. Nach § 22 Absatz 2 Satz 1 UVPG soll die zuständige Behörde von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit absehen, wenn zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu besorgen sind. Insbesondere soll davon abgesehen werden, wenn solche Umweltauswirkungen durch die vom Vorhabensträger vorgesehenen Vorkehrungen ausgeschlossen werden, der Vorhabensträger seine Argumentation lediglich vertieft oder wenn es um Detailänderungen geht, ohne dass das Gesamtkonzept der Planung geändert oder die Unterlagen zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen gelangen (vgl. Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts S. 58, Rn. 163).

Zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen sind durch die Planänderung nicht zu besorgen. Die Planung des Neubaus selbst bleibt unberührt. Ferner betrifft die Modifizierung des Artenschutz-Fachbeitrages, die in Systematik und Ermittlungstiefe an die vorhandene Untersuchung anknüpft, Detailänderungen und eine vertiefte Prüfung der Betroffenheiten, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen.

Ein Absehen von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung würde nur dann ausscheiden, wenn eine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten vorgenommen

wird, die für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens insgesamt erforderlich ist und ihren Niederschlag in einer neuen entscheidungserheblichen Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens findet (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2016 - 9 A 18.15 - BVerwGE 156, 215 Rn. 25) .

Eine neue entscheidungserhebliche Umweltunterlage ist mit der 1. Planänderung nicht erstellt worden. Eine wesentlich über die bisherigen Untersuchungen hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten ist ebenfalls nicht vorgenommen worden. Die getroffenen Änderungen sind als vertiefte Darstellungen des Untersuchungsraums zu qualifizieren und überschreiten die für eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderliche Erheblichkeitsschwelle nicht. Die Qualität der Änderungen hat ebenfalls keine anderen erheblichen Umweltauswirkungen hervorgebracht.

Im Übrigen sind nach der Rechtsprechung des BVerwG nachteilige vorhabenbedingte Umweltauswirkungen nicht allein deshalb erheblich, weil sie mehr als geringfügig und damit abwägungserheblich sind. Dies stünde im Widerspruch zur Konzeption des UVPG, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat. Andererseits ist die Erheblichkeit auch nicht erst dann zu bejahen, wenn die Umweltauswirkungen nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungsrecht so gewichtig sind, dass sie zu einer Versagung der Zulassung führen können (vgl. BVerwG (3. Senat), Urteil vom 07.11.2019 – 3 C 12.18, BeckRS 2019, 27377, Rn. 23). Die hier vorgenommenen Veränderungen im Bereich der Umweltauswirkungen, insbesondere aufgrund einer vertieften Darstellung des Untersuchungsraums, fallen im Gesamtkontext des Verfahrens nicht dermaßen ins Gewicht, dass diese zu einer Versagung der Zulassung führen würden.

2.2.5 Erörterungstermin

Die Planfeststellungsbehörde sah gemäß § 29 Absatz 1a Nummer 1 PBefG von der Durchführung eines Erörterungstermins ab. Das BVerwG lässt es insoweit genügen, dass über die vorliegenden Stellungnahmen und Einwendungen hinaus keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten sind (vgl. BVerwG 131, S. 316Rn. 29ff.). Ein Verzicht ist daher bei Sachverhalten mit überschaubarer Komplexität und bei übersichtlicher Einwendungslage möglich (vgl. Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, S. 87-88, Rn. 281).

Die Planfeststellungsbehörde kam nach Abwägung aller Aspekte des Verfahrens zu dem Schluss, dass vorliegend eine Erörterung nicht erforderlich ist, um etwaige Konflikte auszuräumen, da keine Anhaltspunkte für komplexe Konfliktlagen bestehen, über die nicht aufgrund der Aktenlage entschieden werden könnte. Die vorliegende einzige Einwendung sowie die Stellungnahmen und die dazugehörigen Gegenäußerungen der Vorhabensträgerin sind eindeutig und aussagekräftig genug, sodass durch einen Erörterungstermin keine weitergehenden Erkenntnisse gewonnen werden müssen. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen haben nicht erkennen lassen, dass die Planunterlagen im Einzelnen oder insgesamt unklar geblieben wären oder Missverständnisse ausgelöst hätten. Die Komplexität des

Sachverhalts hält sich insgesamt in Grenzen und die Einwendungslage ist zudem übersichtlich, da sich diese im Wesentlichen auf Verbesserungsvorschläge beziehen.

2.2.6 Verfahrensrechtliche Einwendungen

Verfahrensrechtliche Einwendungen sind nicht erhoben worden.

2.3 Planrechtfertigung

Der Neubau der U-Bahn-Haltestelle an der Fuhlsbüttler Straße zur besseren Erschließung und Anbindung des Stadtteils Barmbek-Nord ist planerisch gerechtfertigt. Unter Zugrundelegung der allgemeinen Ziele des Personenbeförderungsgesetzes und unter Berücksichtigung der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in Barmbek-Nord besteht für das Vorhaben ein Bedarf.

Auf Grund des zu erwartenden Wachstums der Hamburger Bevölkerung und der ökonomischen Entwicklung besteht die Notwendigkeit zum weiteren Ausbau der Verkehrsangebote in der Stadt, um die mit der Bevölkerung und der Wirtschaft steigende Verkehrsanfrage auch künftig angemessen befriedigen zu können. Bürgerschaft und Senat der Freien und Hansestadt Hamburg verfolgen ausweislich der Bürgerschaftsdrucksachen 21/16638 vom 25. März 2019, 22/17661 vom 23. Januar 2025 und 22/15063 vom 23. April 2024 den Neubau einer weiteren Haltestelle für die Linie U3 an der Fuhlsbüttler Straße. Der prognostizierte stadtweite Einwohnerzuwachs und die vorgesehene städtebauliche Weiterentwicklung des Stadtteils Barmbek-Nord stellen gewichtige stadtentwicklungspolitische Vorhaben in Hamburg dar. Daraus wird eine erhebliche Verkehrsnachfrage erzeugt. Es liegt aus wirtschaftlichen, sozialen, städtebaulichen und ökologischen Gründen im öffentlichen Interesse, diese auch durch ein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen. Das Vorhaben erfüllt die übergeordneten Ziele der Schnellbahn-Netzentwicklung hinsichtlich einer Verbesserung der Erschließung, einer Aufwertung von Stadtquartieren, einer sinnvollen Ergänzung bestehender Verkehrssysteme sowie einer sinnvollen Realisierbarkeit in hohem Maße.

Das Vorhaben ist vernünftigerweise geboten, denn es verbessert die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs und stellt eine sinnvolle Ergänzung im Rahmen der aktuellen U-Bahn-Netzerweiterung dar. Es verkürzt den Haltestellenabstand von derzeit ca. 1,8 km auf ca. 1150 m zur Haltestelle Barmbek bzw. 650 m zur Haltestelle Habichtstraße. Für das Einzugsgebiet von ca. 10.000 Einwohnern wird ein werktägliches Fahrgastaufkommen von ca. 8.200 Personen prognostiziert. Im Einzugsgebiet werden ca. 2.600 Einwohner erstmalig einen direkten Zugang zum U-Bahn-Netz erhalten. Für einen größeren Teil der weiteren Einwohner ergibt sich eine bessere Erschließung als bisher.

Das dem Vorhaben zugrunde liegende Planungsziel ist auch erreichbar. Die Realisierbarkeit des Planungsziels ergibt sich insbesondere aus den plausibel und nachvollziehbar vorgelegten Erschließungszahlen. Die Planrechtfertigung würde nur dann nicht gegeben sein, wenn

das Vorhaben objektiv nicht realisierungsfähig wäre. Die Realisierungsfähigkeit des Vorhabens darf dementsprechend im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht auszuschließen sein (vgl. BVerwGE 84, 123, 128). Dies ist hier auch nicht der Fall. Die Realisierungsfähigkeit ergibt sich aus den vorgelegten Planungsunterlagen und dem mit dem Neubau verfolgten Willen der Bürgerschaft und des Senats (vgl. zuvor).

Damit ist das gegenständliche Vorhaben im fachplanungsrechtlichen Sinne erforderlich und vernünftigerweise geboten. Die Planrechtfertigung ist gegeben.

2.4 Variantenprüfung

Die Planfeststellungsbehörde hat zu prüfen, ob sich für die von der Vorhabensträgerin zu bewältigende Aufgabe eine bessere Möglichkeit bietet oder eine zumindest genauso gut geeignete Variante erkennbar ist, die sich dadurch auszeichnet, dass sie die dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange in geringerem Maße beeinträchtigen würde. Die Vorhabensträgerin hat in den Planunterlagen eine Variantenuntersuchung vorgenommen.

Gegen das gewählte Auswahlverfahren bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken. Im Rahmen der Variantenprüfung hat die Vorhabensträgerin unterschiedliche Haltestellentypen und Erschließungsarten untersucht. Dabei wurden zuerst die Vor- und Nachteile verschiedener Varianten ermittelt. Die Lage an der Fuhlsbüttler Straße ist von der Aufgabenstellung gesetzt. Dies bedingt auch, dass die Haltestelle mit Seitenbahnsteigen zu konzipieren ist. Denn ein Mittelbahnsteig würde eine Aufweitung der derzeit parallel verlaufenden Gleise, eine umfangreiche Neutrassierung der Gleislage, den Neubau der Brücke an der Fuhlsbüttler Straße und Aufweitungen der Bahndämme westlich und östlich der Fuhlsbüttler Straße erfordern, was bereits aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und der Nachhaltigkeit ausgeschlossen werden kann.

Für die Entwicklung möglicher Varianten der Haltestelle hat die Vorhabensträgerin zunächst unabhängig voneinander grundlegende Haltestellentypen A, B und C, die sich wesentlich durch die Anordnung einzelner Baukörper (Haltestellenkopf und Bahnsteigbereich) unterscheiden, sowie jeweils damit kombinierte Varianten der Erschließung zur Fuhlsbüttler Straße betrachtet:



Abbildung 1 Übersicht Haltestellentypen mit Erschließungsvarianten

Die Haltestellentypen A und C unterlagen der vertieften Untersuchung. Der Haltestellentyp B wurde dabei aufgrund der größeren dauerhaften Auswirkungen auf die angrenzende Parkanlage und die nachteilige Anordnung der Betriebs-/Technikräume ausgeschlossen. Es erfolgte jeweils unter Berücksichtigung verkehrlicher, baulicher, technischer und betrieblicher Kriterien sowie der bau-, anlage- und betriebsbezogenen Auswirkungen eine vertiefte Prüfung der verbliebenen Varianten. Diesbezüglich sind insbesondere auch die Auswirkungen auf die Umwelt und deren Schutzgüter sowie die Beeinträchtigungen Dritter durch die verschiedenen Varianten gegeneinander abgewogen worden. Es wurden die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten betrachtet.

Die beantragte Vorhabensvariante C1 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gut geeignet, die Ziele des Vorhabens zu erreichen. Sie schneidet im Gesamtvergleich besser ab als die nicht beantragten Varianten. Diese Variante überzeugt aufgrund einer einfachen Bauweise, einer Minimierung des Eingriffs in die Dammböschung im Bahnsteigbereich, nebst minimaler Baubehelfe, robuster Bauweise, geringeren Baukosten, einer geringeren Gesamtbauphasezeit und einem kompakteren Baukörper auf Straßenebene. Eine Variante mit weniger Beeinträchtigungen ist angesichts der vorhandenen Streckenführung und der dichten Bebauung nicht erkennbar.

Die Wahl der Vorzugsvariante in der beantragten Form erweist sich daher insgesamt aus den vorstehenden Gründen als gut nachvollziehbar und wird durch die Planfeststellungsbehörde bestätigt. Sie stellt eine effektive und zugleich schonende Realisierungsvariante dar. Eine nähere Untersuchung und abwägende Darlegung anderer Alternativen war nicht geboten.

2.4.1 Einwendungen, die die Variantenwahl betreffen (E0001)

Die in der Einwendung vorgeschlagene Alternative hat gegenüber der beantragten Variante wesentliche Nachteile. Im Einzelnen:

In der Einwendung wird im Wesentlichen vorgetragen, die Haltestelle solle als Brückenbahnsteig über die Fuhlsbüttler Straße errichtet werden, damit zu beiden Seiten dieser Straße ein

direkter straßenkreuzungsfreier Zugang entstehen kann. Alternativ solle bei Beibehaltung der gewählten Variante in Verlängerung der Bahnsteige jeweils eine Fußgängerbrücke parallel zu den Gleisen errichtet werden, mit jeweils einem barrierefreien Abgang zur Ostseite der Fuhlsbüttler Straße.

Hiermit wäre zwar der Vorteil verbunden, dass auf beiden Seiten der Fuhlsbüttler Straße ein Zugang errichtet werden könnte. Die Vorhabensträgerin legte jedoch überzeugend dar, dass aufgrund der vorhandenen Brückengeometrie keine Bahnsteige über der Fuhlsbüttler Straße angeordnet werden können. Aufgrund der Anordnung der Brückenhauptträger wäre für die Realisierung dieser Variante ein Brückenneubau erforderlich. Wie bereits zuvor dargelegt, soll dies allerdings vermieden werden. Die Brücke über die Fuhlsbüttler Straße ist im Jahre 2003 erneuert worden und hat dadurch noch eine Restlebensdauer von mindestens 100 Jahren. Ein Brückenneubau ist daher weder wirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll, was die in der Einwendung vorgeschlagene Variante ausscheiden lässt.

2.5 Begründung der Nebenbestimmungen

2.5.1 Abwasserrechtliche Anforderungen

Diese Nebenbestimmung dient dem Schutz davor, dass nachteilig verändertes Niederschlagswasser über die hierfür bestimmten Sielanschlussstellen eingeleitet wird.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die Antragsunterlagen zur Einleitung des Regenwassers in das öffentliche Siel plausibel. Insbesondere sind die abwasserrechtlichen Rahmenbedingungen für eine geordnete Abwasserableitung beachtet worden. Die abwasserrechtlichen Anforderungen wurden mit Inhalts- und Nebenbestimmungen versehen, um die ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung nach den Zielsetzungen des Hamburgischen Abwassergesetzes i.V.m. dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sicher zu stellen. Das Abwasser ist so zu beseitigen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Die erteilte Genehmigung berücksichtigt eine angeschlossene Fläche von 300,0 m² sowie eine abflusswirksame Fläche von 282,50 m².

2.5.2 Bauzeitlicher Immissionsschutz

Diese Nebenbestimmung ist geboten, um von den Arbeiten ausgehende Emissionen (im Wesentlichen Baulärm, Luftschadstoffe, Staub, Schmutz und Erschütterungen) soweit wie erforderlich zu begrenzen. Die Einzelheiten ergeben sich aus den folgenden Ausführungen:

2.5.2.1 Baulärm

Von dem planfestgestellten Vorhaben können dennoch nicht unerhebliche bauzeitliche Lärmimmissionen ausgehen, die die Nutzung der anliegenden Bebauung, insbesondere der Wohnbebauung nördlich (Genslerstraße), südlich (Hardorffsweg) sowie östlich (Fuhlsbüttler Straße) der Baustelle betreffen. Der entstehende Baulärm liegt in Art und Umfang der erforderlichen umfangreichen Arbeiten begründet, die in unmittelbarer Nähe zur angrenzenden Wohn- und Mischbebauung, stattfinden. Er lässt sich grundsätzlich nicht vermeiden und oft, aufgrund der Lage der Baustelle, auch nicht ausreichend mindern. So sind beispielsweise Geräusche, welche beim Betrieb von Harvestern, Baggern, Radladern und Kränen entstehen nicht vermeidbar. Aus diesem Grunde war vorsorglich die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.16.1 planfestzustellen, die der Vorhabensträgerin entsprechende Pflichten auferlegt.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Baulärm richtet sich nach den §§ 22 Absatz 1 und 3 Absatz 1 BImSchG in Verbindung mit den nach § 66 Absatz 2 BImSchG anwendbaren Vorschriften der AVV Baulärm. Die AVV Baulärm konkretisiert insoweit den Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und bestimmt die zulässigen Immissionsrichtwerte je nach Gebietscharakter. Abweichungen davon kommen u.a. in Betracht, wenn die Schutzwürdigkeit des vom Baulärm betroffenen Gebiets aufgrund einer Lärmvorbelastung als geringer anzusehen ist, als es die Immissionsrichtwerte vorsehen (vgl. BVerwG, 7 A 11/11, Urteil vom 10. Juli 2012).

Demnach sind die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zunächst einmal grundsätzlich einzuhalten. Da die Bauarbeiten nicht an allen Stellen in gleicher Intensität und Dauer durchgeführt werden, ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an vielen Immissionsorten auch möglich. Um dies an einer möglichst großen Anzahl an Immissionsorten zu gewährleisten, sind die nach Art und Maß in verhältnismäßiger Weise möglichen Schutzmaßnahmen zu treffen. Diese Schutzmaßnahmen sind in der Nebenbestimmung genannt. Sie sind in jedem Fall zu ergreifen, also nicht erst, wenn der im Baulärmgutachten vorab berechnete Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschreitet, wie Nr. 4.1 der AVV Baulärm dies als Messabschlag für gemessene Beurteilungspegel sonst vorsieht.

Die Vorhabensträgerin hat unter anderem ausschließlich Baugeräte einzusetzen, die dem Stand der Technik der Lärminderung entsprechen sowie gemäß den Herstellerangaben die zulässigen Schalleistungspegel der EU-Richtlinie 2000/14/EG unterschreiten und somit als geräuscharme Baumaschinen angesehen werden. Gemäß den überzeugenden Erläuterungen der Vorhabensträgerin sollen zudem die Baumaschinen nur bis zu maximal acht Stunden am Tag betrieben werden.

Über die in der Nebenbestimmung genannten Schutzmaßnahmen hinaus, insbesondere des aktiven Schallschutzes, die zu einer effektiven Abschirmung vor dem Baulärm führen würden, sind aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse und der oft unmittelbar neben der Baustelle gelegenen mehrgeschossigen Wohnbebauung nach den von der Planfeststellungsbehörde für plausibel gehaltenen Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 4.8.2) nicht möglich. Nach den überzeugenden Ausführungen

der Vorhabensträgerin können temporäre Lärmschutzwände auf der Dammkrone aus Platzgründen nicht errichtet werden. Eine Platzierung auf Straßenniveau kann aus statischen Gründen sowie aufgrund der zu erwartenden Verschattung nicht realisiert werden. Lärmschutzwände, die auch die oberen Geschosse vor Baulärm schützen würden, müssten mindestens die Höhe der umliegenden Wohnbebauung aufweisen. Der temporäre Bau von stationären Abschirmwänden stünde aufgrund der Dammlage der vorhandenen U-Bahntrasse zudem in keinem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis. Nach den plausiblen Erläuterungen der Vorhabensträgerin kommen andere aktive Schallschutzmaßnahmen ebenfalls nicht in Betracht. Diese wären nicht ohne großen zusätzlichen Zeitaufwand möglich. Beim Abriss des Imbisses wäre, nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, der Einsatz einer Seilsäge anstatt eines Meißels zwar theoretisch denkbar, deren Einsatz aber aufgrund des geringen Bauvolumens und der Bausubstanz unverhältnismäßig. Schließlich kommen auch weitergehende Betriebszeiteneinschränkungen als aktive Schallschutzmaßnahme vorliegend nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht in Betracht. Diese würden zum einen zu einer Verlängerung der Bauzeit führen und zum anderen eine verlängerte Sperrung des Schienen- und Straßenverkehrs nach sich ziehen, was zu unnötigen zusätzlichen Belastungen führen würde.

Da die planfestgestellten Schutzmaßnahmen allein demnach teilweise nicht hinreichend erfolgversprechend und weitere Schutzvorkehrungen als die planfestgestellten nicht in verhältnismäßiger Weise möglich sind, wird es möglicherweise an einigen Immissionspunkten zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm kommen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Arbeiten deshalb nicht wie beantragt durchgeführt werden könnten. So sieht auch die AVV Baulärm vor, dass die Bauarbeiten trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte durchgeführt werden können, wenn diese im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht durchgeführt werden könnten (vgl. Nr. 5.2.2. der AVV Baulärm).

So liegt der Fall hier. Der dem Allgemeinwohl dienende Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, der verkehrspolitisch gewollt und gerade vor dem Hintergrund der aktuellen gesellschaftlichen Diskussion über zukünftige Mobilitätskonzepte auch sinnvoll ist, begründet das dringende öffentliche Interesse im Sinne dieser Vorschrift. Dass die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht durchgeführt werden könnten, wurde bereits dargelegt.

Damit ist die Durchführung der Arbeiten trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte zwar grundsätzlich zulässig. Steht allerdings – wie hier aufgrund der vorherigen Begutachtung im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung - von vornherein fest, dass Immissionsrichtwerte überschritten werden, gilt dies nicht ohne Weiteres. Die Planfeststellungsbehörde hat zu prüfen, ob und wie die Beeinträchtigungen dennoch auf ein zumutbares Maß beschränkt werden können. Dies ist vorliegend geschehen. Die Planfeststellungsbehörde hat der Vorha-

bensträgerin umfangreiche Pflichten auferlegt und den Betroffenen für den Überschreitungsfall umfangreiche Entschädigungsansprüche dem Grunde nach gewährt, mittels derer die Bauarbeiten den Betroffenen zumutbar sind.

Im Einzelnen:

Werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabensträgerin nach § 74 Absatz 2 Satz 2 VwVfG Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Hierfür sieht die AVV Baulärm selbst Maßnahmen zur Minderung der Geräusche vor, vgl. Nr. 4.1 AVV Baulärm. Entsprechende Minderungsmaßnahmen sind auch Gegenstand dieser Nebenbestimmung, vgl. Ziffer 1.4.16.1. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene nach § 74 Absatz 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die Unvereinbarkeit mit dem Vorhaben und die Untunlichkeit weitergehender als der planfestgestellten Schutzvorkehrungen wurden vorstehend bereits erläutert.

Hinsichtlich der Entschädigungsansprüche hat die Planfeststellungsbehörde - insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Bauarbeiten ausschließlich tagsüber durchgeführt werden - entschieden, dass es vorliegend für die Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle nicht allein auf die Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ankommt. Insbesondere sind damit regelmäßig nicht bereits Unterlassungsfolgen verbunden, vgl. z.B. auch Ziffer 5 der AVV Baulärm. Im Wesentlichen geht es um den Schutz derjenigen, die sich im betroffenen Bereich längerfristig aufhalten und den Immissionen nicht ohne weiteres ausweichen können – also in erster Linie die Menschen, die dort wohnen oder arbeiten oder sich aus anderen Gründen regelmäßig und länger dort aufhalten müssen. Da die insoweit zu schützenden Betroffenen sich überwiegend innerhalb von Gebäuden aufhalten, ist es zulässig, die von dem Gebäude ausgehende Schutzwirkung in die Zumutbarkeitsüberlegungen einzubeziehen. Hinsichtlich der tagsüber erfolgenden Beeinträchtigungen ist es zudem zulässig, die Betroffenen auf die Ausnutzung der vollen Schutzwirkung der vorhandenen Bausubstanz zu verweisen, also die Fenster grundsätzlich geschlossen zu halten. Auf diese Weise können trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in vielen Fällen Innenraumpegel eingehalten werden, die den Betroffenen zumutbar sind (zu Überschreitungen auch dieser Pegel siehe im Folgenden). Um dennoch für eine ausreichende Belüftung zu sorgen, hat die Lüftung dann mittels einer sogenannten Stoßlüftung zu erfolgen. Der dann für einen kurzen Zeitraum ungedämmt einwirkende Baulärm ist angesichts der Kürze der erforderlichen Lüftungsdauer zumutbar.

Für analog nach Nr. 49 VLärmSchR 97 geschützte Außenwohnbereiche gilt etwas anderes, da diese nicht über Bauteile mit Dämmwirkung verfügen. Diesbezüglich ist die Zumutbarkeitsschwelle daher bereits bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten. Dies gilt einschränkend allerdings nur für die Jahreszeit, in der mit einer regel-

mäßigen und längeren Nutzung der Außenwohnbereiche zu rechnen ist und aus Verhältnismäßigkeitsgründen auch nur dann, wenn die Überschreitung mehr als einen Monat andauert. Da Außenwohnbereiche lediglich der, wenn auch wünschenswerten, Erweiterung des Wohnbereichs nach außen dienen, nicht jedoch dem Kernbereich der Wohnnutzung zuzuordnen sind, ist diese Einschränkung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vertretbar.

Maßstab für die Zumutbarkeit des Baulärms ist, mit Ausnahme der Außenwohnbereiche, demzufolge die Einhaltung von zumutbaren Innenraumpegeln. Diesbezüglich kann die VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ herangezogen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 11/11). Sind vorliegend deren obere Anhaltswerte eingehalten, ist der Baulärm zumutbar.

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

Damit ist die Zumutbarkeitsschwelle für Wohn-, Kommunikations- und Arbeitsräume tagsüber erst dann überschritten, wenn neben der Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auch die oberen Anhaltswerte der VDI 7219 in schützenswerten Räumen bei geschlossenem Fenster überschritten werden. Diese Überschreitungen sind, da der Vorhabensträgerin keine weiteren Vorkehrungen und keine weitere Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer auferlegt werden können, weil diese vorliegend untunlich oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar wären, den Anspruchsberechtigten nur gegen die Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld zuzumuten, § 74 Absatz 2 Satz 3 HmbVwVfG. Der Entschädigungsanspruch für den Eigentümer oder dinglich Berechtigten ergibt sich dann aus einer berechtigt vorgenommenen Mietminderung. Ein solcher Entschädigungsanspruch dem Grunde nach ist Gegenstand der planfestgestellten Nebenbestimmung. Da anspruchsberechtigt insoweit nur der Eigentümer oder dinglich Berechtigte sein kann, bleibt der Mieter diesbezüglich auf sein Recht zur Mietminderung angewiesen.

Eine Entschädigung in Geld kann jedoch nicht in allen Fällen die Zumutbarkeit begründen. Insbesondere ist mit der Einräumung eines Entschädigungsanspruchs bei Überschreitung der

oberen Anhaltswerte und entsprechender Mietminderung noch nichts über die Höhe und Dauer der Überschreitungen ausgesagt. Es kann aber nicht gleichgültig sein, in welchem Maß und wie lange die oberen Anhaltswerte überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher entschieden, dass ab einer bestimmten Höhe und Dauer der Überschreitungen auch eine Entschädigung in Geld nicht mehr ausreicht, weil es insoweit nicht mehr allein um eine schlichte finanzielle Kompensation von Mietminderungen gehen kann, sondern ein effektiver Schutz der Nutzer geboten ist. Diese Grenze hat die Planfeststellungsbehörde vorliegend auf 45 dB(A) festgelegt. Bei Wohnnutzungen ist das Schutzziel für die Tagzeit, unzumutbare Kommunikationsbeeinträchtigungen im Gebäudeinneren zu vermeiden. Nach dem Stand der aktuellen Lärmwirkungsforschung sind tagsüber zur Vermeidung von Kommunikationsstörungen in geschlossenen Wohnräumen Mittelungspegel von 45 dB(A) einzuhalten (vgl. BVerwG, 7 A 11.11, Urteil vom 10. Juli 2012, juris Rn. 79, m.w.N., BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, 4 A 1075/04, juris Rn. 323). Auch insoweit ist zu berücksichtigen, dass der genannte Wert von 45 dB(A) für dauerhafte Lärmeinwirkungen gilt und für Beeinträchtigungen durch Baulärm – auch langanhaltenden – daher erst Recht ein geeignetes Zumutbarkeitskriterium darstellt.

Um den Betroffenen den vorgenannten Schutz zu bieten, sind für bestimmte Fälle daher Ansprüche auf Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum - insoweit für jeden betroffenen Nutzer, also auch den Mieter - sowie Ansprüche auf Entschädigung für die Durchführung lärmmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude festgesetzt worden. Obwohl auch diese Ansprüche nur auf Entschädigung gerichtet sind, ist dennoch die Ausgestaltung unterschiedlicher Ansprüche notwendig, weil die Ansprüche auf Entschädigung für Ersatzraum bzw. auf Entschädigung für lärmmindernde Maßnahmen anderen Voraussetzungen unterliegen müssen und auf unterschiedliche Gegenstände gerichtet sind als der einfache Anspruch auf Entschädigung in Geld, der sich an einer rechtmäßig erfolgten Mietminderung orientiert. Der Eintritt des Entschädigungsanspruchs und dessen konkrete Höhe kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt werden; einigen sich Vorhabensträgerin und Betroffene nicht, hat die Enteignungsbehörde über die Höhe zu befinden, vgl. § 30a PBefG.

Wird demnach ein Innenraumpegel von 45 dB(A) überschritten, kann auf Antrag und bei Nachweis der regelmäßigen und überwiegenden Anwesenheit tagsüber für die Tage der Überschreitungen statt einer Entschädigung in Geld eine auf die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum gerichtete Entschädigung beansprucht werden. Wie bereits ausgeführt, ist bei einer Überschreitung eines Innenraumpegels von 45 dB(A) anzunehmen, dass die Kommunikation in unzumutbarer Weise gestört sein wird. Die Betroffenen werden durch die Nebenbestimmung in die Lage versetzt, dem Baulärm dadurch auszuweichen, dass sie sich einen angemessenen Ersatzraum beschaffen, beispielsweise ein nahegelegenes Hotel oder ein co-working-space. Auch hier gilt, dass die Frage der Angemessenheit erst im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen der Vorhabensträgerin und den Betroffenen geklärt werden kann; einigen diese sich nicht, wird die Höhe der Entschädigung für Ersatzraum von der Enteignungsbehörde bestimmt, s.o. Der Anspruch ist allerdings auf diejenigen beschränkt, die regelmäßig und überwiegend tagsüber anwesend sind. Bei denjenigen, die sich tagsüber regelmä-

ßig abseits der Baustelle aufhalten, beispielsweise an einem außerhalb des Baustellenbereichs befindlichen Arbeitsplatz, fehlt es an der Lärmausgesetztheit und damit am Entschädigungstatbestand. Da die Möglichkeit einer Mietminderung, über die die Planfeststellungsbehörde nicht zu befinden hat, grundsätzlich aber auch in diesen Fällen parallel bestehen kann - die wenigsten Betroffenen werden den gesamten Tagzeitraum zwischen 07:00 bis 20:00 und auch am Sonnabend abwesend sein und so zumindest zeitweise doch dem Baulärm ausgesetzt sein -, bleibt es insoweit zusätzlich auch bei dem Entschädigungsanspruch in Geld für die Kompensation vorgenommener Mietminderungen. Deren Maß dürfte jedoch regelmäßig geringer ausfallen, als dies ohne Gewährung des Anspruchs auf Entschädigung für die Inanspruchnahme von Ersatzraum der Fall wäre.

Sollte die Überschreitung der Schwelle von 45 dB(A) allerdings drei Monate oder länger andauern, kann eine Entschädigung für die Durchführung lärmmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude beansprucht werden. Die Planfeststellungsbehörde hat entschieden, dass eine derart lange Dauer der Überschreitungen nicht mehr allein über die Einräumung eines Anspruchs auf Entschädigung für die Beschaffung angemessenen Ersatzraums aufgefangen werden kann. Auch wenn ein Ausweichen auf Ersatzraum dem Schutz der Betroffenen dient, bedeutet dies doch gleichzeitig eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung der Betroffenen, die insoweit auf ihr gewohntes Umfeld verzichten müssen und zusätzliche Wege zwischen Wohnung und Ersatzraum - ggf. auch öfter am Tag - auf sich nehmen müssen. Dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten muss daher die Möglichkeit gegeben werden, die betroffenen Räume nachhaltig vor Baulärm zu schützen und, soweit diese vermietet sind, seinen mietvertraglichen Pflichten vollinhaltlich nachkommen zu können, wenn die Überschreitungen der 45 dB(A)-Schwelle drei Monate oder länger währen.

Der Anspruch auf Entschädigung für die Durchführung lärmmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude kommt unmittelbar allerdings nur dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten zugute. Macht der Anspruchsinhaber von diesem Anspruch keinen oder nicht rechtzeitig Gebrauch, besteht der Anspruch des betroffenen Nutzers auf Entschädigung für die Beschaffung von Ersatzraum deshalb insoweit fort. Die mietvertraglichen Folgen für das Nichtergreifen von Schutzmaßnahmen trotz vorhandenen Entschädigungsanspruchs betreffen hingegen ausschließlich das Verhältnis zwischen Vermieter und Mieter und entziehen sich einer Regelung durch die Planfeststellungsbehörde.

Eine geringere Dauer als drei Monate kommt für die Gewährung eines Anspruchs auf Entschädigung für die Durchführung lärmmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude grundsätzlich nicht in Betracht. Bei diesem Anspruch handelt es sich um einen Anspruch, der in der Regel einen hohen finanziellen Aufwand nach sich zieht und bei seiner Umsetzung auch für die Betroffenen weitere Beeinträchtigungen durch die Herstellung der baulichen Maßnahmen am Gebäude mit sich bringt. Daher kommt dieser Anspruch grundsätzlich nur für den Schutz vor dauerhaftem Lärm in Betracht. Hierzu gehört Baulärm zunächst einmal nicht, weil es sich dabei nur um temporären Lärm handelt, selbst wenn dieser über eine längere Zeit wirkt. Ein Anspruch auf Entschädigung für die Durchführung lärmmindernder baulicher Maßnahmen am

Gebäude kann daher als Schutz vor Baulärm nur als letztes Mittel gewährt werden. Voraussetzung hierfür ist, dass der Baulärm Überschreitungen in besonderer Höhe und über eine Zeitdauer mit sich bringt, die der Vorhabensträgerin gegenüber als Verursacherin und grundsätzlich zur Vermeidung bzw. Minderung Verpflichteter die Anwendung dieses letzten Mittels als zumutbar erscheinen lassen. Hält dieser Zustand für einen Zeitraum von drei Monaten oder länger an, ist eine Schwelle überschritten, die nach Höhe und Dauer der Lärmeinwirkungen den verstärkten Einsatz von Schutzmaßnahmen erfordert. Durch die Bemessung dieses Zeitraums mit drei Monaten wird sowohl dem Interesse der Betroffenen entsprochen, dem Baulärm nicht dauerhaft über das Aufsuchen von Ersatzraum entfliehen zu müssen, wie auch dem Interesse der Vorhabensträgerin, den hohen finanziellen Aufwand für die Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen, die sonst nur für den Schutz vor dauerhaftem Lärm erforderlich sind, nicht bereits nach unangemessen kurzer Zeit tragen zu müssen.

Der Anspruch auf Entschädigung für bauliche Maßnahmen ist zweckgebunden. Der Einsatz der Mittel für Maßnahmen des passiven Schallschutzes ist nur gerechtfertigt, wenn der damit bezweckte Schutz erreicht wird.

Umsetzung

Wird ein Antrag auf Entschädigung gestellt, hat die Vorhabensträgerin zu ermitteln, welcher Beurteilungspegel am antragsgegenständlichen Immissionsort voraussichtlich erreicht werden wird, welches Schalldämmmaß am antragsgegenständlichen Immissionsort zu veranschlagen ist und zu welchem Innenraumpegel die prognostizierten Beurteilungspegel bei Berücksichtigung des ermittelten Schalldämmmaßes führen werden. Zur Prognose des maßgeblichen Außenpegels kann das vorliegende Baulärmgutachten (Planfeststellungsunterlage 4.8.2) herangezogen werden. Der Innenraumpegel wird in der Regel nicht gemessen werden müssen, da aus prognostiziertem Außenpegel und Dämpfungsmaß der vorhandenen Bausubstanz auf den Innenraumpegel geschlossen werden kann. Grundsätzlich kann eine Schallminderung der Umfassungsbauteile bei gekippten Fenstern mit 15 dB(A), bei geschlossenen Fenstern mit Einfachverglasung mit 20 dB(A) und bei geschlossenen Fenstern mit Mehrfachverglasung mit 30 dB(A) angesetzt werden.

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

Legen die schalltechnischen Erkenntnisse einen Anspruch auf eine Entschädigung für die Durchführung lärmmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude nahe, bedarf es für die Ermittlung des Anspruchs zunächst keines Antrags der Betroffenen. Um die rechtzeitige Fertigstellung baulicher Maßnahmen am Gebäude vor dem Zeitpunkt des Eintritts der anspruchsauslösenden Überschreitungen zu ermöglichen, hat die Vorhabensträgerin die potentiellen

Ansprüche von sich aus zu ermitteln und muss auf die Betroffenen entsprechend zugehen. Diese können dann den entsprechenden Entschädigungsantrag stellen. Für den Fall, dass die rechtzeitige Fertigstellung gleichwohl nicht möglich sein sollte, greifen die Ansprüche auf angemessene Entschädigung dem Grunde nach in Geld oder auf angemessene Entschädigung für die Beschaffung von Ersatzraum. Diese Ansprüche entfallen erst mit Fertigstellung der lärmindernden baulichen Maßnahmen am Gebäude, weil erst dann die Schutzwirkung erreicht ist und weitere Entschädigungsansprüche keine Grundlage mehr haben.

Hinsichtlich der Höhe der Entschädigung haben die Vorhabensträgerin und die Betroffenen zunächst den Versuch einer Einigung zu unternehmen. Kommt keine Einigung zustande, entscheidet gemäß § 30 a PBefG die Enteignungsbehörde. Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 11/11, juris Rn. 86).

Anspruchsausschluss

In den Fällen der Ziffern 1.4.16.1.1 b) und 1.4.16.1.1 c) gilt die Schwelle von 45 dB(A) nicht für Nutzungen, für die in Tabelle 6 der VDI 2719 bereits ein oberer Anhaltswert von mindestens 45 dB(A) genannt wird, z.B. für Großraumbüros, Läden, Gaststätten etc., s.o.). Insoweit geht die VDI 2719 von einer geringeren Schutzbedürftigkeit aus, was sich in der Höhe der oberen Anhaltswerte von 45 bis 50 dB(A) ausdrückt. Aufgrund dieser bereits recht hohen oberen Anhaltswerte und der geringeren Schutzbedürftigkeit dieser Räumlichkeiten werden die zusätzlichen Überschreitungen der oberen Anhaltswerte durch die Baumaßnahme weniger deutlich ausfallen und auch weniger ins Gewicht fallen. Auch hier gilt jedoch, dass die Möglichkeit einer Mietminderung, über die die Planfeststellungsbehörde nicht zu befinden hat, grundsätzlich auch in diesen Fällen bestehen kann und es insoweit bei der Entschädigung der Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten in Geld für die Kompensation vorgenommener Mietminderungen bleibt.

Anspruchsberechtigung

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

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

Hieraus ergibt sich ein Regelungskanon, der weder Lücken aufweist, noch zu doppelten Ansprüchen führt.

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

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

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

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

- Schließlich – wenn die Überschreitungen länger andauern und auch ein Ausweichen auf Ersatzraum nicht länger zumutbar ist – besteht ein Anspruch auf Leistung einer Entschädigung für die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen. Dieser steht wiederum allein dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten zu. Zwar handelt es sich auch insoweit um eine Vorkehrung, die das Ziel hat, Beeinträchtigungen des jeweiligen Nutzers abzuwenden. Zielobjekt dieser Entschädigung ist jedoch die Durchführung von Baumaßnahmen am Gebäude und somit das Eigentum.
- Anspruchsberechtigter für die Entschädigung der Außenwohnbereiche ist ebenfalls der Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigte. Hier geht es nicht um einen Eingriff in die Sphäre des Nutzers, dem dieser nur durch das Verlassen des Mietobjektes entgehen könnte, da Außenwohnbereiche nicht zwingend genutzt werden müssen. Tatsächlich geht es insoweit lediglich um eine Einschränkung der Nutzbarkeit, für die dem selbstnutzenden Eigentümer

oder sonst dinglich Berechtigten eine Entschädigung und dem Mieter ein Mietminderungsanspruch zusteht, der gegenüber dem Vermieter ausgleichspflichtig ist. Auch insoweit bemisst sich die Höhe der Entschädigung nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.

Gesamtschau

Zusammengefasst stellt die Nebenbestimmung sicher, dass Schutzvorkehrungen getroffen werden, wo dies möglich und verhältnismäßig ist. Sind keine Schutzvorkehrungen möglich oder werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm trotz Schutzvorkehrungen überschritten, ist dies für sich genommen zunächst dennoch zumutbar, weil die Arbeiten zur Herstellung der neuen Haltestelle Fuhlsbüttler Straße im öffentlichen Interesse liegen, zur besseren Erschließung der Wohngebiete erforderlich sind und angesichts der Unmöglichkeit bzw. Unverhältnismäßigkeit weiterer Schutzmaßnahmen ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte sonst nicht durchgeführt werden könnten. Zudem werden die Arbeiten tagsüber durchgeführt werden, sodass sich eine Vielzahl potentieller Betroffener während der Bauzeiten nicht im Bereich der vom Baulärm betroffenen Gebiete aufhalten wird. Diejenigen, die dort auch tagsüber anwesend sind, weil sie dort auch tagsüber leben oder weil sie dort arbeiten, werden sich überwiegend in geschlossenen Räumen aufhalten können, die über eine Schalldämpfungswirkung verfügen. Die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden innerhalb der Gebäude zu einem Teil nicht zu unzumutbaren Innenraumpegeln führen, sodass dieser Personenkreis hinreichend geschützt ist. Maßstab hierfür ist die Einhaltung der oberen Anhaltswerte der DIN 2719.

Werden hingegen sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch die oberen Anhaltswerte der VDI 2719 überschritten, ist die Schwelle der Zumutbarkeit überschritten und es bestehen Ansprüche auf Entschädigung. Diese sind zunächst auf eine Entschädigung in Geld gerichtet. Wird tagsüber auch der Anhaltswert von 45 dB(A) überschritten, ist jedoch die Kommunikation und damit letztlich der Aufenthalt derart beeinträchtigt, dass diejenigen, die im betroffenen Gebiet bzw. Gebäude auch tagsüber anwesend sind, Anspruch auf eine auf die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum gerichtete Entschädigung haben und auf diese Weise in die Lage versetzt werden, dem Baulärm zu entfliehen (soweit für die betroffene Nutzung nicht in der VDI 2719 bereits ein oberer Anhaltswert von 45 dB(A) oder mehr genannt ist). Um die Angewiesenheit auf Ersatzraum angemessen zu begrenzen, wird der Entschädigungsanspruch ab einer Zeitspanne von drei Monaten durch einen Anspruch auf eine Entschädigung für die Durchführung lärmindernder Maßnahmen am Gebäude ersetzt. Für besonders schutzwürdige Nutzungen genügt hierfür ein Zeitraum von mehr als einem Monat. Insgesamt wird damit unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen tagsüber im Ergebnis abgeholfen.

Lärmeinwirkungen, die nach Höhe und Dauer zu Gesundheitsgefährdungen führen könnten, sind nicht zu befürchten, wenngleich sie eine erhebliche Belästigung darstellen. Gesundheitsgefährdungen sind nach allgemein herrschender Meinung erst bei einer dauerhaften Lärmbelastung tagsüber von 70 dB(A) anzunehmen. Vorliegend handelt es sich zum einen lediglich

um Baustellenlärm, mithin nicht um dauerhaften Lärm, selbst wenn es sich um eine längere Bauzeit handelt. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass der Lärm durch die nächtliche Ruhephase unterbrochen und auch nicht an jedem Tag und an jedem Ort kontinuierlich und in jeweils gleicher Höhe auftreten wird. Schließlich wird durch die Nebenbestimmung sichergestellt, dass insoweit relevante Pegel durch das Abstellen auf die Innenraumpegel nicht erreicht werden bzw. ihnen bei längerer Dauer ausgewichen werden kann bzw. sie durch bauliche Maßnahmen an den Gebäuden so weit reduziert werden können, dass Gesundheitsgefährdungen aufgrund einer dauerhaften Lärmbelastung auch insoweit wirksam begegnet werden kann.

Arbeiten im Nachtzeitraum (20:00 bis 07:00) oder an Sonn- und Feiertagen sieht der Antrag auf Planfeststellung nicht vor. Diese werden folglich auch nicht zugelassen.

2.5.2.2 Luftschadstoffe, Staub, Schmutz

Grundsätzliche Ausführungen hierzu finden sich insbesondere unter den Ziffern 2.9.2.2.3.1, 2.9.2.2.3.5, 2.9.2.3.5 und 2.9.4.

2.5.2.3 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Erschütterungsimmissionen bestehen aus - fühlbaren - mechanischen Schwingungen (Vibrationen, Erschütterungen), und - hörbarem - sekundären Luftschall, der durch die Schallabstrahlung schwingender Raumbegrenzungsflächen entsteht. Sie können schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes darstellen, die nach Möglichkeit zu vermeiden sind. Unvermeidliche schädliche Umwelteinwirkungen sollen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Da zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen keine gesetzlichen Regelwerke existieren, sind die DIN 4150-2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150-3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zugrunde gelegt worden. Die Erschütterungsprognose für den Schienenverkehr erfolgt anhand der DB-Richtlinie 820.2050.

Zur Beurteilung des durch sekundären Luftschall hervorgerufenen Rauminnenpegels gibt es ebenfalls keine gesetzlichen Grenzwerte. Es wurden daher die Beurteilungskriterien für Immissionen des sekundären Luftschalls aus der TA-Lärm, die sich auf genehmigungsbedürftige und nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (z.B. Gewerbebetriebe) bezieht, der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung), die sich auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes bei Straßen und Schienenwegen bezieht und der VDI-Richtlinie 2719 (Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen) herangezogen.

Um die Beeinträchtigung der Anwohner durch Erschütterungen aus dem Baubetrieb zu minimieren, dürfen die Baumaßnahmen ausschließlich im Tageszeitraum und werktags durchgeführt werden. Zusätzlich ist auf emissionsarme Bauverfahren zurückzugreifen, wenn dies technisch möglich ist und sich die Bauzeit der betreffenden Bauphase nicht übermäßig verlängert.

Anwohner sind umfassend über das Baugeschehen zu informieren. Die Vorhabensträgerin hat für die notwendigen Vorarbeiten der Baugrube Träger-Bohlbauweisen gewählt. Nach überzeugenden Darstellungen der Vorhabensträgerin werden die Träger in vorgebohrte Löcher eingestellt, was gegenüber Rammen, Rütteln, Einpressen die erschütterungsärmste Variante ist, wodurch ein weitestgehender Erschütterungsschutz gegeben ist. Entsprechende Vorgaben werden den jeweiligen Bauunternehmen im Rahmen der Bauausführung vorgegeben. Darüber hinaus gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die bauzeitlichen Emissionen ein unzumutbares Maß erreichen könnten.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.6.3 verwiesen.

2.5.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der Wirksamkeit der planfestgestellten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen. Zur weiteren Begründung wird auf Ziffern 2.9.1 und 2.9.3 verwiesen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan, sowie der Artenschutzbeitrag ist Gegenstand der Planfeststellung, so dass es einer weiteren Festsetzung als Auflage nicht bedarf.

2.5.4 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und des Schutzes der Allgemeinheit vor nicht vorhersehbaren nachteiligen Wirkungen des Vorhabens.

2.6 Auswirkungen in der Bauzeit

Nachfolgende Punkte betreffen die bauzeitlichen Auswirkungen des Vorhabens und werden separat behandelt.

2.6.1 Baulärm

Die voraussichtlich zu erwartenden baubedingten Lärmauswirkungen des beantragten Vorhabens sind in der Unterlage 4.8.2 „Schalltechnische Untersuchung zum Neubau der U-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße – Baulärm“ dargestellt. Von dem planfestgestellten Vorhaben werden nicht unerhebliche bauzeitliche Lärmimmissionen ausgehen. Dennoch ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht mit unzumutbaren Lärmauswirkungen zu rechnen. Insoweit wird auf die getroffene Nebenbestimmung sowie die ausführliche Begründung der Nebenbestimmung verwiesen.

2.6.2 Luftschadstoffe, Staub, Schmutz

Grundsätzliche Ausführungen hierzu finden sich insbesondere unter den Ziffern 2.9.2.2.3.1, 2.9.2.2.3.5, 2.9.2.3.5 und 2.9.4.

2.6.2.1 Beeinträchtigungen durch Staub, Ruß, Abgase

Während der Baumaßnahme kann es durch Baufahrzeuge, Transporte oder Bodenlagerung auf den Baustelleneinrichtungsflächen gerade in den trockenen Jahreszeiten zu Staubeentwicklungen im Baustellenbereich kommen. Baumaschinen und LKWs stoßen Abgase aus und könnten Schmutz auf öffentliche Straßen bringen. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass diese bauzeitlichen Emissionen ein unzumutbares Maß erreichen könnten. Ebenso ist eine besondere Beeinträchtigung von Fassaden angrenzender Gebäude nicht zu erwarten. Die Erstellung eines Schmutzvermeidungskonzepts zur Schonung der Fassaden der angrenzenden Gebäude ist nicht erforderlich.

Um die zu erwartenden Staubeentwicklungen zu reduzieren, sind entsprechend der jeweiligen Wetterlage für die Baustellenbereiche vorbeugend Schutzvorkehrungen gegen Staubverwehungen zu treffen, z.B. durch Benässung der baustelleninternen Fahrstrecken und seitlicher Erd-/Sandflächen.

2.6.2.2 Reinigung aktiver Be- und Entlüftungsanlagen

Eine Reinigung der Be- und Entlüftungsanlagen der vorhandenen Bebauung wird jederzeit möglich sein und durch die Bautätigkeiten auch nicht behindert.

2.6.3 Baubedingte Erschütterungen, sekundärer Luftschall etc.

In der Bauzeit werden Baugeräte und Bauverfahren eingesetzt, die zu Erschütterungen führen können. So können bei Abbrucharbeiten mit Bagger und Abbruchmeißel, der Erstellung von Bohrpfählen, den Verdichtungsarbeiten sowie durch Bewegungen von Bau- und Transportgeräten wahrnehmbare Erschütterungen entstehen. Dabei handelt es sich jedoch größtenteils nicht um besonders erschütterungsintensive Bautätigkeiten. Insbesondere wird durch die Vorhabensträgerin eine Mikropfahlgründung eingesetzt, welche als erschütterungsfrei bis erschütterungsarm anzusehen ist. Eine unzumutbare Beeinträchtigung durch die baubedingten Erschütterungen wird daher nicht gesehen.

Um trotzdem sicherzustellen, dass durch die Bautätigkeit entstehende beeinträchtigende Auswirkungen weitgehend vermieden werden, werden entsprechende Nebenbestimmungen angeordnet. Dazu gehören stichprobenartige Überwachungsmessungen und erschütterungsarme Bauverfahren. Durch die angeordnete Beweissicherung ist sichergestellt, dass ein Nachweis von durch die Bautätigkeit entstandenen Schäden möglich ist. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin zugesichert eine Mikropfahlgründung der beidseitigen Bahnsteiganlage

sowie eine Reduzierung der Erschütterungen z.B. durch das Vorbohren und Einpressen der Pfähle vorzunehmen.

Die verbleibenden Unannehmlichkeiten sind unvermeidlich, aber auch zumutbar, da das Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt. Die zu erwartenden bauzeitlichen Erschütterungen sind entschädigungslos zumutbar.

2.6.4 Baubedingte verkehrliche Auswirkungen

In der Bauzeit werden jeweils angepasste Verkehrsführungen im Straßenraum erforderlich sein. Das ist unvermeidlich. Eine Zugänglichkeit zu einem öffentlichen Weg ist jederzeit gewährleistet.

Es wird durch die temporäre Veränderung der Verkehrsführungen zu einer Verlagerung der Verkehre kommen und es können dadurch Staus und eine Überlastung der betroffenen Straßen und Ausweichstrecken bewirkt werden. Das wird nicht nur zu Unannehmlichkeiten für die betroffenen Autofahrer führen, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer und die Bewohner und Gewerbetreibenden an den betroffenen Straßen. Reisezeiten können sich verlängern und die Abgas- und Geräuschbelastung könnte sich erhöhen. Ein unzumutbares Ausmaß werden diese Unannehmlichkeiten aber nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht erreichen. Die Polizei kann und wird bei Bedarf verkehrlenkende Maßnahmen ergreifen. Es ist zu erwarten, dass sich die Verkehrsteilnehmer auf die neue Verkehrssituation einstellen und nach Möglichkeit überlastete Straßen meiden. Ein erhöhtes Maß an Belastungen im Straßenverkehr ist in Hamburg auch zumutbar, da es sich hierbei um einen innerstädtischen Ballungsraum handelt.

Die Verkehrsführung in der Bauzeit wird dennoch zu Unannehmlichkeiten führen. Das gilt insbesondere für Personen, die in ihrer Mobilität z.B. wegen Alters oder Krankheit ohnehin schon eingeschränkt sind. Diese Unannehmlichkeiten sind aber nicht zu vermeiden und halten sich im Rahmen des Zumutbaren.

Besondere Gefahren, die durch die bauzeitliche Verkehrsführung für die anderen Verkehrsteilnehmer durch Bauverkehre entstehen könnten, sind nicht ersichtlich.

Grundsätzlich wird in allen Bauphasen die Erreichbarkeit für Rettungswagen, Feuerwehr, Anlieferung und Entsorgung gewährleistet.

2.6.5 Beweissicherungsverfahren

Die Vorhabensträgerin hat die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zugesagt. Die Vorhabensträgerin wird vor Beginn der Baumaßnahme in einem Bereich von ca. 25 m beidseitig des Neubaus der Haltestelle, gemessen ab der Außenkante der Baustelle, den Zustand der betreffenden Gebäude und Anlagen aufnehmen, soweit das Einvernehmen der Be-

rechtigten erreicht werden kann. Die Anordnung eine Beweissicherung an noch entfernter stehenden Gebäuden ist auch im Rahmen der Abwägung nicht notwendig, da der Eintritt von Schäden an vorhandener Gebäudesubstanz mit zunehmender Entfernung immer unwahrscheinlicher wird.

2.6.6 Wirtschaftliche Auswirkungen

Grundsätzliche Ausführungen hierzu finden sich insbesondere unter Ziffer 1.5.5.

2.7 Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens

2.7.1 Betriebsbedingter Verkehrslärm

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des fertiggestellten Vorhabens sind insbesondere das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die 16. BImSchV. Die voraussichtlich zu erwartenden betriebsbedingten Lärmauswirkungen des beantragten Vorhabens sind in der Unterlage 4.8.1 „Schalltechnische Untersuchung zum Neubau der U-Haltestelle Fuhsbüttler Straße – Verkehrslärm“ dargestellt.

Maßgeblich für die Beurteilung der Lärmerhöhung ist ein Vergleich der baulichen Maßnahme mit dem planungsrechtlichen Bestand (vgl. BVerwG, NVwZ 2000, S. 567). Das Gutachten der Vorhabensträgerin vergleicht den aktuellen Ist-Zustand (Prognose Nullfall) mit dem zukünftigen Zustand der Haltestelle im Betrieb (Prognose-Planfall) und prüft, ob auch zukünftig die gültigen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. An fast allen untersuchten Immissionsorten reduzieren sich die Beurteilungspegel gegenüber dem Ist-Zustand oder sie bleiben unverändert.

In die Abwägung ist ferner einzustellen, dass durch die künftig eingesetzten Fahrzeuge keine unzumutbare Mehrbelastung an Lärm droht. Das Gutachterbüro GTA Gesellschaft für Technische Akustik mbH stellt nachvollziehbar dar, dass die Lärmbelastung entweder reduziert wird, unverändert bleibt, oder sich nur leicht erhöht. Dies ist im Wesentlichen auf die Überdachungen und die seitlich mit Fassaden geschlossenen Seitenbahnsteige zurückzuführen. Lediglich an zwei Gebäuden außerhalb des Bauabschnitts erhöhen sich die Pegel geringfügig, liegen jedoch weiterhin deutlich unter den Grenzwerten.

2.7.2 Erschütterungen

Nach den überzeugenden Darstellungen der Vorhabensträgerin ist, aufgrund der Hochlage der Gleisanlage in Schotterbettung auf einem ca. 5 m hohen Bahndamm, durch den U3-Bahnbetrieb eine geringe Wahrscheinlichkeit für die Übertragung von Erschütterungen in Richtung der ca. 25 bis 30 m entfernt umliegenden Gebäude und dortige Entstehung von sekundärem

Luftschall anzunehmen. In der Betriebsphase sind keine über den derzeitigen Bahnbetrieb hinausgehenden Erschütterungen ersichtlich.

2.8 Grundstücksinanspruchnahmen

Durch das Vorhaben werden Grundstücke in Anspruch genommen, die im Eigentum der Vorhabensträgerin bzw. der öffentlichen Hand stehen. Vom Bauvorhaben betroffen ist hauptsächlich das sich im Eigentum der Vorhabensträgerin befindliche Flurstück 614. Im nördlichen Bereich des Hauptzugangs erfolgt eine Inanspruchnahme des Flurstücks 5774 von ca. 30 m², im südlichen Bereich des Flurstücks 6930 von 2 m²– beides öffentlicher Grund. Private Grundstücke werden nicht beansprucht. Die Inanspruchnahmen sind zum Teil dauerhaft und zum Teil temporär auf die Zeit der Baudurchführung begrenzt. Zu den Einzelheiten der vorstehend genannten Inanspruchnahmen wird auf die Planunterlagen, insbesondere den Flächenbedarfsplan (2.6) verwiesen.

2.9 Natur- und Umweltschutz

2.9.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Mit dem Vorhaben gehen Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels einher, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Diesen Sachverhalt bezeichnet das Gesetz in § 14 BNatSchG als Eingriff. Dabei stellt nicht nur der direkte Verlust von Strukturen und Funktionen durch Überbauung einen Eingriff dar. Auch mittelbar können bau- und betriebsbedingte Störungen (Lärm, Schadstoffe, Lichtemissionen etc.) die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild auf benachbarten Flächen erheblich beeinträchtigen.

Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen oder, soweit dies nicht in angemessener Frist möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Bei einem Eingriff, der - wie hier - auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat die Vorhabensträgerin die für die Beurteilung des Eingriffs und der hieraus folgenden Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Angaben insbesondere über Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan (hier als landschaftspflegerischer Fachbeitrag bezeichnet - LFB) in Text und Karte darzustellen (vgl. § 17 Abs. 4 BNatSchG).

Mit der vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplanung liegt ein Dokument vor, das den beschriebenen Anforderungen vollumfänglich genügt. Die einzelnen Beeinträchtigungen sowie deren Unvermeidbarkeit werden nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend dargestellt und fachkundig bewertet. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen erscheinen ebenfalls plausibel. Die Planfeststellungsbehörde sieht sich daher nicht veranlasst, die vorgenommenen Bewertungen und die vorgeschlagenen Maßnahmen anzuzweifeln. Sie macht sich das Ergebnis der Landschaftspflegerischen Begleitplanung zu eigen und damit vollumfänglich - wie von § 17 Abs. 4 BNatSchG gefordert - zum Bestandteil der Planfeststellung.

Das in der Eingriffsregelung enthaltene naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot fordert weder das grundsätzliche Unterlassen der Baumaßnahme noch die Wahl einer die Umwelt am geringsten belastenden Variante, sondern verlangt, dass im Zuge der Planung und Baudurchführung des konkret in Aussicht genommenen Vorhabens das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Rahmen des Vermeidbaren begrenzt und so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind hiernach vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen. Dies ist nicht der Fall.

Der Baukörper des Vorhabens als solcher führt zwangsläufig zu den im Folgenden beschriebenen Überbauungen und Lebensraumverlusten etc. (vgl. die folgende Zusammenfassung der wesentlichen Beeinträchtigungen). Das gleiche gilt für die zu seiner Errichtung erforderlichen Arbeiten. Vermeidungspotentiale bestehen insoweit lediglich hinsichtlich der Verwendung anderer bautechnischer Varianten sowie dem Maß der Inanspruchnahme an sich, das jedoch seinerseits wiederum bau- und verkehrstechnischen Anforderungen unterworfen ist. Vor diesem Hintergrund sind bereits in der Planung vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese planungsbegleitende, kontinuierliche Selbstkontrolle seitens der Vorhabensträgerin liegt jedem einzelnen Planungsschritt zugrunde. Darüber hinaus hat der LFB entsprechende und im Folgenden (vgl. Ziffer 2.9.1.2) dargestellte Maßnahmen entwickelt, die der Vermeidung von Beeinträchtigungen dienen. Für einen Teil der nach Ergreifung aller möglichen Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen geplant worden (vgl. Ziffer 2.9.1.3). Ziel von Ausgleich und Ersatz ist, durch einen Eingriff gestörte Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes in räumlich-funktionalem Zusammenhang mit dem Eingriffsort gleichartig oder gleichwertig wiederherzustellen.

Dies ist hier gelungen. Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen durch das Vorhaben werden durch die planfestgestellten Schutz- und Verminderungsmaßnahmen so weit wie möglich vermieden und gemindert. Hierdurch wird sichergestellt, dass vermeidbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden so weit wie möglich durch die trassennahen Ausgleichs- und Gestaltungs-

maßnahmen kompensiert und das Landschaftsbild weitgehend wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neu gestaltet. Die Funktionsverluste für Natur und Landschaft können insgesamt nur teilweise, und damit nicht ausreichend durch Maßnahmen kompensiert werden. Für den nicht durch Maßnahmen kompensierbaren Anteil der Beeinträchtigungen wird eine Ersatzzahlung gemäß § 15 Absatz 6 BNatSchG festgesetzt.

Hinsichtlich der Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange wird auf die entsprechenden Planunterlagen sowie Ziffer 2.9.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die sich aus dieser Prüfung ergebenden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, durch die der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen wird, sind ebenfalls im LFB erarbeitet worden und in den planfestgestellten Fachbeiträgen wiedergegeben. Diese Maßnahmen erfolgen sowohl als Vermeidungsmaßnahmen als auch im Zusammenhang mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und sind im Folgenden dort jeweils benannt. Im Übrigen wird auf die Zusammenfassung in Unterlage 4.4.1 (LFB) Ziffer 4.1 verwiesen. Damit stehen unter Berücksichtigung aller planfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen der Zulassung und Umsetzung des Vorhabens auch keine artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegen, vgl. hierzu Ziffer 2.9.3.

Für weitere Einzelheiten, insbesondere die umfangreiche Bestandsdarstellung und -bewertung hinsichtlich Boden, Grund- und Oberflächenwasser, Klima/Luft, Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume, insbesondere auch Vorkommen von streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und Vorkommen von europäischen Vogelarten, sowie das Landschaftsbild wird auf die Ausführungen des LFB (Unterlage 4.4.1.) verwiesen.

2.9.1.1 Zusammenfassung der wesentlichen Beeinträchtigungen

Durch die Verwirklichung des Vorhabens kommt es zu verschiedenen umweltrelevanten Auswirkungen, die in bau-, anlage- und betriebsbedingte Umweltauswirkungen unterschieden werden können.

Die baubedingten Umweltauswirkungen wirken in der Regel zeitlich begrenzt. So können durch Baustellen in Anspruch genommene Flächen wiederhergestellt und der früheren Nutzung wieder zugeführt werden. Es sind jedoch auch baubedingte Beeinträchtigungen möglich, die mit dauerhaften Funktionsänderungen oder Schädigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild einhergehen. Durch Vorsorgemaßnahmen können verschiedene bauzeitliche Beeinträchtigungen abgemildert werden.

Die anlagebedingten Umweltauswirkungen wirken nicht zeitlich begrenzt und sind abhängig von den Bauwerkseinheiten an sich. Dabei handelt es sich bei dem vorliegenden Vorhaben um den Haltestellen-Neubau im Bahndamm, sowie dessen Außenanlagen. Die anlagebedingten Umweltauswirkungen resultieren insbesondere aus dem Flächenverbrauch sowie den Versiegelungen und den damit einhergehenden Funktionsverlusten. Beeinträchtigungen des Grund- und Oberflächenwassers sind ebenfalls zu den anlagebedingten Umweltauswirkungen zu zählen, wie auch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Die betriebsbedingten Umweltauswirkungen sind die aus dem elektrifizierten U-Bahnbetrieb entstehenden Wirkungen für Natur und Landschaft. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen können aus der erforderlichen künstlichen Beleuchtung und der Verglasung der Bahnsteig-Einhausung (Vogelschlagrisiko) entstehen. Hiergegen sind zur Vermeidung bzw. Minderung entsprechende Maßnahmen vorgesehen (vgl. 4.3 des LFBs). Als mögliche Auswirkungen sind weiterhin Geräusche aus der oberirdischen Trassenführung durch Brems- und zusätzliche Fahrgeräusche zu erwarten. Die Auswirkungen durch Schall, Erschütterungen usw. entsprechen jedoch den allgemein anerkannten Vorschriften.

Die folgende Zusammenfassung enthält die unvermeidbaren und als erheblich zu bewertenden Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf die Eingriffsregelung, vgl. auch Kapitel 4 des LFBs. Im Folgenden werden sodann die Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung, zum Schutz, zur Gestaltung sowie zum Ausgleich und Ersatz dargestellt.

Boden

- Neue Versiegelung von Böden für die Wegeflächen der U-Bahn-Zugänge, Bahnsteige, Treppenanlagen und Stützwände von 3.000 m²

Wasserhaushalt

- Verringerung sickerfähiger Bodenflächen durch Mehrversiegelung auf rund 3.000 m²
- Möglicherweise Minderung/Durchörterung des Grundwasser schützenden Geschiebehorizonts ab ca. 6m unter Gelände

Klima/Lufthygiene

- Lokalklimatisch wirksamer Grünvolumenverlust aufgrund von Baumfällungen (72) und Rodung von Böschungsbesatz (rd. 3000 m²)

Pflanzen/Tiere

- Auswirkungen auf die Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt durch die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme (Baustelleneinrichtung, BE-Flächen, Baustraßen) von rd. 0,2 ha öffentlicher Grünfläche für ca. 4 Jahre
- Fällung zahlreicher Bäume, sowie im Arbeitsraum nennenswerte Beeinträchtigungen weiterer Bäume sowohl im Wurzel- als auch im Kronenbereich
- Biotop-Beeinträchtigungen durch Böschungsgehölzrodung
- Verlust potenzieller Nistmöglichkeiten, sowie Störungs-/Beschädigungs-/Tötungsrisiko hinsichtlich Nistplätzen mit Jungvögeln/Gelegen

- Mögliche Beeinträchtigung des Lebensraums für den Gartenbaumläufer
- Vogelschlagrisiko an den Verglasungen der Bahnsteig-Einhausung
- Betriebsbedingte Erschütterungen, Geräusch- und Lichtemissionen

Landschaftsbild/Topographie

- Veränderungen des Landschafts-/Stadtbildes durch Ausgangsbauwerke (Zugangstreppen, Bahnsteigüberdachungen), sowie dem Entfall von 72 Bäumen und rd. 3000 m² Böschungsgehölz
- Während der baulichen Umsetzung erhebliche Veränderung des Ortsbildes auf rd. 0,83 ha, insbesondere durch den Betrieb der Baustelleneinrichtungsflächen, Abbruch, Neubau, Fällungen und Rodungen

Weitere Einzelheiten finden sich in Kapitel 4 des LFBs.

2.9.1.2 Zusammenfassung der wesentlichen Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind naturschutzfachlich begründete Maßnahmen, die einerseits den Artenschutzbelangen und andererseits der Vermeidung bzw. Minderung baubedingter Beeinträchtigungen der einzelnen Naturhaushaltsfaktoren dienen. Dazu zählen auch Maßnahmen zu einer bestandsorientierten Wiederbegrünung der Eingriffsflächen, die der Wiederherstellung des Ursprungszustandes nach bauzeitlichen Beeinträchtigungen dienen (siehe Kapitel 4.2 der Unterlage 4.4.1 LFB).

Die Beachtung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG bildete eine wesentliche Grundlage der Planung. Die Detailplanung erfolgte unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltuntersuchungen (Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen, LFB, Fachbeitrag Artenschutz, wasserrechtliche Anträge, usw.), insbesondere der Schutzgüterbewertung sowie der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.

Zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe werden insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt:

- räumliche Begrenzung der Baustelleneinrichtungs- und Arbeitsflächen auf das erforderliche Maß,
- Schutz zu erhaltender Gehölzbestände und Freiraumstrukturen während der Bauzeit,
- Sicherstellung der Durchgängigkeit des Grünzugs und der überörtlich bedeutsamen Wegeverbindungen während der Bauphase,

- Einsatz teilweise luft- und wasserdurchlässiger Beläge sowie Wiederherstellung von Bodenfunktionen,
- Umsetzung von Dach- und Fassadenbegrünungen zur Minderung bauwerksbedingter Eingriffe.

Darüber hinaus werden gestalterische Maßnahmen umgesetzt, die zu einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Landschafts- und Ortsbildes beitragen. Hierzu zählen insbesondere die architektonisch und freiraumplanerisch qualitätvolle Gestaltung der Haltestelle, die Neugestaltung eines ca. 220 m langen Abschnitts des Grünzugs, die Aufwertung der Zugangsbereiche sowie die Herstellung neuer Wegeverbindungen, insbesondere durch die ebenerdige Unterquerung des Bahndamms.

Die weiteren Details ergeben sich insbesondere aus der Maßnahmenplanung (vgl. Übersicht Kapitel 4.3 der Unterlage 4.4.1 LFB, sowie dessen Anlagen).

2.9.1.3 Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigenden Funktionen des Naturhaushaltes wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus, während die Ersatzmaßnahmen auch in einiger Entfernung zum Eingriffsort vorgenommen werden können, wobei jedoch weiterhin ein räumlich-funktionaler Mindestzusammenhang insoweit gewährleistet bleiben muss, dass die Ersatzmaßnahmen im selben Naturraum zu erfolgen haben. Dies ist vorliegend der Fall.

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG stehen Ausgleich und Ersatz gleichberechtigt nebeneinander. Daraus, dass das BNatSchG nach wie vor zwischen Ausgleich und Ersatz begrifflich unterscheidet, kann nicht auf einen Vorrang des Ausgleichs geschlossen werden. Es ist immer diejenige Maßnahme zu wählen, die die benötigte Kompensation am besten gewährleistet. Vor diesem Hintergrund werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Folgenden zusammen behandelt.

Auf Grundlage der Schutzgüterbewertung der naturschutzrechtlichen Eingriffsprüfung wurde festgestellt, dass trotz der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen insbesondere für die Schutzgüter Boden sowie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ein Ausgleichs- bzw. Ersatzbedarf verbleibt. Für das Schutzgut Landschaft verbleiben hingegen aufgrund der Wiederherstellung und qualitätvollen Neugestaltung keine erheblich nachteiligen dauerhaften Auswirkungen.

Der verbleibende Kompensationsbedarf wird durch landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gedeckt. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen zur Wiederherstellung und Aufwertung von Freiraum- und Grünstrukturen. Die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung erfolgt nach dem Hamburger Staatsrätemodell (SRM) und bildet die Grundlage für die Ermittlung

des erforderlichen Kompensationsumfangs. Soweit der Ausgleich nicht eingriffsnah umgesetzt werden kann, erfolgt der Ersatz durch geeignete Maßnahmen im gleichen Naturraum oder durch festgesetzte Ersatzzahlungen. Diese dienen der Sicherstellung, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise kompensiert werden.

Folgende Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Lokalklimatisch wirksame Ersatzpflanzungen von 62 Laubbäumen
- Böschungsbegrünung auf einer Fläche von ca. 1.330 m²
- Extensive Dachbegrünung mit einer Fläche von ca. 1.170 m²
- Geplante Fassadenbegrünung auf ca. 100 m²
- Weitere Anpflanzungen und Ansaaten auf ca. 1.900 m²
- 3 Gartenbaumläufer-Kästen,
- 2 artspezifische Nistkästen für den Star
- 4 Universal-Nistkästen für Höhlenbrüter (Blau- und Kohlmeise)
- 6 Kästen für Kleinfledermäuse (u. a. Zwerg- und Mückenfledermaus sowie weitere potenzielle Fledermausarten)

Die Aufhängungen erfolgen jeweils an geeigneten Bäumen im Umfeld, abseits des Betriebs.

Insgesamt stehen den bestehenden, vegetationsbestandenen und damit klimatisch sowie luft-hygienisch wirksamen Flächen von rund 4.350 m² künftig rund 6.400 m² begrünte Flächen inklusive Gebäudebegrünung gemäß Planung gegenüber.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weitmöglichst kompensiert werden. Die Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG werden erfüllt. Erhebliche, nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben nicht. Hinsichtlich des verbleibenden Punktwert-Defizits für die flächenhaften Boden- und Biotopbeeinträchtigungen nach der Durchführung der genannten Maßnahmen ist auf der Grundlage des sog. Staatsrätemodells auch insoweit eine Ersatzzahlung ermittelt und planfestgestellt worden, siehe hierzu auch Ziffer 1.4.6.

2.9.1.4 Bilanzierung

Mit dem vorliegenden LFB werden die prognostizierten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, bezogen auf die betroffenen Naturhaushaltsfunktionen, ermittelt und bilanziert. Die Bilanzierung der flächenhaften Verluste und der Funktionsbeeinträchtigungen für die jeweiligen Naturhaushaltsfunktionen mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kommt zum Ergebnis, dass die durch das Vorhaben bedingten Beeinträchtigungen, die die

Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild ohne entsprechende Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erheblich beeinträchtigen würden, durch die planfestgestellten Maßnahmen zum Teil ausgeglichen und im Übrigen durch eine Ersatzzahlung in Geld ersetzt werden. Methodik und Ergebnis der Bilanzierung sind nicht zu beanstanden. Für die Bilanzierung wurden zunächst auf Basis des Ist-Zustandes die zu erwartenden Verluste und deren Erheblichkeit verbal-argumentativ ermittelt sowie die vorgesehenen Maßnahmen dargestellt (vgl. LFB, Kapitel 4). Da insbesondere auf die Naturhaushaltsfaktoren „Boden“ und „Pflanzen und Tiere“ erhebliche Auswirkungen durch die Flächeninanspruchnahmen und Baumfällungen zu erwarten sind, erfolgte darüber hinaus ergänzend für die Faktoren „Boden“ und „Pflanzen- und Tierwelt“ eine rechnerische Bilanzierung zur Herleitung des quantitativen Kompensationsbedarfs zum einen nach einem Punktesystem, dem in Hamburg bewährten und anerkannten sogenannten Staatsrätemodell (SRM) vom 28.05.1991, das sich auf Flächennutzungen „Vorher/Nachher“ bezieht und zum anderen wurde für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs für den Baumverlust das in der entsprechenden Handreichung der BUE/BUKEA dargelegte Bewertungsverfahren für Einzelbäume zugrunde gelegt.

Die Kompensation sieht in der Zusammenfassung wie folgt aus:

- Boden und Pflanzen/Tiere

Für das geplante Vorhaben wurde eine rechnerische Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung gemäß dem Hamburger Staatsrätemodell (SRM) durchgeführt. Ziel der Bilanzierung ist eine übersichtliche, aber fachlich belastbare Ermittlung des Umfangs der vorhabenbedingten Eingriffe sowie des daraus resultierenden Ausgleichs- bzw. Ersatzbedarfs unter Berücksichtigung der innerhalb des Plangebiets vorgesehenen Minderungs- und (Teil-)Ausgleichsmaßnahmen.

Die Bilanzierung bezieht sich auf die Schutzgüter **Boden** sowie **Pflanzen- und Tierwelt**. Grundlage der Bestandsbewertung bildet der Landschaftspflegerische Fachbeitrag, Fachplan 2 (Eingriffs- und Konfliktplan), während die Planungsbewertung einschließlich der vorgesehenen Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen dem Fachplan 3 (Landschaftspflegerischer Entwicklungsplan) entnommen wurde.

Die für die Bilanzierung maßgebliche Fläche wurde fachlich anhand des Kriteriums einer dauerhaften eingriffswirksamen bzw. minderungs- oder ausgleichswirksamen Bestandsveränderung abgegrenzt. Sie umfasst eine Gesamtfläche von rund 8.440 m² und schließt neben der eigentlichen Planfeststellungsfläche auch temporär in Anspruch genommene Bereiche wie Bahnböschungflächen für Bau- und Montagezwecke sowie den Abschnitt des bauzeitlichen Parkwegverschwenks ein. Temporäre Bau- und Betriebsflächen außerhalb der Planfeststellungsfläche, die überwiegend bereits versiegelt sind und nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden, wurden als sogenannte „Nullflächen“ nicht in die Bilanzierung eingestellt.

Ein besonderer Bewertungsfall sind die Bahndammböschungen. Im Bestand wurde aufgrund der über lange Zeit weitgehend ungestörten Bodenentwicklung, der gereiften Gehölzbestände sowie des Vorkommens älterer und großkroniger Bäume eine erhöhte Wertigkeit angesetzt. Für die Planungsbewertung wurden vergleichbare Grundwerte zugrunde gelegt, da wesentliche Teile der Dammaufschüttung erhalten bleiben und eine dem Bestand vergleichbare, extensiv gepflegte Böschungsbegrünung vorgesehen ist.

Die rechnerische Gegenüberstellung der Bestands- und Planungswerte zeigt, dass trotz der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen und Ersatzpflanzungen – insbesondere der extensiven Dachbegrünung und der Begrünung der Bahndammböschungen – ein **Ausgleichsdefizit** verbleibt. Dieses beträgt für das Schutzgut **Boden** rund **3,8 %** und für das Schutzgut **Pflanzen-/Tierwelt** ein erhebliches Defizit von rund **28,0 %**, jeweils bezogen auf den Ausgangszustand.

Maßgeblich für die Bemessung des Ausgleichsbedarfs ist das Schutzgut mit dem höheren Defizit. Im vorliegenden Fall ist dies eindeutig das Schutzgut **Pflanzen-/Tierwelt**. Der rechnerisch ermittelte Ausgleichsbedarf beläuft sich auf rund **9.490 Bewertungspunkte**, während das Defizit für das Schutzgut Boden mit **905** deutlich geringer ausfällt (vgl. hierzu Anlage 4.4.3 zum LFB).

Da innerhalb der Bilanzierungsfläche sowie im angrenzenden Umfeld keine Flächen mit einem ausreichenden Aufwertungspotenzial zur Verfügung stehen, ist ein vollständiger Ausgleich vor Ort nicht möglich. Der rechnerische Ausgleichsflächenbedarf wurde daher auf Grundlage einer fiktiven externen Aufwertungsmaßnahme ermittelt. Als geeignetes Entwicklungsziel wird die Umwandlung einer bislang intensiv genutzten Fläche in ein naturnahes, gestuftes Kleingehölz aus standortgerechten heimischen Baum- und Straucharten mit artenreicher Krautschicht (Zielbiotoptyp HGZ) angesetzt. Unter Berücksichtigung der anzusetzenden Bestands- und Planungswerte ergibt sich hieraus ein erforderlicher externer Ausgleichsflächenbedarf von rund 3.160 m², um den vorhabenbedingten Eingriff in das Schutzgut Pflanzen-/Tierwelt vollständig und damit zu 100 % zu kompensieren.

1.3 Bilanzierung Bestand zu Planung innerhalb der mit 8.440qm (alt: 8.280qm) ermittelten Eingriffsfläche						
	Bestandswerte Tab. 1.1		Planungswerte Tab. 1.2		Bilanz Bestand zu Planung	
	Boden BB	Pfl.-/Tierwelt BT	Boden BB	Pfl.-/Tierwelt BT	Boden BB	Pfl.-/Tierwelt BT
Bewertungspunkte	23.855	33.920	22.950	24.430	-905	-9.490
Bilanz in % bezogen auf den Eingangswert	100,0%	100,0%	96,2%	72,0%	-3,8%	-28,0%
durchschnittl. Bestands- und Planungswert je 1qm	2,83	4,02	2,72	2,89	-0,11	-1,12

2. Ermittlung des verbleibenden externen Ausgleichsflächenbedarfs für das Vorhaben Neubau U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße

Auch nach Anrechnung der Minderungsmaßnahmen und Ersatzpflanzungen gem. Tab. 1.2 verbleibt sowohl für das Schutzgut Boden als auch für das Schutzgut Pflanzen-/ Tierwelt ein Kompensationsdefizit von rd. 4% (Boden) (alt: rd. 6%) bzw. von rd. 28% (Pflanzen-/Tierwelt) (alt: rd. 25%) und somit ein Ausgleichsbedarf. Maßgeblich für die Bemessung des Ausgleichsbedarfs ist stets das Schutzgut mit dem höheren Defizit, im vorliegenden Fall das Schutzgut Pflanzen-/Tierwelt.

Zur Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs wird folgender fiktiver Ansatz gewählt: Inanspruchnahme z.B. einer bislang intensiv genutzten Zierrasenfläche oder Intensiv-Ackerfläche, Herrichtung, Bepflanzung und Entwicklung mit dem adäquaten Entwicklungsziel naturnahes gestuftes Kleingehölz aus standortgerechten heimischen Baum- u. Straucharten und artenreicher Krautschicht (Zielbiotoptyp HGZ). Der Bestandswert wird gemäß SRM mit 3 BB und 3 BT angesetzt, der Planungswert mit 6 BB und 6 BT.

Der Aufwertungsfaktor beträgt damit 3 BB und 3 BT je 1m² Ausgleichsfläche. Der Ausgleichsflächenbedarf von rund 3.160m² (alt: 2.480qm) errechnet sich wie folgt:

angesetzte Aufwertungsfaktoren der fiktiven Ausgleichsfläche:	das für den Ausgleichsbedarf maßgebliche Schutzgut-Defizit:		der für das maßgebliche Schutzgut ermittelte Ausgleichsflächenbedarf in qm:		der damit erreichte Ausgleich in %:
	Boden BB	Pfl.-/Tierwelt BT	Boden BB	Pfl.-/Tierwelt BT	%
Aufwertungsfaktor BB/qn 3,00					
Aufwertungsfaktor BT/qnr 3,00					
Ausgleichsflächenbedarf des geplanten Eingriffsvorhabens	-905	-9.490	302	3.160	100,0%

ungerundet um 3qm abgerundet

- Klima/Luft

Beim Klima und der Luft kommt es zu Veränderungen der kleinklimatischen Verhältnisse. Eine Bilanzierung nach Punktwerten erfolgt gemäß Staatsrätemodell nicht. Der Ausgleichsbedarf wurde funktional ermittelt. Während des Baubetriebs und durch den Straßenverkehr kommt es zu Emissionen von Stäuben und Luftschadstoffen. Die bauzeitlichen Luftschadstoffemissionen vereiteln eine ordnungsgemäße Luftreinhalteplanung nach § 47 BImSchG jedoch nicht.

Im Bestand wirken die vorhandenen Gehölz- und Böschungsflächen lokal temperatenausgleichend und luftfilternd. Durch die Umsetzung des Vorhabens kommt es zu einem teilweisen Verlust dieser Funktionen. In der Planungsbewertung werden diese Beeinträchtigungen jedoch durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Begrünung und Ersatzpflanzung, insgesamt 62 Laubbäume, rund 1.330 m² Böschungsbegrünung, ca. 1.170 m² extensive Dachbegrünung, etwa 100 m² Fassadenbegrünung sowie 1.900 m² weitere Anpflanzungen und Ansaaten kompensiert. Damit erhöht sich die Gesamtfläche vegetationsbestandener und somit klimatisch

sowie lufthygienisch wirksamer Oberflächen von derzeit rund 4.350 m² auf künftig etwa 6.400 m² einschließlich Gebäudebegrünung.

In der Gesamtbeurteilung ist davon auszugehen, dass mit dem sukzessiven Heranwachsen der Anpflanzungen mittelfristig keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Lokalklima und die Lufthygiene verbleiben. Nach der Bauphase werden die für die Bauabwicklung befestigten oder versiegelten Flächen wieder unter Berücksichtigung aktueller Vorgaben rückgebaut.

Insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass diese Auswirkungen zum Großteil nur temporär erfolgen und die verbleibenden Auswirkungen in ihrem Ausmaß begrenzt sind, können erhebliche Beeinträchtigungen der bioklimatischen Ausgleichsfunktion im direkten Umfeld und im Gesamtraum ausgeschlossen werden.

- Wasser

Für das Schutzgut Wasser wurde ebenfalls keine rechnerische Bilanzierung vorgenommen. Die Bewertung erfolgte auf Grundlage einer qualitativen Gegenüberstellung von Bestand und Planung.

Im Bestand sind im Plangebiet keine Oberflächengewässer vorhanden. Für das Grundwasser besteht hingegen eine potenzielle Betroffenheit. Die Funktionen des Wasserhaushalts beschränken sich im Wesentlichen auf die Versickerung und den Rückhalt von Niederschlagswasser über unversiegelte Flächen. Vorhabenbedingt kommt es zu einer teilweisen zusätzlichen Überbauung, wodurch die natürliche Versickerungsleistung reduziert wird. Dies ergibt sich insbesondere aus der Verringerung sickerfähiger Bodenflächen infolge zusätzlicher Versiegelungen auf einer Fläche von insgesamt rund 3.000 m². Betriebsbedingt ergeben sich mit dem U-Bahn-Regelbetrieb keine wesentlichen Beeinträchtigungen für das Grundwasser.

Darüber hinaus besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer Minderung oder Durchörterung des grundwasserschützenden Geschiebehorizonts ab einer Tiefe von etwa 6 m unter Geländeoberkante.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers sind bauliche Maßnahmen vorgesehen. Das Hauptzugangsgebäude Ost wird flach gegründet; die Gründungsebene liegt bei etwa 12 m üNHN und damit 6–7 m oberhalb des grundwasserschützenden Geschiebehorizonts sowie des Bemessungswasserspiegels. Auch bei der Mikropfahlgründung der Bahnsteiganlage, die bis maximal 8,40 m üNHN reicht, wird die Sperrschicht nicht durchörtert. Zudem bleibt ein Teilbereich des sickerfähigen Bahndamms einschließlich Schottergleisanlage auf einer Fläche von rund 2.000 m² erhalten. Zur Minderung der verbleibenden Auswirkungen erfolgt eine weitestgehende Bewirtschaftung der Niederschlagsabflüsse vor Ort.

In der Planungsbewertung werden diese Beeinträchtigungen durch Minderungsmaßnahmen, insbesondere durch die extensive Dachbegrünung sowie die Begrünung nicht versiegelter Flä-

chen, reduziert. Die Niederschlagswässer werden weiterhin überwiegend ortsnah zurückgehalten bzw. verzögert abgeführt. In der bilanziellen Gesamtbewertung ergibt sich kein erhebliches Defizit für das Schutzgut Wasser. Ein gesonderter Ausgleichsbedarf besteht daher nicht.

- Landschaftsbild

Das Landschaftsbild wird insbesondere durch das Baufeld und die Baustelleneinrichtungsflächen, sowie die umfangreichen Rodungen des Baum- und Gehölzbestandes beeinträchtigt. Die Flächeninanspruchnahme von Grünflächen führt bauzeitlich zu einer längeren Einschränkung bis zu einem Verlust des Landschaftserlebens in Grünflächen im Untersuchungsraum.

Die Bewertung erfolgte verbal-argumentativ im Sinne einer qualitativen Bilanzierung, da für dieses Schutzgut keine flächenbezogene Bewertungsmethodik im Rahmen des angewandten Bilanzierungsverfahrens vorgesehen ist.

Im Zeitraum der baulichen Umsetzung kommt es zu einer erheblichen Veränderung des Ortsbildes auf einer Gesamtfläche von rund 0,83 ha. Ursache hierfür sind bauvorbereitende Fäll- und Rodungsarbeiten, der Betrieb der Baustelleneinrichtungsflächen, Räumungs- und Abbruchmaßnahmen sowie der Neubau der Anlagen. Der Bereich wird bauzeitlich in eine ausgeprägte Baustellenlandschaft umgewandelt. Darüber hinaus wird das bisherige Ortsbild durch den Wegfall von rund 3.000 m² visuell wirksamem Böschungsgehölz sowie von 72 Bäumen verändert. Dauerhaft tritt die neue U-Bahnhaltestelle mit dem Hauptzugangsgebäude Ost, den Bahnsteigüberdachungen sowie dem Zugang West in Erscheinung und prägt künftig das Ortsbild.

Zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigungen werden verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Dazu zählen die Positionierung des Hauptzugangsgebäudes Ost an der bereits intensiv urban geprägten Fuhlsbüttler Straße, die Begrenzung der Gebäudehöhe auf die Höhe des Bahndamms sowie eine qualitätvolle, moderne architektonische Gestaltung der baulichen Anlagen und seitlichen Einhausungen. Die Ausführung von Fassaden- und Sichtmauern in Klinker-Verblendung greift den Kontext des südlich angrenzenden Backsteingebietes auf. Rund 50 % des Bahndamms mit Gleisanlage werden erhalten bzw. nach Abschluss der Bauarbeiten neu profiliert. Ergänzend sind eine extensive Dachbegrünung der Haltestellenüberdachungen – die aus höher gelegenen Gebäuden im Umfeld einsehbar sind – sowie eine Fassadenbegrünung am Hauptzugangsgebäude Ost vorgesehen.

Zum Ausgleich der verbleibenden Beeinträchtigungen werden Maßnahmen im Sinne der Neugestaltung des Landschafts- und Ortsbildes gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG umgesetzt. Hierzu zählen eine beidseitige Bahnböschungsbegrünung auf rund 1.300 m² mit Bäumen, Sträuchern sowie Gräser- und Staudenfluren, die mit zunehmendem Heranwachsen den Bahndamm wieder visuell in den Landschaftsraum einbinden. Darüber hinaus erfolgt eine qualitätvolle Neugestaltung und Begrünung des gesamten Grünzugs. Insgesamt sind 62 Baumanpflanzungen in den Bereichen Grünzug, Bahndamm und Straßenräume vorgesehen. Ergänzt wird dies

durch eine urban gestaltete, platzartige Freifläche im Zugangsbereich Ost an der Fuhlsbüttler Straße.

In der Gesamtbeurteilung ergibt sich nach Umsetzung aller Maßnahmen eine dem urbanen Umfeld sowie dem historischen Grünzug angemessene, qualitativ hochwertige architektonische und freiraumplanerische Neugestaltung des Landschafts- und Ortsbildes.

Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen werden angelehnt an die Bestandssituation wiederhergestellt.

2.9.2 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

2.9.2.1 Allgemeines

Die Vorhabensträgerin hat die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß §§ 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1, 7 Absatz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beantragt. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde erachtet das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig, da das Vorhaben auch nach ihrer Einschätzung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Absatz 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Gemäß § 7 Absatz 3 Satz 2 UVPG besteht unter diesen Voraussetzungen die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne vorherige Durchführung einer Vorprüfung. Die UVP besteht aus einer zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 24 UVPG sowie aus der darauf beruhenden begründeten Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG.

Die nachfolgenden Angaben über die Umweltauswirkungen des beantragten Vorhabens stammen im Wesentlichen aus dem von der Vorhabensträgerin vorgelegten UVP-Bericht, den behördlichen Stellungnahmen sowie den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Ergebnissen eigener Ermittlungen. Berücksichtigt sind dabei ebenfalls diejenigen Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft. Sodann erfolgt die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, die bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze zu berücksichtigen war.

2.9.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist strikt projektbezogen. Eine Alternativenprüfung erfolgt nicht hier, sondern im Rahmen der Abwägung. Gleichwohl enthält der UVP-Bericht eine Betrachtung der geprüften Alternativen, deren Umweltauswirkungen in die Variantenwahl eingeflossen sind. Zur Variantenwahl vgl. Ziffer 2.4.

Die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen der hier planfestgestellten Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin stellen sich zusammenfassend wie folgt dar:

2.9.2.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Die Wirkungen des Vorhabens lassen sich unterteilen in Auswirkungen, die auf die Baudurchführung zurückzuführen sind (baubedingte Auswirkungen), auf die Anlage selbst (anlagebedingte Auswirkungen) sowie auf Auswirkungen durch den Betrieb des Vorhabens (betriebsbedingte Auswirkungen).

Baubedingte Auswirkungen sind insbesondere Beeinträchtigungen, die sich im unmittelbaren und näheren Baustellenbereich durch Flächeninanspruchnahmen und durch mittelbare Auswirkungen ergeben. Zu nennen sind hier die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme für die Herstellung der Bauwerke, die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen, der Baustellenbetrieb, der Bauverkehr und die sich hieraus ergebenden Schadstoff- und Lärmemissionen und Erschütterungen. Diese sind jedoch zeitlich durch den Abschluss der Bauphase begrenzt.

Als anlagebedingte Auswirkungen sind insbesondere die dauerhafte Flächeninanspruchnahme, sowie visuelle Veränderungen von Bedeutung.

Die betriebsbedingten Auswirkungen beziehen sich insbesondere auf Lärmemissionen und Erschütterungen.

Die projektspezifischen Wirkfaktoren des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter sind in der Tabelle im Kapitel 9 des UVP-Berichtes (Unterlage 4.3.1) beschrieben, auf die hier verwiesen wird.

2.9.2.2.2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik

Die Wirkung des Vorhabens auf die Schutzgüter gemäß UVPG ist in ihrer kompletten Bandbreite für alle Schutzgüter im gesamten Einwirkungsbereich flächig und räumlich erfassbar zu machen, sowie um für die Baulogistik notwendige Einrichtungen wie Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen erweitert, um diese Wirkungen ebenfalls zu berücksichtigen.

Der gesamte Untersuchungsraum befindet sich im Nordosten der Freien und Hansestadt Hamburg im Bezirk Hamburg-Nord. Er hat eine Größe von rund 1,34 ha und ist nördlich der geplanten neuen Haltestelle von einem Grünzug mit daran anschließender Wohnbebauung, sowie der Grundschule Genslerstraße geprägt. Im Süden ist die Umgebung im Hardorffsweg insbesondere durch Mehrfamilienhausbebauung geprägt, im Osten erfolgt die Anbindung an die Fuhlsbüttler Straße, welche zum Hamburger Hauptverkehrsnetz zählt und Barmbek-Nord mit Fuhlsbüttel und Ohlsdorf verbindet.

Typisch für diesen städtischen Charakter gibt es entlang der Verkehrsachsen sowohl eine erhöhte Lärmvorbelastung als auch verstärkte Schadstoffemissionen. Der Untersuchungsraum kann daher als anthropogen überprägt eingestuft werden und ist gekennzeichnet von einer – teilweise lang bestehenden – stadtypischen Vegetation: Siedlungsflächen mit zum Teil intensiv gepflegten Grünanlagen sowie Verkehrsflächen mit Böschungsgrün.

Methodisch erfolgte zunächst die Bestandsanalyse des aktuellen Umweltzustands im Untersuchungsraum und anschließend die Ermittlung möglicher umweltrelevanter Wirkungen des Projektes. Die Wirkfaktoren wurden aus der Projektbeschreibung der technischen Bauplanung sowie der Bauablaufplanung abgeleitet.

In der Konfliktanalyse wurden verbal-argumentativ und schutzgutbezogen die projektspezifischen Wirkungen, differenziert nach bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen, in Beziehung zur Bestandsbewertung gesetzt. Die vom jeweiligen projektspezifischen Wirkfaktor bzw. der Gruppe von Wirkfaktoren ausgehende Auswirkungsintensität wurde anhand von Umfang, Schwere, Dauer und Wahrscheinlichkeit einer vergleichbaren Wiederherstellung nach einer temporären Nutzung eingeschätzt und bewertet, um eine verhältnismäßige Einordnung der hervorgerufenen Beeinträchtigung im Vergleich zur Bestandssituation zu erreichen. Die Ergebnisse der gesonderten Fachbeiträge (Artenschutz-Fachbeitrag insb.) sind in diese Analyse integriert. Mit der Bewertung wurden die erheblichen Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt ermittelt. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Umweltvorsorge benannt.

Ergänzend zu den sich aus dem Vorhaben bzw. Standort direkt ergebenden Aspekten zur Vermeidung und Verminderung von schädigenden Umweltauswirkungen werden weitere Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung bzw. zum Ausgleich und Ersatz von erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen genannt. Die Konkretisierung erforderlicher Maßnahmen erfolgte im Rahmen des planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplans und bei der Anwendung der Eingriffsregelung (siehe Unterlagen 4.5.1 und 4.4.1).

2.9.2.2.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

2.9.2.2.3.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Das Leben und das Wohlbefinden des Menschen stehen in enger Beziehung zu sämtlichen weiteren Umweltschutzgütern, da diese die natürliche Lebensgrundlage des Menschen darstellen. Dementsprechend bestimmt § 1 BNatSchG u. a., dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer zu sichern sind. Auswirkungen auf ein jedes Schutzgut haben mittelbar jedoch auch Auswirkungen auf den Menschen. Dies vorangestellt werden unter dieser Überschrift nur diejenigen Auswirkungen auf den Menschen dargestellt, die unmittelbar beeinträchtigend auf die Funktionen des Wohnens und Erholens einwirken. Die Darstellung weiterer Auswirkungen auf den Menschen erfolgt mittelbar jeweils bezogen auf die weiteren Schutzgüter.

Der gesamte Untersuchungsraum befindet sich in einer innerstädtischen Lage und hat für den Menschen unterschiedliche Bedeutung als Raum für Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Einrichtungen für Dienstleistung, Bildung sowie Freizeit und Erholung.

Im Untersuchungsraum befinden sich vorwiegend Wohnbau- sowie gemischte Bauflächen. Weiterhin befindet sich ein Grünzug im Gebiet. Die Struktur der Wohnbebauung im gesamten

Untersuchungsraum kann als heterogen beschrieben werden. Es kommen fast ausschließlich verdichtete Bereiche (Zeilenbebauung, Blockrandbebauung) vor. Neben der aufgeführten charakteristischen Bebauung gibt es weitere Nutzungen, wie beispielsweise die benannte Grundschule.

Baubedingte Auswirkungen der Maßnahme entstehen hauptsächlich durch die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme (Baustelleneinrichtung, Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen), den oberirdischen Einsatz von Baumaschinen und Aggregaten, die Transportfahrten und die sich hieraus ergebenden Emissionen (Lärm, Erschütterung, Stäube, Abgase etc.). Zudem sind durch oberflächige Baustellen Nutzungseinschränkungen und Beeinträchtigungen von Zuwegungen bzw. Zugänglichkeiten in Teilbereichen des öffentlichen Raumes gegeben. Dies betrifft insbesondere Teilbereiche des Grünzugs, des Harddorffswegs, sowie Nebenflächen der Fuhlsbüttler Straße.

Von Baulärm sind insbesondere die Nutzungen umliegender Wohngebäude betroffen. Zu den Lärmquellen zählen die Baufahrzeuge, Baumaschinen und andere Arbeitsgeräte, sowie das gewählte Bauverfahren (z.B. hier Vorbohrungen der Pfahlgründungen). Überschreitungen der Baulärmwerte können nicht gänzlich ausgeschlossen werden (vgl. näher hierzu Ziffer 2.5.2). Für einen solchen Fall sind Maßnahmen vorgesehen, vgl. Ziffer 1.4.16. Die Nebenbestimmung stellt sicher, dass im Zusammenhang mit dem Bau der Haltestelle Fuhlsbüttler Straße alle möglichen und verhältnismäßigen Schutzvorkehrungen zur Minderung von Baulärm getroffen werden. Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ist auch bei Ausschöpfung geeigneter Maßnahmen grundsätzlich zumutbar, da das Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt und der verkehrlichen Erschließung dient; zudem erfolgen die Arbeiten ausschließlich tagsüber.

Werden jedoch sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch die maßgeblichen oberen Anhaltswerte der VDI 2719 überschritten, ist die Zumutbarkeitsschwelle überschritten, sodass Entschädigungsansprüche entstehen. Diese richten sich zunächst auf Geldentschädigung; bei weitergehender Beeinträchtigung besteht ein Anspruch auf Bereitstellung angemessenen Ersatzraums bzw. auf Durchführung lärmmindernder Maßnahmen. Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen sind nicht zu erwarten, da es sich um zeitlich begrenzten Baustellenlärm handelt und Nacht- sowie Sonn- und Feiertagsarbeiten nicht zugelassen sind.

Während der Baudurchführung wird es zum Teil zu wahrnehmbaren Erschütterungen in den benachbarten Gebäuden kommen. Diese wurden bereits durch erschütterungsärmeres Vorgehen reduziert, wie z.B. das Vorbohren und Einpressen der Pfähle und Träger. Weiterhin wird es während der Bauphase durch Baufahrzeuge, Transporte oder Bodenlagerung auf den Baustelleneinrichtungsflächen zu Staubentwicklungen kommen. Da jedoch keine besonders erschütterungsintensiven Bautätigkeiten vorgesehen sind, werden insoweit auch keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch erwartet.

Eine maßgebliche Veränderung der vorhandenen Luftschadstoffsituation ist nicht zu erwarten. Zwar kommt es zu einer baubedingten Zunahme des LKW-Verkehrs, dafür wird die örtliche

Verkehrsbelastung durch die teilweise Verringerung der Straßenkapazität und die erforderlichen Umleitungen abnehmen. Die mit der Durchführung der Baumaßnahme verbundene Staubbelastung wird durch entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen reduziert, vgl. Ziffer 1.4.16.2.

Die anlagebedingten Auswirkungen entstehen im Wesentlichen durch die neuen oberirdischen Bauwerke und technischen Anlagen mit den damit einhergehenden Veränderungen des Stadtbildes bzw. der optischen Wahrnehmung und der damit ebenso verbundenen dauerhaften Nutzungseinschränkungen. Überwiegend handelt es sich dabei um die sich auf dem Dammgelände befindende neue U-Bahn Haltestelle und deren Zugangsbauwerke mit Treppenanlage, Aufzug und Schalterhalle. In den Bereichen der oberirdischen Streckenführung wird zudem eine Glaseinhausung errichtet. Wo jedoch keine dauerhafte Nutzung verbleiben muss, werden die bauzeitlich betroffenen Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder hergerichtet, so dass keine anlagenbedingten Auswirkungen verbleiben. Anlagebedingt verbleibt ein Defizit im Biotop- und Baumbestand, welcher gemäß Eingriffs-Ausgleich-Bilanzierung ermittelt und behandelt wurde, vgl. Ziffer 2.9.1. Selbiges gilt für die anlagebedingten dauerhaften Auswirkungen durch die Mehrversiegelung.

Die betriebsbedingten Belastungen durch den Neubau und Betrieb der Haltestelle sind insgesamt gering und werden durch umfangreiche technische, organisatorische und gestalterische Maßnahmen weitgehend vermieden oder gemindert.

Im Bereich Lärm bleibt die Belastung im Umfeld überwiegend unverändert oder verringert sich durch bauliche Lärmschutzmaßnahmen. Betriebsgeräusche wie Durchsagen, Türsignale und Fahrgastgeräusche werden durch die Einhausung reduziert und gelten als ortsüblich; in den Abend- und Nachtstunden erfolgt eine zusätzliche Pegelabsenkung (vgl. hierzu 2.9.2.2.3.1).

Erschütterungen werden durch den Einbau von Unterschottermatten wirksam begrenzt. Relevante zusätzliche Belastungen für das Umfeld sind nicht zu erwarten.

Lichtemissionen stellen eine potenzielle Belastung für Anwohner sowie lichtempfindliche Tierarten dar, werden jedoch durch gezielte Auswahl und Ausrichtung der Leuchten sowie Abschirmungen auf ein notwendiges Mindestmaß beschränkt.

Betriebsbedingte Treibhausgasemissionen entstehen grundsätzlich durch den Energiebedarf der Haltestelle, werden jedoch durch eine Photovoltaikanlage, einen Pufferspeicher und den Einsatz von Ökostrom deutlich reduziert.

Risiken durch Unfälle, Brände oder Havarien werden durch bestehende Sicherheitskonzepte minimiert; ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für Menschen oder Umwelt ist nicht erkennbar. Belastungen durch Elektromagnetismus und Streuströme entsprechen dem heutigen U-Bahn-Betrieb.

Insgesamt verbleiben nur geringfügige, lokal begrenzte und überwiegend temporär wahrnehmbare Belastungen, die als umweltverträglich und zumutbar bewertet werden.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf den UVP-Bericht einschließlich der dort vorgeschlagenen Maßnahmen, auf den planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 1.4.6 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

2.9.2.2.3.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Die wesentlichen Belastungen für Biotope, Bäume und den Biotopverbund entstehen bau- und anlagebedingt; betriebsbedingte Belastungen sind nicht erkennbar.

Baubedingt kommt es bereits in der bauvorbereitenden Phase durch Baufeldräumung, Fällungen und Vegetationsrodungen zu erheblichen Verlusten an Gehölzbeständen und vegetationsgeprägten Biotopen. Betroffen sind insbesondere rund 3.000 m² Böschungsgehölze höherer Biotopwertigkeit sowie insgesamt 72 Bäume, darunter zahlreiche Großbäume. Hierdurch entstehen Biodiversitätsverluste sowie negative Auswirkungen auf geschützte Tierarten, das Lokalklima und das Landschafts- bzw. Ortsbild. Zusätzlich ist durch die erforderlichen Kampfmittelondierungen ein Eingriff in den Wurzelraum von etwa 15 zu erhaltenden Großbäumen im Grünzug möglich. Weitere potenzielle Beeinträchtigungen ergeben sich bei unsachgemäßer Bauausführung, z.B. durch die Verlegung von Kabeltrassen im Kronenbereich erhaltenswerter Bäume. Die flächenhafte Rodung der Bahnböschungen auf beiden Seiten über jeweils ca. 170 m Länge führt zudem zu einer vorübergehenden Schwächung der Biotopverbundfunktionen.

Anlagebedingt erhöht sich der Versiegelungsgrad innerhalb der Planfeststellungsfläche dauerhaft. Dadurch verringert sich langfristig der Anteil vegetationsbestimmter Flächen und potenzieller Baumstandorte, was sich negativ auf das Lokalklima sowie das Landschafts- und Ortsbild auswirkt.

Betriebsbedingt sind keine negativen Auswirkungen auf Biotope, Bäume oder den Biotopverbund zu erwarten. Im Gegenteil entfalten die vorgesehenen Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen mit zunehmender Entwicklungszeit kompensatorische und aufwertende Funktionen, insbesondere bei extensiver Pflege, sodass sich mittel- bis langfristig eine naturnahe Vegetationsentwicklung einstellen kann.

Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Behörden eine weitestgehende Wiederherstellung der in Anspruch genommenen Flächen, soweit diese nicht durch die neu hergestellten Bauwerke selbst beansprucht werden. Diese umfasst insbesondere auch die Wiederherstellung der als Baustelleneinrichtungsflächen beanspruchten Grünflächen.

Insbesondere für die baubedingte, aber auch für die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme sind umfangreiche Baumfällungen erforderlich. Die durch das Vorhaben verursachten Gehölzverluste sind als erhebliche umweltrelevante Vorhabenswirkung zu bewerten. Trotz umfangreicher Vermeidungs-, Minderungs- und vor-Ort-Ausgleichsmaßnahmen verbleiben

gemäß der im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (LFB) durchgeführten naturschutzfachlichen Eingriffsbeurteilung nicht vollständig kompensierbare Eingriffe in das Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt (Biotope).

Rechnerisch verbleibt ein Baumersatzdefizit von 39 Bäumen sowie ein Rest-Ausgleichsdefizit von rund 28 % für vegetationsgeprägte Biotoptypen. Diese Defizite betreffen insbesondere die Biodiversität sowie damit verbundene Funktionen für Fauna, Lokalklima und Landschaftsbild. Weitergehende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vor Ort oder im Nahbereich sind aufgrund der stark urban geprägten Situation, fehlender geeigneter Flächen und der bereits weitestgehenden Minimierung des Eingriffs nicht möglich. Dies wurde auch durch das Bezirksamt Hamburg-Nord bestätigt, wonach weder im Nahbereich noch im Bezirksamtsgebiet geeignete Flächen für zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen.

Dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsgebot gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG wird mit der vorliegenden Planung damit weitestmöglich entsprochen. Da das verbleibende Ausgleichsdefizit nicht der planerischen Abwägung unterliegt, sondern vollständig zu kompensieren ist, kommt nach dem Ultima-Ratio-Prinzip eine Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG in Betracht. Diese ersetzt die nicht realisierbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Höhe der Ersatzzahlung wird durch die zuständige Behörde (BUKEA/N33) festgesetzt. Maßgeblich sind dabei das festgestellte Baumersatzdefizit (39 Bäume) sowie das gutachterlich ermittelte Ausgleichsflächendefizit für Biotopfunktionsverluste von ca. 3.160 m² einschließlich rechnerisch anzusetzender Baumpflanzungen.

Die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung erfolgte gemäß dem Hamburgischen Staatsrätemodell (SRM). Entsprechend dessen Regelungen ist das Schutzgut mit dem höheren Kompensationsbedarf maßgeblich. Im vorliegenden Fall ist dies das Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt (Biotope) mit einem deutlich höheren Restdefizit gegenüber dem Schutzgut Boden (ca. 4 %). Der Ersatz für das Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt umfasst damit zugleich den erforderlichen Ersatz für das Schutzgut Boden.

Die maßgeblichen Belastungen für besonders geschützte Arten entstehen baubedingt durch unvermeidbare Fäll- und Rodungsarbeiten sowie durch bauzeitliche Störungen. Diese Eingriffe können – ohne geeignete Schutzmaßnahmen – zu Störungen, Beschädigungen oder zur Tötung von Individuen sowie zur Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1–3 BNatSchG führen. Betroffen sein können insbesondere Nistplätze von Brutvögeln (einschließlich Gelegen und Jungvögeln), potenzielle Quartiere und Tagesverstecke von Fledermäusen in Baumhöhlungen, Rindenspalten und Bauwerken, Lebensstätten einzelner spezialisierter Arten (z.B. Baumläufer, Star) sowie Kobel von Eichhörnchen. Zudem wird der Böschungsegehölzstreifen als potenzieller Fledermaus-Flug- und Jagdraum geschwächt. Weitere baubedingte Belastungen können durch Kampfmittelsondierungen, Eingriffe in Wurzel- und Kronenräume sowie durch übermäßige Baustellenbeleuchtung entstehen.

Anlagebedingt besteht insbesondere die Gefahr des Vogelschlags an den Verglasungen der Bahnsteig-Einhausungen, was ebenfalls als potenzieller Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu bewerten ist. Darüber hinaus können bauliche Veränderungen zum Verlust potenzieller Fledermaus-Quartiere führen. Dauerhafte Lichtemissionen sowie elektromagnetische Felder bzw. Streuströme stellen artspezifische Störfaktoren dar, die nach dem Vorsorgeprinzip zu minimieren sind.

Betriebsbedingt sind hingegen keine erheblichen negativen Auswirkungen auf besonders geschützte Arten zu erwarten. Das Risiko der Kollision von Vögeln und Fledermäusen mit fahrenden Zügen nimmt aufgrund der im Haltestellenbereich deutlich reduzierten Fahrgeschwindigkeit ab. Mögliche nachteilige Wirkungen durch Beleuchtung oder elektromagnetische Einflüsse werden durch die Anwendung der regulären Schutz- und Isoliermaßnahmen der Vorhabensträgerin begrenzt.

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG sowie zur Einhaltung der allgemeinen Schutzvorschriften des § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG (Rodungs- und Fällverbot in der Zeit vom 1. März bis 30. September) werden verbindliche Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt. Hierzu zählen insbesondere Bauzeitenregelungen, spezielle Vogelschutzverglasungen, ein reduziertes und tierökologisch angepasstes Beleuchtungskonzept, Schutzmaßnahmen gegen elektromagnetische Einwirkungen sowie Maßnahmen durch die Installation von Nisthilfen und Fledermauskästen.

Für die nachgewiesenen, überwiegend störungstoleranten häufigen Brutvogelarten besteht im Verlustfall die Möglichkeit des Ausweichens in das Umfeld; eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht zu erwarten. Gleiches gilt für betroffene Eichhörnchen, für die bei fachgerechter Umsetzung der Maßnahmen ausreichende Ausweichlebensräume vorhanden sind.

Auch diesbezüglich wird auf Ziffern 2.9.1 und 2.9.3 verwiesen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf den UVP-Bericht einschließlich der dort vorgeschlagenen Maßnahmen, auf den planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan, auf den Artenschutzfachbeitrag sowie auf die unter Ziffer 1.4.6 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

2.9.2.2.3.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche und Boden

Das Vorhabengebiet umfasst eine Fläche von rund 1,34 ha und gliedert sich in einen öffentlichen Grünzug im Norden, die zweigleisige U3-Hochbahntrasse mit beidseitigen Böschungen in Mittellage sowie den Hardorffsweg im Süden und die Fuhlsbüttler Straße im Osten. Diese ortstypische Nutzungsgliederung besteht im Wesentlichen seit etwa 100 Jahren unverändert. Die Planfeststellungsfläche umfasst rund 0,83 ha.

Hinsichtlich der natürlichen Standortverhältnisse sind keine schutzwürdigen oder gesetzlich geschützten Böden im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes vorhanden. Die Baugrunderkundungen belegen, dass im gesamten Vorhabengebiet überwiegend anthropogen geprägte Auffüllungsböden anstehen, die mit Bauschutt, Beton- und Ziegelresten, Schluffmaterial sowie Gleisschotter durchsetzt sind. Der historische Bahndamm der ehemaligen Walddörferbahn besteht aus schluffigen Sanden mit Geschiebemergelanteilen und wird in der Tiefe von Schmelzwassersanden sowie Geschiebemergel unterlagert. Insgesamt handelt es sich um stark überformte Aufschüttungsböden mit geringer bis sehr geringer bodenökologischer Wertigkeit.

Der derzeitige Nutzungs- und Überbauungszustand der Planfeststellungsfläche ist durch einen Versiegelungsgrad von rund 20 % gekennzeichnet. Weitere etwa 30 % der Fläche weisen durch Bodenverdichtungen (z. B. Tritt- und Parknutzung) sowie durch die Schotter-Gleisanlage mit Bodenanschluss eingeschränkte Bodenfunktionen auf. Rund 50 % der Fläche entfallen auf Bahnböschunggehölze sowie Pflanz-, Rasen- und Ruderalflächen im Grünzug. Besonders empfindlich gegenüber zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen und Veränderungen sind die unversiegelten Vegetationsflächen und die Dammböschungen, während die bereits überbauten und versiegelten Bereiche nur noch stark eingeschränkte oder erloschene Bodenfunktionen aufweisen.

Das Relief des Untersuchungsraums ist insgesamt relativ eben und durch die aufgeschüttete Bahnanlage künstlich stark verändert. Die Geländeoberflächen liegen im Bereich des Hardorffswegs bei etwa 13 m üNN und im Grünzug bei rund 14,5 m üNN, während die Gleisanlage auf rund 18,85 m üNN verläuft. Die Böschungshöhen des Bahndamms betragen etwa 4,5 m nördlich und rund 5,5 m südlich über Gelände. Aufgrund der anthropogenen Überprägung wird dem Relief eine geringe geomorphologische Bedeutung und eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen zugeordnet.

Baubedingt werden temporär öffentliche Flächen für Baustelleneinrichtungen in Anspruch genommen, darunter Abschnitte des Grünzugs, des Hardorffswegs sowie Straßenebenenflächen entlang der Fuhlsbüttler Straße. Dies führt während der Bauzeit zu Nutzungseinschränkungen, insbesondere im Grünzug und durch den zeitweisen Wegfall von Stellplätzen im Hardorffsweg. Die Fahrbahn bleibt jedoch für den Individualverkehr nutzbar. Bodenseitig betreffen die baulichen Eingriffe überwiegend die künstlichen Aufschüttungsböden des Bahndamms sowie in geringem Umfang gewachsene Böden für Gründungen. Aushub und Bodenbewegungen können temporär zu Verdichtungen und Stoffeinträgen führen. Die für die Herstellung der Bahnsteiganlage erforderlichen Abtragungen der Dammböschungen und die Anlage von Arbeitsrampen sind zeitlich begrenzt und werden im Zuge der Neuprofilierung vollständig zurückgeführt, sodass die baubedingten Auswirkungen auf Fläche, Boden und Relief als reversibel einzustufen sind.

Anlagebedingt werden für die neue Haltestelle einschließlich der neu profilierten Böschungen dauerhaft rund 4.300 m² beansprucht, wovon etwa 95 % auf bereits seit langem bahngewidmete Flächen entfallen. Außerhalb dieses Bereichs werden lediglich sehr geringe zusätzliche

Flächen von insgesamt rund 290 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Durch Überbauung, Unterbauung sowie befestigte Platz- und Wegeflächen steigt der Versiegelungsgrad innerhalb der Planfeststellungsfläche von bislang rund 20 % auf künftig etwa 55 %. Gleichzeitig verringert sich der Anteil der Flächen mit lediglich eingeschränkten Bodenfunktionen, da diese überwiegend in vollständig versiegelte Flächen übergehen. Neu hergerichtete Bahnböschungen sowie Pflanz- und Rasenflächen auf rückgebauten Baustelleneinrichtungsflächen nehmen künftig rund 38 % der Fläche ein. Dauerhaft werden zwei Abschnitte des Bahndamms für die Zugangsbereiche vollständig abgetragen, wodurch das Relief lokal verändert wird.

Betriebsbedingt sind keine zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen und keine negativen Auswirkungen auf Boden oder Relief zu erwarten. Bei extensiver Pflege ist mittel- bis langfristig insbesondere auf den neu profilierten Bahndammböschungen mit einer weitgehend ungestörten sukzessiven Entwicklung der Bodenfunktionen zu rechnen, die teilweise kompensatorische Wirkungen entfaltet.

Zur Vermeidung, Minderung und teilweisen Kompensation der Auswirkungen werden Baustelleneinrichtungsflächen überwiegend auf bereits befestigten oder verdichteten Böden eingerichtet und nach Bauabschluss vollständig zurückgebaut und wiederhergestellt. Bodenschutzrechtliche Vorgaben werden eingehalten, Bodenbewegungen durch konstruktive Maßnahmen minimiert und durchlässige Beläge sowie extensive Begrünungen eingesetzt. Trotz dieser Maßnahmen verbleibt rechnerisch ein geringes Ausgleichsdefizit für das Schutzgut Boden, das im Rahmen der höheren Ersatzzahlung für die Biotopfunktionsverluste mit abgedeckt wird. Eine gesonderte Ersatzzahlung für das Schutzgut Fläche oder Boden ist daher nicht erforderlich.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf den UVP-Bericht einschließlich der dort vorgeschlagenen Maßnahmen, auf den planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 1.4.6 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

2.9.2.2.3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Wasser ist einem ständigen Kreislauf unterworfen. Dabei durchdringt es die anderen Umweltsphären, so dass eine enge Verbindung auch zu deren Schutzgütern besteht. Es dient als Transportmedium für Nährstoffe ebenso wie es landschaftshaushaltliche, verkehrliche und gesellschaftliche Funktionen erfüllt. Die eine Komponente des Schutzgutes ist das Grundwasser. Seine hohe Bedeutung bezieht sich einerseits auf die Wasserversorgung der Ökosysteme, andererseits auf die wirtschaftliche Nutzbarkeit der Grundwasservorkommen. Die zweite Komponente des Schutzgutes, die Oberflächengewässer, stellen komplexe Ökosysteme dar, die sich aus unterschiedlichen Lebensräumen und Lebensgemeinschaften zusammensetzen. Oberflächengewässer weisen generell eine hohe Bedeutung für vielfältige Nutzungen auf (Wassergewinnung, Fischerei, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Freizeitnutzung etc.). Korrespondierend zu ihrer Bedeutung weisen Oberflächengewässer üblicherweise eine hohe

Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Belastungen auf, da sie ihrem Einfluss unmittelbar ausgesetzt sind.

Im Rahmen der Umweltprüfung wird für das Schutzgut Wasser der Aspekt Grundwasser betrachtet. Ergänzend werden der Umgang mit Niederschlagswasser sowie die Überflutungsgefahr infolge von Starkregenereignissen berücksichtigt. Oberflächengewässer sind im Vorhabengebiet und im näheren Umfeld nicht vorhanden; Wasserschutzgebiete sind ebenfalls nicht ausgewiesen.

Die maximalen Grundwasserstände liegen laut Geoportal Hamburg bei etwa 6 m üNN, was einem Flurabstand von rund 7 bis 9 m unter Gelände entspricht. Es handelt sich dabei um niederschlagsabhängig schwankende Stauwasserstände. Der eigentliche oberste, gespannte Grundwasserleiter befindet sich unterhalb sperrender Lehm- und Mergelschichten bei etwa 5 bis 6 m üNN, mit einer Fließrichtung nach Süden bzw. Südwesten. Die anthropogenen Sandauffüllungen im Bereich des Bahndamms sind durchlässig, während die Geschiebeböden als weitgehend undurchlässig einzustufen sind und somit einen wirksamen Schutz des Grundwassers bieten. Das Versickerungspotenzial wird überwiegend ab Tiefen von 2 bis 5 m als wahrscheinlich, in Teilbereichen als möglich bewertet. Die Grundwasserneubildungsrate liegt mit etwa 200 bis 220 mm/a im unteren Mittelfeld.

Derzeit bestehen auf rund einem Drittel der Planfeststellungsfläche infolge von Überbauung, Versiegelung und Bodenverdichtung keine oder nur eingeschränkte Versickerungsmöglichkeiten. Demgegenüber tragen die durchlässigen Sandaufschüttungen der Dammböschungen sowie die Schotter-Gleisanlage weiterhin zur Versickerung von Niederschlägen und damit zur Grundwasseranreicherung bei. Auch die gewachsenen Sande unterhalb der Aufschüttungen bieten bis zu den sperrenden Lehm- und Mergelschichten günstige Voraussetzungen für die Infiltration von Niederschlagswasser.

Eine erhöhte Überflutungsgefahr bei Starkregenereignissen besteht für die eigentliche Baufläche nicht. Laut Starkregengefahrenkarte sind jedoch die tiefer gelegenen Bereiche der Fuhlsbüttler Straße sowie Abschnitte des Hardorffswegs und des Weges im Grünzug potenziell betroffen, da das Oberflächenwasser aufgrund der Geländeneigung in Richtung Fuhlsbüttler Straße abfließt.

Baubedingt besteht bei tieferen Bodenaushubarbeiten potenziell das Risiko einer Beeinträchtigung des grundwasserschützenden Geschiebehorizonts sowie eines Anschnitts von Schichten- oder Stauwasser. Eine länger andauernde Wasserhaltung könnte sich in diesem Fall negativ auf den angrenzenden Baumbestand auswirken. Zudem können während der Bauphase durch unsachgemäßen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen Belastungen des Grundwassers nicht ausgeschlossen werden.

Anlagebedingt verringert sich der Anteil sickerfähiger Flächen innerhalb der Planfeststellungsfläche deutlich. Durch die zusätzliche Versiegelung nimmt die Grundwasseranreicherung durch versickernde Niederschläge ab, was potenziell zu einem erhöhten Oberflächenabfluss

und damit zu einer Zunahme der Überflutungsgefahr in den angrenzenden, tiefer gelegenen Straßen- und Grünflächen bei Starkregenereignissen führen kann.

Betriebsbedingt besteht die Möglichkeit, dass von unterbauten Gleisabschnitten in Schotterbettung verschmutztes Niederschlagswasser seitlich abfließt und über den Boden in das Grundwasser gelangt.

Zur Vermeidung und Minderung der Auswirkungen wird sichergestellt, dass weder der grundwasserschützende Geschiebehorizont noch der eigentliche Grundwasserleiter durch die Baumaßnahmen beeinträchtigt werden. Die Gründungsebenen der Haltestellengebäude und Bahnsteige liegen deutlich oberhalb des maßgeblichen Grundwasserspiegels, sodass eine Durchörterung der Sperrschichten ausgeschlossen ist. Die versickerungshemmende Mehrversiegelung wird durch die Nutzung bereits befestigter Flächen, die Begrenzung der Flächenbefestigungen auf das notwendige Maß sowie den Einsatz sickerfähiger Belagsarten gemindert.

Ein erheblicher Teil der Niederschläge kann weiterhin vor Ort versickern, insbesondere auf den verbleibenden Bahndammböschungen und nicht überdachten Gleisabschnitten. Zusätzlich tragen extensive Dachbegrünungen sowie die gezielte Vorreinigung und Versickerung der Dachabflüsse über Sickerschächte zur Rückhaltung und kontrollierten Ableitung der Niederschläge bei. Die Anlagen sind so dimensioniert, dass auch bei seltenen Starkregenereignissen keine zusätzliche Belastung der bestehenden Regenwasserkanäle entsteht. Während der Bau- und Betriebsphase werden die einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften eingehalten, belastetes Niederschlagswasser sowie Schmutz- und Abwasser werden der Schmutzwasserentwässerung zugeführt. Insgesamt können die potenziellen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser dadurch wirksam vermieden oder deutlich gemindert werden.

Damit sind insgesamt nur geringe bis keine betriebs- und anlagebedingten Beeinträchtigungen des Grundwassers festzustellen. Das Vorhaben steht damit auch im Einklang mit den Bewirtschaftungszielen gem. § 1 WHG., vgl. hierzu aber auch die Nebenbestimmungen in Ziffer 1.4.3.

2.9.2.2.3.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße wurden auch die Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft untersucht. Für das Schutzgut Klima ist insbesondere das Lokalklima relevant, während bei der Luft die bauphasespezifischen Wirkfaktoren Staub- und Luftschadstoffemissionen betrachtet werden. Die Treibhausgas-Emissionen (THG) basieren auf dem Gutachten „THG-Bilanzierung und Reduktionsstrategie“ (vgl. Unterlage 4.6.1), und wurden auch in Hinsicht auf die Klimaanpassungsziele nach Bundes-Klimaanpassungsgesetz und dem Hamburger Klimaschutzgesetz betrachtet.

Das Plangebiet ist stadtklimatisch geprägt. Grünzüge und Bahnböschungsgehölz tragen zur Minderung des für dichte Stadträume typischen Wärmeinseleffekts bei. Westlich des Vorhabens verläuft eine Kaltluftbahn entlang der Kleingartenanlage Rübenkamp, deren Einfluss auf angrenzende Siedlungsflächen allerdings als gering eingestuft wird. Ein Verlust von Grünflächen, insbesondere von Bäumen, Sträuchern und Gehölzen, würde die lokale Klimasituation empfindlich beeinträchtigen. Hinsichtlich der Lufthygiene liegen keine detaillierten Messungen vor; es wird jedoch von einer diffusen Hintergrundbelastung durch den Straßenverkehr, insbesondere von der Fuhlsbüttler Straße, ausgegangen.

Während der Bauphase kommt es durch die Baufeldräumung, Fällung und Rodung zu erheblichen Verlusten an lokalklimatisch und lufthygienisch wirksamem Grünvolumen. Konkret fallen 72 Bäume, ein Großstrauch sowie rund 3.000 m² Böschungsgehölz und ca. 1.100 m² Strauch-, Rasen- und Ruderalflächen weg. Gleichzeitig können Abbruch-, Erd- und Pflasterarbeiten sowie die Zwischenlagerung von Bodenmaterial temporär zu erhöhten Staubentwicklungen führen, zudem entstehen Luftschadstoffe durch Baufahrzeuge und Maschinen. Durch die geplante Anlage erhöht sich dauerhaft der Versiegelungsgrad, wodurch der Anteil an vegetationsbestimmten Flächen für Klimaschutz- und Luftreinigungsfunktionen reduziert wird. Für die Betriebsphase werden keine negativen Auswirkungen auf Lokalklima oder Lufthygiene erwartet, da der elektrifizierte Bahnbetrieb keine Luftschadstoffemissionen erzeugt. Gleichzeitig wirken die Anpflanzungen und Begrünungsmaßnahmen kompensierend auf die bauzeitlich verlorenen Grünflächen, indem sie CO₂ aufnehmen und klimatisch wirksam werden.

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der bauzeitlichen Beeinträchtigungen werden umfangreiche Maßnahmen umgesetzt. Dazu gehören die Nutzung lokalklimatisch unwirksamer Flächen für Baueinschränkungen, die Begrenzung von Baumfällungen und Gehölzrodungen auf das unbedingt notwendige Maß sowie der Erhalt lokalklimatisch wirksamer Großbäume im Grünzug und entlang der Baunebenflächen. Die Staubentwicklung während der Bauphase wird durch Berieselung, Nassverfahren und Begrünung zwischengelagerter Bodenmieten kontrolliert. In der abschließenden Bauphase erfolgt die Anpflanzung von 62 Laubbäumen, die Ersatzpflanzung eines Großstrauchs, die Begrünung von Böschungen, Dachflächen und Fassaden sowie die Rekultivierung der rückgebauten Baueinschränkungsflächen.

Die THG-Bilanzierung berücksichtigt ausschließlich die vor Ort entstehenden Emissionen aus Errichtung und Betrieb der Haltestelle und schließt Herstellungsprozesse an anderen Standorten aus. Durch die geplanten Reduktionsmaßnahmen, wie den Verzicht auf ein unterirdisches Regenrückhaltebecken und die Änderung der Dachkonstruktion auf Holzhybridbauweise, werden die THG-Emissionen minimiert. Im Ergebnis werden für den „Mit-Fall“ Gesamtemissionen von rund 99.743 kg CO₂-Äq. über 80 Jahre erwartet (vgl. Ziffer 2.9.4), wobei Baustellentransporte den größten Anteil von 77 % ausmachen. Im Prognose-Nullfall entfallen die THG-relevanten Bautätigkeiten vollständig.

Bereits während der Bauphase gehen CO₂-bindende Vegetationsbestände durch Rodung verloren, das Schnitt- und Fällgut wird jedoch der Kompostierung, Biogasproduktion, Mulchung oder Carbonisierung zugeführt, sodass der natürliche CO₂-Kreislauf weitgehend erhalten

bleibt. Nach Fertigstellung des Bauwerks übernehmen Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen auf dem Vorhabenstandort und den rückgebauten BE-Flächen sowie Begrünung von Dach- und Fassadenflächen die Aufnahme von CO₂ aus der Umgebungsluft. Somit wirken die Maßnahmen langfristig sowohl klimatisch als auch lufthygienisch positiv und kompensieren die während der Bauphase entstandenen Beeinträchtigungen.

Das Ziel der Klimaanpassung gemäß § 8 KAnG wurde fachübergreifend berücksichtigt, wobei sowohl bereits eingetretene als auch zukünftige Auswirkungen des Klimawandels einbezogen wurden. Auch das Hamburger Landesrecht (HmbKliSchG) verpflichtet die Stadt, Klimaanpassung in allen Planungen und Investitionen zu berücksichtigen.

Die Prüfung des Vorhabens zeigt, dass es selbst keiner spezifischen Anfälligkeit gegenüber Überflutungen, Grundwassersenkungen, Trockenheit oder Niedrigwasser unterliegt. Umgekehrt wurden jedoch Maßnahmen umgesetzt, um negative Auswirkungen auf das Umfeld zu verhindern und die Resilienz zu stärken. So werden Überflutungsrisiken durch extensive Dachbegrünungen, Regenwassersickerschächte und die Minimierung von Bodenversiegelungen gemindert. Ein Absinken des Grundwasserspiegels wird durch Flachgründung, Mikropfahlgründung und Vermeidung grundwasserabsenkender Drainagen verhindert, ergänzt durch lokale Versickerung von Dachabflüssen und Lockerung baubedingter Bodenverdichtungen.

Temporärer und dauerhafter Bodenerosion wird während der Bauphase durch Berieselung bei Trockenheit, Ansaatbegrünung zwischengelagerter Bodenmieten sowie flächendeckende Begrünung der neu profilierten Bahndamböschungen entgegengewirkt. Der Entstehung eines lokalen Wärmeinseleffekts wird durch Dach- und Fassadenbegrünungen, die Erhaltung lokalklimatisch wirksamer Bäume und Sträucher sowie durch die Pflanzung neuen Grünvolumens begegnet. Zusätzlich wird eine wassersensible Entwicklung durch den Erhalt und die Schaffung von Versickerungs-, Speicher- und Verdunstungsflächen, die Nutzung sickerdurchlässiger und verdunstungsoffener Belagsarten sowie minimalen zusätzlichen Bauflächenverbrauch sichergestellt.

Insgesamt sichern diese Maßnahmen die Anpassungsfähigkeit des Vorhabens an die Folgen des Klimawandels, schützen die lokale Umwelt und tragen gleichzeitig zur Erhaltung und Stärkung der klimatischen Funktionen des Plangebiets bei.

Hinsichtlich der baubedingten Entstehung klimaschädlicher Emissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.9.4 verwiesen.

2.9.2.2.3.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft-/Stadtbild

Während der etwa 4,5-jährigen Bauphase kommt es auf rund 0,83 Hektar zu erheblichen Veränderungen des Landschafts- und Ortsbildes. Insbesondere gehen rund 3.000 m² Böschungsgehölz sowie 72 Bäume, darunter einige Pflegeheibe, verloren. Das Plangebiet wandelt sich in dieser Zeit deutlich in eine „Baustellenlandschaft“, und auch die Nutzung des Grünzugs als Erholungsfläche sowie als wichtige überörtliche Grünverbindung ist während der Bauphase

eingeschränkt. Um diese Auswirkungen abzumildern, werden wesentliche Maßnahmen umgesetzt: Baum- und Gehölzrodungen werden auf das zwingend notwendige Maß begrenzt, ortsbildprägende Großbäume und Sträucher erhalten, Wege im Grünzug temporär verschwenkt und die Nutzung von Parkbänken und Wegeverbindungen funktional gesichert.

Mit der Fertigstellung der neuen U-Bahnhaltestelle verändert sich das Landschafts- und Ortsbild dauerhaft. Das zweigeschossige Haupteingangsgebäude, die eingehausten Bahnsteige und die neu hergerichteten Böschungen prägen künftig das Erscheinungsbild des Plangebiets. Durch umfangreiche Begrünungsmaßnahmen, einschließlich Pflanzungen von Bäumen, Sträuchern und Stauden sowie Fassaden- und Dachbegrünungen, wird die Haltestelle harmonisch in das Umfeld eingebunden. Auch die Bereiche des Grünzugs, die während der Bauzeit beansprucht wurden, werden neugestaltet und tragen langfristig zur landschaftlichen Aufwertung bei. Insgesamt entsteht ein stimmiges Ortsbild, das die neue Infrastruktur positiv integriert.

Im laufenden Betrieb wirken sich die Maßnahmen vor allem auf die Freiraum- und Erholungsfunktionen aus. Die neu gestalteten Wege im Grünzug und entlang des Hardorffswegs verbessern die fußläufige Anbindung der angrenzenden Stadtquartiere und stellen die Verbindung der Hauptwege des Grünzugs wieder her. Der Grünzug bleibt ein wichtiger Treffpunkt und Erholungsraum, während die Beleuchtung der Bahnsteige und Eingangsbereiche bei Dunkelheit nur geringe, standorttypische Auswirkungen auf das Landschaftsbild hat.

Durch die Kombination aus sorgfältiger Begrenzung der Rodungen, Erhalt ortsbildprägender Vegetation, umfangreicher Begrünung und stadtgestalterischer Integration der Haltestelle werden die baubedingten Eingriffe abgefedert, die anlagebedingten Veränderungen landschaftlich eingebunden und die betriebsbedingten Funktionen langfristig gesichert.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf den UVP-Bericht einschließlich der dort vorgeschlagenen Maßnahmen, auf den planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 1.4.6 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

2.9.2.2.3.7 Auswirkungen auf die Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Rahmen der Umweltprüfung wurde untersucht, ob im Plangebiet Belange des kulturellen Erbes sowie sonstige Sachgüter von allgemeinem Interesse vorhanden sind und durch das Vorhaben relevant beeinträchtigt werden könnten. Archäologische Fundstätten oder Verdachtsflächen sind im Plangebiet nicht bekannt, und es bestehen keine Freianlagen unter Gartendenkmalschutz. Im näheren und weiteren Umfeld sind jedoch mehrere Siedlungs-Baudenkmale vorhanden. So gehört die Blockrand-Wohnbebauung am Hardorffsweg – mit Ausnahme des 2023 fertiggestellten Neubaus Hardorffsweg 10/12 („Barmbeker Jung“) – zu den erhaltenswerten Backsteingebieten der Kategorie 1, geprägt von rotem Backstein und überwiegend aus den 1920er/30er Jahren. Der Baublock westlich des Vollmerswegs steht zudem unter Ensembleschutz.

Zu den sonstigen Sachgütern zählen südlich des Brückenwiderlagers ein kleines pavillonartiges Gebäude aus den 1970er Jahren, aktuell als Grill-Imbiss genutzt, sowie westlich davon eine oberirdische Netzstation des Betreibers Hamburger Energienetze GmbH, vormals Stromnetz Hamburg (SNH) und die Aufstellfläche für Abfallbehälter des Imbissbetriebs. Ver- und Entsorgungsleitungen verlaufen in der Fuhlsbüttler Straße und im Hardorffsweg, die U-Bahn-Kabeltrasse auf dem Bahndamm.

Bereits während der Bauphase sind baubedingte Eingriffe erforderlich: Das Imbissgebäude muss abgebrochen werden, und die SNH-Netzstation wird temporär auf die östliche Baufläche verlegt, um ihre Funktion während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten. Auch die U-Bahn-Kabeltrasse wird zu Beginn der Bauarbeiten auf einem längeren Abschnitt als oberirdische Leitungsbrücke südlich entlang des Spazierwegs im Grünzug umverlegt. Negative Auswirkungen auf den Baumbestand sind dabei nicht zu erwarten, da keine Baumfällungen erforderlich sind; allenfalls müssen einzelne Kronenäste zeitweise aufgebunden werden. Anlagebedingt und während des Betriebs ergeben sich für die Siedlungs-Baudenkmale sowie das Backsteingebiet am Hardorffsweg keine Beeinträchtigungen, das historische Erscheinungsbild bleibt erhalten.

Um die bauzeitlichen Eingriffe zu kompensieren und wirtschaftliche Härten zu vermeiden, wird dem Pächter des Imbissgebäudes rechtzeitig gekündigt. Nach Fertigstellung der Haltestelle steht im Erdgeschoss des neuen Haltestellengebäudes eine Mieteinheit, beispielsweise für einen Kiosk, zur Verfügung. Die temporär verlegte SNH-Netzstation wird im Zuge des Endausbaus rückgebaut und in die Technikenebene des Haltestellengebäudes integriert. Auch die U-Bahn-Kabeltrasse wird auf den Bahndamm zurückgeführt. Für die Siedlungs-Baudenkmale sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich, da durch das Vorhaben keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf den UVP-Bericht einschließlich der dort vorgeschlagenen Maßnahmen, auf den planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 1.4.6 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

2.9.2.2.3.8 Wechselwirkungen

Unter Wechselwirkungen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG sind die in der Umwelt ablaufenden und sich gegenseitig beeinflussenden Prozesse in ihrer Gesamtheit zu verstehen. Je nach Art, Gestalt und Funktion des Vorhabens können dabei sowohl negative als auch positive Wechselwirkungen auftreten. Auch Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung oder zum Ausgleich negativer Auswirkungen eines Schutzguts können gleichzeitig positive Effekte auf andere Schutzgüter haben.

Im Rahmen des Vorhabens zur U3-Haltestelle zeigen sich insbesondere bei größeren Baumaßnahmen mit Fällungen und Rodungen deutliche Wechselwirkungen. So bestehen enge negative Zusammenhänge zwischen den Verlusten an Gehölzen und den damit verbundenen

Einschränkungen für Flora und Fauna, der Beeinträchtigung lokalklimatischer Funktionen sowie der Veränderung des Landschafts- und Ortsbildes. Auch die Mehrversiegelung führt zu negativen Wechselwirkungen, vor allem für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Biodiversität (Verlust vegetationsgeprägter Lebensräume), Wasserhaushalt (verminderte Niederschlagsinfiltration, erhöhter Abfluss) sowie Lokalklima (Zunahme sommerlich aufheizender, verdunstungsarmer Flächen). Baulich bedingte Eingriffe wie die Verschwenkung des Hauptweges im Grünzug nördlich des Haupteingangs Ost sind notwendig, um die überörtlich bedeutsame Hauptwegeverbindung während der Bauzeit funktional aufrechtzuerhalten. Diese Eingriffe führen unvermeidbar zu negativen Wechselwirkungen mit den dortigen Gehölzbeständen.

Demgegenüber ergeben sich auch positive Wechselwirkungen. Durch den Abtrag und die Abfuhr von Böden werden Maßnahmen möglich, die das Schutzgut Landschaft stärken, etwa durch die Schaffung einer ebenerdigen Querungsmöglichkeit am Bahndamm im Bereich des Westzugangs und durch die Aufwertung des Ortsbildes durch den urban gestalteten Vorplatz am Haupteingang Ost. Zusätzlich erzeugen die Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen – wie Gehölzersatzpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünungen, Sickerrigolen sowie die Verwendung luft- und wasserdurchlässiger Belagsarten – kompensatorische Effekte auf mehrere Schutzgüter gleichzeitig, darunter Flora, Fauna, Biodiversität, Bodenfunktionen, Wasserhaushalt, Lokalklima und das Landschafts- beziehungsweise Ortsbild.

Die einzelnen Auswirkungen sind hier im Wesentlichen zusammengefasst wiedergegeben, im Übrigen wird auf den UVP-Bericht (Unterlage 4.3.1.) verwiesen.

2.9.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG gemäß § 25 UVPG bewertet. Die Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren und erfolgt zunächst getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Das heißt, dass eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen an dieser Stelle noch nicht vorgenommen wird. Das Ergebnis dieser Bewertung fließt dann anschließend in den Gesamtprozess der Abwägungsentscheidung ein.

Gegenstand der hier vorzunehmenden Bewertung ist die Beurteilung der Umweltauswirkungen im Sinne einer Risikoabschätzung. Maßstab der Bewertung ist nach § 25 Abs. 1 und 2 UVPG eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der im UVPG genannten Schutzgüter (vgl. §§ 3, 2 Abs. 1 UVPG) nach den Anforderungen der fach- und naturschutzrechtlichen Bestimmungen. Danach sind im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erkennen, die einer Zulassung des Vorhabens entgegenstünden. Die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen werden durch umfangreiche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen so weit wie möglich vermieden oder gemindert. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch Kompensationsmaßnahmen so weit wie möglich funktional ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der insgesamt vorgesehenen Maßnahmen

sind keine verbleibenden Beeinträchtigungen festzustellen, die insgesamt oder für einzelne Schutzgüter zu hohen und nicht vertretbaren ökologischen Risiken führen würden.

Das Ergebnis der Prüfung setzt die Durchführung der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen voraus, die deshalb planfestgestellt wurden.

Im Einzelnen ergibt sich folgende schutzgutbezogene Bewertung:

2.9.2.3.1 Schutzgut Mensch

Für das Schutzgut Mensch ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt unterschiedliche Beeinträchtigungen.

Baubedingt sind insbesondere Lärmemissionen und Erschütterungen relevant. Der während der Bauphase entstehende Baulärm entspricht im Wesentlichen dem typischer städtischer Baustellen. Er ist nicht vollständig vermeidbar, jedoch durch den Einsatz zertifizierter, geräuscharmer Baumaschinen sowie zeitliche Einschränkungen (Bauzeitenregelung, Einhaltung der Nachtruhe, keine lärmintensiven Arbeiten an Sonn- und Feiertagen) minimierbar und bis zu einem gewissen Grad tolerierbar. Die Nebenbestimmung verpflichtet zur Durchführung aller möglichen und verhältnismäßigen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Baus der Haltestelle Fuhlsbüttler Straße. Überschreitungen der Immissionsrichtwerte sind aufgrund des öffentlichen Interesses am Vorhaben grundsätzlich zumutbar, begründen jedoch bei gleichzeitiger Überschreitung maßgeblicher Innenraumrichtwerte Entschädigungsansprüche. Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen sind angesichts der zeitlichen Begrenzung und der Beschränkung auf Tageszeiten nicht zu erwarten. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Zielwerte erfolgt während der Bauzeit eine kontinuierliche Selbstüberwachung. Baubedingte Erschütterungen werden durch entsprechende technische Maßnahmen auf ein Minimum reduziert, sodass ein weitestgehender Schutz für die umliegenden Wohn- und Arbeitsnutzungen gewährleistet ist. Darüber hinaus wird eine direkte Anlaufstelle für Anwohnerbelange und Beschwerden bereitgestellt, um individuelle Beeinträchtigungen zeitnah aufzufangen. Siehe zu bauzeitlichen Immissionsschutz auch Ziffer 1.4.16.

Anlage- und betriebsbedingt sind die Auswirkungen durch Schienenverkehrslärm, Bahnsteig-Durchsagen, Türschließsignale und die Lautäußerungen von Fahrgästen zu beurteilen. Durch die Einhausung der Bahnsteige werden diese Geräusche teilweise gemindert. Insgesamt sind die Lärmpegel für die Wohnnutzungen im Umfeld weitgehend unverändert oder teilweise sogar geringer, lediglich bei zwei Gebäuden an der Fuhlsbüttler Straße ist mit einer sehr geringfügigen Erhöhung zu rechnen. Durch die Absenkung der Lautstärke der Ansagen in den Abend- und Nachtstunden wird eine zusätzliche Minderung der Belastung erreicht. Erschütterungen über den derzeitigen Bahnbetrieb hinaus sind nicht zu erwarten.

Zusammenfassend ergeben sich bauzeitlich mittlere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch, die durch die vorgesehenen Minderungsmaßnahmen und die zeitlich begrenzte

Dauer der Baumaßnahmen auf ein zumutbares Maß reduziert werden. In der Betriebsphase sind die Auswirkungen aufgrund der Lärmschutzmaßnahmen als geringfügig zu bewerten. Insgesamt sind somit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut Mensch zu erwarten. Das Vorhaben ist damit im Sinne des UVPG als verträglich zu bewerten. Eine Aufstellung der umfangreichen Maßnahmen, mit denen den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen entgegengewirkt wird, ist dem UVP Bericht, Unterlage 4.3.1, Kapitel 9, zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4 verwiesen.

2.9.2.3.2 Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt sind die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens baubedingt. Diese ergeben sich im Wesentlichen aus den notwendigen Fällungen und Rodungen im Bereich des Bahndamms, des Grünzugs und der Straßenbegleitflächen. Durch die Planung und Umsetzung artenschutzrechtlicher Maßnahmen werden jedoch Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG eingehalten. Vor Baubeginn werden insgesamt 13 Nisthilfen für Baumläufer, Star, Höhlenbrüter und Kleinfledermäuse an bereits lokalisierten Bäumen außerhalb der unmittelbaren Bauflächen installiert, um lokale Populationen gezielt zu unterstützen.

Der Verlust an Biodiversität während der Bauphase wird durch die Wiederherrichtung und Begrünung der temporär beanspruchten Freiflächen sowie durch die sukzessive Begrünung der Böschungen weitgehend kompensiert. Mit dem Heranwachsen der neuen Anpflanzungen entstehen Ersatzhabitate für gehölzbezogene Brutvogelarten, die sowohl Brut-, Nahrungs- als auch Rastmöglichkeiten bieten. Zusätzlich tragen die artenreiche Extensiv-Dachbegrünung sowie die geplante Fassadenbegrünung am Hauptzugangsgebäude Ost zur Förderung der lokalen Insektenfauna bei und schaffen Nahrungs- und Rastflächen für Vögel.

Darüber hinaus werden wichtige Biotopvernetzungsfunktionen durch die Erhaltung von Baum- und Strauchbeständen im westlichen Teil des Grünzugs und nördlich entlang der Wegeverbindung zumindest teilweise während der Bauzeit aufrechterhalten. Nach Fertigstellung des Vorhabens werden diese Funktionen durch Neubepflanzungen im Grünzug und die Begrünung der neu profilierten Böschungen sukzessive wiederhergestellt.

Der Verwirklichung des Vorhabens steht aus artenschutzrechtlicher Sicht nichts entgegen; eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich. Unter Berücksichtigung der getroffenen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen können erheblich negative Vorhabenswirkungen auf besonders geschützte Arten wirksam gemindert und nach Bauabschluss sowie mit Heranwachsen der Anpflanzungen kurz- bis mittelfristig ausgeglichen werden. Zusätzlich wird eine zweckgebundene Ersatzzahlung zur Kompensation der zu erwartenden erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft geleistet, die sowohl das Ersatzpflanzdefizit von 39 Bäumen als auch das Realkompensationsdefizit von rund 28 % für Biotopfunktionsverluste berücksichtigt.

Insgesamt ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen als verträglich für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt einzustufen. Zusammenfassend betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt Umweltauswirkungen von mittlerer Intensität. Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen einschließlich der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist aber ausweislich des UVP-Berichts sowie auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass im Vergleich zum Status-Quo im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut insgesamt eintreten. Damit ist das Vorhaben auch insoweit noch als verträglich im Sinne des UVPG zu bewerten.

Eine Aufstellung der umfangreichen Maßnahmen, mit denen den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen entgegengewirkt wird, ist dem UVP Bericht, Unterlage 4.3.1, Kapitel 9, zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4 verwiesen.

2.9.2.3.3 Schutzgüter Fläche und Boden

Für das Schutzgut Fläche sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen keine erheblich nachteiligen Auswirkungen zu erwarten. Die bestehende Flächen- und Nutzungsgliederung – bestehend aus Grünzug, Bahnanlage und Harddorffsweg – bleibt im Grundsatz erhalten. Das Haltestellen-Vorhaben fügt sich in Art und Maß in die langjährig bestehende Flächennutzung der Bahnanlage ein. Während der Bauzeit werden im Abschnitt der BE-Fläche nördlich der Fahrbahn Harddorffsweg keine Parkplatzmöglichkeiten zur Verfügung stehen, und im Bereich der Überführung werden beidseitig der Fuhlsbüttler Straße mehrere Schrägparkplätze temporär für die Baustellenflächen beansprucht. Diese Einschränkungen sind aufgrund des innerstädtischen Platzmangels unvermeidbar, aber als hinnehmbar zu bewerten. Mit Baufertigstellung wird ein Teil der Parkplätze wiederhergestellt, während gleichzeitig ein leistungsfähiger ÖPNV-Anschluss unmittelbar vor Ort bereitsteht.

Die Geländegestalt wird in der Grundebene nicht verändert, und das für die Geländestruktur charakteristische Reliefelement des abgeböschten Bahndamms geht zwar in zwei Abschnitten verloren, bleibt jedoch auf rund zwei Dritteln der bisherigen Länge im Grundsatz erhalten. Der Abtrag künstlicher Aufschüttungsböden ist als weniger erheblich einzustufen, ebenso der vergleichsweise geringe Aushub der gewachsenen Bodenschicht für die Flachgründungen. Der Versiegelungsgrad nimmt dauerhaft zu, wobei als wesentliche Minderungsmaßnahme die Bahnsteigüberdachungen auf rund 1.170 m² extensiv begrünt werden.

Für das Schutzgut Boden werden unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und teilweisen Ausgleich keine als erheblich nachteilig zu bewertenden Auswirkungen verbleiben. Durch die sachgerechte Wiederherrichtung der bauzeitlich beanspruchten Flächen, die Begrünung von Böschungen sowie die zweckgebundene Ersatzzahlung zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft – insbesondere zur Abmilderung der durch die Mehrversiegelung verursachten Bodenfunktionsverluste (rechnerisch ermitteltes Realkompensationsdefizit von ca. 4 %) – wird ein weitgehender Ausgleich erreicht.

Zusammenfassend sind die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von mittlerer Intensität und als nicht erheblich einzustufen. Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen einschließlich der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist ausweislich des UVP-Berichts sowie auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass im Vergleich zum Status-Quo im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut insgesamt eintreten. Das Vorhaben ist damit für diese Schutzgüter im Sinne des UVPG als verträglich zu bewerten.

Eine Aufstellung der umfangreichen Maßnahmen, mit denen den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen entgegengewirkt wird, UVP Bericht, Unterlage 4.3.1, Kapitel 9, zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4 verwiesen.

2.9.2.3.4 Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser bleiben bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Der natürliche Schutz des Grundwassers durch die Geschiebe-Deckschicht bleibt erhalten. Anfallende Niederschläge werden gezielt über den Bahndamm und die Dachflächen in zwei Sickerschächte vorgereinigt dem Grundwasser zugeführt. Dadurch werden die bestehenden Riesel- und Regenwasserleitungen im Umfeld entlastet, und die Überflutungsgefahr bei Starkregenereignissen wird nicht verschärft. Ein Eintrag grundwassergefährdender Stoffe ist weder bau-, noch anlage- oder betriebsbedingt zu erwarten.

Zusammenfassend betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt Umweltauswirkungen von geringer Intensität. Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen einschließlich der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist ausweislich des UVP-Berichts sowie auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass im Vergleich zum Status-Quo im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut insgesamt eintreten. Damit ist das Vorhaben insoweit als verträglich im Sinne des UVPG zu bewerten. Zur - gegebenen - Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen des Wasserhaushaltsgesetzes wird auf Ziffer 2.9.2.2.3.4 verwiesen.

Eine Aufstellung der umfangreichen Maßnahmen, mit denen den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen entgegengewirkt wird, ist UVP Bericht, Unterlage 4.3.1, Kapitel 9, zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.3 verwiesen.

2.9.2.3.5 Schutzgüter Klima und Luft

Für das Schutzgut Luft und Klima werden bau-, anlage- und betriebsbedingt keine als erheblich nachteilig zu beurteilenden Auswirkungen erwartet. Während der Bauzeit können zeit-

weise lufthygienische Belastungen durch Staubaufwirbelungen und Emissionen von Baufahrzeugen und Baumaschinen auftreten. Diese sind jedoch durch die Umsetzung bewährter Schutzmaßnahmen – wie Wässerung der Baustellenflächen, Abdeckung loser Materialien, Einhaltung von Baustellenverkehrsregelungen und Emissionsbegrenzung – wirksam minimierbar.

Im Hinblick auf das Lokalklima ist durch den Verlust von Grünvolumen während der Bauphase mit temporären, jedoch weitestgehend reversiblen negativen Effekten zu rechnen. Mit Abschluss der Bauarbeiten werden diese durch sukzessives Heranwachsen der Baum- und Strauchpflanzungen, Extensiv-Dachbegrünungen sowie Fassadenbegrünungen weitgehend ausgeglichen. Durch die Kombination von Bestandsvegetation, Dach- und Fassadenbegrünung wird ein Verhältnis von Bestands- zu Planungsflächen von 1:1 (rd. 4.300 m²) erreicht, wodurch lokalklimatische und lufthygienische Funktionen wiederhergestellt und gestärkt werden.

Insbesondere baubedingte THG-Emissionen entstehen unvermeidbar.. Im Rahmen der UVP wurden diese standortbezogen bewertet. Gleichzeitig verfolgt die Hamburger Hochbahn AG eine konsequente Reduktionsstrategie für Treibhausgasemissionen, die bereits bei der Planung berücksichtigt wurde, z. B. durch optimierte Bauprozesse, energieeffiziente Baumaschinen und Materialwahl. Der Betrieb der Haltestelle trägt zur Klimawirkung positiv bei, da rund 10.000 Menschen an das Schnellbahnnetz angebunden werden, wodurch Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖPNV erfolgen. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall, also dem Verzicht auf die Haltestelle, entstehen zwar keine direkten THG-Einsparungen, jedoch entfällt dadurch auch der Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der gesamtstädtischen Klimaziele. Die Betroffenheit des Sektors Landnutzung/Landnutzungsänderung führt zwar temporär in der Bauphase zu einer Verringerung der CO₂-Speicherungskapazität, jedoch wird diese durch die Wiederherstellung und Begrünung vegetationsarmer Flächen sowie die extensiven Dach- und Fassadenbegrünungen ausgeglichen. Damit entsteht keine nachhaltige Beeinträchtigung der Kohlenstoffbindungskapazität.

Die Klimaanpassungsziele der Klimaschutzgesetzgebung (KAnG, HmbKliSchG) werden durch die geplanten Maßnahmen zu Fläche, Boden, Wasser und Vegetation berücksichtigt. Unter Einbeziehung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen verbleiben für das Schutzgut Luft und Klima keine erheblich nachteiligen Auswirkungen. Somit ist das Vorhaben auch für dieses Schutzgut als verträglich im Sinne des UVPG zu bewerten.

Zusammenfassend betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt Umweltauswirkungen von geringer Intensität. Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen einschließlich der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist aber ausweislich des UVP-Berichts sowie auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass im Vergleich zum Status-Quo im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut insgesamt eintreten. Damit ist das Vorhaben insoweit als verträglich im Sinne des UVPG zu bewerten.

Eine Aufstellung der umfangreichen Maßnahmen, mit denen den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen entgegengewirkt wird, ist UVP Bericht, Unterlage 4.3.1, Kapitel 9, zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4 verwiesen.

Hinsichtlich der baubedingten Entstehung von CO₂ wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.6.2 und 2.9.4 verwiesen.

2.9.2.3.6 Schutzgut Landschafts-/Stadtbild

Durch die architektonisch und freiraumplanerisch qualitätvolle Neugestaltung wird das Landschafts- bzw. Ortsbild dem urbanen Umfeld sowie dem historischen Grünzug angemessen weiterentwickelt. Die Haltestelle erhält eine moderne Architektur- und Fassadengestaltung und fügt sich in Verbindung mit den vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen im Freiraum und am Gebäude gestalterisch gut in das Umfeld ein.

Mit der Herrichtung und Neugestaltung eines ca. 220 m langen Abschnitts des Grünzugs, dem platzartig aufgeweiteten urbanen Zugangsbereich Ost sowie der Herstellung der Unterführung am Zugang West sind positive Auswirkungen sowohl auf das Landschafts- bzw. Ortsbild als auch auf die Freiraumverbund- und Erholungsfunktionen verbunden. Die ebenerdige Unterquerung des Bahndamms am Zugang West schafft eine neue Wegeverbindung zwischen dem Grünzug und dem südlich des Hardorffswegs gelegenen Stadtquartier und ist als deutlich positive Auswirkung auf den örtlichen Freiraum- und Wegeverbund zu bewerten.

Die bauzeitlich über einen längeren Zeitraum auftretenden erheblichen Beeinträchtigungen des Landschafts- bzw. Ortsbildes verlieren unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nach Abschluss der Bauarbeiten ihre Wirksamkeit. Sie sind als reversibel im Sinne der Wiederherstellung und qualitätvollen Neugestaltung gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG in Verbindung mit einem modernen, architektonisch ansprechenden U-Bahn-Haltestellenneubau zu beurteilen.

Zusammenfassend verbleiben für das Schutzgut Landschaft, insbesondere für die Aspekte Landschafts- bzw. Ortsbild sowie Freiraumverbund- und Erholungsfunktionen, keine erheblich nachteiligen umweltrelevanten Auswirkungen.

Zusammenfassend betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt Umweltauswirkungen von sehr geringer bis mittlerer Intensität. Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen einschließlich der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist aber ausweislich des UVP-Berichts sowie auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass im Vergleich zum Status-Quo im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut insgesamt eintreten. Vielmehr ist insgesamt eine Aufwertung des Erscheinungsbildes, der örtlichen und überörtlichen Freiraumverbundfunktionen sowie der Freiraumqualitäten für die Nutzerinnen und Nutzer zu erwarten. Das Vorhaben ist insoweit als verträglich im Sinne des UVPG zu bewerten.

Eine Aufstellung der umfangreichen Maßnahmen, mit denen den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen entgegengewirkt wird, UVP Bericht, Unterlage 4.3.1, Kapitel 9, zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4 verwiesen.

2.9.2.3.7 Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Das Schutzgut Kulturelles Erbe wird von dem Vorhaben nicht berührt. Für das Schutzgut Sonstige Sachgüter werden unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen keine als erheblich nachteilig zu beurteilenden umweltrelevanten Auswirkungen verbleiben.

Zusammenfassend betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt Umweltauswirkungen von höchstens geringer Intensität. Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen einschließlich der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist aber ausweislich des UVP-Berichts sowie auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass im Vergleich zum Status-Quo im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut insgesamt eintreten. Damit ist das Vorhaben insoweit als verträglich im Sinne des UVPG zu bewerten.

Eine Aufstellung der umfangreichen Maßnahmen, mit denen den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen entgegengewirkt wird, ist UVP Bericht, Unterlage 4.3.1, Kapitel 9, zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4 verwiesen.

2.9.2.3.8 Wechselwirkungen

Die Auswirkungen durch die genannten Wechselwirkungen sind weitestgehend identisch mit den Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter. Dies gilt auch für die zu ergreifenden Maßnahmen, die ihre positive Wirkung ebenso hinsichtlich der Wechselwirkungen entfalten. Eine Verstärkung der einzelnen Auswirkungen durch Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, weshalb eine gesonderte Bewertung weder möglich noch erforderlich ist.

2.9.2.4 Anfälligkeit des Vorhabens für das Risiko von schweren Unfällen oder Katastrophen

Der Betrieb einer U-Bahn birgt stets ein potenzielles Risiko. Es werden viele Menschen gleichzeitig befördert, sodass bei einem Unfall auch viele Menschen betroffen sein können. Der langjährige Betrieb der Hamburger U-Bahn und vergleichbarer U-Bahnen weltweit zeigt jedoch, dass größere Unfälle verglichen mit anderen Transportmitteln relativ selten sind. Zudem gelten für den Betrieb umfassende Sicherheitsanforderungen, deren Einhaltung vor Inbetriebnahme durch die Technische Aufsichtsbehörde geprüft wird. Ein überdurchschnittliches Risiko von Katastrophen oder schweren Unfällen ist daher nicht erkennbar. Dies gilt auch für Katastrophen oder Unfallrisiken aufgrund natürlicher Ursachen wie etwa des Klimawandels, Überschwemmungen oder anderer Wettereinflüsse. Da sich im Radius von 2 km des Vorhabens

keine Störfallbetriebe befindet, ergibt sich auch insoweit keine erhöhte Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen.

2.9.3 Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Vorgaben des Artenschutzes vereinbar. Für die von § 44 Abs. 1, 5 BNatSchG erfassten Tier- und Pflanzenarten kann ausgeschlossen werden, dass ein Verbotstatbestand i.S.d. § 44 Abs. 1, 5 BNatSchG verwirklicht wird.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses war eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen, da nicht von vornherein ausgeschlossen werden konnte, dass in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich schutzwürdige Arten vorkommen. Die Prüfung erfolgte auf Grundlage des mit der Antragsunterlage vorgelegten artenschutzrechtlichen Fachbeitrages. Die dort enthaltenen nachvollziehbaren und substantiellen Ausführungen macht sich die Planfeststellungsbehörde als Ergänzung der folgenden Ausführungen zu Eigen.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG ist zu prüfen, ob Vorkommen von Arten des Anhangs IV der FFH-RL bzw. Vorkommen von europäischen Vogelarten durch das Vorhaben von den Verbotstatbeständen betroffen sein könnten.

Bei der Verwirklichung baulicher Vorhaben sind nach § 44 Abs. 1 BNatSchG 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,

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.“

Zu beachten sind im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses auch die Besonderheiten und Einschränkungen, die sich nach § 44 Abs. 5 BNatSchG ergeben:

„Für nach § 15 Absatz 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 zugelassen oder von einer Be-

hörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn 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. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, 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. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 liegt nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.“

Die Planung sieht unterschiedliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vor, die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt werden. Im Rahmen des von der Vorhabensträgerin vorgelegten Artenschutzgutachtens wurde anhand der Ergebnisse von aktuellen Kartierungen, durch die Auswertung von Datenbanken sowie durch eine ergänzende Potenzialabschätzung das Inventar artenschutzrechtlich relevanter Arten ermittelt.

Nachvollziehbar wurde in der vorgenommenen Potenzialabschätzung das Vorkommenspotenzial für jede einzelne Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie für das Untersuchungsgebiet abgeschätzt. Für die potenziell vorkommenden Arten wurde ermittelt, ob ein Vorkommen möglich bzw. zu erwarten ist und ob es zu Konflikten kommen kann. Diese Arten wurden dann in der Konfliktanalyse auf Artniveau betrachtet. Jede Art wurde anhand wichtiger, zur Abschätzung von Betroffenheiten geeigneter Charakteristika vorgestellt, die Verbreitung im Untersuchungsgebiet dargestellt und die Beeinträchtigungen durch vorhabenbedingte Wirkfaktoren

untersucht. Artenschutzrechtliche Betroffenheiten ergeben sich vor allem durch die anlagebedingte Baufeldräumung sowie durch bauzeitliche und betriebsbedingte Störungen. Die sich daraus ergebenden Konflikte wurden ermittelt und notwendige Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erläutert.

Die artbezogen durchgeführte Konfliktanalyse hat ergeben, dass für die unter den Anhang IV fallenden Arten sowie die europäischen Vogelarten unter Berücksichtigung der Umsetzung der vorliegend planfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine Verbotsstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden.

2.9.3.1 Kurzbeschreibung des Vorhabengebietes

Nachfolgend wird eine kurze Übersicht über den Untersuchungsraum und seine natürliche Ausstattung gegeben. Weitere Details dazu ergeben sich aus dem „Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“ (Unterlage 4.4.1.).

2.9.3.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes

Das Vorhabengebiet (VG) „Neubau U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße“ liegt im Hamburger Stadtteil Barmbek-Nord an der U3-Strecke nördlich des Hardorffswegs und überwiegend westlich der Überführung über die Fuhlsbüttler Straße. Das eigentliche Bauvorhaben (BV) umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 0,83 ha. Davon entfallen etwa 0,40 ha auf das Grundstück der Hamburger Hochbahn, während weitere ca. 0,43 ha als temporäre Baustelleneinrichtungs- und Baunebenflächen auf angrenzenden städtischen Flächen in Anspruch genommen werden.

Das für den Artenschutz-Fachbeitrag abgegrenzte Untersuchungsgebiet (UG) geht über das BV hinaus und umfasst insgesamt rund 1,5 ha. Die zweigleisige Bahntrasse verläuft auf einem etwa 5 m hohen Bahndamm, dessen Böschungen mit einem Bestand aus älteren und jüngeren Gehölzen bewachsen sind. Nördlich des Bahndamms schließt sich eine öffentliche Parkanlage in Form eines Grünzugs an. Oberflächengewässer sind weder innerhalb des Vorhabengebiets noch im unmittelbaren Umfeld vorhanden; das nächstgelegene Gewässer ist der Barmbeker Stichkanal in etwa 450 m westlicher Entfernung.

2.9.3.2 Methode und Datengrundlage zur Ermittlung der zu berücksichtigenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, sowie der europäischen Vogelarten

Zutreffend wird im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag die Artenschutzbetrachtung nach den Vorgaben des § 44 Abs. 5 BNatSchG auf die nach europäischem Recht geschützten Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie alle europäischen Vogelarten beschränkt. Bislang gibt es noch keine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, auf die sich § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG bezieht.

Da es sich vorliegend um nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, die durch diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 17 Abs. 1 BNatSchG zugelassen werden, sind die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach den Vorgaben des § 44 Abs. 5 BNatSchG zu prüfen.

Zutreffend werden auch im Fachbeitrag bei der fachlichen Prüfung der Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG Vermeidungsmaßnahmen, die am Vorhaben ansetzen und die Entstehung von Beeinträchtigungen verhindern, einbezogen.

Vermeidungsmaßnahmen sind meist bauwerksbezogene Vorkehrungen, die dazu dienen, negative Auswirkungen des Eingriffes zu verhindern (z.B. Lärmschutzvorkehrungen, frühzeitige Baufeldräumung außerhalb der Präsenzzeiten der Tiere).

Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird im Gegensatz zu den anderen beiden Verbotstatbeständen schon in der Formulierung des Absatzes 1 dahingehend eingeschränkt, dass lediglich erhebliche Störungen der lokalen Population verbotsrelevant sind. Es bezieht sich auf Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten und deckt somit den gesamten Lebenszyklus einer Art ab. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Bei der Beurteilung, ob bei einem Vorhaben Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten, wird im Artenschutzgutachten nachvollziehbar wie folgt vorgegangen: Auf Grundlage der durchgeführten Erfassungen sowie weiterer verfügbarer Datenquellen – insbesondere der Datensammlung des Arbeitskreises Vogelschutzwarte Hamburg – und unter Berücksichtigung der einschlägigen Roten Listen und Verbreitungsatlantien wird eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Diese bezieht sich auf die nach Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie streng geschützten Tier- und Pflanzenarten sowie auf die europäischen Vogelarten.

Im Anschluss werden diejenigen Arten, deren Vorkommen im Untersuchungsgebiet wahrscheinlich oder gesichert ist, hinsichtlich des möglichen Eintretens von Verbotstatbeständen gemäß § 44 des Bundesnaturschutzgesetz vertieft geprüft. Dabei werden die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren des Vorhabens berücksichtigt. Die in Hamburg vorkommenden besonders zu berücksichtigenden Vogelarten werden in Tab. 7 des AFB mit den vorkommen im VG abgeglichen. Dabei wurden die Arten nach den Gefährdungskategorien 0 = ausgestorben oder verschollen, 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, G = Gefährdung unbekanntem Ausmaßes, V = Vorwarnliste, D = unzureichende Daten und * = ungefährdet, in die detaillierte Prüfung einbezogen.

Im Zeitraum von 2023 bis 2025 wurden insgesamt 21 Kartierungs- und Erfassungstermine im UG durchgeführt. Eine Übersicht über die einzelnen Begehungen, einschließlich der jeweiligen Witterungsbedingungen und Erfassungsschwerpunkte, ist Tabelle 1 der Unterlage 4.4.1 zu entnehmen.

Die Erfassung der Fledermäuse erfolgte im Rahmen nächtlicher Detektorbegehungen. Hierbei kamen überwiegend ein heterodyn arbeitender Mini-3 Bat Detector sowie ergänzend bei einzelnen Terminen ein Ciel Eam Micro Duo im Frequenzteiler-Modus zum Einsatz. Das UG

wurde entlang der vorhandenen Wege und Straßen begangen. Aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung des UG konnte eine flächendeckende Erfassung erreicht werden. Die zeitliche Lage der Begehungen orientierte sich an der von der BSU herausgegebenen Handreichung „Hinweise zum Artenschutz in der Bauleitplanung und der baurechtlichen Zulassung“ (Stand: 01.11.2014). Zusätzlich wurde am 20.03.2025 das Brückenlager mittels endoskopischer Untersuchung auf seine Eignung als potenzielles Fledermausquartier überprüft.

Die Erfassung der Brutvögel erfolgte anhand einer Revierkartierung und orientierte sich – in leicht modifizierter Form – an den Methodenstandards nach SÜDBECK et al. (2005) sowie an der vorgenannten Handreichung der BSU. Aufgrund des im urbanen Raum eingeschränkten Artenspektrums wurde die Anzahl der regulären Kartierungstermine auf fünf Begehungen im Zeitraum von April bis Juni 2024 begrenzt. Ergänzend fanden in den Jahren 2023 und 2025 jeweils zwei weitere Erfassungstermine statt. Die Kartierungen erfolgten überwiegend von Wegen und Straßen aus und gewährleisteten eine vollständige Erfassung des VG. Brutreviere, die nur teilweise innerhalb des VG lagen, wurden vollständig berücksichtigt.

Auf Grundlage dieser durchgeführten Erfassungen sowie unter Einbeziehung weiterer verfügbarer Datenquellen – insbesondere der Daten der Vogelschutzwarte Hamburg – und unter Berücksichtigung der einschlägigen Roten Listen und Atlanten wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Gegenstand der Prüfung sind die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Tier- und Pflanzenarten sowie die europäischen Vogelarten. Für die wahrscheinlich oder sicher im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten wird im Weiteren geprüft, ob und inwieweit Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG ausgelöst werden können. Dabei werden bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren berücksichtigt.

Im Folgenden werden die im Zuge der Kartierungen, der Datenrecherche sowie der Potenzialanalyse ermittelten Pflanzen- und Tierarten des Anhangs IV FFH-RL sowie alle europäischen Vogelarten aufgeführt, die im Hinblick auf das Eintreten der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG geprüft worden sind.

2.9.3.3 Relevanzprüfung

2.9.3.3.1 Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Von den im Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie aufgeführten 29 Farn- und Blütenpflanzen weisen nur sechs überhaupt Vorkommen in Norddeutschland auf. Von den insgesamt 29 berücksichtigten Pflanzenarten wurden weder innerhalb des Vorhabengebiets (VG) noch in dessen näherem Umfeld Vorkommen festgestellt oder potenzielle Standorte für ein wildwachsendes Auftreten identifiziert. Lediglich der Schierlings-Wasserfenchel kommt derzeit noch im Hamburger Stadtgebiet vor; aufgrund der fehlenden, an tidebeeinflusste Gewässerufer gebundenen Habitatstrukturen bietet das VG für diese Art jedoch keinen geeigneten Lebensraum. Somit kann die Verletzung von Zugriffsverboten für Pflanzenarten ausgeschlossen werden.

2.9.3.3.2 Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

In dem Artenschutzgutachten wurden sämtliche Gruppen, die Arten des Anhangs IV der FFH-RL enthalten, auf ein potenzielles Vorkommen der einzelnen Arten geprüft.

Zu den Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL zählen Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Fische, Käfer, Libellen, Schmetterlinge, Weichtiere.

Von den insgesamt 25 betrachteten Fledermausarten sind sieben im Vorhabengebiet (VG) oder dessen unmittelbarem Umfeld zumindest potenziell als Nahrungsgäste oder Durchzügler zu erwarten. Weitere vier Arten sind im weiteren Umfeld nachgewiesen, finden jedoch innerhalb des VG keine geeigneten Habitatstrukturen. Die Große und die Kleine Bartfledermaus kommen zwar grundsätzlich im Hamburger Stadtgebiet vor, gelten jedoch als sehr selten; die bislang vorliegenden Nachweise beschränken sich auf weiter entfernt liegende Vorkommen (Volksdorf und Wohldorf-Ohlstedt bzw. Heimfeld/Eißendorf; SCHÄFFERS et al. 2016). Vor diesem Hintergrund wurden beide Arten für das VG als potenziell nicht vorkommend bewertet.

Da es keinerlei Nachweise für die weiteren Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL (Reptilien, Amphibien, Fische, Käfer, Libellen, Schmetterlinge, Weichtiere) gibt und die artspezifischen Lebensraumansprüche der Arten im Untersuchungsraum nicht erfüllt werden, ist ein Vorkommen derer ausgeschlossen. Weil artenschutzrechtliche Konflikte nach § 44 BNatSchG entsprechend auszuschließen waren, wurden die Arten daher keiner vertieften Konfliktanalyse unterzogen.

2.9.3.3.3 Europäische Vogelarten

Nach den Vorgaben des BNatSchG sind alle europäischen Vogelarten, die in Hamburg brüten, artenschutzrechtlich zu berücksichtigen. Dem vorgelegten artenschutzrechtlichen Fachbeitrag lag dazu eine entsprechende Kartierung zu Grunde.

Im Untersuchungsgebiet wurden aktuell 18 Brutvogelarten mit jeweils 1 bis 6 Revieren nachgewiesen (vgl. Unterlage 4.5.1, Tab. 7). Reviere, die das Vorhabengebiet nur teilweise überlagern, wurden vollständig berücksichtigt. Aufgrund des im städtischen Raum eingeschränkten Artenspektrums wurde die Revierkartierung auf fünf Erfassungstermine zwischen April und Juni 2024 beschränkt; in den Jahren 2023 und 2025 fanden jeweils zwei ergänzende Termine statt. Horste von Greifvögeln sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Die nachgewiesenen Arten sind überwiegend den Lebensräumen Gartenstadt und Parkanlagen zuzuordnen. Auffällig ist das Fehlen mehrerer für diese Lebensräume typischer Arten, darunter insbesondere Schwanzmeise, Sing- und Misteldrossel sowie Stieglitz. Ebenso wurden typische Waldarten wie der Kernbeißer nicht festgestellt. Für die Mehrzahl der nicht nachgewiesenen Arten ist das Untersuchungsgebiet vermutlich zu klein und zudem stark durch Menschen und Hunde frequentiert.

Hinsichtlich der Rastvogellebensräume kann davon ausgegangen werden, dass es ausreichend Ausweichmöglichkeiten gibt.

Für den Fitis als Art der Jungwaldstadien wären einzelne, von Jungwuchs geprägte Bereiche – insbesondere an der nördlichen Flanke des Bahndamms – grundsätzlich als Lebensraum geeignet. Die Art zeigt jedoch in Hamburg und im Umland seit Mitte/Ende der 1990er Jahre einen deutlichen Bestandsrückgang, sodass insbesondere im Stadtgebiet auch geeignete Habitate zunehmend nicht mehr besiedelt werden. Bezüglich der einzelnen vorkommenden Vogelarten in den jeweiligen Teilgebieten wird im Übrigen auf den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, Unterlage 4.5.1 verwiesen.

2.9.3.4 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen:

- Ökologische Baubegleitung zur Kontrolle der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen
- Fledermäuse: Einhaltung der Bauzeitenregelung (keine Fällung der Bäume mit Winterquartierungspotenzial ohne vorherige Fledermausbesatzkontrolle)
- Ungefährdete Brutvogelarten: Einhaltung der Bauzeitenregelungen für Rodungs- und Vegetationsräumungsarbeiten grundsätzlich außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeit (vom 1. Oktober bis 28./29. Februar), allgemein gültige Regelung des § 39 BNatSchG)
- Eichhörnchen: Baumfällungen möglichst im Oktober
- Vögel: möglichst vogelschlagsichere Ausgestaltung von Glasflächen
- Fledermäuse/Vögel/Insekten: gerichtete Beleuchtung während der Bau- und Betriebsphase, Beachtung der Vorgaben zur Ausleuchtung der Bau- und Baustelleneinrichtungsflächen

Weitere Maßnahmen:

- Artenhilfsmaßnahme Fledermäuse: Bereitstellung von mindestens 4 geeigneten dauerhaften Fledermauskästen aus Holzbeton im Umfeld an stärkeren Bäumen (STD > 40 cm)
- Artenhilfsmaßnahmen Brutvögel: Anbringung von mindestens 6 geeigneten dauerhaften Nisthilfen aus Holzbeton im Umfeld an stärkeren Bäumen (STD > 40 cm), davon 2 spezifische Starenkästen und 4 universelle Höhlenbrüter-Kästen

2.9.3.5 Konfliktanalyse – artenschutzrechtliche Konflikte und notwendige Maßnahmen zu deren Vermeidung

Wirkfaktoren

Nachvollziehbar wurden im Rahmen des Artenschutzfachgutachtens auch die Wirkfaktoren untersucht, die Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG verursachen können. Die Wirkungen des Vorhabens werden in bau-, anlage- und betriebsbedingt unterschieden.

Zu den möglichen baubedingten Wirkfaktoren zählen solche, die zur Tötung/Verletzung von Tieren oder ihren Entwicklungsformen führen können, Lebensraumverluste durch temporäre Flächeninanspruchnahmen oder Veränderung der Habitatstruktur, Erschütterungen, Lärmimmissionen und optische Störwirkungen. Vorliegend werden die Wirkungen des Baubetriebes im Rahmen des im Hochbau üblichen liegen. Spezielle Arbeiten, die besonderen Lärm oder Schadstoffemissionen verursachen, sind nicht vorgesehen. Die Schadstoffbelastung durch die Emissionen des Baubetriebes wird sich nach dem Stand der Technik im bei modernen Baumaschinen üblichen Rahmen halten und daher keine merklichen Veränderungen an der Vegetation oder der Gesundheit von Tieren im Umfeld der Baustelle hervorrufen.

Anlagebedingte Wirkfaktoren können durch die Flächeninanspruchnahmen durch Überbauung/Versiegelung entstehen. Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind Lärmimmissionen und optische Störwirkungen. Die Geräusche sind so gering, dass keine besondere Lärmbelastung auftritt. Die Geschwindigkeit der Bahn ist im Haltestellen Bereich relativ gering, da die Bahn hier abbremst oder beschleunigt und ihre Maximalgeschwindigkeit nicht erreicht. Vgl. zu den Details auch Unterlage 4.5.1.

2.9.3.6 Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht vorhanden. Wegen § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG kann in Bezug auf diese Arten ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote ausgeschlossen werden.

2.9.3.7 Säugetiere des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Außer Fledermäusen kommen keine weiteren europäisch geschützten Säugetierarten im Untersuchungsgebiet vor. Daher erfolgt im Folgenden die Prüfung der Verbotstatbestände hinsichtlich der Fledermausarten deren Beeinträchtigung (ohne Maßnahmen) im Sinne von § 44 Abs. 1 BNatSchG prognostiziert wird.

2.9.3.7.1 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Im Untersuchungsgebiet und dessen unmittelbarer Umgebung wurden keine dauerhaften Lebensstätten von Fledermäusen festgestellt. Die vorhandenen Bäume besitzen keine Höhlen,

die als Wochenstuben, Balz- oder Winterquartiere geeignet wären. Das bestehende Überführungsbauwerk über die Fuhlsbüttler Straße ist aufgrund seiner baulichen Merkmale, wie großen, tagsüber hellen Hohlräumen ohne geeignete Spalten sowie glatten Beton- und Metalloberflächen, nicht als Sommer- oder Winterquartier nutzbar. Zusätzlich schränken Taubenschutzgitter die Einflugmöglichkeiten weiter ein. Auch an den umliegenden Gebäuden und dem zum Rückbau vorgesehenen Imbiss-Gebäude wurden keine Hinweise auf Fledermausquartiere gefunden.

Das bestehende Kollisionsrisiko an Zügen wird durch die reduzierte Fahrgeschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt deutlich verringert, was in der Betriebsphase eine positive Wirkung auf die Fledermauspopulationen hinsichtlich der Kollisionsgefahr bewirkt.

In Bezug auf die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermäuse wird das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bei Umsetzung der genannten und planfestgestellten Maßnahmen eingehalten.

2.9.3.7.2 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Während der Bauphase können temporäre optische und akustische Störungen wie Baulärm und Baustellenbeleuchtung Fledermäuse im Untersuchungsgebiet beeinträchtigen, insbesondere da die Bautätigkeiten teilweise auch in Dämmerungs- und Nachtzeiten stattfinden. Dennoch zeigen die festgestellten Fledermausarten eine relativ hohe Toleranz gegenüber nächtlicher Beleuchtung und akustischen Störungen während der Nahrungssuche, und es stehen weiterhin geeignete Nahrungsgebiete im Umfeld zur Verfügung, sodass die Auswirkungen als gering und unerheblich bewertet werden. Die Beleuchtung der Haltestelle und der Zuwegungen könnte Lebensräume beeinträchtigen, wobei durch eine minimalinvasive und insekten-schonende Beleuchtung die Beeinträchtigung reduziert werden soll. Auch temporäre akustische Störungen betreffen nur wenige Arten und Individuen. Elektromagnetische Störungen durch den Zugbetrieb könnten ebenfalls Fledermäuse beeinträchtigen, jedoch sind prophylaktische Schutz- und Isolierungsmaßnahmen vorgesehen, die die Auswirkungen ebenfalls als gering und unerheblich einstufen. Insgesamt sind die potenziellen Beeinträchtigungen der Fledermäuse durch optische, akustische und elektromagnetische Störungen im Rahmen des Projekts als minimal einzuschätzen.

Störungstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG treten durch das Bauvorhaben für die Fledermausfauna daher nicht ein.

2.9.3.7.3 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen sind ihre Quartiere. Die potenziellen Tagesquartiere von Spalten bewohnenden Arten gelten nach der derzeitigen Diskussion nicht als zentrale Lebensstätten und damit nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des

§ 44 BNatSchG, denn sie sind i.d.R. so weit verbreitet, dass praktisch immer ausgewichen werden kann. Quartiere wurden im Vorhabengebiet nicht aufgefunden.

Jagdgebiete gehören nicht zu den in § 44 aufgeführten Lebensstätten, jedoch können sie für die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten Bedeutung erlangen. Das trifft dann zu, wenn es sich um besonders herausragende und für das Vorkommen wichtige limitierende Nahrungsräume handelt. Durch das Bauvorhaben werden Biotop- und Lebensräume beeinträchtigt, was zu Verlusten von Nahrungsgebieten für Fledermäuse führt. Diese Auswirkungen betreffen jedoch nur wenige Arten und Individuen, da im Umfeld weiterhin geeignete Nahrungsgebiete vorhanden sind. Geplante Minderungsmaßnahmen wie Dachbegrünung und Gehölzanpflanzung sollen die Lebensraumverluste teilweise kompensieren. Insgesamt werden die Auswirkungen auf Fledermäuse als gering und unerheblich eingeschätzt.

Nach Umsetzung der planfestgestellten fachlich geeigneten und zumutbaren artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen treten Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht ein.

2.9.3.8 Europäische Vogelarten

2.9.3.8.1 Ungefährdete, häufige Brutvogelarten

Durch das Bauvorhaben (BV) werden insbesondere Brutvogelarten der Lebensräume Gartensiedlung und Parkanlagen betroffen. Im Untersuchungsgebiet wurden 18 Arten mit jeweils 1 bis 6 Revieren festgestellt (siehe Tab. 7 und Abb. 18 der Unterlage 4.5.1). Reviere, die nur teilweise innerhalb des Vorhabengebietes (VG) liegen, wurden vollständig berücksichtigt.

Die theoretisch nach Lebensraumpräferenz potenziell vorkommenden Arten Misteldrossel, Singdrossel, Fitis, Schwanzmeise, Stieglitz und Kernbeißer wurden nicht festgestellt und werden daher in der Prüfung nicht weiter betrachtet.

2.9.3.8.1.1 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Baubedingte Tötungen oder Verletzungen von ungefährdeten Brutvögeln werden durch die Bauzeitenregelung vermieden. Die Baufeldfreimachung erfolgt außerhalb der Schutzzeit nach § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG (von Anfang Oktober bis Ende Februar).

Durch die Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens werden die Vögel nur in sehr geringem Umfang gefährdet. Aufgrund der vorgesehenen Schutzmaßnahmen (minimale Störungen, Bauzeitenregelung) sind die Auswirkungen auf die Population insgesamt gering und unerheblich.

2.9.3.8.1.2 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Temporäre akustische und optische Störungen (Baulärm, Baustellenbeleuchtung) treten während der Bauphase auf. Die festgestellten Arten sind in der Stadt weitgehend an Störungen gewöhnt.

Daher führt das Vorhaben nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population. Die Auswirkungen auf die ungefährdeten Brutvögel sind gering und unerheblich.

2.9.3.8.1.3 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Fortpflanzungsstätten sind die Nester der Vögel inklusive eventueller dauerhafter Bauten. Ein Verstoß gegen das Verbot liegt nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Geht die Funktion der Lebensstätte dauerhaft verloren oder wird sie zeitlich begrenzt derart unterbrochen, dass dies für die Populationen der relevanten Arten nicht tolerabel ist, ist von einem Verbotstatbestand auszugehen. Kann die Lebensstätte als solche ihre Funktion bei einer Beschädigung weiter erfüllen, weil nur ein kleiner, unerheblicher Teil einer großräumigen Lebensstätte verloren geht, ohne dass diese eine erkennbare Auswirkung auf die ökologische Funktion bzw. auf die Population haben wird, liegt kein Verbotstatbestand vor.

Fortpflanzungs- und Ruhestätten der ungefährdeten Arten werden durch das Vorhaben nicht relevant beeinträchtigt. Dauerhafte Flächenbeanspruchungen werden durch Gehölzanpflanzung und Dachbegrünung weitgehend kompensiert und führen zu keinem Verlust der ökologischen Funktion. Da in unmittelbarer Nähe zum Bauort ein geeigneter Baumriss am Feldhorn G01 als potenzielle Lebensstätte für den Gartenbaumläufer vorhanden ist und während der Bauphase Beeinträchtigungen zu erwarten sind, ist hier eine Kompensationsmaßnahme erforderlich. Diese besteht darin, mindestens drei dauerhafte Baumriss-Kästen im Umfeld anzubringen, um den Lebensraum der Art zu sichern.

Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt damit erhalten. Verstöße gegen das Zugriffsverbot liegen nicht vor.

2.9.3.8.2 Star

Der Star ist nach der Roten Liste der Brutvögel Hamburgs und Deutschlands wegen starker Bestandsrückgänge als gefährdet eingestuft. Er leidet unter dem Verlust von Bruthöhlen durch die „Aufgeräumtheit“ der Siedlungen und Gebäudesanierungen und durch den Verlust von nahrungsreichem Weideland. Auch in Hamburg nimmt der Bestand ab, ohne bereits gefährdet zu sein, wobei die Rückgangsursachen unklar sind. Sein Vorkommen beruht nur auf den kurzrasigen Flächen als Nahrungsraum.

2.9.3.8.2.1 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Baubedingte Tötungen oder Verletzungen werden durch die Bauzeitenregelung vermieden (Fällungen von Oktober bis Februar). Kollisionsrisiken an Glasflächen werden durch vogelfreundliche Verglasungen minimiert. Kollisionsrisiken mit den Zügen werden aufgrund der neuen Haltestelle und der damit einhergehenden Geschwindigkeitsabsenkung vor und hinter dem Halt sogar minimiert.

2.9.3.8.2.2 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Optische und akustische Störungen während der Bau- und Betriebsphase (Beleuchtung, Baulärm) treten auf, sind jedoch durch die Toleranz des Stars in städtischen Lebensräumen nur minimal. Elektromagnetische Störungen werden durch Schutz- und Isolierungsmaßnahmen gemindert.

2.9.3.8.2.3 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Dauerhafte Flächenbeanspruchung beeinträchtigt Nahrungsflächen des Stars nur in einem Revier. Im Umfeld sind weiterhin geeignete Lebensräume vorhanden. Durch Minderungsmaßnahmen wie Dachbegrünung und Gehölzanzpflanzungen werden die Funktionen der Lebensräume gesichert.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG.

2.9.3.8.3 Gast- und Rastvögel

Die Wirkfaktoren wirken auf alle im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen oder potenziell auftretenden Gast- und Rastvogel-Arten vergleichbar. Deshalb werden die Arten in der Prüfung gemeinsam betrachtet.

Aufgrund der vorhandenen Habitatstrukturen im Untersuchungsgebiet ist mit Gast- und Rastvögeln vor allem aus den im Gebiet ansässigen Brutvogelarten zu rechnen.

Während der Hauptzugzeiten können zusätzlich einzelne andere Arten auftreten, beispielsweise Fitis, Rot- und Singdrossel, Kernbeißer, Bergfink sowie Birken- und Erlenzeisig. Ein Vorkommen von Gast- und Rastvögeln in national oder international relevanter Zahl ist aufgrund der begrenzten Fläche und der Habitatausstattung nahezu ausgeschlossen.

2.9.3.8.3.1 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Gast- und Rastvögeln werden durch Bauzeitenregelungen vermieden (Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Schutzzeiten, vorrangig von Oktober bis Februar).

Kollisionsrisiken an Glasflächen werden durch vogelfreundliche Verglasungen (Markierungen, farbliche Kennzeichnungen, geeignete Glasarten) reduziert. Auch im Betrieb entstehen nur geringe Risiken: Durch verringerte Fahrgeschwindigkeit der Züge im Bereich der Haltestelle wird das Kollisionsrisiko für Gast- und Rastvögel reduziert.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf die Gast- und Rastvögel gering und unerheblich.

2.9.3.8.3.2 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Während der Bauphase können temporäre akustische und optische Störungen auftreten (Baulärm, Baustellenbeleuchtung). Auch im Betrieb wirken Beleuchtung und akustische Einflüsse auf die Vögel.

Da die Gast- und Rastvögel in städtischen Lebensräumen weitgehend tolerant gegenüber optischen und akustischen Störungen sind, und zusätzlich insektenschonende Beleuchtung vorgesehen ist, führen diese Wirkfaktoren nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population. Die Auswirkungen sind daher gering und unerheblich.

2.9.3.8.3.3 Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Gast- und Rastvögeln werden durch das Vorhaben nicht relevant beeinträchtigt.

Dauerhafte Flächenbeanspruchung werden durch Dachbegrünungen und Gehölzanpflanzungen kompensiert und führen zu keinem Verlust der ökologischen Funktion.

Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt damit erhalten, Verstöße gegen das Zugriffsverbot liegen nicht vor.

2.9.3.9 Zusammenfassung

Die artbezogen durchgeführte Konfliktanalyse hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten werden. Trotz der gegebenen Beeinträchtigung einer potenziellen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte für den Baumläufer ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht verwirklicht, da die ökologische Funktion durch die Kompensationsmaßnahme keinen Verlust erleidet, vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG.

2.9.3.10 Gebietsschutz

Im gesamten Vorhabensgebiet und der weiteren Umgebung sind keine Gebiete des europäischen kohärenten Schutzgebietssystems NATURA 2000 und dafür vorgesehene Flächen (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) sowie sonstige internationale Schutzgebiete vorhanden. Ebenso sind keine nationalen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete nach §§ 23-28 BNatSchG i.V.m. HmbBNatSchAG im gesamten Vorhabensgebiet und angrenzend vorhanden. Damit liegt eine Betroffenheit von FFH-Gebieten und EU-Vogelschutzgebieten nicht vor. Ebenso liegen keine Wasserschutzgebiete nach § 27 HWaG im Untersuchungsraum des Vorhabens.

Zudem liegen keine Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsraum.

2.9.4 Berücksichtigung der Klimaschutzziele

Gemäß §§ 1, 2 Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) stellt der Klimaschutz eine Querschnittsaufgabe dar, bei deren Erfüllung die Erfordernisse des Klimaschutzes bei allen Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen im Rahmen der Möglichkeiten und Zuständigkeiten der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigt werden müssen. Auch nach § 13 des Klimaschutzgesetzes des Bundes (KSG) haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes gemäß § 1 KSG und die zu seiner Erfüllung gemäß § 3 KSG festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Neben Regelungen u.a. zu Wärmenetzen, Kohleausstieg und Anforderungen an Gebäude enthält das HmbKliSchG in § 29 besondere Bestimmungen, die den Verkehrssektor betreffen. Danach ist Ziel, eine nachhaltige und emissionsarme Mobilität - neben weiteren Maßnahmen - insbesondere durch den Ausbau, die Verbesserung und Optimierung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem Ziel einer Steigerung des Anteils des Umweltverbunds zu erreichen. Dementsprechend sind Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auch im Hamburger Klimaschutzplan als beispielhafte und wesentliche Maßnahmen im Bereich Mobilitätswende/Schnellbahnnetzausbau ausdrücklich benannt („Neubau U5, S32, S4, Verlängerung S21, U4, Verdichtung des Netzes durch zusätzliche Haltestellen U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde, U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße, S-Bahn-Haltestelle Ottensen“), vgl. [broschuere-zur-strategie-mobilitaetswende-data.pdf](#). Daraus wird deutlich, dass der Bau der neuen Haltestelle U3 „Fuhlsbüttler Straße“ den Zielen des HmbKliSchG entspricht.

Dem steht auch nicht entgegen, dass damit baubedingt zunächst temporäre Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele durch baustellenübliche Emissionen und Transportverkehre einhergehen. Der Gesetzgeber hat sich offenbar dazu entschieden, dies hinzunehmen, denn das Ziel der Verbesserung und Optimierung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs kann nicht ohne den vermehrten Einsatz von Beförderungsmitteln und entsprechender Infrastruktur erreicht werden, deren Herstellung stets zunächst mit Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele einhergehen wird, die sich aber – so offenbar die Vorstellung des Gesetzgebers -

langfristig durch die Einsparung klimarelevanter Emissionen amortisieren werden. Eine grundsätzliche Versagung der Zulassung allein aufgrund üblicher baubedingter Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele kann demnach nicht in Betracht kommen, vgl. hierzu auch Ziffer 2.9.5.

Nach dem der Planfeststellung zugrundeliegenden Fachrecht ergibt sich nichts anderes. Gemäß § 8 Absatz 1 PBefG dient der öffentliche Personennahverkehr dazu, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Die Stadt Hamburg ist nach § 8 Absatz 3 PBefG zuständig für die Sicherstellung einer ausreichenden, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Nach § 8 Absatz 3a PBefG hat die Genehmigungsbehörde unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen, den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit sowie die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse berücksichtigenden Verkehrsgestaltung an der Erfüllung dieser Aufgabe mitzuwirken. Demnach besteht für die Planfeststellungsbehörde sogar eine besondere Verpflichtung, unter den genannten Voraussetzungen sowie unter Beachtung der weiteren einschlägigen Rechtsvorschriften und im Rahmen einer ordnungsgemäßen Abwägung an der Zielerreichung mitzuwirken. Auch hierbei war dem Gesetzgeber bekannt, dass die insbesondere aus Klimaschutzgründen erforderliche ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr mit der Bereitstellung zusätzlicher Beförderungsmittel und der dazu erforderlichen Infrastruktur einhergehen muss – daher auch der Hinweis auf die Mitwirkungspflicht der diese zusätzliche Infrastruktur zulassenden Genehmigungsbehörden – und dies wiederum zunächst mit baubedingten Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele einhergeht. Die Erwähnung der Beachtlichkeit des Klimaschutzes in § 8 PBefG zeigt, dass sich der Gesetzgeber hiermit ausdrücklich auseinandergesetzt hat und es gerade auch aus Klimaschutzgründen für erforderlich hält, eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsdienstleistungen bereitzustellen.

Die genannten Klimaschutzgesetze betreffen in erster Linie planerische Entscheidungen, bei denen der Planungsträger zunächst einmal relativ frei über das Ob und Wie eines Vorhabens entscheiden kann. Gesetzliche Vorschriften, nach denen für den Bau oder den Betrieb von Einzelprojekten des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere U-Bahnen, explizite quantitative oder qualitative Anforderungen an die Erzeugung klimarelevanter Emissionen, Bilanzierungs- oder Ausgleichsvorschriften oder Verbote bestehen, sind nicht vorhanden. Festgelegt sind in Anlage 2 zu § 4 KSG sowie Anlage 3 zu § 4 Abs. 3 HmbKliSchG lediglich Jahresemissionsgesamtmengen für alle Sektoren.

Hinsichtlich der die Planung der Vorhabensträgerin nachvollziehenden Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde - anders als die Planungsebene - nicht frei über die Umsetzung des Vorhabens entscheiden kann. Sie hat die für ihre Entscheidung einschlägigen Rechtsvorschriften zu beachten und die Berücksichtigung der Erzeugung bau- und betriebsbedingter klimarelevanter Emissionen neben einer Vielzahl weiterer abwägungsrelevanter Aspekte in ihre Gesamtabwägung einzustellen. Da, wie bereits erläutert, jedwede Verbesserung und Optimierung des

Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs die Herstellung zusätzlicher Beförderungsmittel oder zusätzlicher Infrastruktur bedeutet, ist in der Abwägung danach zu fragen, ob Alternativen vorhanden sind, die weniger klimarelevante Emissionen erzeugen, im Übrigen aber die Ziele des PBefG und die Klimaschutzziele ebenso oder besser erreichen (hierzu nachfolgend unter Buchstabe a) und ob Auflagen möglich sind, die die bau- und betriebsbedingte Erzeugung klimarelevanter Emissionen mindern könnten (hierzu nachfolgend unter Buchstabe b).

a) Alternativen

Die Vorhabensträgerin hat ausgehend vom Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, zwischen den bestehenden Haltestellen Barmbek und Habichtstraße eine neue Haltestelle auf der Linie U3 zu errichten, im Rahmen der Vorplanung verschiedene Umsetzungsvarianten untersucht und abgewogen. Die Lage an der Fuhlsbüttler Straße war dabei vorgegeben, da es sich um eine neue Haltestelle in einer schon bestehenden Streckenführung (U3) handelt. Aufgrund der geringeren Entfernung zur Haltestelle Habichtstraße und zur Vermeidung weiterer Verkürzungen der Haltestellenabstände wurde eine westliche Anordnung der Haltestelle bevorzugt. Planungen, die einen Eingriff in das 2003 erneuerte und auf eine lange Nutzungsdauer ausgelegte Brückenbauwerk über die Fuhlsbüttler Straße erfordert hätten, wurden aus wirtschaftlichen und nachhaltigkeitsbezogenen Gründen ausgeschlossen. Hieraus ergibt sich die Konzeption der Haltestelle mit Seitenbahnsteigen; ein Mittelbahnsteig hätte umfangreiche trassierungs- und bauwerksbedingte Eingriffe erfordert, vgl. dazu Ziffer 2.4 (Variantenuntersuchung). Aus den vorgenannten Gründen entfällt eine Betrachtung von Alternativen und es wurden lediglich Detailvarianten untersucht.

Zu prüfen waren vielmehr allein Varianten der baulichen Ausgestaltung und der Bauausführung der Haltestelle. Diese wurden im Zuge der Planung untersucht. Detaillierte vergleichende Berechnungen zu den jeweils verursachten Treibhausgasemissionen der einzelnen Bau- oder Ausführungsvarianten liegen zwar nicht vor. Solche Berechnungen wären nach § 16 Abs. 3 UVPG i. V. m. Anlage 4 UVPG jedoch nur dann erforderlich, wenn sie für die Zulassungsentscheidung von Bedeutung wären und geeignet wären, die getroffene Variantenentscheidung in Frage zu stellen.

Dies ist hier nicht der Fall. Die grundsätzlich in Betracht kommenden Bau- und Ausführungsvarianten unterscheiden sich hinsichtlich der zu erwartenden standortbezogenen Treibhausgasemissionen nicht in einer Weise, die geeignet wäre, die unter anderen Gesichtspunkten – insbesondere aus funktionalen, betrieblichen, städtebaulichen und verkehrlichen Gründen – getroffene Ausgestaltung des Vorhabens zu erschüttern. Ein gravierender Unterschied, der angesichts der klimapolitischen Zielkonformität des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs eine andere Entscheidung geboten hätte, ist nicht erkennbar.

Der Prognose-Nullfall stellt aus klimarechtlicher Sicht ebenfalls keine vorzugswürdige Alternative dar, da er zwar kurzfristig emissionsfrei wäre, jedoch langfristig keine Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen bewirken würde und damit den Zielen des HmbKliSchG und des KSG widerspräche.

Durch die Transportvorgänge (in der THG-Studie dem Sektor Verkehr zugeordnet) ergeben sich bei Annahme einer durchschnittlichen Transportstrecke innerhalb des Stadtgebiets von 25 km ca. 77.200 kg CO₂-Äquivalente. Durch den Bau im Übrigen (in der THG-Studie dem Sektor Industrie zugeordnet) entstehen ca. 22.543 kg CO₂-Äquivalente. Beim Betrieb des Gebäudes entstehen nur unwesentliche CO₂-Äquivalente, da das Gebäude von der geplanten Photovoltaikanlage mit Pufferspeicher mit Strom versorgt werden muss und nur mit geringen Mengen an zusätzlichem Strom, der als Ökostrom geliefert werden wird, zu rechnen ist.

Das aufgrund der Inanspruchnahme von Böden und Pflanzen verloren gehende CO₂-Bindungspotential (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung) wird im Rahmen naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bewertet. Erforderlich ist eine Fällung von Bäumen und Rodung von sonstigen bewachsenden Flächen (Strauch-, Ruderal- und Rasenflächen) sowohl im Bereich des Vorhabens selbst als auch innerhalb der temporären BE-Flächen. Demgegenüber stehen die auf Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgenden Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen, die zu einer Wiederherstellung der CO₂-Bindungsfähigkeit führen werden. Aufgrund der ausgeglichenen Eingriffsbilanz ist daher keine nachhaltige Betroffenheit des Sektors Landnutzung/Landnutzungsänderung zu erwarten.

Insgesamt ist demnach mit THG-Emissionen in Höhe von ca. 99.743 kg CO₂-Äquivalenten zu rechnen. Umgelegt auf eine Nutzungsdauer von 80 Jahren entspricht dies etwa 1.247 kg CO₂-Äquivalenten pro Jahr.

Tabelle 9: Gesamtübersicht des erwarteten THG-Potentials für den Mit-Fall

Sektoren	THG-Potential im Mit-Fall [kg CO ₂ -Äq.]	
	Mit-Fall	
	A4	A5
Verkehr	77.200	-
Industrie	-	22.543
Gebäude	-	-
Gesamt THG-Emissionen je Modul	77.200	22.543
Gesamt THG-Emissionen im Mit-Fall	99.743	

Demgegenüber stehen die Einsparungen an THG-Emissionen durch die zu erwartende Verkehrsverlagerung vom Auto und Bus auf die U-Bahn. Eine Ermittlung dieser Verlagerungseffekte ist für eine einzelne Haltestelle und deren Einzugsgebiet nicht zu leisten, es ist aber angesichts der relativ geringen Menge von 1.247 kg CO₂-Äquivalenten pro Jahr damit zu rechnen, dass der Einsparungseffekt weit höher ausfallen wird (zum Vergleich: Ein durchschnittlicher Pkw in Deutschland verursacht rund 2,3 Tonnen CO₂ pro Jahr (durchschnittliche Jahresfahrleistung je Pkw laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) etwa 12.309 km im Jahr 2024, durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch laut Statistischem Bundesamt 8,0 L/100 km im Jahr

2023, durchschnittliche Entstehung von CO₂ pro Liter Kraftstoff 2,3 kg CO₂/L: 0,08 L/km x 2,3 kg CO₂/L = 0,184 kg CO₂/km => 0,184 kg CO₂/km x 12.309 km/Jahr = 2.265 kg CO₂/Jahr)). Allein der Wegfall von 0,6 Pkw würde die 1.247 kg CO₂-Äquivalenten pro Jahr des Haltestellenbaus kompensieren. Damit ist festzustellen, dass die Klimaschutzziele nicht nur nicht gefährdet, sondern durch den Bau der zusätzlichen Haltestelle gefördert werden.

Für weitere Details siehe Unterlage 4.6.1. „THG-Bilanzierung und Reduktionsstrategie für die UVP“.

b) Auflagen zur Reduzierung baubedingter klimarelevanter Emissionen durch Baumaschinen, Transportverkehr und eingesetzte Materialien:

Im Rahmen der Planung wurden bereits verschiedene Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen geprüft und berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere:

- die Optimierung der Bauweise und der Konstruktion mit dem Ziel der Materialeinsparung,
- der Einsatz emissionsärmerer Baustoffe, soweit technisch und wirtschaftlich vertretbar,
- eine effiziente Baustellenlogistik zur Reduzierung von Transportemissionen,
- die energetisch effiziente Ausgestaltung der technischen Anlagen in der Betriebsphase.

Darüber hinaus ist vorgesehen, die Bauausführung im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung fortlaufend hinsichtlich zusätzlicher Reduktionspotenziale zu überprüfen (vgl. Unterlage 4.6.1).

Baumaschinen und Baumaterialien haben dem Stand der Technik zu entsprechen, ohne dass dies explizit geregelt werden müsste. Dennoch ist dies vorsorglich zum Gegenstand einer Nebenbestimmung gemacht worden, vgl. Ziffer 1.4.16. Darüber hinausgehende Anforderungen hat die Planfeststellungsbehörde hieran nicht gestellt. Solange Baumaschinen und Baustoffe für die planfestgestellte Anwendung geeignet und zugelassen sind, sind darüber hinausgehende Anforderungen weder erforderlich noch verhältnismäßig. Zudem dürfte die Vorhabens-trägerin auch kaum in der Lage sein, diese zu erfüllen, denn sie ist weder selbst Hersteller noch kann sie die Herstellungsprozesse überprüfen. Somit würde der Vorhabens-trägerin etwas abverlangt, was sie auf dem Markt möglicherweise nicht beschaffen kann oder was es nicht in ausreichender Menge oder Qualität gibt. Anforderungen, die sich aus dem Klimaschutz ergeben, müssen daher allein auf der Ebene der Maschinen- und Baustoffzulassung aufgestellt und geprüft werden. Aus diesem Grunde sind hierzu auch keine Angaben in der UVP möglich und erforderlich.

Bei Transport- und anderen Bauvorgängen wären zwar deren Art und Dauer grundsätzlich in bestimmtem Umfang Regelungen zugänglich, indes ist es auch hier aufgrund der Komplexität der über Jahre hinweg erfolgenden, sich gegenseitig beeinflussenden und von außen beein-

flussten Bausituationen, die flexibel handhabbar bleiben müssen, nicht möglich, mehr als pauschale Regelungen aufzustellen. Dies ist hier geschehen, vgl. Ziffer 1.4. Darüber hinausgehende, detailliertere Regelungen sind nicht möglich. Sie sind Gegenstand der Bauausführung.

c) Berücksichtigungsgebot gem. § 8 KAnG

Die Belange der Klimaanpassung wurden gemäß § 8 KAnG sowie § 2 Abs. 3 Satz 3 Hmb-KliSchG fachübergreifend und integriert berücksichtigt. Dabei wurden sowohl die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber klimawandelbedingten Auswirkungen als auch dessen mögliche Auswirkungen auf klimarelevante Prozesse geprüft.

Das Vorhaben weist keine besondere Anfälligkeit gegenüber Überflutung, Überschwemmung, Grundwasserabsenkung, Trockenheit oder Niedrigwasser auf. Es liegt außerhalb von Überschwemmungsgebieten; wesentliche Anlagenteile befinden sich in Hochlage. Ein stabiler Grundwasserleiter ist vorhanden, oberflächennahe Gewässer sind im Umfeld nicht gegeben.

Soweit das Vorhaben potenziell Auswirkungen auf klimawandelrelevante Faktoren haben kann, wurden geeignete Maßnahmen vorgesehen. Zur Vermeidung einer Verschärfung von Überflutungs- und Starkregenrisiken sowie zur Sicherung einer wassersensiblen Entwicklung sind insbesondere eine extensive Dachbegrünung, die örtliche Versickerung von Niederschlagswasser (u. a. über für Starkregeneignisse ausgelegte Sickerschächte), der weitgehende Einsatz versickerungs- und verdunstungsoffener Belagsarten sowie die Minimierung zusätzlicher Flächenversiegelungen vorgesehen. Eine Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts wird durch grundwasserschonende Gründungs- und Bauweisen vermieden.

Zur Vermeidung bau- und anlagebedingter Bodenerosion sind temporäre und dauerhafte Sicherungs- und Begrünungsmaßnahmen vorgesehen. Der Entstehung bzw. Verstärkung eines lokalen Wärmeinseleffekts wird durch Dach- und Fassadenbegrünung, den Erhalt klimawirksamer Gehölzstrukturen sowie ergänzende Pflanzmaßnahmen entgegengewirkt.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben die Anforderungen der Klimaanpassung erfüllt. Nachhaltige nachteilige Auswirkungen infolge des Klimawandels oder eine relevante Verschärfung klimawandelbedingter Risiken sind nicht zu erwarten.

2.9.5 Abwägung der Umweltauswirkungen

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 Beeinträchtigungen der Umweltbelange nicht so schwer wiegen, dass sie das Interesse der Vorhabensträgerin sowie der Allgemeinheit an dem Bau des dem öffentlichen Wohl dienenden Vorhabens zu überwiegen vermögen.

Über die fachplanungsrechtlichen Anforderungen hinaus spricht § 13 BNatSchG die Verpflichtung aus, erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden und nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Diesen Anforderungen wird hier entsprochen. Vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen werden bereits planungsseitig nach Möglichkeit vermieden. Es verbleiben jedoch vorhabensbedingt unumgängliche Eingriffe, insbesondere durch den umfangreichen Bodenaushub und die bauzeitlichen Beeinträchtigungen. Allerdings ist aufgrund der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der Ersatzzahlung davon auszugehen, dass eine hinreichende Kompensation gegeben ist und die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und insbesondere auch des Landschaftsbildes im Planungsgebiet erhalten bleiben.

Auch mit Blick auf den besonderen Artenschutz kann das Vorhaben in zulässiger Weise durchgeführt werden. Aufgrund der planfestgestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen ist sichergestellt, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht erfüllt werden.

Die mit der Bauausführung verbundenen temporären Treibhausgasemissionen stehen der Zulassung nicht entgegen. Sie sind angesichts der gesetzgeberisch gewollten Förderung des ÖPNV systemimmanent und unvermeidbar. Mit insgesamt ca. 99.743 kg CO₂-Äquivalenten, umgerechnet rund 1.247 kg CO₂-Äquivalente pro Jahr bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 80 Jahren, bewegen sich die Emissionen in einem sehr geringen Rahmen. Dem stehen voraussichtlich deutlich höhere langfristige Einsparungen durch Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf die U-Bahn gegenüber. Eine Gefährdung der Klimaschutzziele ist nicht erkennbar; vielmehr ist von einer positiven Klimawirkung auszugehen. Auch die Anforderungen der Klimaanpassung wurden fachübergreifend berücksichtigt. Das Vorhaben weist keine besondere Anfälligkeit gegenüber klimawandelbedingten Risiken auf. Durch Maßnahmen wie Dachbegrünung, wassersensible Oberflächengestaltung, Versickerungskonzepte, Begrünungs- und Pflanzmaßnahmen sowie bodenschonende Bauweisen werden potenzielle Auswirkungen auf klimarelevante Prozesse vermieden oder minimiert.

Darüber hinaus läuft das Vorhaben auch nicht einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung im Sinne des § 1 WHG zuwider. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bauzeitlichen und dauerhaften Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass das Vorhaben der Einhaltung bzw. Erreichung der Bewirtschaftungsziele des Grundwasserkörpers nicht entgegensteht (vgl. § 47 WHG).

Zuletzt vermag auch der übergeordnete Blick auf sämtliche mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen das Vorhaben an sich nicht in Frage zu stellen. Zwar sind die über einen längeren Zeitraum andauernden baubedingten Auswirkungen gerade auch im Hinblick auf die angrenzende Wohnbebauung nicht unerheblich. Allerdings sind auch bei größtmöglicher Sorgfalt und unter Hinzunahme des bauzeitlichen Immissionsschutzes dahingehende Belastungen - wie bei jedem anderen Großvorhaben auch - nicht auszuschließen. Dennoch war

unter Abwägung der betroffenen Umweltbelange mit den Vorhabensinteressen – insbesondere dem öffentlichen Interesse - den Belangen des Vorhabens Vorrang einzuräumen.

2.10 Einwendungen und Stellungnahmen

Alle Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabensträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben.

2.10.1 Einwendungen

Im Folgenden werden die eingegangenen Einwendungen abgewogen und entschieden, sofern diese nicht bereits im Rahmen der einzelnen Sachthemen inhaltlich behandelt wurden.

2.10.1.1 Errichtung von Rampen (E0001)

Der Einwender trägt im Wesentlichen vor, dass die Zugänge zu den Bahnsteigen von der Straßenebene, zusätzlich zu den Aufzügen, mit Rampen am westlichen Zugang ausgestattet werden sollen, da diese ausfallsicher seien und stets einen barrierefreien Zugang gewährleisten. Der Einbau von Rampen dürfte aufgrund der gewählten Variante relativ einfach am Bahndamm zu errichten sein.

Die Einwendung wird abgewiesen. Nach überzeugender Darstellung der Vorhabensträgerin lassen sich die vorgeschlagenen Rampen weder räumlich in den Straßenraum bzw. die Grünanlage noch technisch realisieren. Die Höhendifferenz zwischen Straße und Bahnsteig beträgt rund 6,50 m. Eine behindertengerechte Rampe mit maximal 6% Steigung hätte damit eine Länge von 108 m. Hinzu käme je 6,00 m Länge gem. DIN 18040-1 ein Zwischenpodest von 1,50 m Länge sowie am oberen Ende ein Austrittspodest. Somit kämen 18 Podeste von je 1,50 m hinzu. Die Rampe hätte damit eine Gesamtlänge von 135 m um wäre damit 10 m länger als der Bahnsteig.

2.10.1.2 Errichtung von Bushaltestellen (E0001)

Der Einwender regt an, unter der Bahnbrücke an der Fuhlsbüttler Straße Bushaltestellen für beide Fahrtrichtungen der Fuhlsbüttler Straße einzurichten.

Die Einwendung wird abgewiesen. Eine Anpassung des Busnetzes sowie entsprechender Haltestellen im Straßenraum ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

2.10.2 Stellungnahmen

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen abgewogen und entschieden, sofern diese nicht bereits im Rahmen der einzelnen Sachthemen inhaltlich behandelt wurden.

2.10.2.1 Dataport AöR (S0001)

Dataport AöR teilte, unter Übermittlung einer entsprechenden Leitungsauskunft, nebst einer Anweisung zum Schutz unterirdischer Anlagen des Hamburgischen Telekommunikationsnetzes mit, dass in dem betroffenen Gebiet Betriebsmittel vorhanden sind und sie lediglich mit Schachtregulierungen und gegebenenfalls geringen Anpassungen durch das Vorhaben betroffen ist. Sie teilte zudem mit, dass, falls der Baubereich ganz oder teilweise außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen liegt, sich die Vorhabensträgerin für eine vollständige Leitungsauskunft zusätzlich an den zuständigen Eigentümer zu wenden hat. Die Vorhabensträgerin hat die Hinweise zur Kenntnis genommen.

2.10.2.2 Behörde für Inneres und Sport

2.10.2.2.1 Feuerwehr Hamburg (S0002)

Die Feuerwehr Hamburg wies darauf hin, dass bei Änderungen der verkehrlichen Infrastruktur eine frühzeitige Einbindung der Feuerwehr erforderlich ist. Darüber hinaus dürfen die in bestehenden Baugenehmigungen geforderten Feuerwehrezufahrten bzw. Feuerwehrflächen nicht ohne Genehmigung der Bauprüfteilung der Feuerwehr dauerhaft verändert werden. Im Wege des vorbeugenden Brandschutzes bat die Feuerwehr um Berücksichtigung einer lichten Durchfahrtshöhe von mindestens 3,5 m bei Rohrbrücken, E-Leitungen etc., dass Unterflurhydranten nicht überbaut / zugebaut werden dürfen, die Anleiterbarkeit an bestehenden Gebäuden in jedem Fall gewährt bleiben muss, Zufahrten zu bestehenden Gebäuden, Hinterhöfen usw. nicht verstellt werden dürfen, Zugänge zu Gebäuden in einer Breite von 1,25m gradlinig freizuhalten sowie, dass etwaige Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr während der Bauphase mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen sind. Die Vorhabensträgerin hat uneingeschränkt die Zusage getätigt, sämtliche Anforderungen umzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde hat zudem eine Nebenbestimmung im Hinblick auf den Brandschutz erlassen, welche auch die Hinweise der Feuerwehr berücksichtigt. Die brandschutztechnischen Anforderungen werden damit erfüllt.

2.10.2.2.2 Polizei Hamburg VD52 (S0019)

Die Polizei Hamburg VD52 wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass es während der Bauzeit zu unterschiedlich intensiven Einschränkungen des Verkehrs kommen wird, sowie für die Durchführung der Bauarbeiten die Einrichtung von BE-Flächen im öffentlichen Raum notwendig werden.

Die Änderung der Verkehrsführung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und bleibt der Ausführungsplanung überlassen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, mit Verkehrsplanern angepasste Verkehrsführungen zu erarbeiten sowie entsprechende Abstimmungen mit den zuständigen Behörden vorzunehmen.

2.10.2.3 Hamburger Energienetze GmbH - Gassparte(S0003)

Die Hamburger Energienetze teilten mit, dass im Bereich des geplanten Vorhabens Versorgungsanlagen betrieben werden und es nicht gestattet ist, Bauwerke zu errichten, Bäume anzupflanzen oder auch andere bauliche Maßnahmen im Bereich der Gasversorgungsanlage ohne Genehmigung durchzuführen. Der Vorhabensträgerin sind entsprechende Nebenbestimmungen (Ziffer 1.4.15 Leitungsarbeiten) auferlegt worden. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

2.10.2.4 Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (S0004)

Die Hamburg Verkehrsanlagen GmbH bittet um eine frühzeitige Einbeziehung, sollten Änderungen an Lichtsignalanlagen vorzunehmen sein.

Änderungen an Lichtsignalanlagen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Nach überzeugender Erwidern der Vorhabensträgerin wird die LSA-gesicherte Querung der Fuhlsbüttler Straße in der parallel laufenden Straßenplanung betrachtet.

2.10.2.5 HamburgWasser (S0005/S00010)

HamburgWasser hat für die Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE) und die Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW) eine Stellungnahme abgegeben.

Die in der Stellungnahme der HSE geforderten Maßnahmen (z.B. Einleitmengenbegrenzung, Beachtung von Vorgaben aus Merkblättern) haben sich durch entsprechende Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt. Der Vorhabensträgerin sind ferner entsprechende wasserrechtliche Nebenbestimmungen (Ziffer 1.4.4 und Ziffer 1.4.5) auferlegt worden. Insoweit wird auf die dort enthaltenen Ausführungen verwiesen. Soweit sich aus der Stellungnahme Hinweise auf den Umgang mit Leitungen ergeben, wird auf die Ausführungen der entsprechenden Nebenbestimmung (Ziffer 1.4.15 Leitungsarbeiten) verwiesen.

Die HWW hat darauf hingewiesen, dass Teilbereiche der Planfeststellungsfläche berohrt sind, sodass bestehende Anlagen bei der Planung zu berücksichtigen sind. Im Bereich der Fuhlsbüttler Straße befinden sich mehrere Trinkwasserleitungen, welche geschützt werden müssen. Insbesondere ist auf die bruchgefährdete Trinkwasserleitung DN 100 hingewiesen worden. Eine Gefährdung dieser Trinkwasserleitung soll ausgeschlossen werden.

Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung sämtlicher Vorgaben der HWW zugesagt. Ferner wird auf die Nebenbestimmung Ziffer 1.4.15 verwiesen.

Über Fragen der Kostentragung wird im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden.

2.10.2.6 Hamburger Energiewerke GmbH (S0007)

Die Hamburger Energiewerke GmbH teilte allgemeine Hinweise im Hinblick auf einen Umgang mit Fernwärmeleitungen mit. Es wird auf die Nebenbestimmung Ziffer 1.4.15 Leitungsarbeiten verwiesen.

2.10.2.7 Deutsche Telekom Technik GmbH (S0008)

Die Deutsche Telekom Technik GmbH (Telekom) hat auf das Erfordernis der Sicherung der betroffenen Anlagen der Telekom hingewiesen. Die Vorhabensträgerin sicherte dies uneingeschränkt zu. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen der Nebenbestimmung Ziffer 1.4.15 verwiesen.

2.10.2.8 Stadtreinigung Hamburg (S0009)

Die Stadtreinigung bittet die betrieblichen Anforderungen der Stadtreinigung hinsichtlich Müllabfuhr und Straßenreinigung während der Bauphase uneingeschränkt sicherzustellen. Insbesondere ist die Entsorgungssicherheit im Unterflurstandplatz Hardorffsweg 10 sowie der Depotcontainer-Standplatz Genslerstraße gegenüber der Oldachstraße zu gewährleisten. Falls diese Standplätze während der Bauarbeiten nicht zugänglich sein sollten, ist die Stadtreinigung mindestens zwölf Wochen im Voraus darüber zu informieren. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, die Belange der Stadtreinigung zu berücksichtigen. Darüber hinaus dürften nach insoweit überzeugenden Darstellungen der Vorhabensträgerin die genannten Standplätze deutlich außerhalb des Vorhabens liegen, sodass sie von den geplanten Maßnahmen nicht betroffen sein werden.

2.10.2.9 Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt (S0011)

Das Denkmalschutzamt wies auf den gesetzlichen Umgebungsschutz hin und fordert Detailabstimmungen und Bemusterungen sowohl des Bauwerks als auch der Freiraumplanung. Die Vorhabensträgerin hat die Einhaltung bzw. Erfüllung der Forderungen des Denkmalschutzamtes zugesagt. Ergänzend wird an dieser Stelle auf die Hinweise zum Denkmalschutz unter Ziffer 1.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Durch die dort geregelten Pflichten, bestehen hier aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken an der Wahrung der denkmalrechtlich Belange.

2.10.2.10 Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (S0012/S0003)

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass der Oberbaudirektor bei stadtbildrelevanten Vorhaben, hier hinsichtlich einer Bemusterung und Materialentscheidung, zu beteiligen ist, um eine städteverträgliche Gestaltung des Bauwerks zu erhalten, dies insbesondere vor dem Hintergrund einer Vermeidung von Widersprüchen zur architektonischen Prägung des Umfelds.

Die Vorhabensträgerin befand sich bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens in kontinuierlichem Austausch mit der BSW, wobei insbesondere der Oberbaudirektor in die Abstimmungen eingebunden wurde. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, diese kooperative Vorgehensweise auch in der Ausführungsplanung weiterhin beizubehalten und insbesondere die Materialien im Rahmen von Bemusterungen abzustimmen. Im Übrigen wird auf die Hinweise unter Ziffer 1.5.4 verwiesen.

2.10.2.11 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (S0013)

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) bittet die Lage, Dauer und eventuelle Auswirkungen auf den Verkehr vor Beginn der Baumaßnahme mit der Verkehrsoptimierung der Koordinierung Nord abzustimmen, da für die verschiedenen Bauphasen jeweils angepasste Verkehrsführungen im Straßenraum erforderlich werden. Es ist zwingend eine Abstimmung hinsichtlich Plausibilität und Umsetzbarkeit vorzunehmen. Die Vorhabensträgerin hat Abstimmungen mit der entsprechenden Stelle, unter Erarbeitung der notwendigen Verkehrsführung, zugesichert. Sie teilte zudem mit, dass das Vorhaben bereits durch das Baustellenmanagementsystem „roads“ des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) erfasst ist, wodurch die Auswirkungen der Baumaßnahme auf den Verkehr abgestimmt werden.

Die BVM bittet ferner bauzeitliche Einschränkungen auf den ÖPNV während der Bauzeit auf das Notwendigste zu beschränken sowie diese frühzeitig mit dem hvv abzustimmen. Die Vorhabensträgerin hat die Minimierung der Einschränkungen auf den ÖPNV zugesichert. Aufgrund der überzeugenden Erläuterungen der Vorhabensträgerin sind über die erforderlichen Beeinträchtigungen hinaus nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine relevanten Einschränkungen den ÖPNV betreffend zu erwarten.

Hinsichtlich der durch die BVM geforderten Beteiligung der technischen Aufsichtsbehörde wird auf die entsprechenden Hinweise unter Ziffer 1.5.1 des Beschlusses verwiesen.

2.10.2.12 Die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH (S0014)

Die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH haben gefordert, im Falle einer durchzuführenden Umlegung ihrer Telekommunikationsanlagen mindestens drei Monate vor Baubeginn informiert zu werden, um sodann eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die entsprechenden Vorlaufzeiten bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Abschließend haben die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH auf ihren gegebenenfalls für den Ersatz oder die Verlegung ihrer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kostenerstattungsanspruch aus § 150 Abs. 1 BauGB hingewiesen. Die Kostenlastentscheidung ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung (Ziffer 1.5.6).

2.10.2.13 Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) (S0015/S0002)

Die Stellungnahme der BUKEA hat sich bereits durch die 1. Planänderung, sowie aufgrund entsprechender Zusagen und klarstellender Erläuterungen der Vorhabensträgerin weitestgehend erledigt. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.3 – 1.4.7 dieses Beschlusses verwiesen

Darüber hinaus hat die Abteilung "Landschaftsplanung und Stadtgrün" noch folgende Forderung gestellt:

Die Planänderung berücksichtigt die Kritik der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zur fehlenden Fassadenbegrünung und sieht am Hauptzugangsgebäude Ost eine Begrünung von etwa 100 m² vor, die im Landschaftspflegerischen Entwicklungsplan auf der Nord- und Südseite verortet ist. Die Ausführung der Begrünung, etwa boden- oder wandgebunden mit oder ohne Rankgerüste, muss noch konkretisiert werden, wobei Rankgerüste und bodengebundene Begrünung bevorzugt werden. Im Entwicklungsplan sollten zudem detaillierte Vorgaben ergänzt werden, etwa zur Bepflanzung mit Schling- oder Kletterpflanzen, Mindestpflanzdichte und Substrattiefe, um das Planungsziel von mindestens 15 % Begrünung der Fassadenfläche (ca. 88,5 m²) zu erfüllen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die genauere Ausgestaltung im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Stelle bei der BUKEA weiter abzustimmen. Auf Ziffer 1.4 wird verwiesen.

2.10.2.14 Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg (S0017)

Die Arbeitsgemeinschaft Naturschutz nahm Stellung wie folgt:

Für den Neubau der 170 m langen U3-Haltestelle müssen 68 Bäume sowie etwa 3.000 m² Unterwuchs auf den Bahndammböschungen gerodet werden, was einen erheblichen Eingriff in das Biotop vom Typ HGZ mit hoher Biotopwertigkeit (5) darstellt und die lokale Biodiversität sowie die lineare Biotopvernetzung beeinträchtigen kann. Zusätzlich werden temporär 0,43 ha Baustelleneinrichtungsflächen über rund 4,5 Jahre beansprucht, wovon 65 % im öffentlichen Grünzug liegen. Die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen umfassen nur teilweise vor Ort durchgeführte Pflanzungen und Neugestaltungen, während für ein verbleibendes Ausgleichsdefizit von 2.480 m² Gehölzflächen und 37 Bäumen Ersatzgeldzahlungen vorgesehen sind, weshalb weitere eingriffsnahe Ausgleichsmaßnahmen gefordert werden.

Im Rahmen des Bauvorhabens und der temporären Baunebenflächen werden Maßnahmen zur Minderung und zum örtlichen Ausgleich der Beeinträchtigungen umgesetzt. Aufgrund der

spezifischen Nutzung des Hochbahngeländes sowie der angrenzenden Grün- und Straßenflächen sind weitergehende Ausgleichsmaßnahmen vor Ort nicht möglich. Die stark urban geprägte Umgebung und der nahezu geschlossene Gehölzbestand entlang der U3-Bahndammböschung bieten keine Potenziale für zusätzliche Ausgleichs- oder Ersatzpflanzungen. Auf Nachfrage der Vorhabensträgerin bestätigte das Bezirksamt Hamburg-Nord ebenso, dass weder im Nahbereich noch im gesamten Bezirksgebiet geeignete Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Damit verbleibt ein Kompensationsdefizit, das durch eine Ersatzzahlung ausgeglichen wird. Diese Zahlungen fließen in das Sondervermögen Naturschutz und werden gezielt für Naturschutz- und Landschaftspflegemaßnahmen sowie Nachpflanzungen verwendet. Zudem wurden weitere Fassadenbegrünungssysteme am Hauptzugangsgelände Ost als ortsnahe Ausgleichsmaßnahme in die Planung aufgenommen. Die Forderung nach weiteren eingriffsnahen Ersatzpflanzungen wird daher abgewiesen.

2.10.2.15 Bezirksamt Hamburg Nord (S0022/S0005/S0018)

2.10.2.15.1 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Fachamt Management des öffentlichen Raumes, N/MR

Die Forderungen von MR betreffen weit überwiegend den parallel durchzuführenden Straßenbau und sind damit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hinsichtlich der wenigen Hinweise, die sich auf im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in Anspruch zu nehmende Flächen beziehen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, diese entsprechend zu berücksichtigen. Zudem erfolgen Detailabstimmungen zwischen der Vorhabensträgerin und dem Bezirksamt HH-Nord im Zuge der Ausführungsplanungen.

In den vorliegenden Grundrissen zum Vorhaben schlagen laut dem Bezirksamt Türen in unzulässiger Weise in die öffentliche Wegefläche auf. Gegen die Anordnung der Türen bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde allerdings keine durchgreifenden Bedenken. Nach der Erwidern der Vorhabensträgerin handelt es sich bei den Türen um Fluchttüren der Flure der Technikräume, welche jeweils mit entsprechender Fluchttürsteuerung ausgestattet sind. Fluchttüren, auch solche in den öffentlichen Raum, müssen in Fluchtrichtung aufschlagen, damit bei Gefahr sich in den Technikräumen befindende Personen unverzüglich in Sicherheit bringen können und eine schnelle Rettung gewährleistet wird. Eine Behinderung der öffentlichen Flächen durch das konkrete Aufschlagen der Fluchttüren in den öffentlichen Raum wird nicht gesehen, zumal diese nur sehr begrenzt genutzt werden sollten.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Stadtgrün

Das Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Stadtgrün hat nach dem erfolgten Abstimmungstermin vom 24.02.2025 hinsichtlich der Unterlagen zur 1. Planänderung keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben geltend gemacht, jedoch noch verschiedene Forderungen und Abstimmungsanmerkungen angeführt:

Es wird ausgeführt, dass der überwiegende Teil der Änderungen Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierungen betreffe und in die Zuständigkeit von BUKEA-N3 falle. Die von MR3 zuvor vorgebrachten freiraumplanerischen Kritikpunkte – insbesondere zum unzureichenden Bodenschutzkonzept, zu fehlenden Lagerflächen – seien nicht Gegenstand der Planänderung.

Bewertet werden könnten daher nur die Änderungen im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen). Der bauzeitliche Parkwegverschwenk mit der Fällung von vier Weißdornen und einer Hasel werde zur Kenntnis genommen; allerdings seien die Verfahrensgrenzen nicht in allen Planunterlagen einheitlich dargestellt. Die optimierte, baumverträglichere Kabelführung mit variabel gegründeten Beton-Punktfundamenten werde ausdrücklich begrüßt.

Kritisch angemerkt werde weiterhin, dass der Hinweis zu Baum G05 (Roteiche) offenbar nicht berücksichtigt worden sei. Während der Baum im Eingriffsplan als zu erhalten dargestellt werde, sei er im Bauphasenplan weiterhin als zur Fällung vorgesehen gekennzeichnet. Insofern bestehe ein Widerspruch, auch im Hinblick auf den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, der den Baum als sehr wertvoll einstufte. Insgesamt erscheine die BE-Flächenplanung weiterhin nicht stimmig. Die geäußerten Bedenken gegen Flächenausweisungen in Kronentraufbereichen seien nicht ausgeräumt worden, sodass eine Zustimmung in diesem Bereich weiterhin nicht erfolgen könne.

Für die Ausführungsplanung werde gefordert, die Hinweise und Kritikpunkte von MR3 – insbesondere im Hinblick auf Eingriffe in die Wurzelbereiche der Bäume G27, G28 und G29 im Bereich des Wegeanschlusses Genslerstraße – zu berücksichtigen und die geänderte Planung zur Abstimmung vorzulegen. Ersatzpflanzungen in Tiefbauflächen müssten eine erhöhte Pflanzqualität (Alleebäume, viermal verpflanzt, Stammumfang 20–25 cm) aufweisen. Positiv hervorgehoben werde die vorgesehene Einbindung einer Fachbauleitung Baumschutz bereits ab der Phase der BE-Planung auf Grundlage des Fachberichts „Baumschutzfachliche Baubegleitung (BaumBB), Ausgabe 2025“.

Der Hinweis zur bauzeitlichen Inanspruchnahme sowie zu unvermeidbaren Fällungen und Rodungen wurde von der Vorhabensträgerin zur Kenntnis genommen. Die entsprechenden Eingriffe einschließlich des vorgesehenen 1:1-Ersatzes sind in den einschlägigen Unterlagen ordnungsgemäß ausgewiesen. Der Erhalt des Baumes G05 ist in allen maßgeblichen Unterlagen eindeutig ausgewiesen. Die Geometrie des westlichen Zugangs wurde bereits im Vorfeld des Antrags auf Planfeststellung mit dem Ziel angepasst, den Baum zu erhalten. Ein gesondertes Wurzelschutzgutachten bestätigt die Möglichkeit der geplanten und angepassten Abgrabung; dieses kann die Vorhabensträgerin informatorisch zur Verfügung stellen. Eine Entscheidung ist hinsichtlich der getätigten ergänzenden Ausführungen der Vorhabensträgerin entbehrlich.

Zum Bodenschutzkonzept wurde von der Vorhabensträgerin im 1. Beteiligungsverfahren und dem Abstimmungstermin vom 24.02.2025 zugesagt, das finale Konzept im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem BZA abzustimmen, sowie eine bodenkundliche Baubegleitung nach DIN 19639 zur Sicherstellung der Einhaltung der Bodenschutzanforderungen, zu beauftragen. Auf Ziffer 1.4 wird verwiesen.

Die konkrete Ausweisung und Inanspruchnahme der Baustelleneinrichtungsflächen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (UBB). Über diese wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden. Die frühzeitige Beauftragung einer UBB durch die Vorhabenträgerin wurde außerdem zugesichert; zudem ist die baubegleitende Umweltüberwachung als Nebenbestimmung der zuständigen Behörde vorgesehen. Die Abstimmung hinsichtlich der freiraumplanerischen Ausführungsplanungen, sowie der Ausgestaltung der Bauphase, wurden zugesagt und ihre Umsetzung wird durch die UBB begleitet, vgl. Ziffer 1.4. und 1.4.6.

Über die übrigen im Zuge der Stellungnahme geäußerten Abstimmungswünsche hinsichtlich der weiteren Ausführungsplanung (z.B. Baumpflanzungen, Baustellenverkehr) und anderen städtebaulichen Gestaltungsfragen im Umfeld der Maßnahme des Bezirksamts Hamburg-Nord ist im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden. Im Planfeststellungsverfahren wird über die grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens sowie über dessen wesentliche planerische und technische Rahmenbedingungen entschieden. Gestalterische Maßnahmen und Detailfestlegungen der Umsetzung sind regelmäßig nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, da diese der nachgelagerten Ausführungsplanung vorbehalten sind. Auf diese Weise bleibt der für die weitere Planung und Realisierung erforderliche Gestaltungsspielraum gewahrt. Die Vorhabensträgerin hat außerdem zugesagt, sich hinsichtlich der Detailausführung mit dem Bezirksamt abzustimmen, vgl. Ziffer 1.4.

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Die Landschaftsplanung begrüßt den Neubau der U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße und hat folgende Forderungen/Hinweise geäußert: Ersatzbaumarten sind mit dem Bezirksamt abzustimmen, der Anwuchserfolg ist nach Fertigstellung und nach fünf Jahren zu prüfen. Die Fassadengestaltung soll detailliert ausgearbeitet, bemustert und auf eine mögliche Begrünung geprüft werden. Dach- und Wandbegrünungen sind gemäß Fachbeitrag und städtischer Vorgaben umzusetzen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die genauere Ausgestaltung im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Stelle weiter abzustimmen, sowie die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für einen Zeitraum von 3 Jahren zu beauftragen. Auf Ziffer 1.4 wird verwiesen.

2.10.2.15.2 Stadtteilrat Barmbek-Nord

Der Stadtteilrat Barmbek-Nord (Stadtteilrat) regt in seinem Schreiben im Wesentlichen an, gestalterische Änderungen am Bauwerk bzw. der unmittelbaren Umgebung vorzunehmen: insbesondere eine durchgehende Fensterlinienführung, Notwendigkeit einer Reduzierung von Ausleuchtung mit Kunstlicht in den Treppenbereichen Ost, Ausgestaltung der Beleuchtung, Trinkwasserbrunnen, formmäßige Ausgestaltung von Geländern, Möblierung, Baumauswahl, Ausgestaltung des Vorplatzes oder auch die Ausstattung der Haltestelle mit Abfallbehältern.

Ferner bittet der Stadtteilrat entsprechende Anzeigen (Displays) in der Aufenthaltszone aufzustellen.

Gestalterische und rein betriebliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind daher bei der Abwägung über die Zulässigkeit des Vorhabens auch nicht zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet grundsätzlich nicht über gestalterische Aspekte von Vorhaben. Diese bleiben der Ausführungsplanung überlassen. Ebenso der Ausführungsplanung überlassen werden kann die Kenntlichmachung durch entsprechende Anordnung von Haltestellenschildern, Ausschilderung WC, Fahrstuhl etc. Die Vorhabensträgerin hat die Hinweise des Stadtteilrats allerdings zur Kenntnis genommen und soweit möglich die Prüfung der Umsetzbarkeit in der Ausführungsplanung zugesichert. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zudem zugesichert, gestalterische Maßnahmen mit den zuständigen Behörden abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keine Veranlassung, aus dem Vorbringen des Stadtteilrats Zulassungshindernisse für das Vorhaben herzuleiten.

Hinsichtlich der Ausführungen bezüglich der gewünschten Verwendung von Grünbeton und anderer nachhaltiger Baustoffe hat die Vorhabensträgerin überzeugend dargelegt, dass die Verwendung abhängig von der Markverfügbarkeit geplant ist. Nach überzeugenden Erläuterungen der Vorhabensträgerin sollen entsprechende Stoffe nach Verfügbarkeit genutzt werden.

Um Starkregenereignissen entgegenzuwirken, sollen möglichst viele unversiegelte Flächen vorgesehen werden. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, den Anteil an versiegelten Flächen, unter Beibehaltung der Funktionalität der Flächen, möglichst gering zu halten. Gemäß dem Gutachten von IWP-Ingenieure mbB, welches die Planfeststellungsbehörde nachvollziehen konnte, berücksichtigen die Planungen der Vorhabensträgerin ein sog. 100jähriges Regenereignis, wodurch eine entsprechende Wasserableitung von Starkregenereignissen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bewältigt werden kann. Es sind somit keine Anhaltspunkte erkennbar, die eine übermäßige Versiegelung nahelegen.

Im Hinblick auf den Schallschutz hat der Stadtteilrat angeführt, dass für den Betrieb der Haltestelle die entsprechenden Immissionen nicht hinreichend berücksichtigt wurden. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat hinreichend dargelegt, dass eine Erhöhung der Werte aus dem Betrieb nicht, bzw. nur sehr geringfügig zu erwarten ist. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum betriebsbedingten Verkehrslärm unter Ziffer 2.7.1 des Beschlusses verwiesen.

2.11 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Bei der Abwägung der verschiedenen Belange gegen- und untereinander ist in angemessener Weise all das eingestellt worden, was nach der Lage der Dinge erkennbar oder zu ermitteln war. Dazu gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den dahinter stehenden Interessen insbesondere auch die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der Anlieger sowie dessen Umweltauswirkungen.

Die mit den Einwendungen und auch Stellungnahmen vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise sind von der Vorhabensträgerin zur Kenntnis genommen und von der Planfeststellungsbehörde geprüft und abgewogen worden. Manches davon ist von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt worden und findet sich in diesem Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmung oder in den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen wieder. Andere Forderungen wiederum sind mit entsprechender Begründung zurückgewiesen worden. Insgesamt aber stehen die Beteiligten dem Vorhaben durchweg positiv gegenüber. Keine der Stellungnahmen und Einwendungen hat die Notwendigkeit des Neubaus der U-Bahn Haltestelle „Fuhsbüttler Straße“ grundsätzlich in Frage gestellt. Insbesondere entspricht auch der barrierefreie Zugang der neuen Haltestelle den Zielen der Freien und Hansestadt Hamburg, den ÖPNV vollständig barrierefrei auszubauen. Hinsichtlich der baubedingten Lärmauswirkungen ist in die Abwägung einzustellen, dass diese lediglich von temporärer Art und auch aufgrund entsprechender Nebenbestimmungen zumutbar sind. Soweit Beeinträchtigungen verbleiben, sind diese im Ergebnis unvermeidbar und nach sorgfältiger Abwägen zumutbar.

Den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Artenschutzbelangen wird, insbesondere durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, angemessen Rechnung getragen. Aus Sicht des Umweltschutzes wird das Vorhaben in verträglicher Weise durchgeführt und nicht zu vermeidende Eingriffe durch Neupflanzungen vor Ort bzw. eine zweckgebundene Ersatzgeldzahlung kompensiert.

Die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung wurden umfassend in die Abwägung eingestellt. Der Neubau der Haltestelle dient der Verbesserung und Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs und entspricht damit ausdrücklich den gesetzlichen Zielsetzungen einer nachhaltigen, emissionsarmen Mobilität. Die mit dem Bau verbundenen Treibhausgasemissionen sind temporär und im Verhältnis zur Nutzungsdauer gering. Ihnen stehen voraussichtlich deutlich höhere langfristige Emissionseinsparungen durch Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf die U-Bahn gegenüber. Eine Gefährdung der Klimaschutzziele ist nicht erkennbar; vielmehr ist von einer insgesamt positiven Klimawirkung auszugehen. Eine klimatisch vorzugswürdige Alternative besteht nicht. Auch die Anforderungen der Klimaanpassung wurden berücksichtigt. Das Vorhaben ist gegenüber klimawandelbedingten Risiken nicht besonders anfällig; durch vorgesehene Begrünungs-, Versickerungs-

und bodenschonende Maßnahmen werden nachteilige Auswirkungen vermieden oder minimiert. In der Gesamtabwägung kommt den Belangen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung kein der Zulassung entgegenstehendes Gewicht zu. Das öffentliche Interesse an der Stärkung eines klimafreundlichen öffentlichen Personennahverkehrs überwiegt.

Somit war folglich auch unter Abwägung der berührten Belange des Umweltschutzes die Umsetzung des beantragten Vorhabens zuzulassen. Den in der Planrechtfertigung dargestellten Vorhabensinteressen gebührt somit nach Inwertsetzung aller betroffenen Belange untereinander und gegeneinander der Vorrang vor den widerstreitenden Belangen.

Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation

Planfeststellungsbehörde

Andrea Angerer, LL.M.

Artur Niemczyk