



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin
Schanzenstraße 80
20357 Hamburg

Az. 571pä/018-2024#002
Datum: 12.09.2025

Planfeststellungsbeschluss

zur 2. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses

**vom 06.03.2006, Az.: 57101 Pap-0651/03.2200, Erneuerung EÜ
Amsinckstraße, EÜ Deichtorstraße, EÜ Oberhafenbrücke gemäß
§ 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG**

„Erneuerung EÜ Amsinckstraße Gleistragplatte“

in Hamburg

Bahn-km 2,089

der Strecke 1245 Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg Hbf

Vorhabenträgerin:

**DB InfoGO AG
Infrastrukturprojekte Nord
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	10
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	10
A.3.2	Konzentrationswirkung	17
A.4	Nebenbestimmungen	18
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	18
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	22
A.4.3	Artenschutz	26
A.4.4	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	28
A.4.5	Immissionsschutz.....	29
A.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	40
A.4.7	Denkmalschutz.....	42
A.4.8	Brand- und Katastrophenschutz	43
A.4.9	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	44
A.4.10	Straßen, Wege und Zufahrten	51
A.4.11	Bauzeitliche Belange des Schienenverkehrs.....	54
A.4.12	Bauzeitliche Belange des übrigen ÖPNV/Bus	55
A.4.13	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	55
A.4.14	Städtebauliche Gesichtspunkte	60
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	60
A.5.1	Zusage gegenüber dem Bezirksamt Hamburg-Mitte (S02).....	60
A.5.2	Zusage gegenüber der Behörde für Städtebau und Wohnen (S04).....	61
A.5.3	Zusagen gegenüber der BUKEA (S05)	61
A.5.4	Zusagen gegenüber der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (S06).....	61
A.5.5	Zusagen gegenüber der Hamburger Stadtentwässerung (S13).....	62
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	62
A.7	Sofortige Vollziehung	63
A.8	Gebühr und Auslagen	63
A.9	Hinweise	63
A.9.1	Hinweise zu Bodenschutz und Abfallwirtschaft.....	63
A.9.2	Hinweise zu Kampfmitteln	66
A.9.3	Hinweise zu baumschutzbezogenen Richtlinien	67
A.9.4	Hinweise zur Indirekteinleitung von Niederschlagswasser.....	67
B.	Begründung	69
B.1	Sachverhalt	69
B.1.1	Gegenstand der Planänderung	69

B.1.2	Einleitung des Planänderungsverfahrens	69
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	69
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	74
B.2.1	Rechtsgrundlage	74
B.2.2	Zuständigkeit.....	75
B.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	75
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens	76
B.4.1	Planrechtfertigung	76
B.4.2	Variantenentscheidung.....	78
B.4.3	Wasserhaushalt	79
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	85
B.4.5	Artenschutz	90
B.4.6	Immissionsschutz.....	93
B.4.7	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	111
B.4.8	Denkmalschutz.....	114
B.4.9	Brand- und Katastrophenschutz	118
B.4.10	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	119
B.4.11	Straßen, Wege und Zufahrten	124
B.4.12	Städtebauliche Belange	132
B.4.13	Berücksichtigung der Klimaschutzziele	133
B.4.14	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	136
B.4.15	Weitere bauzeitliche Auswirkungen auf Rechte Dritter	160
B.5	Gesamtabwägung	165
B.6	Sofortige Vollziehung	169
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	170
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	171

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AbfAEF	Anzeige- und Erlaubnisverordnung
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
APA	Automatische Pegelanpassung
AVV	Abfallverzeichnis-Verordnung
AVV Baulärm	Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
AWS	Automatische Warnsysteme
Az.	Aktenzeichen
BA	Bezirksamt
BBodSchV	Bundesbodenschutzverordnung
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BIS	Behörde für Inneres und Sport
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz

BlmSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BLV	Baulärmverantwortlicher
BKM	Behörde für Kultur und Medien, Freie und Hansestadt Hamburg
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BSW	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Freie und Hansestadt Hamburg
BUKEA	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Freie und Hansestadt Hamburg
BVM	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
DB	Deutsche Bahn
DepV	Deponieverordnung
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DSchG HH	Hamburgisches Denkmalschutzgesetz
eANV	elektronisches Abfall-Nachweisverfahren
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
EÜ	Eisenbahnüberführung
GEKV	Gefahrerkundung Kampfmittelverdacht
GewAbfV	Gewerbeabfallverordnung
GTP	Gleistragplatte
Hbf	Hauptbahnhof
HH	Hansestadt Hamburg
HHVA	Hamburg Verkehrsanlagen GmbH
HmbAbwG	Hamburgisches Abwassergesetz
HmbGVBl	Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt
HSE	Hamburger Stadtentwässerung
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HWW	Hamburger Wasserwerke
i. V. m.	in Verbindung mit
KampfmittelVO	Kampfmittelverordnung
KIB	Konstruktiver Ingenieurbau
KOST	Koordinierungsstelle Straßenverkehr
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetzes
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LIG	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
NachwV	Nachweisverordnung
mDb	mit Drahtballen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PD	Polizeidirektion
RAS-LP	Richtlinien für die Anlage von Straßen. Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
UG	Untersuchungsgebiet
VD	Verkehrsdirektion
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein
VkBl.	Verkehrsblatt
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt
nach § 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 1
Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der geänderte Plan für das Vorhaben „Erneuerung Eisenbahnüberführung (EÜ) Amsinckstraße“ in Hamburg, Bahn-km 2,089 bis 2,089 der Strecke 1245 Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg Hbf, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen festgestellt.

Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt, und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt wird. Im Übrigen bleibt der festgestellte Plan einschließlich seiner besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt.

Gegenstand der Planänderung ist im Wesentlichen:

- Verschiebung der Baustelleinrichtungs- und Vormontagefläche für die Montage der neuen Stahlüberbauten;
- Bewertung der Umweltauswirkungen resultierend aus der Verschiebung der Vormontagefläche;
- Bewertung der Auswirkungen aus Baulärm und Erschütterungen auf die zwischenzeitlich erfolgten Bebauungen der gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 06.03.2006 planfestgestellten Vormontagefläche.

A.2 Planunterlagen

Folgende Planunterlagen werden festgestellt und ersetzen bzw. ergänzen die mit Planfeststellungsbeschluss vom 06.03.2006 festgestellten Planunterlagen.

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1.1	<i>Erläuterungsbericht zu Ausgangsverfahren, Planungsstand: 17.07.2003, 39 Seiten</i>	<i>nur zur Information</i>
1.2	<i>Erläuterungsbericht zu 1. Planänderung im Verfahren, Planungsstand: 27.01.2004, 6 Seiten</i>	<i>nur zur Information</i>
1.3	<i>Erläuterungsbericht zu 1. Planänderung im Verfahren, Planungsstand: 28.07.2008, 4 Seiten</i>	<i>nur zu Information</i>
1.4	<i>Erläuterungsbericht zu 2. Planänderung im Verfahren, Planungsstand: 28.05.2024, 25 Seiten</i>	<i>ergänzt Anlage 1.1, festgestellt</i>
2.1	<i>Übersichtsplan zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003</i>	<i>nur zur Information</i>
3.1	<i>Lageplan zu Ausgangsverfahren inkl. Leitungsplan – Jahr 2003</i>	<i>nur zur Information</i>
3.2	<i>Lageplan zu 1. Planänderungsverfahren – Jahr 2008, Maßstab</i>	<i>nur zur Information</i>
4.1	<i>Höhenplan zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003</i>	<i>nur zur Information</i>
5.1	<i>Regelquerschnitt zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003</i>	<i>nur zur Information</i>
6.1	<i>Bauwerkspläne zu Ausgangsverfahren inkl. 1. und 2. Planänderung im Verfahren – Jahr 2003 bis 2005</i>	<i>nur zur Information</i>
6.2	<i>Bauwerkspläne zu 1. Planänderungsverfahren – Jahr 2008</i>	<i>nur zur Information</i>
7.1	<i>Bauwerksverzeichnis zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003</i>	<i>nur zur Information</i>
7.2	<i>Bauwerksverzeichnis zu 1. Planänderungsverfahren, Ergänzungsunterlagen Stand: 28.07.2008</i>	<i>nur zur Information</i>
7.3	<i>Bauwerksverzeichnis zu 2. Planänderungsverfahren, Planungsstand: 08.04.2024</i>	<i>ersetzt Anlage 7.1, festgestellt</i>
8.1	<i>Grunderwerksverzeichnis zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003, Stand: 17.07.2003</i>	<i>nur zur Information</i>
8.2	<i>Grunderwerksplan zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003, Blatt 1 von 1, Stand: 17.03.2003, Maßstab: 1 : 1.000</i>	<i>nur zur Information</i>
8.3	<i>Grunderwerksplan zu 1. Planänderung im Verfahren – Jahr 2004</i>	<i>nur zur Information</i>
8.4	<i>Grunderwerksplan zu 2. Planänderung im Verfahren – Jahr 2005</i>	<i>nur zur Information</i>
8.5	<i>Grunderwerksverzeichnis zu 2. Planänderungsverfahren, Planungsstand: 08.04.2024</i>	<i>ersetzt Anlage 8.1, festgestellt</i>
8.6	<i>Grunderwerksplan zu 2. Planänderungsverfahren</i>	<i>festgestellt</i>

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.7	<i>Ergänzender Grunderwerbsplan zu 2. Planänderungsverfahren, Blatt, Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 500</i>	<i>festgestellt</i>
9.1	<i>Baustelleneinrichtungsplan zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003</i>	<i>nur zur Information</i>
9.2	<i>Baustelleneinrichtungsplan zu 1. Planänderung im Verfahren – Jahr 2004</i>	<i>nur zur Information</i>
9.3	<i>Baustelleneinrichtungsplan zu 2. Planänderung im Verfahren – Jahr 2004</i>	<i>nur zur Information</i>
9.4	<i>Baustelleneinrichtungsplan zu 3. Planänderung im Verfahren – Jahr 2005</i>	<i>nur zur Information</i>
9.5	<i>Baustelleneinrichtungsplan zu 2. Planänderungsverfahren, Planungsstand: 08.04.2024</i>	<i>festgestellt</i>
9.6	<i>Ergänzender Baustelleneinrichtungsplan zu 2. Planänderungsverfahren, Blatt, Planungsstand: 08.04.2024, Maßstab 1 : 500</i>	<i>festgestellt</i>
10.1	<i>Umweltschutz – Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003, Stand: 15.07.2003, 26 Seiten</i>	<i>nur zur Information</i>
10.2	<i>Schallschutz – Schalltechnische Untersuchung zu Ausgangsverfahren – Jahr 2003</i>	<i>nur zur Information</i>
10.3	<i>Ergänzender Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zu 2. Planänderungsverfahren, Planungsstand: 28.05.2024, 30 Seiten</i>	<i>nur zur Information</i>
10.4	<i>Ergänzender Landschaftspflegerischer Fachbeitrag – Bestands-/Konfliktplan zu 2. Planänderungsverfahren, Blatt, Planungsstand: 28.05.2024, Maßstab 1 : 1.000</i>	<i>nur zur Information</i>
10.5	<i>Ergänzender Landschaftspflegerischer Fachbeitrag – Maßnahmenplan, Blatt, Planungsstand: 28.05.2024, Maßstab 1 : 1.000, 1 : 5.000</i>	<i>nur zur Information</i>
10.6	<i>Ergänzender Landschaftspflegerischer Fachbeitrag – Maßnahmenblätter zu 2. Planänderungsverfahren, Planungsstand: 28.05.2024</i>	<i>festgestellt</i>
10.7	<i>Ergänzende Baulärm- und Erschütterungsprognose zu 2. Planänderungsverfahren, Planungsstand: 08.04.2024, 47 Seiten</i>	<i>festgestellt</i>
11.1	<i>Neu erstelltes Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK – Kurzkonzept), Planungsstand: 05.06.2024, 35 Seiten</i>	<i>festgestellt</i>
E08.1	<i>Verkehrsphase_1.1 (Kabelbrücke BA 1), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500</i>	<i>nur zur Information</i>
E08.2	<i>Verkehrsphase_1.2 (Kabelbrücke BA 2), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500</i>	<i>nur zur Information</i>
E08.3	<i>Verkehrsphase_1.3 (Kabelbrücke BA 3), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500</i>	<i>nur zur Information</i>

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
E08.4	Verkehrsphase_1.4 (Kabelbrücke BA 4), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.5	Verkehrsphase_1.5 (Kabelbrücke BA 5), Planungsstand: 12.06.2025, Maßstab 1 : 500	Nur zur Information
E08.6	Verkehrsphase_1.6 (Kabelbrücke BA 6), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.7	Verkehrsphase_1.7 (Kabelbrücke BA 7), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.8	Verkehrsphase_1.8 (Kabelbrücke BA 8), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	Nur zur Information
E08.9	Verkehrsphase_2 (Bauphase 2.1 – Achse 20), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.10	Verkehrsphase_3 (Bauphase 2.2 + 2.3, WL Süd + Achse 30), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.11	Verkehrsphase_3.1 (Bauphasen 3.1 – Achse WL Süd), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.12	Verkehrsphase_4 (Bauphase 3.1 – Achse 40), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.13	Verkehrsphase_4.1 (Bauphase 3.1 – Achse 40 + Herstellung Montagefläche und Fahrbahnprovisorium), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.14	Verkehrsphase_5 (Bauphase 3.2 – Achse 50), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.15	Verkehrsphase_6 (Bauphase 4 + 5 – Vollsperrung Amsinckstraße), Planungsstand: 12.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E08.16	Verkehrsphase_7 (Bauphase 6), Planungsstand: 07.06.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E09.1	Erläuterung zur Wasserwirtschaft, Planungsstand: 18.06.2024, 7 Seiten	nur zur Information
E09.2 Anlage 1	Geotechnischer Bericht, Aktualisierung des Berichtes vom 20.07.2009, Stand: 18.04.2022, 25 Seiten	nur zur Information
E09.2 Anlage 2	Neubau GTP Längsschnitt, Blatt, Planungsstand: , Maßstab 1 : 100, 1 : 10	nur zur Information
E09.2 Anlage 3	Ergänzende Unterlage – Brückenentwässerung inkl. Sielanschluss, Blatt, Planungsstand: 28.05.2024 , Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E09.2 Anlage 4	Ergänzende Unterlage – Lageplan zur Einleitung von Baugrubenwasser, Blatt, Planungsstand: 28.05.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
E09.2 Anlage 5	Vorabinformation Erläuterungsbericht, Stand: 14.06.2024, 12 Seiten	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
E09.2 Anlage 6	Altlastenverdachtsflächenauskunft, Stand: 03.01.2022	nur zur Information
E09.3	Antrag auf Sielanschluss	nur zur Information
E09.3 Anlage 1	Leitungsbestandsplan, Stand: 27.05.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
E09.3 Anlage 2	Liegenschaftskarte, Stand: 16.05.2024, Maßstab 1 : 2.000	nur zur Information
E09.3 Anlage 3	Ergänzende Unterlage – Brückenentwässerung inkl. Sielanschluss, Planungsstand: 28.05.2024, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
E09.3 Anlage 5	Mitteilung über Einleitmengenbegrenzung des Niederschlagwassers	nur zur Information
E09.4	Antrag Stauwasserabsenkung, 6 Seiten	nur zur Information
E09.4 Anlage 1	Erläuterungsbericht, Stand: 18.06.2024, 6 Seiten	nur zur Information
E09.4 Anlage 2	Ergänzende Unterlage – Lageplan zur Einleitung von Baugrubenwasser, Blatt, Planungsstand: 28.05.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
E09.4 Anlage 2.1	Neubau GTP Längsschnitt, Maßstab 1 : 100, 1 : 10	nur zur Information
E09.4 Anlage 3	Vorabinformation Erläuterungsbericht, Stand: 14.06.2024, 12 Seiten	nur zur Information
E09.4 Anlage 4	Geotechnischer Bericht, Aktualisierung des Berichtes vom 20.07.2009, Stand: 18.04.2022, 25 Seiten	nur zur Information
E09.4 Anlage 5	Altlastenverdachtsflächenauskunft	nur zur Information
E09.4 Anlage 6	Leitungsbestandsplan, Blatt, Stand: 27.05.2024, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
E09.4 Anlage 7	Bemessungswasserstände	nur zur Information

Da es sich um ein Änderungsverfahren handelt, sind Änderungen, die in Form der geänderten Planunterlagen eingereicht worden sind, in den Planunterlagen farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

A.3.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der DB InfraGO AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für

- die Grundwasserentnahme während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG,
- das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser Bille-Marsch/Niederung Geesthacht während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG,
- das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch 5 Baugruben im Berliner Verbau mit geschlossener Wasserhaltung nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG

auf der Gemarkung Hamburg, Flurstück 2554 der Strecke 1245, km 2,089 erteilt.

A.3.1.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient dem Einbringen der Bohrpfähle und der Herstellung der 5 Baugruben mittels Berliner Verbau (Trägerbohlwand).

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Entnahme und Einleitung ins öffentliche Netz der Stadt Hamburg von nachfolgend festgelegten Wassermengen aus den einzelnen Baugruben:

Bauabschnitt	Baugrube	V [l/s]	Dauer Monat [m]	Wassermenge [m³]
2.1	Achse 20	1,1	6	2.910
2.2	Achse 60	1,8	5	4.730
2.3	Achse 30	0,7	4	1.750
3.1	Achse 40	2,0	8	5.250

3.2	Achse 50	0,9	6	2.240
-----	----------	-----	---	-------

Das Ableiten des ggf. gereinigten Grundwassers erfolgt in die öffentliche Kanalisation.

A.3.1.1.2 Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

A.3.1.1.3 Befristung

Die Erlaubnis zur Grundwasserentnahme wird befristet bis zum Ende der Baumaßnahme erteilt.

A.3.1.2 Nebenbestimmungen

A.3.1.2.1

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.

A.3.1.2.2

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

A.3.1.2.3

Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Nord anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

A.3.1.2.4

Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Nord ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.

A.3.1.2.5

Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstelle nicht zulässig.

A.3.1.3 Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau der Abwasseranlagen

A.3.1.3.1

Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.

A.3.1.3.2

Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.

A.3.1.3.3

Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.

A.3.1.3.4

Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß der Ersatzbaustoffverordnung (Bodenmaterial der Klasse BM-0/BG-0) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.

A.3.1.4 Bauzeitliche Wasserhaltung

A.3.1.4.1

Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.

A.3.1.4.2

Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.

A.3.1.4.3

Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.

A.3.1.4.4

Auslaufendes Betriebsmittel, auch Tropfverluste, sind unmittelbar aufzunehmen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (Schaufel und Eimer) sind im Bereich der Betankungsstelle bereitzuhalten.

A.3.1.4.5

Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.

A.3.1.4.6

Zur Erfassung des geförderten Grundwassers ist eine geeichte Wasseruhr einzubauen. Die Wasseruhr ist jeden Tag auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen, die Zählerstände zu dokumentieren und aufzubewahren.

A.3.1.4.7

Der Beginn der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit Angaben zu Anfangswasserzählerstand (m³) umgehend anzuzeigen.

A.3.1.4.8

Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahmen der Bauwasserhaltung zu übermitteln.

A.3.1.4.9

Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Arbeitsräume und Grundwasserbrunnen mit einem dem anstehenden Boden entsprechenden Material zu verfüllen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Durchlässige Bereiche können mit sauberem Filterkies verfüllt werden. Hydraulisch wirksame Trennschichten sind – entsprechend den Technischen Regeln – mit Dämmmaterial abzudichten.

A.3.1.4.10

Die Beendigung der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt unter Angaben von Wasserzählerstand und Gesamtfördermenge (m³) umgehend, spätestens jedoch eine Woche nach Beendigung anzuzeigen.

A.3.1.4.11

Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

A.3.1.4.12

Die Bohrtiefen, angetroffenen Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in der unter Nebenbestimmung Ziffer A.3.1.4.11 geforderten Dokumentation aufzunehmen.

A.3.1.4.13

Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses).
Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.

A.3.1.4.14

Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.

A.3.1.4.15

Das beim Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser ist aufzufangen und im Kreislauf zu führen bzw. über die Schmutzwasserkanalisation zu entsorgen. Eine Versickerung oder Einleitung in ein oberirdisches Gewässer ist nicht zulässig.

A.3.1.4.16

Bei Bohrarbeiten anfallendes Bohrgut ist fachgerecht zu entsorgen.

A.3.1.4.17

Um insbesondere Schäden durch Setzungen ausschließen zu können, ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

A.3.1.4.18

Vor Beginn der Bauwasserhaltung ist an der neu zu errichtenden Grundwassermessstelle (GWM) eine Stichtagsmessung durchzuführen.

A.3.1.4.19

Aus den GWM ist vor Beginn der Bauwasserhaltung eine „Nullmessung“ durchzuführen. Während der Bauwasserhaltung sind mindestens alle 7 Tage – bei Regenfällen täglich – Messungen durchzuführen und zu dokumentieren. Diese sind auf Verlangen der Behörde vorzulegen. Bei Auffälligkeiten ist umgehend das Eisenbahn-Bundesamt zu informieren.

A.3.1.4.20

Eine Versickerung des aus der Baugrube anfallenden Grundwassers vor Ort ist nicht zulässig.

A.3.1.4.21

Es sind ggf. an den Pumpensümpfen Grundwasserproben zu entnehmen und auf die mit der Stadt Hamburg abgestimmten und aus der Nullmessung festgelegten Parameter zu analysieren und zu dokumentieren. Bei Auffälligkeiten der Parameter ist die Ursache zu prüfen. Eine Grundwasserbehandlungsanlage ist geplant. Das behandelte Grundwasser ist nach entsprechender Beantragung und Genehmigung bei der Stadt Hamburg, HSE in die Kanalisation einzuleiten.

A.3.1.4.22

Falls nach kommunalem Satzungsrecht erforderlich, ist für die Einleitung des Grundwassers in die Schmutzwasserkanalisation der Stadt Hamburg, HSE eine entsprechende Einleitgenehmigung zu beantragen.

A.3.1.4.23

Das wasserrechtliche Verfahren beinhaltet keine Prüfung zur Standsicherheit, Setzung oder Hebung von Baugruben, Gebäuden, Einrichtungen oder sonstiger Infrastruktur im Einflussbereich des Vorhabens oder durch das Vorhaben negativ hervorgerufene Einflüsse auf die Stabilität des Untergrundes (z.B. Grundbruch) etc. Die Standsicherheit ist von der Vorhabenträgerin zu gewährleisten.

A.3.1.5 Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis

A.3.1.5.1

In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.

A.3.1.5.2

Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

A.3.1.5.3

Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.

A.3.1.5.4

Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.

A.3.1.5.5

Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.

A.3.1.5.6

Nachbarschaftliche Belange sind im Hinblick auf die Ausführung der Versickerungsanlage/Abwassereinleitung bauseits zu prüfen. Schadensersatzansprüche für nicht auszuschließende Vernässungen/Überschwemmungen von unterhalb gelegener Grundstücke – insbesondere bei Überlastung der Anlage – können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.

A.3.1.5.7

Die wasserrechtliche Erlaubnis einschließlich der Nebenbestimmungen gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

Zur Begründung von Ziffer A.3.1 wird auf Ziffer B.4.3.1 verwiesen.

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere

behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.1.1 Anlagenbedingte Niederschlagsentwässerung

Der für die anlagebedingte Entwässerung erforderliche Sielanschluss ist auf Grundlage der Sielanschlussgenehmigung der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE) unter Berücksichtigung der mit der HSE abgestimmten technischen Parameter gemäß dem Antrag der Vorhabenträgerin 06.06.2024 und den in diesem Zusammenhang erfolgten Abstimmungen mit der HSE (Schriftverkehr vom 28.05.2024) herzustellen.

Es darf nur nicht nachteilig verändertes Niederschlagswasser (im Sinne der Einhaltung der Geringfügigkeitsschwellen) in das öffentliche Regenwassersiel eingeleitet werden.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.3.2.1 verwiesen.

A.4.1.2 Indirekteinleitung von Baugrubenwasser

A.4.1.2.1 Einleitungsgenehmigung nach § 11a HmbAbwG für die Einleitung von Baugrubenwasser

Auf Antrag vom 20.06.2024, ergänzt am 01.09.2025, gegenüber der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE) auf vorübergehende Befreiung vom Ausschluss des Benutzungsrechtes (gemäß der jeweils geltenden Abwasserbeseitigungssatzung für die vorübergehende Einleitung von Grund- und/ oder Niederschlagswasser in die öffentliche Abwasseranlage) erhält die Vorhabenträgerin die Genehmigung für die Einleitung von Baugrubenwasser in die Einleitungsstelle Mischwassersiel DN 800/1290 in der Straße Amsinckstraße von dem Grundstück:

Straße: Amsinckstraße o.Nr.

Hamburg: 20097

Flurstücks-Nr. 2554

mit nachstehenden Nebenbestimmungen.

Bestandteil der Genehmigung sind folgende, der HSE vorgelegte Unterlagen:

- Anlage 1 Erläuterungsbericht Entwässerung
- Anlage 2 Konzept zur Wasserhaltung
- Wasserrechtliche Erlaubnis, siehe Ziffer A.3.1.4
- Anlage 4 Grundriss Baugruben
- Anlage 4.1 Längsschnitt Baugruben
- Auszug Sielkataster

Das anfallende Grundwasser zur Grundwasserabsenkung / Trockenhaltung der Baugrube (Tiefe: 1,3 m bis 2,1 m) darf vorübergehend, längstens bis zur Beendigung der Bauarbeiten (siehe Ziffer A.3.1.4 – hier: voraussichtlicher Beginn 01/2027, voraussichtliche Dauer bis 07/2029), über die vorhandene Grundleitung (siehe Sielkatasterauszug) in das Mischwassersiel in der Amsinckstraße eingeleitet werden. Bei der Einleitung darf ein maximaler Volumenstrom von 7,3 m³/h (maximale Gesamtförderleistung der vorgesehenen Pumpe) nicht überschritten werden, sofern nicht nach Abstimmung mit der HSE (Ziffer A.4.1.2.2.6) ein geringerer Volumenstrom einzuhalten ist.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.3.2.2 verwiesen.

A.4.1.2.2 Nebenbestimmungen zur Einleitungsgenehmigung

A.4.1.2.2.1

Vor Beginn der Einleitung sind mit der Netzbetriebs- und Grundlagenplanung der HSE die Einleitungsstelle, der Einleitungsbeginn sowie die technischen Details der Einleitung abzustimmen. Die für die Wasserhaltung zuständige Firma und ein Ansprechpartner mit Telefonnummer sind der zentralen Stelle mitzuteilen. Vor Beginn der Einleitung ist ein Termin mit Hamburg Wasser zur Abnahme der Wasserhaltung und -messung zu vereinbaren. Es dürfen nur geeichte Wasserzähler verwendet werden. Der Beginn der Einleitung ist der zentralen Stelle unverzüglich mitzuteilen. Zentrale Stelle: E-Mail: baugrubenwasser@hamburgwasser.de, Telefon: 040-78 88-31 611.

A.4.1.2.2.2

Das Ende der Einleitung ist der zentralen Stelle der HSE unverzüglich per E-Mail mitzuteilen. In der Mitteilung sind Angaben entsprechend dem „Erfassungsbogen der eingeleiteten Wassermenge“ zu machen. Für die Mitteilung kann auch der

handschriftlich ausgefüllte Erfassungsbogen eingescannt und per E-Mail an die zentrale Stelle der HSE verschickt werden.

A.4.1.2.2.3

Die eingeleitete Wassermenge ist zu erfassen. Dies kann über die maximale Pumpenleistung im Einbauzustand bei der tatsächlichen Förderhöhe und die Betriebsstunden (über einen Betriebsstundenzähler) erfolgen. Alternativ kann die eingeleitete Wassermenge, bei eingebauter Filteranlage, mittels Wasserzähler erfasst werden.

A.4.1.2.2.4

Änderungen, z. B. Zählerwechsel oder der der Art und Weise Wasserhaltung sind der zentralen Stelle der HSE unverzüglich mitzuteilen.

A.4.1.2.2.5

Zur Vermeidung des Sand- und Bodeneintrages ist ein ausreichend dimensionierter Sandfang einzubauen und zu betreiben.

A.4.1.2.2.6

Kommt es trotz der vorgenannten Maßnahmen zu einer Versandung der Siele, sind die Kosten einer Sielreinigung und/oder anderer verursachter Schäden nach § 19 Sielabgabengesetz in der derzeit gültigen Fassung zu ersetzen.

Einzuhaltende Grenzwerte sind bei Einleitung in das Schmutz- oder Mischsiel sind mit der HSE abzustimmen. Umfang und Art und Weise einer erforderlichen Aufbereitung des geförderten Wassers sind im Zuge der weiteren Planung unter Berücksichtigung der Analyseergebnisse des Schichten-/Stauwassers zu bestimmen. Die daraufhin getroffenen Maßgaben der HSE zur Einhaltung von Grenzwerten für Parameter absetzbarer Stoffe sind einzuhalten.

Analysen- bzw. Messverfahren: Den Grenzwerten liegen die für die Freie und Hansestadt Hamburg durch Veröffentlichung im Amtlichen Anzeiger verbindlich eingeführten Analysen- bzw. Messverfahren zugrunde, die auch für die Selbstüberwachung anzuwenden sind; abrufbar unter: www.hamburg.de/abwasser.

A.4.1.2.2.7

Lässt sich der genannte Grenzwert nicht sicher einhalten, ist die absendende Dienststelle der HSE unverzüglich zu informieren. Es sind geeignete Maßnahmen in Abstimmung mit der absendenden Dienststelle der HSE zu veranlassen.

A.4.1.2.2.8

Nach dem Ende dieser befristeten Einleitung ist die Entwässerungsanlage für das Einleiten des Baugrubenwassers rückzubauen. Die Nutzung als Drainagewasserableitung nach der Bauzeit ist unzulässig.

A.4.1.2.3 Hinweise zur Einleitung von Baugrubenwasser

Die Einleitungsgenehmigung ist widerruflich und kann mit weiteren Nebenbestimmungen verbunden werden (§ 11a Absatz 1 HmbAbwG).

Nach § 11 a Abs. 2 HmbAbwG gelten die Anforderungen aus den Allgemeinen Einleitungsbedingungen als Nebenbestimmungen für die Stoffe oder Stoffgruppen, für die oben keine Grenzwerte genannt sind.

Es dürfen keine Stoffe in die öffentlichen Abwasseranlagen eingebracht oder eingeleitet werden, die das Wartungspersonal oder die Abwasseranlagen selbst gefährden, ihre Benutzbarkeit und Unterhaltung beeinträchtigen oder die Reinigung des Abwassers erschweren.

Auf § 11 HmbAbwG (Einleitungsverbote) wird besonders hingewiesen.

A.4.1.3 Schutzvorkehrungen bei der bauzeitlichen Wasserhaltung

Es sind die nachfolgend benannten Schutzvorkehrungen gegenüber der auf dem Flurstück 02554 (Darstellung der Grundwassermessstelle auf Lageplan, Anlage 7) befindlichen Grundwassermessstelle des Landesgrundwassermessnetzes zu treffen:

- Grundsätzlich ist beim Auffinden von Messstellen die Zuständigkeit zu klären und vor Beginn der Baumaßnahme die zuständige Stelle der BUKEA/W11 zu kontaktieren.
- Grundwassermessstellen sind während der Bauarbeiten vor Beschädigung zu schützen. Ist eine Sicherung einer im Baufeld befindlichen Messstellen nicht möglich, ist der Ersatzmessstellenbau und Rückbau mit der BUKEA abzustimmen. Hierbei anfallende Kosten übernimmt die Vorhabenträgerin.

- Auf den geplanten Baustelleneinrichtungs- und Vormontageflächen ist ein Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in den Boden und das Grundwasser unbedingt zu vermeiden.
- Flächen, die als Lagerfläche für Baumaterialien, Baumaschinen etc. vorgesehen sind, sind bodenseitig flüssigkeitsundurchlässig abzudichten.
- Als Bewegungsfläche für Maschinen und Baufahrzeuge kann ein Geotextil/Flies und eine mineralische Deckschicht von mind. 30cm Mächtigkeit anstelle einer flüssigkeitsundurchlässigen Fläche erstellt werden.
- 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.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Der landschaftspflegerische Fachbeitrag (Unterlage 10.3) einschließlich aller Anlagen ist Bestandteil dieser Genehmigung. Die Vorhabenträgerin hat darüber zu wachen, dass die im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Erläuterungsbericht (Unterlage 10.3), den Maßnahmenblättern (Unterlage 10.6) dem Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 10.4) sowie dem Maßnahmenplan (Unterlage 10.5) beschriebenen Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen vor, während und nach der Baudurchführung konsequent umgesetzt werden.

Das Vorhaben hat einen Kompensationsbedarf von 7.560 Wertpunkten (WP) gem. BKompV. Zum Ausgleich sind die geplanten Wiederherstellungsmaßnahmen in Form von Grün- und Gehölzflächen umzusetzen. Für den Verlust von Einzelbäumen (Straßenbäumen) ergibt sich ein funktionsspezifischer Kompensationsbedarf. Dazu sind im Bereich der Amsinckstraße, des Recha-Lübke-Damm sowie der Werner-Siemens-Straße insgesamt 23 Bäume zu pflanzen (vgl. Unterlage 10.3, Tabellen 7 und

8. Es sind gem. Anlage 6 BKompV heimische Arten (z.B. Stieleichen oder Linden) zu verwenden.

Hinsichtlich des Maßnahmenplans, Unterlage 10.05, wird klargestellt, dass entgegen der Legende des Maßnahmenplans in der Werner-Siemens-Straße keine Bäume entnommen werden, sondern die Werner-Siemens-Straße ausschließlich Standort von Ausgleichspflanzungen ist.

Die Beseitigung von Gehölzen, auch Hecken, Gebüsch etc. ist in der Zeit vom 01. März bis zum 30. September verboten (§ 39 Abs. 5 BNatschG). 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 zu schützen. Der Einsatz von schwerem Gerät im Wurzelbereich ist zu vermeiden.

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

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der BUKEA/N3 abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen. Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der BUKEA/N3 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nachzuweisen ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, Sachbereich 1 ist darüber in Kenntnis zu setzen. Alternativ zur Maßnahmenabnahme kann der Zulassungsbehörde und der BUKEA/N3 eine Bestätigung eines Fachbüros vorgelegt werden, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Die Pflegemaßnahmen sind unverzüglich nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen, soweit sie nicht dem Bezirksamt übertragen werden. Die im LBP beschriebenen Bepflanzungen aus standortgerechten heimischen Gehölzen sind nur mit Herkunftsnachweis zu verwenden. Durch den Herkunftsnachweis ist garantiert, dass gebietsheimische

Pflanzen mit dem entsprechenden genetischen Ursprung (Nordwestdeutsches Tiefland) verwendet werden. Der Herkunftsnachweis ist der BUKEA/N3 vorzulegen.

Generell gilt für jegliche Beleuchtung auf Baustellen und später im Betrieb:

Außenleuchten sind zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur und maximal 3000 Kelvin zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten staubdicht geschlossen auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 °C nicht überschreiten. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig. Die Lichtquellen sind zeitlich und in ihrer Anzahl auf das für die Beleuchtung absolut notwendige Maß zu beschränken.

Für die Darstellung im Kompensationsverzeichnis gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG ist der BUKEA/N3 bei Abnahme der Maßnahmen die Ausführungsplanung flächenscharf in Form von Geodaten zur Verfügung zu stellen.

Die Beendigung der Arbeiten zur Durchführung des Vorhabens ist der BUKEA/N3 unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Dies gilt auch für eine länger als ein Jahr andauernde Unterbrechung der Arbeiten. Für alle Baumpflanzungen sind die Richtwerte und Ausbaustandards der FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen – Teil 2, bzw. der ZTV Vegtra Mü anzuwenden; siehe:

ZTV-Vegtra-Mue-018_Download_5_2022.pdf (muenchen.de).

A.4.2.1 Maßnahmen vor Baubeginn

006 V: Baumschutz

- Es werden Maßnahmen gem. RAS-LP 4 und DIN 18920 zum Schutz vor temporären Gefährdungen durchgeführt: Im Bereich in denen eine Gefährdung des Baumbestandes besteht, werden bauzeitliche Schutzzäune vorgesehen. Der Baumbestand (Gehölz und soweit möglich der Wurzelbereich) wird mit einem fest verankerten Zaun von 180 cm Höhe geschützt. Dabei wird ein Abstand von mind. 2,5 m zum Baumstamm eingehalten. Weitere Gehölze werden bei Bedarf in der Ausführung ergänzt.
- Bei Eingriffen in den Wurzelraum von nicht zur Fällung vorgesehenen Bäumen sind vorab mit dem zuständigen Bezirksamt Mitte die Dokumentation in Form von Wurzelprotokollen und ggf. baumpflegerische Maßnahmen abzustimmen. Die BUKEA/N3 ist zu informieren.

A.4.2.2 Maßnahmen während des Baubetriebs

- Die BUKEA, Abteilung Naturschutz N33 ist durch die Baubegleitung regelmäßig monatlich schriftlich und mit geeigneten Fotos und aktuellen Berichten (nicht älter als 1 Woche) über den Fortgang der Arbeiten und über möglicherweise auftretende Probleme zu informieren. Die Abteilung Naturschutz ist bei allen vor Ort auftretenden Abweichungen von den Festlegungen des LFB oder der Nebenbestimmungen unverzüglich direkt durch die Umweltbaubegleitung zu benachrichtigen.
- Vor Inbetriebnahme neuer Bauabschnitte ist die Umweltbauüberwachung zu informieren. Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind vor Inbetriebnahme durch die Umweltbauüberwachung zu begutachten und im Rahmen einer Baubesprechung zu erläutern.
- Die BUKEA ist zu Beginn und Abschluss, sowie bei mehr als 6-monatigen Unterbrechungen der Arbeiten zu informieren.

A.4.2.3 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

001 V: Wiederherstellung der Flächen

- Alle betroffenen unbefestigten Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert, d.h. alle Einbauten werden rückstandslos entfernt und der Boden, falls nötig, gelockert. Anschließend wird die Fläche mit Regiosaatgut eingesät.

007 A: Ausgleichspflanzungen für gefälltte Straßenbäume

Der Baumverlust wird in Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte durch die Pflanzung von 23 Bäumen kompensiert. Es werden 9 Ausgleichspflanzungen an der Amsinckstraße (Flurstück 2554), 6 Pflanzungen am Recha-Lübke-Damm (Flurstück 994) und mit Einvernehmen des Bezirksamtes Hamburg-Mitte 8 Ausgleichspflanzungen auf dem öffentlichen Straßengrundstück (Flurstück 1864) an der Werner-Siemens-Straße durchgeführt. Die geplante Kompensation entspricht 7.590 Wertpunkte, womit der Kompensationsbedarf vollumfänglich abgedeckt wird. In Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte sollen für die Ersatzpflanzungen folgende Baumarten verwendet werden:

- Platanus acerifolia (Flurstück 2554)
- Ostrya carpinifolia (Flurstück 994)

- Acer plantanoides ‚Allershausen‘ (Flurstück 1864)

Es werden Gehölze in der Qualität Alleebaum, 4 xv, mit Drahtballen, Stammumfang 20-25 cm verwendet.

Zur Begründung von Ziffer A.4.2 wird auf Ziffer B.4.4 verwiesen.

A.4.3 Artenschutz

003 VA: Schutz von Brutvögeln

- Um die Gehölze und die eventuell darin brütenden Vögel durch die notwendigen Fällungen und ggf. Gehölzrückschnitte nicht zu beeinträchtigen, sind die Fällarbeiten gem. § 39 Abs. 5 BNatSchG in der Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchzuführen.

004 VA: Schutz von Fledermäusen

Bäume, die mögliche Fledermausquartiere aufweisen, werden zum Schutz der Fledermäuse unter Berücksichtigung verschiedener Maßnahmen gefällt. Folgende Schritte werden beachtet:

1. Potenzielle Höhlen werden vor der Fällung auf Besatz durch Fledermäuse kontrolliert. Kann ein Besatz mit Sicherheit ausgeschlossen werden, ist die Fällung des Baumes möglich.
2. Ist ein Besatz nicht auszuschließen, wird das Quartier mit einem Einwegverschluss versehen, die es den Tieren ermöglicht, das Quartier zu verlassen und gleichzeitig den Einflug verhindert. Die Fällung des Baumes wird erst möglich, wenn mindestens ein Abend mit mind. 12 °C, ohne Regen und starken Wind vorausgegangen ist.
3. Trifft der Punkt 1. nicht zu und ist 2. nicht umsetzbar, wird zwangsläufig das ganze Quartier geborgen. Hierfür wird die Öffnung zunächst mit einem Stück Stoff verschlossen. Die Fällung wird dann von einer auf Fledermäuse spezialisierten Fachkraft begleitet.

005 VA: Fledermausersatzhabitat

- Ist die Bergung eines Fledermausquartiers nicht möglich, werden für jedes verlorengelassene Quartier drei dem Quartierstyp entsprechende Kästen (Rund-, Flach-, Überwinterungskasten) vor Fällung der Bäume (min. 1 Jahr) an Bäumen im Bestand des Recha-Lübke-Damm (Flurstück 994) angebracht.

- Die Wahl geeigneter Standorte erfolgt durch eine Fachkraft.
- Es ist sicherzustellen, dass die Kästen dauerhaft erhalten bleiben und störungsfrei platziert werden können. Das weitere Vorgehen ist in Abstimmung mit der UBÜ und der BUKEA N3 zu klären.

008 VA: Reptilienschutz

Im Zuge der aktuellen Planung wurden keine Reptilien im geplanten Baufeld nachgewiesen. Um zu überprüfen, ob bis zum Baubeginn eine spontane Einwanderung von Reptilien in das Gebiet stattgefunden hat, wird die Vorhabenträgerin zusätzliche Termine zur Reptilienkartierung durchführen.

- Die Termine werden ca. 1 Jahr vor Baubeginn (für Arbeiten mit Eingriff in das Schotterbett) im Zeitraum von April bis September bei günstigen Witterungsbedingungen durch geschultes Personal durchgeführt.
- Bei Vorkommen von Reptilien in dem geplanten Baufeld wird das weitere Vorgehen mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Baustellenbeleuchtung

Zum Schutz von Fledermäusen und anderen relevanten Artengruppen ist eine erforderliche Baustellenbeleuchtung ausschließlich auf den Baustellenbereich auszurichten.

- Eine Farbtemperatur von maximal 3000 Kelvin ist einzuhalten. In Ausnahmefällen kann aus Gründen der Arbeitssicherheit eine Farbtemperatur von maximal 4000 Kelvin genutzt werden.
- Die Leuchtgehäuse sind staubdicht gegen das Eindringen von Insekten auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 °C nicht überschreiten.
- Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig.
- Außerhalb der Zeiten, in denen auf der Baustelle gearbeitet wird, ist die Beleuchtung abzuschalten.

Zur Begründung von Ziffer A.4.3 wird auf Ziffer B.4.5 verwiesen.

A.4.4 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für das Bauvorhaben wird die Umweltfachliche Bauüberwachung angeordnet. Die Umweltfachliche Bauüberwachung hat nach den Maßgaben des „Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des EBA zu erfolgen. Neben denen im Umweltleitfaden Teil VII benannten Aufgaben, hat die Umweltfachliche Bauüberwachung auch über die rechtzeitige und fachlich korrekte Durchführung der trassennahen und trassenfernen Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen zu wachen.

002 V: Umweltfachliche Bauüberwachung

Während der Vorbereitung und Durchführung der Bauarbeiten wird eine umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) vorgesehen.

- Die Aufgaben der UBÜ sind insbesondere die Überwachung der Einhaltung aller Bestimmungen der behördlichen Auflagen, der allgemein anerkannten Regeln der Technik, der Einhaltung der Umweltgesetzgebung sowie der baulichen Übereinstimmung mit den Ausführungsplänen und dem Leistungsverzeichnis des Bau-Auftragnehmers.
- Seitens der UBÜ werden regelmäßig Kontrollen der BE-Fläche und des Baubereiches durchgeführt und dokumentiert. Insbesondere wird vor der Einrichtung der Transportroute kontrolliert, ob Brutvögel die Bäume in der Nähe als Niststandort nutzen. Beim Auffinden von Brutvögeln und sonstigen Tieren, die unerwartet auf der Baustelle angetroffen werden, wird die Untere Naturschutzbehörde (UNB) kontaktiert.
- Aus artenschutzrechtlicher Sicht wird seitens der UBÜ sichergestellt, dass die Vermeidungsmaßnahmen umgesetzt werden.
- Die am Bau Beteiligten werden vor Baubeginn und während der Bauzeit von der UBÜ hinsichtlich der Belange des Umweltschutzes eingewiesen und sensibilisiert.

Die Berichtspflicht der UBÜ wird wie folgt erweitert und konkretisiert:

- Vor der Einleitung des Bauvorhabens sind der Planfeststellungsbehörde und der BUKEA die Namen der mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung betrauten Fachkräfte (einschließlich sachdienlicher Angaben zu deren Qualifikation) schriftlich mitzuteilen. Die BUKEA, Abteilung Naturschutz N33

ist durch die Baubegleitung regelmäßig monatlich schriftlich und mit geeigneten Fotos und aktuellen Berichten (nicht älter als 1 Woche) über den Fortgang der Arbeiten und über möglicherweise auftretende Probleme zu informieren. Die Abteilung Naturschutz ist bei allen vor Ort auftretenden Abweichungen von den Festlegungen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags oder der Nebenbestimmungen unverzüglich direkt durch die Umweltbaubegleitung zu benachrichtigen.

- Über das Anlaufen neuer Bauabschnitte ist die Umweltbauüberwachung vorab zu informieren. Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind vor Anlaufen neuer Bauabschnitte durch die Umweltbauüberwachung zu begutachten und im Rahmen einer Baubesprechung zu erläutern.
- Die BUKEA ist über mehr als 6-monatigen Unterbrechungen der Arbeiten zu informieren.

A.4.5 Immissionsschutz

Die Vorhabenträgerin 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 Absatz 1 BImSchG).

A.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Bei der Durchführung der Baumaßnahmen sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), insbesondere die Immissionsrichtwerte einzuhalten. Dazu sind folgende Schutzmaßnahmen zu ergreifen:

A.4.5.1.1 Schallschutzmaßnahmen

A.4.5.1.1.1 Einsatz von Bau- und Arbeitsmaschinen, schalloptimiertes Arbeiten

Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind. Dabei muss der Schallleistungspegel der eingesetzten Maschinen und Geräte dem Stand der Technik genügen, der sich an den Umweltkriterien der EU-Richtlinien und der 32. BImSchV orientiert. Die Vorhabenträgerin hat im Bauvertrag lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren vorzuschreiben, soweit dies bautechnisch möglich ist. Die Einrichtung der Baustelle hat, soweit unter den örtlich gegebenen beengten räumlichen Verhältnissen und unter den Randbedingungen der Bau- und Verkehrsphasen möglich, unter Gesichtspunkten der Lärmminimierung (z. B. Positionierung von lärmerzeugenden Elementen möglichst entfernt von der angrenzenden Bebauung, Positionierung von potentiell lärmabschirmenden Elementen wie Baustellencontainer unter Ausnutzung der lärmabschirmenden Wirkung) zu erfolgen. Baumaschinen, die an einem festen Standort betrieben werden können, sollen so positioniert werden, dass sie sich möglichst weit entfernt von den maßgeblichen Immissionsorten befinden und betrieben werden. Der Einsatz von lauten Maschinen (z.B. Kreissägen, Kompressoren) soll innerhalb einer Abschirmung, Einhausung o.ä. erfolgen.

Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als erforderlich zu betreiben. Maschinen sind regelmäßig zu warten und instand zu setzen. Zur Minimierung der Dauer der Belästigungen sind lärmintensive Tätigkeiten zeitlich zusammenzulegen und lärmintensive Tätigkeiten zu Tageszeiten mit höheren Empfindlichkeiten (z.B. Mittagszeit, abends) zu vermeiden.

Auf gegenläufiges Anschlagen der Bohrgeräte sowie Anschlagen der Schaufeln von Baggern zwecks Abklopfens der anhaftenden Erde ist zu verzichten.

Zur Minderung von allgemeinen Baustellengeräuschen hat eine dokumentierte Sensibilisierung des Baustellenpersonals für das Thema Lärm zu erfolgen. Dies beinhaltet u.a. Hinweise auf Minimierungsmöglichkeiten von verhaltensbedingten Geräuschpegeln, die durch beispielsweise unnötig festes Hammerschlagen oder das Werfen von Materialien resultieren.

Wo dies lärm mindernd im Zuge der Kommunikation auf der Baustelle wirksam wird, ist Sprechfunk einzusetzen.

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

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1.3 verwiesen.

A.4.5.1.1.2 Einsatzzeiten und Einsatzdauern

Auf Arbeiten im Nachtzeitraum ist, soweit bautechnologisch möglich, grundsätzlich zu verzichten.

Die Einsatzzeit immissionsrelevanter Baumaschinen bzw. entsprechende Bauabläufe sind in den Bauphasen, in denen Nachtarbeit vorgesehen ist (Bauphase 1, Dauer 27 Nächte, davon zwei Nächte im Gleisbereich gemäß Sperrpausenkonzept sowie 25 Nächte im Straßenbereich; Bauphase 3 mit einer Dauer von 38 Tagen gemäß Sperrpausenkonzept für den Rückbau- und Einschub der neuen Überbauten; Ergänzende schalltechnische Untersuchung, Unterlage 10.7, Ziffer 5.6, S. 24 f.) auf eine durchschnittliche Betriebsdauer von bis zu 6 Stunden während der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr (Nachtzeit) zu beschränken. Davon kann nur in begründeten Fällen abgewichen werden, wenn das Zeitfenster der Sperrpausen ansonsten nicht eingehalten werden kann.

Finden nächtliche Bauarbeiten statt, sind die Bauabläufe hinsichtlich des Maschineneinsatzes so zu strukturieren, dass die kumulative Wirkung beim parallelen Arbeiten besonders schallintensiver Baugeräte vermieden wird und deren Einsatz sukzessive mit dem Ziel der Reduzierung des Schallleistungspegels im jeweiligen nächtlichen Betriebszeitraum entfällt. Dies betrifft (ausgehend von einem Schallleistungspegel von ansonsten 122 dB(A)):

- den Entfall des Trennschleifers (Einsatz 1 Nacht): 120 dB(A)
- den Entfall von Trennschleifer und Stopfgerät (Einsatz 1 Nacht): 116 dB(A)
- den Entfall von Trennschleifer, Stopfgerät und Zweiwegebagger (Einsatz 1 Nacht): 114 dB(A)

Während Bauphase 1 ist der Einsatz des Zweiwegebaggers auf den erforderlichen Mindestumfang (geplant: zwei Nächte) zu begrenzen.

Im Übrigen ist die Arbeitszeit besonders lärmzeugender Baufahrzeuge und -maschinen unabhängig von der Tageszeit zu reduzieren, soweit hierdurch die Gesamtbauzeit nicht wesentlich verlängert wird.

Lärmintensive Bautätigkeiten in den Bauphasen 2 und 4 gemäß ergänzender schalltechnischer Untersuchung grundsätzlich auf den Tagzeitraum zu konzentrieren. Zu den lärmintensiven Bautätigkeiten zählen insbesondere Ramm-, Abbruch-, Bohr- und Stopfarbeiten. Anhand eines detaillierten Bauablaufplans sind der Zeitraum und die Dauer der verbleibenden Bautätigkeiten im Beurteilungszeitraum Nacht (20:00 bis 7:00 Uhr) genau darzustellen.

Im Übrigen sind auch in den anderen Bauphasen solche Bautätigkeiten im Beurteilungszeitraum Tag – 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr – durchzuführen, für die dies bau- und ablauflogistisch mit Blick auf die Umsetzung der Arbeiten zwischen den zeitlichen Fixpunkten der Sperrpausen bauablauftechnisch möglich und geboten ist, weil es sich um besonders lärmintensive Arbeiten handelt, d.h. bei Ramm-, Abbruch-, Bohr- und Stopfarbeiten.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1.3 verwiesen.

A.4.5.1.2 Überwachungsmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen (BLV) einzusetzen. Zu den Aufgaben des BLV gehört u.a.

- Unterstützung der Bauleitung sowie der Baubetriebe bei der Vorbereitung und Durchführung lärmintensiver Arbeiten
- regelmäßige Kontrolle der tatsächlich zum Einsatz gelangenden Maschinen
- (Maschinenliste; Umweltzeichen bzw. Nachweise über den Schalleistungspegel)
- Überwachung von Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einhaltung von Ruhezeiten)
- Erstellung von detaillierten Prognosen für lärmintensive Bauarbeiten
- Durchführung von Überwachungsmessungen im Falle von lärmintensiven Nachtarbeiten
- Informationen der Nachbarschaft

- Ansprechpartner für die betroffene Nachbarschaft, Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamts sowie Umweltbehörden

Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Immissionsschutzbehörde, dem Bezirksamt Mitte, dem Eisenbahn-Bundesamt und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1.4 verwiesen.

A.4.5.1.3 Information der Anlieger

Die Vorhabenträgerin hat den geplanten Beginn, die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen den Anliegern rechtzeitig in geeigneter Weise mitzuteilen.

Im weiteren Verlauf hat die Vorhabenträgerin Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der – nach Maßgabe dieses Beschlusses als beeinträchtigenden zu bewertenden – Bauarbeiten sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils nach Kenntnis den Anliegern rechtzeitig (mindestens mit einem Vorlauf von 2 Wochen) in geeigneter Weise mitzuteilen; treten Änderungen oder kurzfristige Entwicklungen hinsichtlich der Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten ein, hat die Information jeweils unverzüglich nach Kenntnis zu erfolgen. Inhalt der Information soll neben den Bauablaufdaten im engeren Sinne eine allgemeinverständliche Beschreibung der die Beeinträchtigungen auslösenden Baumaßnahme sowie eine überblicksartige Beschreibung des eingesetzten Baugeräts sein, sofern nicht wegen der gebotenen Information über erschütterungsrelevante Arbeiten ggf. dahingehend weiter konkretisierte Angaben erforderlich sind, siehe Ziffer A.4.5.2.

Anlieger sind jedenfalls diejenigen Haushalte und Gewerbetreibende, bei denen eine Betroffenheit durch Baulärm in Form einer Überschreitung von Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm gemäß Unterlage 10.7, Ergänzende schalltechnische Untersuchung, Anlagen 4.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.3, 4.4.1, 4.4.2 und 4.5 (Bauphasen 1 bis 4 gemäß ergänzender schalltechnischer Untersuchung) zu erwarten ist.

Dabei sind insbesondere die Hotelbetriebe (Amsinckstraße 3/ibis Hamburg City, ibis budget Hamburg City und Amsinckstraße 2-10 a&o Hostel Hamburg Hauptbahnhof, im Übrigen siehe Ziffer A.4.13.3 und Ziffer A.4.13.4) und die Anwohner sowie gewerblichen Nutzer derjenigen Objekte, namentlich auch Bürogebäuden, bei denen Immissionsorte gegeben sind, an denen die Schwelle der Zumutbarkeit bauzeitlicher

Lärmimmissionen überschritten wird, durch umfassende Information in den Bauablauf einzubinden.

Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind den vorgenannten Anliegern ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.

Anlieger sind rechtzeitig vor Baubeginn sowie während der Bauarbeiten vor dem Beginn besonders lärmintensiver Bautätigkeiten zu informieren. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten soll sodann ca. zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

Unbeschadet der Pflicht zur unverzüglich nach Kenntnis zu erfolgenden Mitteilung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten soll die Benachrichtigung mit einem solchen zeitlichen Vorlauf erfolgen, dass anspruchsberechtigten Anliegern die temporäre Bezugnahme von Ersatzwohnraum ermöglicht wird.

In der Information ist ein erreichbarer Ansprechpartner (einschließlich Kontaktdaten) zu benennen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1.4 verwiesen.

A.4.5.1.4 Entschädigungsregelungen

Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen für Tage zu, an denen sich auf Grundlage des vorgenannten Baustellenmonitorings an Immissionsorten ein Beurteilungspegel tagsüber von mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume sowie nachts von mehr als 60 dB(A) bezogen auf Schlafräume ergibt.

Prognostisch ist dies jedenfalls für die in Unterlage 10.7, „Ergänzende Baulärm- und Erschütterungsprognose für die Erneuerung der Gleistragplatte der Eisenbahnüberführung Amsinckstraße“, Anlage 4 ff. benannten Objekte zu betrachten, soweit sich angesichts des Charakters der Auswahl der Immissionsorte als Referenz-Gebäude nicht unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings und gemäß nachstehend benannter Maßgaben Entschädigungsansprüche für Immissionen an weiteren Objekten dem Grunde nach ergeben:

Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Beeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:

- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume, jeweils ermittelt unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings;
- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume, jeweils ermittelt unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings;
- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm, jeweils ermittelt unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings;
- für Immissionsorte für die Anzahl der Nächte mit einem Beurteilungspegel von mehr als 57 dB(A) bis zu 60 dB(A) bezogen auf Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, jeweils ermittelt unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings;
- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber für Außenwohnbereiche überschreitet. Der Anspruch entfällt jedoch für Tage und Nächte, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der vorstehend als den Entschädigungsanspruch in Geld dem Grunde nach auslösend festgelegten, jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings an Immissionsorten ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, die die Werte überschreiten, welche vorstehend jeweils als den Entschädigungsanspruch dem Grunde nach auslösend festgelegt werden;
- die Anzahl der Tage und Nächte, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage und Nächte, an denen Ersatzwohnraum unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings wegen Überschreitung des oben genannten, hierfür maßgeblichen Pegelwerte bereitgestellt wird, sind hierbei nicht zu berücksichtigen. Tage, an denen die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 der

AVV Baulärm auch außerhalb der regulären Bauzeiten überschritten werden, sind bei der Bemessung der Entschädigung besonders zu berücksichtigen.

- für die Höhe der Entschädigung der Außenwohnbereiche ist, soweit für diese nach obigen Maßgaben unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach besteht, das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) 1997, S. 434, entsprechend anzuwenden.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit der Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.1.5 verwiesen.

A.4.5.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

A.4.5.2.1 Auswirkungen auf Gebäude

Zum Schutz der Bauwerke vor bauzeitlichen Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin darauf hinzuwirken, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-3 eingehalten werden.

Es sind ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte einzusetzen, die hinsichtlich ihrer Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen, d.h. erschütterungsarme Baumaschinen und Bauverfahren.

Aufgrund von Prognoseunsicherheiten sind Maßnahmen zum Umgang mit Erschütterungsauswirkungen durchzuführen. Dazu gehört auch eine baubegleitende Erschütterungsüberwachung.

In der Bauphase 2 ist zur Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-3 in Hinblick auf die jeweils nächstgelegenen Gebäude (hier: Amsinckstraße 3) der Einsatz von Hydraulikhämmer so zu planen, dass die Arbeit mit einer Schlagenergie von nicht mehr als $E = 13,71 \text{ kNm}$ stattfindet bzw. die Auswirkungen des Einsatzes von Hydraulikhämmern auf nächstgelegene Bauwerke, die eine derartige Schlagenergie aufweisen, nicht überschritten werden. Dabei sind die Auswirkungen des Einsatzes von mehreren Hydraulikhämmern zu berücksichtigen und ggf. – wie nachstehend festgelegt – zu prüfen, ob der Einsatz mehrerer Hydraulikhämmer geringerer Schlagenergie in Betracht kommt.

Bei der Durchführung erschütterungsrelevanter Bautätigkeiten (vorliegend insbesondere der Einsatz des Hydraulikhammers) sind bei schutzwürdigen Nutzungen (insbesondere Gebäuden mit Wohnungen, den Beherbergungsbetrieben und vergleichbar genutzten Räumen) mit geringerem Abstand als 17 m (insbesondere Amsinckstraße 3) die Arbeiten messtechnisch zu überwachen und die Gebäude beweiszusichern. Dabei ist zu prüfen, die Messtechnik als Referenz für die Auswirkungen der Erschütterungen auf Gebäude heranzuziehen, die sich bei erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten in einem Abstand zwischen Erregerquellen an den Baumaßnahmen und der schutzbedürftigen Bebauung von mehr als 17 m befinden. Die Ergebnisse der Messungen sind zu evaluieren und ggf. die Bauverfahren anzupassen.

Da im Gutachten eine Überschreitung der Anhaltswerte für das Gebäude Amsinckstraße 3 prognostiziert wurde, ist diese Überwachung mit Schwingungsmessungen durchzuführen und Maßnahmen für den Fall einer tatsächlich festgestellten Überschreitung zu erläutern.

Aufgrund des geringen Abstands von bis zu 1 m ist die Anforderung der messtechnischen Überwachung und des Ergreifens erschütterungsmindernder Maßnahmen auf das westlich angrenzende Widerlager der benachbarten EÜ Amsinckstraße (Fernbahn) zu übertragen. Sofern eine bauliche Verbindung der Widerlager des von der Baumaßnahme betroffenen Bestandsbauwerks und der westlich angrenzenden EÜ Amsinckstraße (Fernbahn – Strecke 2200) besteht, ist die bauliche Verbindung zwischen diesem Widerlager und dem Widerlager des von der Baumaßnahme betroffenen Bestandsbauwerks vor Beginn der erschütterungsrelevanten Arbeiten baulich zu trennen, um Sekundäreffekte mit Auswirkungen auf das von den Baumaßnahmen anlagenbedingt nicht betroffene Bauwerk zu vermeiden.

A.4.5.2.2 Auswirkungen auf Menschen

Zum Schutz von Menschen in Gebäuden durch bauzeitliche Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin darauf hinzuwirken, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 eingehalten werden.

Im Zuge der gemäß Ziffer A.4.5.1.3 festgelegten Information der Anlieger über bauzeitlichen Lärm sind mindestens die Anlieger der gemäß ergänzender Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 10.7, Kapitel 6.4 und 6.5 von Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 betroffenen Grundstücke über

erschütterungsspezifische bauzeitliche Immissionen mit dem Informationsinhalt gemäß Punkt 6.5.4.3 der DIN 4150-2 zu informieren. Der räumliche Bereich, in dem zu informieren ist, wird bestimmt durch den Korridor, in dem maximal Überschreitungen der DIN 4150-2 zu erwarten sind.

Punkt 6.5.4.3 der DIN 4150-2 gibt die folgenden Informationsinhalte vor:

- Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen aus dem Baubetrieb;
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahmen und die damit verbundenen Belästigungen;
- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquelle usw.);
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Erschütterungseinwirkungen haben;
- Information der Betroffenen über die Erschütterungswirkungen auf das Gebäude;
- Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen und Gebäude.

Wohngebäude, die sich in einem Abstand von weniger als 17 m zwischen Erregerquellen an den Baumaßnahmen und der schutzbedürftigen Bebauung befinden, sind umfänglich mit geeigneten Informationen in den Bauablauf einzubinden.

Finden entgegen der hergereichten Bauphasenplanung erschütterungsrelevante Baumaßnahmen mit Überschreitungen von Anhaltswerten der DIN 4150-2 durch Arbeiten im Nachtzeitraum statt, ist darauf im Rahmen der Anwohnerinformation bzw. Information der Betroffenen gesondert hinzuweisen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.3 verwiesen.

A.4.5.3 Betriebsbedingte Erschütterungsmissionen

Die Vorhabenträgerin hat das planfestgestellte Bauwerk auf dem Stand der Technik sowie Regelwerkskonform gemäß der Richtlinie 836.4106 (Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerke) unter Berücksichtigung der Anforderungen an die

Übergangsbereiche in Abhängigkeit konstruktiver bzw. betrieblicher Randbedingungen zu errichten.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.4 verwiesen.

A.4.5.4 Stoffliche Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Staub und Abgasen durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen. Für die Bauarbeiten sind, dem Stand der Technik entsprechend, ausschließlich Maschinen und Fahrzeuge einzusetzen, die mit einem Partikelminderungssystem ausgestattet sind oder eine grüne Plakette tragen. Staub entwickelnde Materialien bzw. Haufwerke solcher Materialien sind abzudecken oder zu befeuchten sowie bei erheblicher Staubentwicklung die staubentwickelnden Bereiche zu befeuchten.

Sowohl unter dem Aspekt der Feinstaubentwicklung laufender Motoren als auch zur Vermeidung von Staubaufwirbelungen ist darauf zu achten, dass Motoren von Fahrzeugen und Geräten, die sich nicht im Arbeitseinsatz befinden, abgestellt werden und unnötige Leerfahrten unterbleiben.

Ebenfalls unter dem Aspekt der Vermeidung von Staubaufwirbelungen ist bei trockener Witterung eine Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit in der Nähe der Bebauung in Betracht zu ziehen.

Es sind Maßnahmen zur Begrenzung der stofflichen Immissionen bei Durchführung der Abrissarbeiten zu treffen, soweit erforderlich, um negative Auswirkungen der Immissionen auf die anliegende Bebauung sowie die Sicherheit des Straßen-, Rad- und Fußverkehrs zu vermeiden. Unter Berücksichtigung der bautechnischen Anforderungen sind die folgenden immissionsmindernden Maßnahmen in Betracht zu ziehen:

- Einhausung von Wänden und Stützmauern während der diesbezüglichen Abrissarbeiten zur Abschirmung des benachbarten Fuß-, Rad- und Straßenverkehrs
- Erhöhung des Feuchtegehalts des Abbruchmaterials
- Vermeidung der Überladung und des Zwischenabwurfs durch Greifer beim Umschlag

- Minimierung der Fallstrecken beim Abwerfen; ggf. staubmindernde Abdeckungen bei Abbruchmaßnahmen
- möglichst großstückiger Abtransport von Abbruchmaterial

Da die Überbauten des Bestandsbauwerks nicht vor Ort mit Einhausungen versehen werden können, um den asbesthaltigen Farbanstrich vor Ort abzutragen (vgl. BoVEK, Unterlage 11.1, S. 17), sind die Teilstücke samt asbesthaltigen Farbanstrichs durch einen Fachentsorger abzutransportieren; die Reinigung der rückgebauten Bestandsbauteile ist entsprechend nicht vor Ort, sondern beim Entsorger vorzunehmen. Im Übrigen wird auf Ziffer A.4.6.1 verwiesen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6.7 verwiesen.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

A.4.6.1 Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept

Die weitere Verwendung bzw. die Entsorgung der bei den Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sowie Aushub- und Abbruchmassen hat auf der Grundlage des ergänzenden „Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts-Kurzkonzept“, Proj.-Nr. AG: G.016129626, Unterlage 11.1 zu erfolgen.

Dazu sind bei Durchführung der Baumaßnahmen u.a.:

- Abfälle getrennt nach Abfallarten und ggf. den Ergebnissen von Voruntersuchungen auszubauen und auf den Bereitstellungsflächen für die abfallrechtliche Deklaration zwischen zu lagern;
- Trennschnitte von Metallbauteilen wie z.B. Überbauten, Konsolen oder Geländern, bei denen grundsätzlich ist mit asbest- und schwermetallhaltigen Anstrichen zu rechnen ist, gemäß den aktuellen technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) bzw. gem. der aktuell gültigen DGUV-Regeln so vorzunehmen, dass Mitarbeiter nicht gefährdet werden und dass keine Schadstoffe in die Umwelt gelangen;
- Kabeln und Leitungen nach örtlichem Befund auf Ölhaltigkeit oder andere gefährliche Stoffe zu überprüfen;
- Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation gemäß den Vorgaben der Vorhabenträgerin fachgerecht zurückzubauen und zum Abtransport bereitzustellen;

- Bei Haufwerksbildungen auf Bereitstellungsflächen Größen von 500 m³ / 1.000 t nicht zu überschreiten, um Mengeneinheiten zu gewährleisten, die über eine Mischprobe deklariert werden können;
- In-situ-Beprobungen für den Fall vorzusehen, dass in der konkreten Phase der Baudurchführung Bereitstellungsflächen nicht in ausreichender Größe zur Verfügung stehen, und die Analytik von Mischproben analog zum Vorgehen auf Bereitstellungsflächen je 500 m³ bzw. 1.000 t Abfall durchzuführen (vgl. BoVEK-Kurzkonzept, Unterlage 11.1, S. 12).
- Die Haufwerke nach Maßgabe des BoVEK-Kurzkonzepts, Unterlage 11.1, S. 12 sortenrein und getrennt nach Abfallarten zu bilden, wetterfest zu kennzeichnen, diese Haufwerke so zu sichern, dass keine Beeinträchtigungen für die lebende Umwelt, Boden und Grundwasser zu besorgen sind, sowie Proben für die Deklarationsanalytik zu ziehen;
- Materialien, die wassergefährdende Stoffe enthalten bzw. bei denen dies nicht ausgeschlossen werden kann, nur auf befestigten Flächen ohne Bodeneinlauf, auf flüssigkeitsdichter Folie oder auf flüssigkeitsdichten Kunststoffdichtungsbahnen zu lagern (BoVEK-Kurzkonzept, Unterlage 11.1, S. 11);
- Bereitgestellte gefährliche Abfälle vor Kontaminationsaustrag durch Niederschlagswässer und / oder Staubverwehungen durch Folienabdeckung oder Deckelcontainer arbeitstäglich zu schützen (BoVEK-Kurzkonzept, Unterlage 11.1, S. 12);
- Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Aufbruch etc) je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Beseitigung zuzuführen; es gilt die Mantelverordnung;
- Ober- und Unterboden auf getrennten Depots zwischenzulagern, sowohl beim Ausbau als auch bei der Lagerung getrennt zu halten, Fremdmaterialien oder Bauabfälle nicht auf den Bodendepots zu lagern oder einzumischen;
- zwischengelagertes Bodenmaterial möglichst sofort zu begrünen, sofern keine direkte Verwertung vorgesehen ist, und dieses bei einer Lagerungsdauer über sechs Monate mit tiefwurzelnden, winterharten und stark wasserzehrenden Pflanzen zu begrünen (BoVEK-Kurzkonzept, Unterlage 11.1, S. 12);

- Abbruchmaterialien entsprechend den Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung zu untersuchen und zu klassifizieren; soweit möglich ist im Rahmen der Ausführungsplanung eine Aufbereitung und ein Wiedereinbau vor Ort vorzunehmen;
- der baubedingte Bedarf an Bodenmaterial zur Hinterfüllung des neuen Brückenbauwerks im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes vorrangig durch die bei der Baumaßnahme anfallenden Aushub- und Abbruchmaterialien zu decken und dafür auf geotechnisch geeignete Bodenschichten bzw. Auffüllungsmaterial zurückzugreifen, das beim Aushub separiert und entsprechend aufbereitet wurde.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.7.2 verwiesen.

A.4.6.2 Weitere bauzeitliche Schutzauflagen

Bei allen Maßnahmen ist Vorsorge zu treffen, dass schädliche Bodeneinwirkungen, welche eine Verschmutzung, unnötige Vermischung oder Veränderung des Bodens, Verlust von Oberboden, Verdichtung oder Erosion hervorrufen können, vermieden werden.

Es ist dafür zu sorgen, dass kein Kontakt pechhaltigen Asphaltauflaufs mit Grund- und Oberflächenwasser entsteht.

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.

Ergänzend wird auf die Hinweise zum Bodenschutz und Abfallwirtschaft verwiesen.

A.4.7 Denkmalschutz

Das Vorhaben wird auch insoweit zugelassen, wie die Herstellung des Bauwerks in Fortgeltung des Planfeststellungsbeschlusses vom 06.03.2006, Az.: 57101 Pap-0651/03.2200, Erneuerung EÜ Amsinckstraße, EÜ Deichtorstraße, EÜ Oberhafenbrücke als Ersatzneubau – Erneuerung der Eisenbahnüberführung inklusive südlichem Widerlager und Pfeilerreihen – bautechnisch den Rückbau des

Bestandsbauwerks Eisenbahnüberführung Amsinckstraße Gleistragplatte einschließlich des südlichen Widerlagers sowie der Überbauten beinhaltet.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.8 verwiesen.

A.4.8 Brand- und Katastrophenschutz

- Bestehende in Baugenehmigungen geforderte Feuerwehrezufahrten, -flächen etc. dürfen nicht ohne Genehmigung der Bauprüf Abteilung dauerhaft verändert werden.
- Lichte Durchfahrtshöhen unter Rohrbrücken, E- Leitungen, etc. müssen mind. 3,50m betragen.
- Unterflurhydranten dürfen nicht überbaut / zugebaut werden.
- Erfüllung der Anforderungen der §§ 5, 17 HBauO
- Die Anleiterbarkeit an bestehenden Gebäuden muss in jedem Fall gewährt bleiben.
- Für Feuerwehrezufahrten gelten auch während der Bauphase die Richtlinien über die Flächen der Feuerwehren.
- Zufahrten zu bestehenden Gebäuden, Hinterhöfen usw. dürfen nicht verstellt werden.
- Zugänge zu Gebäuden sind in einer Breite von 1,25m gradlinig freizuhalten.
- Sicherstellung des zweiten Rettungsweges gem. § 31 HBauO
- Für den Nachweis zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über die Hubrettungsgeräte der Feuerwehr sind grundsätzlich die Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr sowie die FAQ zu § 5 HBauO – Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken (Nachweis Feuerwehraufstellflächen für Anleiterung) der BSW zu beachten.
- Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr während der Bauphase sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen.
- Bei Änderungen, die die verkehrliche Infrastruktur (Vollsperrungen, Richtungsverkehr, verringerte Fahrbahnbreiten), Umbauten der Radwege zu „Protected Lanes“, Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen oder Einrichtung von Tempo 30 Zonen betreffen, ist eine frühzeitige Einbindung der Feuerwehr (F02120) erforderlich.

- Ansprechpartner: Wachführer der Feuer- und Rettungswache Berliner Tor,
Email: wf22@feuerwehr.hamburg.de

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.9 verwiesen.

A.4.9 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

A.4.9.1 Allgemeines

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

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

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

Bei unvermutet auftretenden Kabeln und Leitungen sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen und der betroffene Leitungsträger ist unverzüglich zu verständigen. Eine Veränderung oder Überbauung von im Baubereich befindlichen Kabel und Leitungen ist, soweit die festgestellten Planunterlagen dies nicht ausdrücklich zulassen, ohne vorherige Abstimmung mit den jeweiligen Kabel- und Leitungsträgern zu unterlassen. Den Leitungsträgern ist jederzeit der ungehinderte Zugang zu ihren Anlagen für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten zu gewähren. Die entsprechenden Dienstbarkeiten auf Privatgrund sind für die Leitungsträger in den jeweiligen Grundbüchern zu sichern.

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

Die im Umfeld des Vorhabens betroffenen Gebäudenutzer sind, sofern es wider Erwarten zu einer Ausführung von Umverlegungen von Leitungen mit Unterbrechung der Versorgung kommt, mit angemessenem Vorlauf über Einschränkungen der Versorgung zu informieren. Die Durchführung von Umschlussarbeiten ist möglichst kurz zu halten.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.10 verwiesen.

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

A.4.9.2 Leitungsträger im Einzelnen

A.4.9.2.1 Leitungen von Hamburg Wasser (Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE))

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befinden sich vorhandene Sielanlagen der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE). In der Fahrbahn unterhalb der Brückenüberführung befindet sich das gemauerte und neu sanierte Mischwassersiel (MW)- Siel K DN 747/1237 der HSE sowie eine Straßenentwässerungsleitung K DN200 des Bezirksamtes Mitte (nachrichtlich). Östlich des Brückenbauwerkes befindet sich das MW- Siel DN250- DN300. Westlich des Brückenbauwerkes quert ein MW- Doppelrohrdüker 2x K DN 1600 die Fahrbahn der Amsinckstraße.

A.4.9.2.1.1 Straßenentwässerungsleitung des Bezirkssamtes Mitte

Die Straßenentwässerungsleitung K DN200 (SEA) des Bezirkssamtes Hamburg-Mitte ist abstimmungsgemäß bei der Herstellung des nördlichen Brückenwiederlagers zu berücksichtigen. Die HSE ist mit der Einmessung der neuen Leitungstrasse (zwecks einer Anpassung im Sielkataster) zu beteiligen, insofern die Lage der SEA verändert wird.

A.4.9.2.1.2 Mischwasser-Siel K DN 747/1237

Die vorhandenen Sielanschlüsse sind im Bedarfsfall zu sichern und zu schützen. Bei Betonierarbeiten (z.B. Herstellung von Bohrpfählen und Brückenwiederlager) ist zu bedenken, dass Frischbeton über nicht fachmännisch verschlossene Sielanschlüsse in das Siel gelangen kann. Weiter folgenden Auflagen sind zu berücksichtigen.

Wegen der weiteren Sielanschlüsse für Indirekteinleitungen zur Entwässerung von Niederschlagswasser bzw. von Baugrubenwasser in das Schmutzwasser-Sielsystem der HSE wird auf Ziffer B.4.3.2 verwiesen.

A.4.9.2.1.3 Baustelleneinrichtungsflächen

Zum Schutz der innerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen in der Amsinckstraße sowie im Recha-Lübke-Damm befindlichen alten gemauerte MW-Siele sowie der Doppelrohrdüker 2x K DN1600 der HSE sind die folgenden Vorkehrungen zu treffen:

- Die Standsicherheit von Sielanlagen muss gewährleistet werden, hierzu sind ggf. von der Vorhabenträgerin statische Berechnungen zu führen.
- Der HSE ist noch vor Baubeginn von einem Prüfstatiker ein statisches Gutachten vorzulegen. Aus dem Gutachten muss hervorgehen, dass die statischen Berechnungen richtig sind und dass keine Schäden am Mischwassersiel sowie am geplanten Gebäude (infolge eines eventuellen Sielschadens) zu erwarten sind. Zu den vorgenannten Punkten hat die Vorhabenträgerin Zusagen abgegeben, siehe Ziffer A.5.5.
- Vorhandene Betriebsschächte der HSE dürfen nicht überbaut werden und müssen durchgehend für die Betriebsfahrzeuge der HSE erreichbar sein.

A.4.9.2.1.4 Allgemeine Auflagen zum Schutz der Anlagen der HSE

- Vor Beginn der Baumaßnahme hat eine örtliche Beweissicherung einschließlich der Beweissicherung der betroffenen Sielleitungen zu erfolgen. Die Vorhabenträgerin hat eine entsprechende Zusage abgegeben, siehe Ziffer A.5.5.
- Rammarbeiten jeglicher Art in Sielnähe sind strikt auszuschließen.
- Sollten Bauanker gesetzt werden, so sind die Mindestabstände zwischen der Außenkante Sielkonstruktion und den Ankern von 1,5 m, und für den Abstand zwischen Sielkonstruktion und dem Verpressbereich des Ankerkörpers ein Mindestabstand von 3,0 m einzuhalten.
- Bei der Bemessung der Anker ist zu berücksichtigen, dass durch Sielschäden und danach durch erforderliche Reparaturaufgrabungen, Bodenauflockerungen im Sieltrassenbereich eintreten können. Für daraus resultierende Schäden an den Ankern, dem Verbau und dergleichen haftet die Stadtentwässerung nicht.

- Sielanschlussleitungen, die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.
- Beim Einbringen des Verbaus wird ist sicherzustellen, dass Schäden bis hin zur Zerstörung von Sielanlagen vermieden werden.
- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.
- Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Stadtentwässerung beheben zu lassen.
- Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter des Sielbezirks Mitte, Tel.: 040/7888-32300 zu verständigen.
- Im Übrigen gelten das HSE-Merkblatt Schutz Abwasseranlagen sowie das HSE-Merkblatt Kranaufstellungen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.10.1.1 verwiesen.

A.4.9.2.2 Wasserleitungen der Hamburger Wasserwerke (HWW)

A.4.9.2.2.1 Schutzbedürftige Leitungen

Vonseiten der Vorhabenträgerin sind die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der im Bereich der geplanten Bauarbeiten befindlichen Druckleitungen (Wasserleitungen) der Hamburger Wasserwerke zu ergreifen. Dies betrifft die folgenden Leitungen:

- Im südlichen Brückenbereich befindet sich eine Transportleitung DN 1000 in St von 1958 in einem Schutzrohr DN 1300 in St, die von großer Bedeutung für die Wasserversorgung der FHH ist. Im südöstlichen Bereich geht diese Leitung über in DN 800 StZmPE Sw von 2024 und führt in den Recha-Lübke-Damm.
- Im nördlichen Brückenbereich die Trinkwasserleitungen DN 600 St von 1962 und DN 1000 St von 1962.
- Auf der westlichen Seite die 2019 erneuerte Leitung DN 600, auf der östlichen Seite die im Jahr 2002 erneuerte DN 600, ebenso ist dort eine Leitung DN1000 vorhanden.

- Im südwestlichen Bereich, direkt vor dem Brückenbereich befindet sich noch ein Stück Wasserleitung DN1000 in Grauguss von 1958. Es ist zu berücksichtigen, dass die Graugussleitung aufgrund ihrer Materialzusammensetzung keine mechanischen Kräfte aufnehmen kann. Die Vorhabenträgerin hat die mit der HSE abgestimmten Schritte zur Anpassung an das Vorhaben umzusetzen (z.B. Erneuerung der Leitung).
- Im östlichen Bereich, ab Klostertor in Richtung Schultzweg die durch mögliche Baugrundverformung bruchgefährdeten Trinkwasserleitungen DN 600 GG sowie DN 1000 GG von 1961. Die Vorhabenträgerin hat die mit der HSE abgestimmten Maßnahme zum Ausschluss der Gefährdung dieser Trinkwasserleitungen zu ergreifen, etwa eine mit verkehrlichen Belangen koordinierte Erneuerung der Leitung.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.10.1.2 verwiesen.

A.4.9.2.2.2 Allgemeine Anforderungen an die Baudurchführung

- Bei Schwerlasttransporten in Leitungsbereichen darf die maximal zulässige Straßenverkehrslast nach SLW60 nicht überschritten werden. Falls es beim Schwerlasttransport zum Stillstand kommen sollte, ist der Standort so zu wählen, dass die zusätzliche Bodenpressung aus Kranfundamenten oder anderen Lasten keine Einwirkung auf die Trinkwasserleitungen hat und die Armaturen zu jeder Zeit zugänglich sind. Falls im Brückenbereich oder im Bereich von Graugussleitungen mobile Kräne aufgestellt werden, so ist eine separate Abstimmung mit der HWW erforderlich.
- Eine Gefährdung der Trinkwasserleitungen ist auszuschließen.
- Die Betriebsanlagen der HWW dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen u.s.w. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu den Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.
- Bei Vertikalbohrungen ist zu den Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten.
- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen. Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.

- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst der HWW (Tel: 7888-33333) zu melden.
- Im Übrigen ist das HWW- Merkblatt Schutz Abwasseranlagen zu beachten.

A.4.9.2.3 Leitungen der Hamburger Energiewerke GmbH – Fernwärme

Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich von Fernwärmeleitungen sind mit besonderer Rücksicht auszuführen.

- 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 Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 1 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist.
- Es dürfen keine Lasten aus Bauwerken und Fundamenten auf die Anlagen und Leitungen der Hamburger Energiewerke GmbH wirken.
- In den Fernwärmetrassen befinden sich auch 400V-Steuerkabel. Mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden sind zu beachten.
- Jede Beschädigung von Fernwärmeanlagenteilen ist umgehend der Hamburger Energiewerke GmbH zu melden.
- Der zurzeit aktuelle Fernwärmeleitungsbestand ist dem Fernwärme Übersichtsplan zu entnehmen, der nicht als Leitungsauskunft gilt. Erforderliche Leistungsauskünfte (Lagepläne, Revisionsbezeichnungen) sind bei der Hamburger Energiewerke Netzdokumentation (dokumentation@hamburger-energiewerke.de) einzuholen, oder – vorrangig – über das online Leitungsauskunftsportal „ELBE +“ der Stadt Hamburg.

A.4.9.2.4 Leitungen der Hamburger Energiewerke GmbH – Stromnetz

Die bereits zu den Versorgungsleitungen (Stromnetz) getroffenen Abstimmungen sind bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Dies betrifft die im Bereich des Vorhabens einschließlich der Baustelleneinrichtungsflächen vorhandenen Fernmeldekabel, Nieder-, Mittel- und Hochspannungskabel, öffentliche Beleuchtungskabel für die vorhandene öffentliche Beleuchtung, öffentliche

Beleuchtungsschränke, Sonderverbraucher, die an das 1KV-Netz angeschlossen sind sowie tangierende Projekte, insbesondere die Erneuerung der 110kV-Leitung Nr. 30.

In der Ausführungsplanung ist der jeweils letzte Abstimmungsstand der Vorhabenträgerin mit dem Leitungsträger einschließlich der jeweils aktuellen Unterlagen und sonstigen Erfassungen des Leitungsbestands heranzuziehen. Die Belange des Leitungsträgers sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und der Leitungsträger ist entsprechend zu beteiligen.

Der wegen der Kreuzung des Vorhabens mit der 110kV-Leitung des Leitungsträgers erforderliche Kreuzungsvertrag ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abzuschließen.

Zu Beginn der für die Baufeldfreimachung in Vorbereitung der Gründungsarbeiten erforderlichen Leitungsarbeiten hat die Vorhabenträgerin außerhalb des Planrechtsverfahrens eine standardisierte Leitungsänderungsvereinbarung seitens der Vorhabenträgerin zu stellen und die Bearbeitung mit dem Leitungsträger abzustimmen, sodass Kosten, Termine und Planungen des Leitungsträgers Berücksichtigung finden.

Der Fortgang der Bauarbeiten ist, soweit für den Leitungsträger relevant, rechtzeitig analog den anderem am Bau Beteiligten in Form der Leitungsbesprechungen gegenüber dem Leitungsträger zu kommunizieren.

Die Vorhabenträgerin hat die Trassenpläne im Zuge der Ausschreibungsplanung und Ausführungsplanung weiter mit HEN-S sowie den weiteren betroffenen Leitungsträgern abzustimmen.

Die erforderlichen Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen gemäß der „Richtlinie zum Schutz von Kabel- und Freileitung“ sind bei der Bauausführung zwingend zu beachten.

Sofern im Zuge der Baumaßnahmen eine Neu-/ Abmeldung bzw. Änderung beispielsweise für Baustrom erforderlich ist, ist dies außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert über das Hausanschlussportal (www.hausanschluss-hamburg.de) vorzunehmen.

Der Neubau bzw. Rückbau der Anlagen, welche dem Betrieb der öffentlichen Beleuchtung dienen, ist mit den Hamburg Verkehrsanlagen GmbH dahingehend abzustimmen, dass dem Leitungsträger die rechtzeitige Planung und Realisierung der Versorgung der neuen Lichtpunkte ermöglicht wird. Dabei ist hinsichtlich des zeitlichen Vorlaufs zu berücksichtigen, dass die Versorgungsplanung des Leitungsträgers erst

nach vollständiger abgeschlossener Planung seitens der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH erfolgen kann.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.10.2 verwiesen.

A.4.9.2.5 Leitungen der Hamburger Energiewerke GmbH – Gasnetz

Materiallagerungen und die Anlage von Baustraßen im Bereich der Versorgungsanlagen sind mit den Hamburger Energienetzen abzustimmen. Zur Abstimmung zugrunde zu legenden Unterlagen (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne) sind dafür rechtzeitig an die Hamburger Energienetze zu übermitteln.

Die Hamburger Energienetze sind über den Verfahrensfortgang, soweit er die Versorgungsleitungen betrifft, im Rahmen der Leitungsbesprechungen rechtzeitig zu informieren, Änderungen der (Ausführungs-)Planung sind zu kommunizieren.

A.4.10 Straßen, Wege und Zufahrten

A.4.10.1 Anlagenbedingte Auswirkungen des Vorhabens

Die Art und Weise der Wiederherstellung des Straßenraums unterhalb der Brücke nach Fertigstellung des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der Freien und Hansestadt Hamburg abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat durch Abstimmungen mit dem LSBG (B1, Instandsetzungsarbeiten Straßenbau) rechtzeitig in Erfahrung zu bringen, ob sich der Zeitraum, zu dem eine Wiederherstellung der jeweiligen Straßenoberflächen erforderlich wird (d.h. nach Abschluss des konstruktiven Ingenieurbaus in dem jeweiligen Bauabschnitt), mit den Planungen des LSBG überschneidet, die Amsinckstraße in dem überführten Bereich auf voller Breite in Stand zu setzen.

Ergänzend wird auf die gegenüber der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende abgegebenen Zusagen verwiesen, siehe Ziffer A.5.4.

Bezüglich der Stützenreihe 3, an der die Busspur in Fahrtrichtung stadteinwärts mit Querneigung der Fahrbahn zur Stützenreihe entlangführt ist bei Wiederherstellung der Busspur zu prüfen, einen baulichen Konflikt zwischen Wagenkasten nebst Außenspiegel der Busse und der Stützenreihe bzw. dem Anpralldämpfer auszuschließen und dafür ggf. die Querneigung der wiederhergestellten Fahrbahn so gering wie möglich auszuführen. Im Übrigen ist die Planung an den mit den

busbetreibenden Verkehrsunternehmen geführten Abstimmungen auszurichten, siehe Ziffer B.4.11.4.

A.4.10.2 Bauzeitliche Auswirkungen des Vorhabens

A.4.10.2.1 Allgemeines

Die für die Flächeninanspruchnahmen für Baustelleneinrichtungsflächen dem Grunde nach erforderlichen Erlaubnisse für die besondere Nutzung von Wegeflächen nach §19 Abs. 1 Hamburgisches Wegegesetz (HWG) werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss konzentrierend erteilt. Davon nicht abgedeckte Sondernutzungen der öffentlichen Wegeflächen sind gesondert und rechtzeitig beim Bezirk Hamburg-Mitte unter sondernutzungen@hamburg-mitte.hamburg.de zu stellen.

Die im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche befindlichen Brückenbauwerke Deichtortunnel (Bauwerk T583) und Nordkanalbrücke (Bauwerk 617) sind vor Gefahren und Beeinträchtigungen durch den Betrieb der Baustelle zu schützen. Sofern die Lasten die allgemeinen Verkehrslasten für Straßen- und Nebenflächen überschreiten, sind gesonderte Nachweise zu führen, dies gilt insbesondere bei Punktlasten oder Kranstandorten (auch für mobile Krane). Der LSBG ist einzubeziehen und prüft die eingereichten Unterlagen bzgl. Container und PKW-Aufstellung im Brückenbereich und erteilt nach Prüfung ggf. eine brückenbautechnische Zustimmung zur Sondernutzung des Bezirks. Die Entwurfsunterlagen sind über das Funktionspostfach brueckenbetrieb@lsbg.hamburg.de zur Prüfung und Zustimmung mindestens 4 Wochen vor der jeweiligen Maßnahme beim LSBG einzureichen.

Die Straßenbehördlichen Ausnahmegenehmigungen sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und nach Abstimmung mit dem zuständigen Polizeikommissariat und Bezirksamt rechtzeitig zu beantragen.

Fahrspuren, die zur Herstellung der bauzeitlichen Durchlässigkeit des Bauwerks für den Straßenverkehr temporär verfügbar gemacht werden, müssen hinsichtlich der Fahrbahn jedenfalls den Ansprüchen an die Verkehrssicherungspflichten genügen. Werden zuvor oder zwischenzeitlich als Baustelleneinrichtungsflächen genutzte Fahrbahnoberflächen zeitweise wieder bauzeitlich dem Straßenverkehr zur Verfügung gestellt, ist dieser Mindeststandard vor der temporären Verkehrsfreigabe durch Instandsetzungen herzustellen.

Bei der Einrichtung der Baustelle hat die Vorhabenträgerin ihre Verkehrssicherungspflicht zu beachten; insbesondere ist die Baustelle gegen den

Zutritt unbefugter Dritter zu sichern. Auf die vollständige Umzäunung der Baustelle und deren Überwachung ist besonderes Augenmerk zu legen. Verschmutzungen an öffentlichen Wegen sind umgehend zu beseitigen. Von Dritten ausgehende mutwillige Veränderungen (Durchbrüche, Beschädigungen) an Absperrungen und bauzeitlichen verkehrslenkenden Maßnahmen sind jedenfalls täglich zu kontrollieren, zeitnah zu beseitigen bzw. wieder rückgängig zu machen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.11.2.1 verwiesen.

A.4.10.3 Baustelleneinrichtung und Baustellenandienung

Im Umfeld der Baustelle, insbesondere im Bereich der Baustellenzufahrten, sind geeignete, gegebenenfalls bauliche, Maßnahmen vorzusehen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, auch soweit das Verkehrsaufkommen im Übrigen durch Umleitungsstrecken beeinflusst und dadurch im unmittelbaren Bereich des Vorhabens reduziert ist.

Diejenigen, die an der Kenntnis von baustelleneinrichtungsbedingte Vollsperrungen erkennbar ein Interesse haben, sind darüber rechtzeitig zu informieren (Anlieger, z.B. Hotels, Straßenverkehrsbehörde, VHH, Hochbahn).

Soweit der An- und Abtransport von Baumaterialien, Bau- und Bauhilfsstoffen und Geräten über öffentliche Straßen erfolgt, ist der Umfang der Andienung auf den im Rahmen des Gemeingebrauchs zulässigen Umfang zu begrenzen. Abfälle bzw. Entsorgungsgut, insbesondere Rückbaumaterialien sind vorrangig auf dem Schienenweg abzufahren, sofern dies bahnbetrieblich möglich ist (z.B. bei ohnehin für den Zugverkehr gesperrten und für den Baubetrieb nutzbaren Gleisen).

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.11.2.2 verwiesen.

A.4.10.4 Bauzeitliche Unterfahrung der EÜ für Kraftfahrzeuge

Die Art und der Umfang der Lage der bauzeitlichen Fahrmöglichkeiten unterhalb der EÜ-Baustelle sind auf Grundlage der Darstellungen im Erläuterungsbericht, Unterlage 01.4, Kapitel 4, S. 7 ff. sowie dem Verkehrskonzept, ergänzende Unterlage 8, im Einzelnen: E08.1 bis E08.16 entsprechend den Abstimmungen mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden umzusetzen, sofern nicht eine weitere Optimierung der Verfügbarkeit von Fahrspuren unterhalb des Bauwerks im Abgleich mit den bauplanerischen Erfordernissen an die Umsetzung des Vorhabens ermöglicht wird. Mindestens ist, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse im Bauablauf eintreten, die in den vorbenannten Unterlagen in den jeweiligen Bauphasen vorausgesetzte

bauzeitliche Verfügbarkeit von Fahrspuren unterhalb des EÜ-Bauwerks zu gewährleisten.

Wegen der Fragestellung, die bauzeitliche Verfügbarkeit von Fahrspuren unterhalb der EÜ-Baustelle nach Möglichkeit zu optimieren, sind die im Erläuterungsbericht, Unterlage 01.4 beschriebenen Bauphasen, Verkehrsführungen, Termine und resultierenden verkehrlichen Auswirkungen auf das unmittelbare Umfeld sind mit der Koordinierungsstelle der BVM/MV und der BIS/VD5 im Detail abzustimmen.

Im Zuge der gesondert vorzunehmenden Beantragung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen sind diese einvernehmlich mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen. Mit der Polizei Hamburg / Verkehrsdirektion 52 sowie dem örtlich zuständigen Polizeikommissariat sind im Rahmen der Ausführungsplanung weitere Abstimmungen zur konkreten Umsetzung der bauzeitlichen Umfahrungstrecken gesperrter Fahrbahnen, deren Fixierung in Verkehrszeichenplänen sowie den auf dieser Grundlage zu stellenden Anträgen auf verkehrsrechtliche Anordnungen vorzunehmen. Absehbare Beeinträchtigungen der Straßenverkehrsverhältnisse, die sich aus der Baustellenandienung und den Umleitungsverkehren ergeben, sind rechtzeitig gegenüber der Behörde für Verkehr und Mobilitätswände, Baustellenkoordination BVM MV sowie dem Fachbereich Verkehrsflussverbesserung (DS 5) des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zu kommunizieren und mit diesem abzustimmen.

Der Beginn der mit der Vollsperrung der Durchfahrt unterhalb der EÜ Amsinckstraße Gleisragplatte für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbundenen Bauphase ist ebenfalls dem Fachbereich Verkehrsflussverbesserung (DS 5) des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) rechtzeitig anzuzeigen. Sofern sich wider Erwarten über die Vollsperrung der Durchfahrt unterhalb der EÜ Amsinckstraße Gleisragplatte für den MIV in den Bauphasen 4 und 5 hinaus (Vollsperrung des Straßenverkehrsknotens Amsinckstraße / Deichtorplatz bis zu den Vormontageflächen zur Demontage der Bestandsüberbauten und Montage des neuen Überbaus) die Verkehrsverhältnisse durch Anpassungen der Bauabläufe verändern, ist auch dies gegenüber dem LSBG-DS 5 zu kommunizieren.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.11.2.3 verwiesen.

A.4.11 Bauzeitliche Belange des Schienenverkehrs

Sollten sich über die geplanten bauzeitlichen Einschränkungen und Sperrungen der vom Vorhaben überführten Zufahrten zu den Gleisen hinaus bauzeitliche

Rückwirkungen auf die Verfügbarkeit dieser Gleise ergeben, ist dies unverzüglich gegenüber den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (nach Erkenntnissen des Eisenbahn-Bundesamtes jedenfalls die Danske Statsbaner (DSB), DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, Metronom Eisenbahngesellschaft mbH, die NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG sowie im Gelegenheitsverkehr des SPfV und im Bauzugdienst tätige EVU) zu kommunizieren.

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

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.11.3 verwiesen.

A.4.12 Bauzeitliche Belange des übrigen ÖPNV/Bus

Grundsätzlich sind baubedingte Einschränkungen auf den ÖPNV auf das Notwendigste zu reduzieren. Im Fall von notwendigen Straßensperrungen bzw. verkehrlichen Einschränkungen während der Bauarbeiten ist eine möglichst frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen (insbesondere Hamburger Hochbahn AG und Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH) durchzuführen.

Die Führung des Straßenverkehrs ist insbesondere unter Berücksichtigung der Metrobuslinie 3 und der weiteren tangierenden Baustellen im Umfeld des Vorhabens detailliert mit der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH abzustimmen.

Bei Beeinträchtigungen des Busverkehrs ist zudem die Hamburger Hochbahn AG rechtzeitig vorab über die beabsichtigten Maßnahmen zu informieren.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.11.4 verwiesen.

A.4.13 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

A.4.13.1 Betroffenheit von Grundstücken

Die Inanspruchnahme der derzeit für den stationären Autohandel genutzten privaten Flurstücke 2537, 2538, 2539 der Gemarkung St. Georg Süd mit einer Gesamtfläche von 3,302 m² und der im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) befindlichen Parkplatzfläche auf den Flurstücken 2554 und 994 für die vorübergehende

Flächeninanspruchnahme als Vormontagefläche für den Brückenüberbau gem. der Unterlagen 9.5. und 9.6 wird für erforderlich erklärt.

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 Planänderungsbeschluss 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 dem vorherigen Zustand entsprechend wiederherzustellen. Ausnahmen bilden ggf. im Erdreich verbleibende (nach Abschluss des Vorhabens funktionslose) Gründungen des rückzubauenden Bestandsbauwerks sowie (ebenfalls nach Abschluss des Vorhabens funktionslose) ggf. im Erdreich verbleibende Gründungen für temporäre Hilfsbauwerke.

Vor Inanspruchnahme der laut Grunderwerbsverzeichnis und -plan für die Baumaßnahme bauzeitlich, anlagebedingt und für die Regelung von Eingriff und Ausgleich notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, rechtzeitig Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen. Die Inanspruchnahme von Grundstücken wird im gemäß Ziffer A.2 in Verbindung mit Unterlage 8.5, Grunderwerbsverzeichnis sowie Unterlage 8.6, Grunderwerbsplan und Unterlage 8.7, ergänzender Grunderwerbsplan planfestgestellten Umfang auch für den Fall für erforderlich erklärt, dass eine Einigung hinsichtlich der Inanspruchnahme der Grundstücke nicht zustande kommt. Wegen der Umsetzung einschließlich der Höhe der Entschädigung wird in diesem Fall auf die Enteignungsbehörde verwiesen.

Auch Flächen des Öffentlichen Raums (hier: der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende bzw. des Bezirksamts Hamburg-Mitte als Straßenbaulastträger), die durch Baustelleneinrichtungsflächen und Baufahrzeuge beeinträchtigt/beschädigt werden, sind (vorbehaltlich abweichender Abstimmungen) durch die Vorhabenträgerin auf ihre Kosten und zeitnah nach Abschluss der Baumaßnahmen entsprechend dem Vorzustand wiederherzustellen.

Die Straßen- und Wegeflächen sowie die durchweg befestigten und im Bestand zur Befahrung durch Fahrzeuge vorgesehenen Flächen, die zur Inanspruchnahme für die Baustelleneinrichtung vorgesehen sind, sind – wenn nicht anders vereinbart – vor Beschädigungen durch Befahrung mit Baufahrzeugen mit geeigneten Vorkehrungen zu schützen. Vor der Inanspruchnahme hat eine Beweissicherung stattzufinden. Dies

gilt auch für die gemäß Baustelleneinrichtungsplan, Unterlage 9.5, und Ergänzender Baustelleneinrichtungsplan, Unterlage 9.6 zur Nutzung durch Baumaschinen und LKW vorgesehene Wegeverbindungen. Bei Beschädigungen sind die vorgenannten Flächen durch die Vorhabenträgerin auf ihre Kosten und zeitnah nach Abschluss der Baumaßnahmen entsprechend dem Vorzustand wiederherzustellen.

A.4.13.2 Eingriff in den Gewerbebetrieb – Autohandel

Soweit die Grundstücke des Einwenders E001 am Recha-Lübke-Damm (Flurstücke 2537, 2538, 2539 der Gemarkung St. Georg Süd mit einer Gesamtfläche von 3,302 m²) in Anspruch genommen werden wird festgestellt, dass die Auswirkungen auf den stationären Autohandel sowie die ggf. weiteren gewerblichen, zum Zeitpunkt dieses Änderungsbeschlusses auf den betroffenen Flurstücken tatsächlich ausgeübten gewerblichen Tätigkeiten des Einwenders einen dem Grunde nach entschädigungspflichtigen Eingriff in das eingerichtete und ausgeübte Gewerbe des Einwenders darstellen. Art und Umfang der Entschädigungsrelevanz des Eingriffs sind gutachterlich – soweit nicht eine freihändige Vereinbarung zustande kommt, durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Gutachter – zu bewerten. Sofern weitere gewerbliche Tätigkeiten auf dem Grundstück sich bereits zu Rechtspositionen des Einwenders verdichtet haben, ist dies ebenfalls bei der Höhe der Entschädigung zu berücksichtigen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Enteignungsbehörde verwiesen, sofern nicht eine freihändige Vereinbarung zwischen dem Einwender und der Vorhabenträgerin getroffen wird.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.14.2.3 verwiesen.

A.4.13.3 Eingriff in den Gewerbebetrieb – Hotelbetrieb

Die Zugangsmöglichkeit zum Hotel im Objekt Amsinckstraße 3 ist über die gesamte Bauzeit zu gewährleisten; im Übrigen wird auf Ziffer A.4.10.2 verwiesen.

Soweit die Baustelleneinrichtungsflächen des Vorhabens bis unmittelbar an die Grundstücke des Hotelbetriebs „ibis City“ und „ibis budget“ heranreichen wird festgestellt, dass die Auswirkungen auf den Beherbergungsbetrieb und damit verbundenen gewerblichen Tätigkeiten einen dem Grunde nach entschädigungspflichtigen Eingriff in das eingerichtete und ausgeübte Beherbergungsgewerbe der darstellen. Art und Umfang der Entschädigungsrelevanz des Eingriffs sind gutachterlich – soweit nicht eine freihändige Vereinbarung zustande kommt, durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Gutachter – zu bewerten.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit ist die Bewertung der Entschädigungserheblichkeit durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Gutachter im Falle seiner Bestellung und vorbehaltlich einer freihändigen Vereinbarung über die Bewertungsgegenstände insbesondere auf folgende Aspekte zu erstrecken:

Dauer und Umfang der Erschwerung der Vermarktung und Vermietung der Hotelzimmer wegen bauzeitlicher Immissionen (Lärm, Erschütterungen, stoffliche Immissionen), Bewertung weiterer vermarktungserheblicher Folgen der Nähe zur Baustelle (Sichtbeziehung, Anfahrbarkeit, Einblickmöglichkeiten von der Baustelle in das Objekt), Einschränkungen des Hotelbetriebs durch Monitoring-Maßnahmen, Bestehen von Kompensationsmöglichkeiten durch Ersatznutzungen, Überprüfung des Vorliegens dauerhafter betriebsbedingter Beeinträchtigungen (Sekundärluftschall), Beweissicherung für potenzielle Substanzschäden.

Im Gegenzug kann in Entschädigungsfragen die Verhandlung über die Anmietung von objektiv nicht vermietbaren Räumlichkeiten während der Bauzeit einbezogen werden.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Enteignungsbehörde verwiesen, sofern nicht eine freihändige Vereinbarung zwischen den rechtlich Betroffenen und der Vorhabenträgerin getroffen wird.

Vereinbarungen der Vorhabenträgerin mit den Rechtsbetroffenen entbinden die Vorhabenträgerin nicht von bauzeitlichen, insbesondere immissionsschutzrechtlicher Schutzaufgaben gemäß Ziffer A.4.5.1.1. Diese immissionsschutzrechtlichen Schutzaufgaben sind – vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Rechtsbetroffenen – mindestens mit folgenden Inhalten umzusetzen, um die Beeinträchtigung des Hotelbetriebs zu minimieren:

- Einrichtung eines dauerhaften Lärmmonitorings während der Bauzeit und Benennung eines Lärmschutzbeauftragten für den Beschwerdefall
- Einrichtung von Messstellen im Hotel an mit den Rechtsbetroffenen abgestimmten Standorten
- Rechtzeitige Information vor den Sperrpausen und Information über nächtliche Arbeiten
- Durchführen einer Beweissicherung zur Aufnahme des Zustands des Hotels vor und nach der Baumaßnahme und von Erschütterungsmessungen während der Gründungsarbeiten und den erschütterungsintensivsten Arbeiten.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.15.1 verwiesen.

A.4.13.4 Eingriff in den Gewerbebetrieb – Hostel

Die Zugangsmöglichkeit zum Hotel im Objekt Amsinckstraße 2-10 ist über die gesamte Bauzeit zu gewährleisten; im Übrigen wird auf Ziffer A.4.10.2 verwiesen.

Soweit die Baustelleneinrichtungsflächen des Vorhabens bis unmittelbar an das Grundstück des Gebäudes heranreichen, in dem sich das „a&o Hostel Hamburg Hauptbahnhof“ befindet wird festgestellt, dass die Auswirkungen auf den Beherbergungsbetrieb und damit verbundenen gewerblichen Tätigkeiten einen dem Grunde nach entschädigungspflichtigen Eingriff in das eingerichtete und ausgeübte Beherbergungsgewerbe darstellen. Art und Umfang der Entschädigungsrelevanz des Eingriffs sind gutachterlich – soweit nicht eine freihändige Vereinbarung zustande kommt, durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Gutachter – zu bewerten. Die Bewertung der Entschädigungserheblichkeit ist im Falle seiner Bestellung durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Gutachter und vorbehaltlich einer freihändigen Vereinbarung über die Bewertungsgegenstände insbesondere – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – auf folgende Aspekte zu erstrecken:

Dauer und Umfang der Erschwerung der Vermarktung und Vermietung der Hotelzimmer wegen bauzeitlicher Immissionen (Lärm, Erschütterungen, stoffliche Immissionen), Bewertung weiterer vermarktungserheblicher Folgen der Nähe zur Baustelle (Sichtbeziehung, Anfahrbarekeit, Einblickmöglichkeiten von der Baustelle in das Objekt), Einschränkungen des Hotelbetriebs durch Monitoring-Maßnahmen, Bestehen von Kompensationsmöglichkeiten durch Ersatznutzungen, Überprüfung des Vorliegens dauerhafter betriebsbedingter Beeinträchtigungen (Sekundärluftschall), Beweissicherung für potenzielle Substanzschäden.

Im Gegenzug kann in Entschädigungsfragen die Verhandlung über die Anmietung von objektiv nicht vermietbaren Räumlichkeiten während der Bauzeit einbezogen werden.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Enteignungsbehörde verwiesen, sofern nicht eine freihändige Vereinbarung zwischen den rechtlich Betroffenen und der Vorhabenträgerin getroffen wird.

Vereinbarungen der Vorhabenträgerin mit den Rechtsbetroffenen entbinden die Vorhabenträgerin nicht von bauzeitlichen, insbesondere immissionsschutzrechtlicher Schutzaufgaben gemäß Ziffer A.4.5.1.1. Diese immissionsschutzrechtlichen Schutzaufgaben sind – vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarungen zwischen der

Vorhabenträgerin und den Rechtsbetroffenen – mindestens mit folgenden Inhalten umzusetzen, um die Beeinträchtigung des Hotelbetriebs zu minimieren:

- Einrichtung eines dauerhaften Lärmmonitorings während der Bauzeit und Benennung eines Lärmschutzbeauftragten für den Beschwerdefall
- Einrichtung von Messstellen im Hotel an mit den Rechtsbetroffenen abgestimmten Standorten
- Rechtzeitige Information vor den Sperrpausen und Information über nächtliche Arbeiten
- Durchführen einer Beweissicherung zur Aufnahme des Zustands des Hotels vor und nach der Baumaßnahme und von Erschütterungsmessungen während der Gründungsarbeiten und den erschütterungsintensivsten Arbeiten.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.15.2 verwiesen.

A.4.14 Städtebauliche Gesichtspunkte

Das im Erläuterungsbericht zum Ausgangsverfahren (Unterlage 1.1 des Planänderungsverfahrens) unter Ziffer 3.2.13 wiedergegebene Abstimmungsergebnis, neue Widerlager dem Bestand anzupassen, ist so auszulegen, dass über die Verblendung/Verklinkerung und die optische Annäherung an einen Natursteinsockel eine Abstimmung mit der Behörde für Städtebau und Wohnen und dem Bezirksamt Hamburg-Mitte durchzuführen ist.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.12 verwiesen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.5.1 Zusage gegenüber dem Bezirksamt Hamburg-Mitte (S02)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Umsetzung von Ersatzpflanzungen gemäß dem Abstimmungsergebnis mit dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes des Bezirksamts Hamburg-Mitte – im speziellen mit dem Sachgebietsleiter Öffentliche

Bäume – und der BUKEA hinsichtlich der Ersatzpflanzungen für Bäumen im öffentlichen Raum (gemäß Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Unterlagen 10.3 und 10.3) vorzunehmen.

A.5.2 Zusage gegenüber der Behörde für Städtebau und Wohnen (S04)

Die Vorhabenträgerin hat vor dem Hintergrund, dass die Anhaltswerte nach DIN 4150-3 (Einwirkung auf Gebäude) nur im Einsatzfall eines einzelnen Hydraulikhammers eingehalten werden zugesagt, in ihre Ausschreibung von Bauleistungen aufzunehmen, dass im Falle eines parallelen Einsatzes von zwei Hydraulikhämmern eine Erschütterungsmessung für das Gebäude Amsinckstraße 3 zum Einsatz kommt.

A.5.3 Zusagen gegenüber der BUKEA (S05)

A.5.3.1 Zusage zur Berichtspflichten der Umweltfachlichen Bauüberwachung

Die Vorhabenträgerin hat für den (durch diesen Planänderungsbeschluss ohnehin festgelegten) Fall, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Berichtspflichten der Umweltfachlichen Bauüberwachung näher regelt zugesagt zu, diesen Berichtspflichten nachzukommen.

A.5.3.2 Zusage zu Grundwassermessstellen

Die Vorhabenträgerin hat unbeschadet dessen, dass nach aktueller Planung ein Rückbau vorhandener Grundwassermessstellen nicht vorgesehen ist zugesagt, die Grundwassermessstellen bauzeitlich zu sichern, sofern sich diese im Baufeld befinden.

A.5.4 Zusagen gegenüber der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (S06)

A.5.4.1 Schutz von Straßenverkehrsbauwerken

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Baumaßnahme so durchzuführen, dass für die Brückenbauwerke Deichtortunnel (Bauwerk T583) und Nordkanalbrücke (Bauwerk 617) im Bereich wegen der Überschneidung mit der Baustelleneinrichtungsfläche gemäß Unterlage 09 keine Gefahren oder Beeinträchtigungen der genannten Bauwerke während der Baumaßnahme zu erwarten sind.

A.5.4.2 Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im weiteren Planungsprozess den LSBG weiterhin konkret zur Sicherstellung eines Bauablaufs einzubeziehen, der gewährleistet, dass Nachweise geführt werden, falls die Lasten die allgemeinen Verkehrslasten für Straßen- und Nebenflächen überschreiten, insbesondere bei Punktlasten oder für Kranstandorte.

A.5.4.3 Wiederherstellung von Straßenoberflächen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Fahrspuren der Amsinckstraße, sofern diese aufgrund der Baumaßnahme einen baulichen Eingriff erfahren, analog dem vorgefundenen Asphaltaufbau fachgerecht wiederherzustellen.

A.5.5 Zusagen gegenüber der Hamburger Stadtentwässerung (S13)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass im Zuge der Ausführungsplanung statische Untersuchungen aufgestellt und durch Prüfsachverständige geprüft vorgelegt werden, aus denen hervorgeht, dass die Standsicherheit von Sielanlagen (alte gemauerte MW-Siele sowie der Doppelrohrdüker 2x K DN1600 der HSE) gewährleistet wird, auch wenn in diesen Bereichen mit Schwerlasttransport, Montagen, Lagerungen und Aufstellungen von mobilen Kränen erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass im Bereich der Vormontagefläche die dort vorhandenen Sielleitungen vermessungstechnisch aufgenommen werden, mit Ausnahme der sanierten MW-Sielleitung DN 747/1237 im südlichen Bereich, da diese im Zuge der Sanierungsmaßnahme bereits vermessungstechnisch aufgenommen worden ist. Die Vorhabenträgerin hat weiter zugesagt, vor Beginn der Baumaßnahme eine örtliche Beweissicherung einschließlich der Beweissicherung der betroffenen Sielleitungen vorzunehmen.

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

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

A.9 Hinweise

A.9.1 Hinweise zu Bodenschutz und Abfallwirtschaft

Diese Entscheidung entbindet die Vorhabenträgerin nicht von ihren Pflichten, die ihr hinsichtlich Verwertung bzw. Beseitigung anfallenden Abfalls nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und im Rahmen des Nachweisverfahrens nach der Nachweisverordnung (NachwV) in Verbindung mit den entsprechenden landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

Insbesondere sind alle im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Abfälle getrennt zu erfassen und einer ordnungsgemäßen Verwertung oder schadlosen Entsorgung zuzuführen. Abfälle sind gemäß § 7 Abs. 2 Satz 2 KrWG vorrangig zu verwerten. Abfälle, die nicht einer Verwertung zugeführt werden können, sind nach § 15 Abs. 1 und 2 i.V.m. § 28 KrWG gemeinwohlverträglich zu beseitigen.

Die Entscheidung entbindet die Vorhabenträgerin außerdem nicht von ihren boden- und altlastenbezogenen Pflichten zur Abwehr von Gefahren durch schädliche Bodenveränderungen und Vorsorge gegen deren Entstehen nach §§ 4, 6 und 7 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) in Verbindung mit der Bundesbodenschutz- und Altlasten-verordnung (BBodSchV). Die Vorschriften der Ersatzbaustoffverordnung sind daneben zu beachten.

Im Falle einer eventuellen Verwertung von Aushubmaterial sind die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA Mitteilung 20, <https://www.hamburg.de/contentblob/1029218/e2e790a58866115b8fca7047ea960116/data/merkblatt-ersatzbaustoffe.pdf>) zusätzlich zu den Regelungen der §§ 9 ff. BBodSchV zu beachten.

Danach ist der Einbau von Materialien der Einbauklassen 1 und 2 nur zulässig, wenn ein Mindestabstand zwischen der Schüttkörperbasis und dem „höchsten zu

erwartenden Grundwasserstand“ eingehalten wird. Auch das Hamburgische Regelwerk für den öffentlichen Straßen- und Wegebau enthält (unter Berücksichtigung von LAGA M 20) entsprechende Vorgaben zum Grundwasserabstand.

Bau- und Abbruchabfälle

Kurzgefasste Informationen zur ordnungsgemäßen Entsorgung von Bau- und Abbruchabfällen enthält das Merkblatt zur Abfallentsorgung bei Bau- und Abbrucharbeiten.

<https://www.hamburg.de/contentblob/4648436/6a0b6cddb49a206d482d8ab8ecdde506/data/d-merkblatt-abfallentsorgung-bei-bau-und-abbrucharbeiten.pdf>

Das Merkblatt und eine Übersicht von Entsorgungsanlagen für Bau- und Abbruchabfälle in Hamburg finden Sie unter <https://www.hamburg.de/bau-und-abbruchabfaelle/>

Verordnung über die Bewirtschaftung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von bestimmten Bau- und Abbruchabfällen (Gewerbeabfallverordnung – GewAbfV)

Die GewAbfV setzt auf Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) anspruchsvolle Vorgaben für eine getrennte Sammlung und ein hochwertiges Recycling von Gewerbeabfällen und bestimmten Bau- und Abbruchabfällen um. Kernstück der 2017 novellierten Verordnung ist die Umsetzung der fünfstufigen Abfallhierarchie, die dem Recycling einen klaren Vorrang zuweist. Informationen im Internet unter www.hamburg.de/gewerbeabfall.

Abfallverzeichnis-Verordnung – AVV

Die Einstufung von Abfällen erfolgt u.a. nach der Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV), der Festlegung gemäß Norddeutscher Bauabfallvereinbarung vom 18.02.2000 (Hinweise zur Abgrenzung gefährlicher und nicht gefährlicher Bauabfälle) und der „Technischen Hinweise zur Einstufung von Abfällen nach ihrer Gefährlichkeit“ – LAGA (Stand 04.12.2018). Nähere Informationen dazu erhalten Sie unter:

www.hamburg.de/abfall

Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen / Ablagerungen von Abfällen auf Deponien

Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen richten sich in der Freien und Hansestadt Hamburg u.a. nach dem KrWG, der LAGA M 20 Teil I bis III + Vorbemerkungen, der LAGA PN 98, dem Merkblatt zur Ermittlung des höchsten

zu erwartenden Grundwasserstandes beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg sowie der BBodSchV (die jeweiligen Geltungsbereiche sind zu beachten). Die vorgenannten Regelwerke sind in Hamburg eingeführt. Die Probenahme und Untersuchung ist dementsprechend durchzuführen. Bei der Ablagerung von Abfällen auf Deponien ist die DepV zu beachten.

Informationen im Internet unter www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/

Verordnung zur Andienung von gefährlichen Abfällen zur Beseitigung

Andienungspflichtig sind alle in Hamburg erzeugten gefährlichen Abfälle zur Beseitigung im Sinne des § 48 KrWG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (AVV) und landesspezifischer Regelungen. (u.a. Festlegung gemäß Norddeutscher Bauabfallvereinbarung vom 18.02.2000 – Hinweise zur Abgrenzung gefährlicher und nicht gefährlicher Bauabfälle)

Informationen im Internet unter: www.hamburg.de/gefaehrliche-abfaelle/

Umgang mit Bau- und Abbruchabfällen mit geringen Asbestgehalten Beim Umgang mit Bau- und Abbruchabfällen mit geringen Asbestgehalten ist der von der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) herausgegebene Bericht des Erfahrungsaustausches „Umgang mit Bau- und Abbruchabfällen mit geringen Asbestgehalten“ heranzuziehen.

Der Bericht steht unter dem folgenden Link zur Verfügung:

laga_bericht_asbest-in-bau-und-abb_final_bmu_april2020_2_1591185191.pdf (laga-online.de)

Nachweisverfahren – Elektronisches Abfall-Nachweisverfahren (eANV)

Die Regelungen der Nachweisverordnung (NachwV) und der Anzeige- und Erlaubnisverordnung (AbfAEF) sind zu beachten. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen sind Nachweise zu führen. Dies erfolgt grundsätzlich elektronisch mittels Entsorgungsnachweis und Begleitschein. Soweit der gefährliche Abfall über einen Einsammler mit einem gültigen Sammelentsorgungsnachweis entsorgt werden soll, können Übernahmescheine bei der Abgabe an den Einsammler – bis zu einer Menge von maximal 20 t je Abfallart – verwendet werden.

Für den gewerbsmäßigen Transport von gefährlichen Abfällen ist eine Erlaubnis nach § 54 KrWG oder ein gültiges Entsorgungsfachbetriebszertifikat und eine Anzeige gemäß § 53 KrWG für das Befördern der jeweiligen Abfallart erforderlich. Nähere Informationen dazu unter: www.hamburg.de/abfall/

Ergänzend zu verweisen ist auf die von Bundestag und Bundesrat verabschiedete und am 16.07.2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlichte Mantelverordnung (Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, zur Neufassung des Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und zur Änderung der Deponieverordnung und der Gewerbeabfallverordnung), die am 1. August 2023 in Kraft tritt. Bezüglich von bis zum 16.07.2021 zugelassenen Verfüllungen von Abgrabungen gilt eine erweiterte Übergangsfrist bis zum 01.08.2031.

Die Mantelverordnung besteht aus mehreren Teilen. Sie enthält als Kernstück die Ersatzbaustoffverordnung und die Neufassung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung. Im Zusammenhang damit werden auch die Deponieverordnung und die Gewerbeabfallverordnung geändert. Die Deponieverordnung (DepV) wird dahingehend ergänzt, dass bestimmte nach EBV güteüberwachte Ersatzbaustoffe ohne zusätzliche Untersuchungen deponiert werden dürfen. Die Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) enthält lediglich eine Folgeänderung aufgrund der neu eingeführten Ersatzbaustoffverordnung.

A.9.2 Hinweise zu Kampfmitteln

Soweit der betroffene Baubereich im Ergebnis der Gefahrenerkundung durch die Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) als Verdachtsfläche nach § 1 Absatz 4 Kampfmittelverordnung (KampfmittelVO) eingestuft ist, 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 KampfmittelVO). Näheres regelt die KampfmittelVO, hier insbesondere §§ 5 bis 9.

Die Vorhabenträgerin hat mithin unabhängig von den Festlegungen dieses Planänderungsbeschlusses für den Fall, dass im Vorhabenbereich die potenzielle Gefahr besteht, bei Bodeneingriffen auf Kampfmittel zu stoßen, auf Grundlage eines Kampfmittelräumkonzepts die auf die Gefahrenlage abgestimmten Maßnahmen zur Umsetzung zu erarbeiten. In diesem sind die technischen Abläufe der Kampfmittelsondierung, die der Erfüllung der o.g. Verpflichtung dienen, auszuarbeiten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat keine Zweifel, dass solche Maßnahmen erforderlichenfalls auf Grundlage eines Kampfmittelräumkonzepts der Vorhabenträgerin nach dem Stand der Technik sowie den Anforderungen der KampfmittelVO entsprechend durchgeführt werden.

A.9.3 Hinweise zu baumschutzbezogenen Richtlinien

Die Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Landschaftspflege (kurz RAS-LP) aus dem Jahr 1999, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, sind in Deutschland gültiges technisches Regelwerk zur Beachtung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei Entwurf und Bau einer Straße. Sie sind bisher zur Konkretisierung fachlicher Standards insbesondere des Baumschutzes auch für die naturschutzfachliche Bewertung insbesondere von Vermeidungsmaßnahmen bei Vorhaben nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz herangezogen worden. Die RAS-LP 4 sind im November 2023 durch die „Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen“ (R SBB) ersetzt worden. Soweit in Maßnahmenblättern des Landschaftspflegerischen Begleitplans noch auf die RAS-LP 4 verwiesen wird, ist darauf hinzuweisen, dass der fachliche Standard hinsichtlich des Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen nunmehr durch die R SBB definiert wird.

A.9.4 Hinweise zur Indirekteinleitung von Niederschlagswasser

Nach § 11a Abs. 2 HmbAbwG gelten die Anforderungen aus den Allgemeinen Einleitungsbedingungen als Nebenbestimmungen für die Stoffe oder Stoffgruppen, für die oben keine Grenzwerte genannt sind.

Auf § 11 HmbAbwG (Einleitungsverbote) wird besonders hingewiesen.

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 Abs. 8 HmbAbwG).

Für alle im Erdreich neu eingebauten Freigefälleleitungen und Schächte ist eine Dichtheitsprüfung nach DIN EN 1610 durchzuführen. 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).

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand der Planänderung

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 06.03.2006, Az. 57101 Pap-0651/03.2200, hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, die Planfeststellung für das Vorhaben „Erneuerung EÜ Amsinckstraße, EÜ Deichtorstraße, EÜ Oberhafenbrücke“, Bahn-km 353,97 bis 354,75 des Abschnitts Hamburg Hbf - Hamburg Harburg der Strecke 2200 Wanne-Eichel Hbf W74 - Hamburg Hbf W472, 1250 Hamburg Hgbf W330 - Hamburg Hbf W442 in der Freien und Hansestadt Hamburg erteilt.

Gegenstand der vorliegenden 2. Planänderung ist im Wesentlichen die Änderung der Baustelleneinrichtungs- und Vormontageflächen und die Bewertung der dadurch veränderten Bauabläufe einschließlich der Baulogistik, die wiederum Auswirkungen auf die Flächeninanspruchnahme, den Umfang der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die bauzeitlichen Immissionen hat.

B.1.2 Einleitung des Planänderungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 19.04.2024, Az. I.IA-N-N-HMB-P, die Planänderung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 VwVfG beantragt. Der Antrag ist am 22.04.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 05.09.2024, Az. 571pä/018-2024#002, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Freie und Hansestadt Hamburg

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
2.	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
3.	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH
4.	Hamburger Hochbahn AG
5.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Inneres und Sport Feuerwehr Einsatzabteilung
6.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
7.	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Mitte
8.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Kultur und Medien Abteilung Denkmalschutz
9.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
10.	Hamburg Wasser – Hamburger Wasserwerke GmbH und Hamburger Stadtentwässerung AöR
11.	1&1 Versatel Deutschland GmbH
12.	Hamburger Energiewerke GmbH
13.	Hamburger Energienetzwerke GmbH Betrieb Gas
14.	Hamburger Energienetzwerke GmbH Betriebsteil Stromnetz
15.	Colt Technology Services
16.	Dataport
17.	Deutsche Telekom Technik GmbH
18.	euNetworks GmbH
19.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Inneres und Sport
20.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Justiz und Verbraucherschutz Amt für Arbeitsschutz
21.	Freie und Hansestadt Hamburg

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
22.	Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
23.	Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
24.	GasLINE CP Customer Projects GmbH
25.	Gasnetz Hamburg GmbH
26.	Hamburg Gas Consult GmbH
27.	servTEC GmbH
28.	Stadtreinigung Hamburg
29.	Stromnetz Hamburg GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Hamburger Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 11.12.2024
8.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Kultur und Medien Abteilung Denkmalschutz Stellungnahme vom 11.12.2024
11.	1&1 Versatel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 07.11.2024

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Stellungnahme vom 29.11.2024, Az. 571pä/018-2024#002
3.	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH Stellungnahme vom 11.12.2024
4.	Hamburger Hochbahn AG Stellungnahme vom 25.11.2024

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Inneres und Sport Feuerwehr Einsatzabteilung Stellungnahme vom 07.11.2024, Az. 571pä/018-2024#002
6.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Stellungnahme vom 18.12.2024
7.	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Mitte Stellungnahme vom 11.12.2024, Az. 571pä/018-2024#002
9.	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft Stellungnahme vom 04.12.2024, Az. 111.45-079.516
10.	Hamburg Wasser – Hamburger Wasserwerke GmbH und Hamburger Stadtentwicklung AöR Stellungnahme vom 29.10.2024, Az. E2, Infrastrukturkoordination u. Erschließungen
12.	Hamburger Energiewerke GmbH Stellungnahme vom 03.12.2024, Az. ET-S-BG
13.	Hamburger Energienetzwerke GmbH Betrieb Gas Stellungnahme vom 16.12.2024, Az. 571pä/018 2024#002
14.	Hamburger Energienetzwerke GmbH Betriebsteil Stromnetz Stellungnahme vom 09.12.2024, Az. vg AS-AM-NT-TM (KBW)/Vorgang 141238

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem zu ändernden Vorhaben wurden auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes gem. § 18a Abs.3 AEG durch eine Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes in der Zeit vom 28.10.2024 bis einschließlich 27.11.2024 bewirkt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden durch Bekanntmachung am 15.10.2024 sowie in der Gemeinde Hamburg am 21.10.2024 jeweils in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Gemeinde Hamburg der 11.12.2024.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass und wo der Plan elektronisch veröffentlicht wird und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet ist ein Einwendungsschreiben – geführt als E001 – eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§§ 18d AEG i. V. m. 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG).

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Einwendung E001 am Dienstag, den 06.05.2025, ab 10:00 Uhr im Dienstgebäude des Eisenbahn-Bundesamtes 1. OG, Raum 1.18b, Schanzenstraße 80, 20357 Hamburg erörtert. Die Einwender sowie die Vorhabenträgerin wurden über den Erörterungstermin individuell mit Schreiben vom 22.04.2025 unterrichtet. Wegen der vom Einwender vorgetragenen bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Fragestellungen wurde als Träger öffentlicher Belange das Bezirksamt Hamburg-Mitte, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Caffamacherreihe 1-3, 20355 Hamburg zu dem Termin geladen. Im Termin erschienen indes zwar der anwaltliche Vertreter des Einwenders sowie Vertreterinnen und Vertreter der Vorhabenträgerin, das Bezirksamt Hamburg-Mitte war jedoch nicht vertreten.

Im Erörterungstermin am 06.05.2025 wurden sodann die Frage der Erforderlichkeit der vorgesehenen Nutzung der Grundstücke des Einwenders dem Grunde nach, bauablauftechnisch bedingte Zwangspunkte der beantragten Planung sowie Stand und Gegenstand der vom Einwender vorgetragenen Absicht, auf dem bauzeitlich planbetroffenen Grundstück in Hotel zu errichten erörtert.

Wegen der Einzelheiten wird auf das Protokoll über den Erörterungstermin vom 06.05.2025 verwiesen, welches das Eisenbahn-Bundesamt den Verfahrensbeteiligten hat zukommen lassen. Die rechtliche Vertretung des Einwenders hat mit Stellungnahme vom 04.08.2025 weiterhin geltend gemacht, mit der bauzeitlichen Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders als Vormontagefläche nicht einverstanden zu sein.

Hinsichtlich der weiteren Verfahrensbeteiligten hat das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 18d Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet, da keine weiteren Einwendungen oder Stellungnahmen von Vereinigungen zu verzeichnen waren und kein Erörterungsbedarf von Trägern öffentlicher Belange geltend gemacht worden ist.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Für die Erneuerung der EÜ Amsinckstraße Gleistragplatte liegen ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 6. März 2006 – Geschäftszeichen (Gz): 57101 Pap-0651/03.2200 – und ein bestandskräftiger Planänderungsbescheid vom 7. Juli 2009 – Gz.: 57161-571pä/002-2304#004 – vor.

Die Durchführung des Vorhabens ist noch nicht abgeschlossen. Da nunmehr vor Fertigstellung des Vorhabens der Plan geändert werden soll, ist ein Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG erforderlich.

Eine Planänderung im Sinne von § 76 VwVfG liegt vor, wenn das genehmigte, aber noch nicht fertiggestellte Vorhaben zwar hinsichtlich sachlich und räumlich abgrenzbarer Teilmaßnahmen geändert wird, die Identität des Vorhabens jedoch gewahrt bleibt. Die Planänderung erfasst grundsätzlich auch eine Erweiterung oder Reduzierung des Vorhabens.

Die Wahrung der Identität des im Ausgangsverfahren beschiedenen Ersatzneubaus der EÜ Amsinckstraße Gleistragplatte steht für das Eisenbahn-Bundesamt außer

Frage, da das gegenständliche Brückenbauwerk und die technischen Zusammenhangsmaßnahmen betreffende Planung gegenüber der festgestellten Planung aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 6. März 2006 und dem Planänderungsbescheid vom 7. Juli 2009 unverändert bleibt. Dem Umstand, dass die bisherige Planung, welche die Nutzung der Flurstücke Nr. 18, 19, 20, 25, 26 und 27 gemäß Grunderwerbsverzeichnis (vgl. Ausgangsverfahren, Unterlage 8.5 des Planänderungsverfahrens) als Vormontagefläche für die Gleistragplatte vorsah, so nicht mehr umsetzbar ist, weil diese Grundstücke unterdessen bebaut worden sind, hat die Vorhabenträgerin Rechnung getragen, indem nach Prüfung der bauplanerischen und verkehrlichen Anforderungen die Inanspruchnahme anderweitiger Baustelleneinrichtungsflächen beantragt worden ist. Die Veränderungen an den bauzeitlichen Abläufen sind zwar umfassend, die Identität des Vorhabens bleibt wegen des gegenüber dem Ausgangsverfahren unveränderten konstruktiven Ingenieurbaus gewahrt. Die Bauabläufe können entsprechend des Gegenstands der Änderungsplanung einer abweichenden Lösung zugeführt werden. Die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens bleibt nach Bewertung des Gesamtvorhabens unter Einbeziehung der von den Gegenständen der Planänderung berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung gewahrt.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG.

B.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das ursprüngliche Vorhaben war, da es vor der zeitlichen Geltung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz – UVPG) beantragt und beschieden worden ist, keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Das Vorhaben in Form der 2. Planänderung hat die Verschiebung der Baustelleneinrichtungs- und Vormontagefläche für die Montage der neuen

Stahlüberbauten der EÜ Amsinckstraße zum Gegenstand. Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin hat für das Vorhaben das hier dargestellte fachplanungsrechtliche Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durchgeführt. Dies stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP. Daher hatte das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht) nach den §§ 6 bis 14a UVPG zu treffen. Diese erfolgte vorliegend von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens das der Zulassungsentscheidung dient gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG.

Das gegenständliche Vorhaben ist von der UVP-Pflicht freigestellt. Die Feststellung der UVP-Pflicht erfolgt in dieser Fallgruppe anhand gesetzlicher Merkmale aufgrund seiner Art, teilweise mit Prüfwerten. Es handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG in Form einer Erweiterung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 m² (§ 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG unterhalb der Prüfwerte von Nr. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG).

Die entsprechende Feststellung, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, hat das Eisenbahn-Bundesamt mit verfahrensleitender Verfügung vom 05.09.2024 getroffen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Änderungsvorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das durch diesen Bescheid geänderte Vorhaben genügt dem Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen; unschädlich ist, dass nicht schon eine gesetzliche Bedarfsfeststellung vorliegt. Der Bedarf an dem gegenständlichen Ersatzneubau der EÜ hat sich durch die gegenüber dem Zeitpunkt des Ausgangsverfahrens noch erhöhte verkehrliche Nachfrage einerseits sowie die unterdessen – im Zeitraum von 20 Jahren – fortlaufende Substanz- und Zustandsverschlechterung des Bestandsbauwerks weiter verstärkt.

Der von der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht, Unterlage 01.4, Kapitel 3 vorgetragene verkehrliche Bedarf an dem Bauwerk wird im Wesentlichen dadurch vermittelt, dass das Bauwerk die einzige und zentrale Zufahrt von den mit Bahnsteigkanten versehenen Gleisen des Hamburger Hauptbahnhofs und der einzigen größeren unmittelbar an den Hamburger Hauptbahnhof angeschlossenen Gruppe von Abstellgleisen ermöglicht. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist aus eigener Anschauung sowie aus diversen Planrechtsverfahren, in denen Ermittlungen zur verkehrlichen Kapazität des Hamburger Hauptbahnhofs anzustellen waren bekannt, dass eine Abstellung von Zügen über den engen Zeitraum der Haltzeiten bzw. Wendezeiten von Personenzügen auf den Bahnsteiggleisen hinaus angesichts der hohen Auslastung des Hamburger Hauptbahnhofs nicht in Betracht kommt. Nördlich des Hauptbahnhof – in Richtung Verbindungsbahn – stehen lediglich zwei Gleise mit Nutzlängen zur Verfügung, die zur Aufnahme von Garnituren jedenfalls des Regionalverkehrs geeignet sind. Verstärkerzüge und andere Personenzüge, die am Hamburger Hauptbahnhof ein- oder ausgesetzt werden, sowie Züge des Fernverkehrs, die mit oder ohne Lokwechsel am Hamburger Hauptbahnhof beginnen oder enden, sind zur Erhaltung der Kapazität des Hamburger Hauptbahnhofs auf die Abstellanlage angewiesen. Mit den Darstellungen der Vorhabenträgerin ist zudem festzustellen, dass von den durch die EÜ überführten Gleisen die Anfahrbarekeit einer Dieseltankstelle als Serviceeinrichtung abhängt. Diese ist über die durchgehende, ebenfalls über die EÜ führende Strecke 1245 erreichbar. Das Eisenbahn-Bundesamt sieht nach alledem die Planungsprämisse der Vorhabenträgerin als zutreffend an, dass der Betrieb von und zu den Abstellgleisen weder kurzfristig noch auch nur mehr als sehr kurzzeitig unterbrochen werden kann.

Die Zielsetzungen des Ausgangsverfahrens bestanden zudem darin, das Bauwerk für die Überführung der Abstellgleiszufahrten derart nachhaltig verfügbar zu machen, dass es neuerlich für eine an solche Bauwerke zu stellenden Lebenszeit dauerhaft nutzbar ist. Bei einem Bauwerk, dass – wie die gegenständliche EÜ Gleistragplatte – mit dem Baujahr 1904 das rechnerische Ende der Nutzungsdauer von 100 Jahren bereits um mehr als 20 Jahre überschritten hat, ist dies zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes bei der vorliegenden Stahlbauweise auf Stützen nur mehr mit einem Ersatzneubau möglich.

Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen, der bereits in nämlicher Weise den planfestgestellten Ersatzneubau in der nach wie vor verfolgten Konstruktion vorsieht, werden durch die Änderungen nicht berührt.

Die mit diesem Bescheid zugelassenen Änderungen, die im Wesentlichen die veränderte Baustelleneinrichtung und dadurch zum einen die berührten Rechte und Belange der bauzeitlich zu nutzenden Grundstücke betreffen und zum anderen dadurch verursachte Änderungen an der Bewertung der Immissionen, des landschaftspflegerischen Fachbeitrags sowie der bauzeitlichen Verkehrsverhältnisse, schränken weder die Funktion des im Ausgangsverfahren planfestgestellten Bauwerks noch dessen Kapazität ein und stellen keine tatsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Gesamtprojektes dar.

Die geänderte Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Die Bewertung der Vorzugswürdigkeit einer bestimmten Variante beschränkt sich bei dem Vorhaben aufgrund des bestandskräftigen Beschlusses zur Errichtung des Ersatzneubaus für das Bestandsbauwerk in der planfestgestellten Lage im Wesentlichen auf Aspekte der bauzeitlichen Umsetzung, insbesondere der Anordnung der Baustelleneinrichtungsflächen, zumal diese für die Art und Weise der Umsetzung der Baulogistik und damit einhergehende Auswirkungen auf zahlreiche weitere Rechte und Belange (Eingriffe in Natur und Landschaft, Immissionen, verkehrliche Betroffenheit) relevant ist.

Eine (zweifelloso Inanspruchnahmen vermeidende) „Nullvariante“ in der Form, dass das Bauwerk ohne jede Sanierung weitergenutzt wird, scheidet nach insoweit übereinstimmenden Aussagen sämtlicher zur Erhaltungsfähigkeit des Bauwerks vorliegender Bewertungen aus. Die Aussagen aus den Regelbegutachtungen aus dem August 2020 und aus 2022, denen gemäß das Bauwerk überwiegend in die Zustandsklasse 4 einzuordnen ist, weil Schäden identifiziert wurden, die zum einen die Standsicherheit zum anderen die Verkehrs- und Betriebssicherheit gefährden, sind vom Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde nicht anzuzweifeln, sondern werden vom technischen Sachbereich des Eisenbahn-Bundesamtes bestätigt. Der Umstand, dass das Ende der technischen Nutzungsdauer überschritten wurde und das Bauwerk gleichwohl für eine Nutzungsdauer von 120 Jahren in Betrieb gehalten worden ist, stellt die Bewertung der Vorhabenträgerin, dass eine Grundinstandsetzung wirtschaftlich nicht tragbar ist, sondern ein Ersatzneubau als Vorzugsvariante zu wählen ist, nicht in Frage. Vielmehr ist zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes ein Ersatzneubau nicht trotz der bisherigen Fortführung der Nutzung, sondern im

Vergleich zur Situation zum Zeitpunkt des Ausgangsbescheids nunmehr erst recht erforderlich.

Das Eisenbahn-Bundesamt hatte daher in Bezug auf die 2. Planänderung im Wesentlichen die Auswirkungen der beantragten Planänderung auf die veränderte bauzeitliche Flächeninanspruchnahme, die dadurch veränderte Eingriffssituation in Natur und Landschaft sowie die von der beantragten Änderungsplanung abhängige Baulogistik und Baudurchführung einschließlich der Immissionen und weiterer bauzeitlicher Belange zu prüfen. In der Gesamtwürdigung aller öffentlicher und privater Rechte und Belange ist das Eisenbahn-Bundesamt zu dem Ergebnis gelangt, dass die Platzierung der Baustelleneinrichtungsfläche auf Flächen entlang des Recha-Lübke-Damms unter Einbeziehung aller vorgenannten und weiterer Rechte und Belange die planerisch beste Lösung unbeschadet dessen ist, dass sie auf der Inanspruchnahme privater Grundstücke Dritter basiert.

Die Inanspruchnahme der Grundstücke Dritte und dazu in Betracht gezogene Alternativen sind umfassend im gesamten Kontext der Baustelleneinrichtung ermittelt und bewertet worden. Wegen der Einzelheiten wird auf Ziffer B.4.14.2 verwiesen.

B.4.3 Wasserhaushalt

B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

B.4.3.1.1 Wasserrechtlich relevante Sachverhalte

Die dem Antrag zu Grunde liegenden Pläne und Unterlagen sehen vor, dass die Gleistragplatte (GTP) durch einen Ersatzneubau bestehend aus 4 zusammenhängenden Stahlüberbauten ersetzt wird. Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Amsinckstraße Gleistragplatte (GTP) überführt die Strecke 1245 Hamburg Hbf. – Rothenburgsort und mehrere Nebengleise, die der Zuführung zur südöstliche anschließenden Abstell-, Reinigungs- und Betankungsanlage über die Bundesstraße B4 – Amsinckstraße dienen. Im Zusammenhang mit dem Vorhaben sind die nachfolgenden wasserrechtlichen Tatbestände zu betrachten:

1. Das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer
2. Das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser
3. Erdaufschlüsse nach § 49 Abs. 1 WHG

4. Das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind,

Zu 1. Pfahlgründung im Grundwasser

Die Mikropfähle haben eine Einbindetiefe von ca. 20 m bis auf eine Mindestabsetztiefe von ca. -18,0 mNN. Sie ragen damit in das anstehende Grundwasser. Es handelt sich hierbei um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Aufgrund der aufgelockerten Anordnung der Pfähle ist nicht mit einem Aufstau des Grundwassers zu rechnen.

Zu 2. Wasserhaltung während der Bauzeit

Für die Herstellung der Gründungselemente sind 5 Baugruben mit Berliner Verbau auf öffentlichen Flächen der Amsinckstraße (Flurstück 2554) geplant. Es handelt sich hierbei um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Aufgrund der Bauzeit von 2,5 Jahren und der geringen Menge von rund 17.000 m³ ist mit keiner Beeinflussung des Grundwassers zu rechnen.

Zu 3. Erdaufschlüsse für Pfahlgründung und Berliner Verbau

Das Einbringen der Betonpfähle und der Berliner Verbau ragen in das Grundwasser. Es handelt sich hierbei um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Aufgrund der aufgelockerten Anordnung der Pfähle und des temporären Verbaus ist nicht mit einem Aufstau des Grundwassers zu rechnen.

Zu 4. Grundwasserhaltung der 5 Baugruben

Für die Grundwasserhaltung wird nach aktueller Planung eine geschlossene Wasserhaltung angenommen. Hierbei wird das Stauwasser bauzeitlich abgesenkt. Es handelt sich hierbei um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Aufgrund der aufeinander folgenden Baugruben ist mit keinem negativem Einfluss auf das Grundwasser zu rechnen.

B.4.3.1.2 Wasserrechtliche Bewertung

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, solange dieses gemäß den eingereichten Unterlagen sowie unter Einhaltung und

Beachtung der unter Ziffer A.3.1 aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise umgesetzt wird.

Da durch die Grundwasserentnahme in Höhe von bis zu 16.880 m³ und die Mikropfahlgründungen keine nachteiligen Auswirkungen auf grundwasserabhängige Ökosysteme zu erwarten sind, ist weder die Durchführung einer UVP noch einer Vorprüfung erforderlich (Nr. 13.3.3 Anlage 1 UVPg).

Durch die beantragte Gewässerbenutzung ist keine schädlichen, durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG).

Die Grundwasserentnahme erfolgt nur zu einem vorübergehenden Zweck. Die zu fördernde Wassermenge ist im Vergleich zum Gesamtvolumen des Grundwasserkörpers sehr gering und beschränkt sich auf den oberflächennahen Grundwasserkörper. Die Auswirkungen des Bauvorhabens lassen, basierend auf der geplanten Bauausführung, einen nur geringen Umfang erwarten.

Während der Bauphase besteht die Gefahr der Verschmutzung von Flächen durch den Einsatz von wassergefährdenden Betriebsstoffen. Daher wurden Auflagen zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen in dieser wasserrechtlichen Erlaubnis mit aufgenommen. Durch die Beachtung dieser Auflagen und der einschlägigen Regelwerke (Wasserhaushaltsgesetz, DIN18300) und die Durchführung der Baumaßnahmen nach dem anerkannten Stand der Technik sowie den bahn-internen Regelwerken wird sichergestellt, dass die angewendeten Verfahren und eingesetzten Stoffe gewässerverträglich sind und eine Gefährdung vermieden wird. Unter Einhaltung fachlicher Standards ist nicht davon auszugehen, dass sich die Grundwasserqualität signifikant und nachhaltig durch die Baumaßnahme verschlechtert.

Aufgrund der Ableitung des ggf. geförderten Grundwassers in das öffentliche Netz von HSE, sind keine schädlichen qualitativen und quantitativen Auswirkungen zu besorgen. Das Vorhaben liegt außerhalb wasserwirtschaftlich relevanter Schutzgebiete wie beispielsweise Wasserschutzgebiet, Überschwemmungsgebiet, Heilquellenschutzgebiet, Bodenschutzgebiet sowie außerhalb kartierter Altlasten bzw. Altlastverdachtsflächen. Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der unter Ziffer II. und III. aufgeführten Nebenbestimmungen und Auflagen ist eine nachteilige Veränderung der Wasser-beschaffenheit nicht zu

besorgen, weshalb dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird.

Anderweitige öffentlich-rechtliche Vorschriften, die der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen, sind nicht ersichtlich (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis im Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Behörde (hier: Eisenbahn-Bundesamt). Das Ermessen wurde entsprechend dem Zweck der Ermächtigung, innerhalb der gesetzlichen Grenzen und insbesondere unter Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausgeübt. Hierbei sind insbesondere die in den §§ 6 Abs. 1 WHG und in § 12 WHG aufgeführten Bewirtschaftungsgrundsätze und die zu beachtenden Sorgfaltspflichten zu berücksichtigen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass Gründe des Allgemeinwohls, die zu einer Versagung der beantragten Gewässerbenutzungen führen müssten (§ 12 Abs. 1 WHG), nicht vorliegen, sodass nach Festsetzung der für erforderlich gehaltenen Benutzungsbedingungen und Nebenbestimmungen die begehrte Erlaubnis erteilt werden konnte.

Die im Erlaubnisbescheid aufgeführten Inhalts- und Nebenbestimmungen sind gem. § 13 WHG zur Verhütung nachteiliger Wirkungen für andere und für die Ordnung des Wasserhaushalts geboten.

Die zeitliche Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis erfolgt auf Grundlage des § 36 Abs. 2 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz in Verbindung mit § 13 Abs. 1 WHG. Sie dient dem Zweck der Sicherung einer nachhaltigen Gewässerbenutzung im Sinne des § 6 WHG und dazu, den Anforderungen an die Gewässergüte und die Gewässerökologie in hinreichendem Maße Rechnung tragen zu können.

Die (jederzeitige) Widerruflichkeit der wasserrechtlichen Erlaubnis ergibt sich aus § 18 Abs. 1 WHG.

B.4.3.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

B.4.3.2.1 Einleitung von Niederschlagswasser

Die Niederschlagsentwässerung der fertig gestellten Brücke erfolgt über die Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE). Aus den ergänzenden Unterlagen zu den Planunterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht zu wasserrechtlichen Sachverhalten, Unterlage E09.1 geht hervor, dass der neue

Überbau der EÜ Amsinckstraße Gleistragplatte im Wesentlichen analog zum Bestandsüberbau über unterirdische Leitungen DN 150 an das MW-Siel 800/1290 angeschlossen wird. Die Vorhabenträgerin hat die Lage des Anschlusses der Niederschlagsentwässerung in der Anlage: „Lageplan Brückenentwässerung Anschlüsse an MW-Siel 800-1290“ konkretisiert. Die Abflusswerte wurden auf Basis einer Regenspende von 129,1 l/(ha*s) mit einem Abflussbeiwert von 1,0 (schlechtere Annahme) unter Berücksichtigung einer Toleranz von 15% berechnet.

Aus den hergereichten Unterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht zu wasserrechtlichen Sachverhalten, Unterlage E.09.1 sowie der von der Vorhabenträgerin im Vorwege eingeholten Stellungnahme der HSE, Unterlage E09.3 Anlage 5 lässt sich ableiten, dass die Oberflächenentwässerung für die Erneuerung der EÜ Amsinckstraße Gleistragplatte wegen des Anschlusses einer rund 1380 m² großen Fläche keine Anpassung an die hydraulische Kapazität im Sielsystem erfordert, weil sich die neue Brückenfläche im Vergleich zur Bestandsbrückenfläche (1.497 m²) um 111 m² reduziert. Der Anschluss an das MW-Siel 800/1290 erfolgt über die im Bestand befindlichen Entwässerungsleitungen DN150. Die Berechnung ergibt eine neue maximale Einleitmenge von rd. 18 l/s. Verglichen zur bestehenden Brückenfläche reduziert sich die maximale Einleitmenge der neuen Brückenfläche um rd. 2 l/s.

Das Eisenbahn-Bundesamt folgt daher der Bewertung der Vorhabenträgerin, der gemäß aufgrund der erwarteten geringen Belastung des Niederschlagswassers und dem ausgesprochenen Verzicht auf Einleitmengenbegrenzung das Erfordernis einer Einleitungsgenehmigung gemäß §11a HmbAbwG für das Vorhaben entfällt.

B.4.3.2.2 Einleitung von Baugrubenwasser

Die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis für das zu Tage fördern von Grundwasser führt zu der weiteren Anforderung an die bauzeitlichen Abläufe, dass dieses Baugrubenwasser bauzeitlich von der Baustelle abgeleitet werden kann. Da eine Versickerung von Wasser im Bauflächenbereich aufgrund der vorhandenen Baugrund- und Grundwasserverhältnisse (Unterlage E09.2, Anlage 5, Konzept zur Wasserhaltung, Abschnitt 4.2.1 und 4.2.2) nicht möglich ist, muss die Einleitung des bauzeitlich geförderten Wassers in das vorhandene Sielnetz bzw. in eine offene Vorflut erfolgen. Technisch wird die Ableitung des Baugrubenwassers durch Einleitung in das in der Amsinckstraße liegende Mischwassersiel bewältigt. Zur Vermeidung der Überlastung der Siele ebenso wie zur Vermeidung von Verunreinigungen, die durch Kläranlagen nicht aufbereitet werden können, ist eine öffentlich-rechtliche

Genehmigung der Einleitung von Abwässern gemäß § 11a Abs. 1 HmbAbwG erforderlich. Die dafür erforderliche, wegen der Belegenheit der Flächen auf öffentlichem Grund regelhaft durch die HSE zu erteilende Einleitungsgenehmigung nach § 11a HmbAbwG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Konzentrationswirkung erteilt.

Die von der HSE bekannten Genehmigungsinhalte, Nebenbestimmungen und Hinweise sind in Ziffer A.4.1.2.2 übernommen worden.

Ausgeklammert und der Vorhabenträgerin zur Abstimmung übertragen ist lediglich die hierfür ggf. erforderliche Aufbereitung des geförderten Wassers im Zuge der weiteren Planung unter Berücksichtigung der Analyseergebnisse des Schichten-/Stauwassers (s. Abschn. 4.2.3 des Erläuterungsberichts Entwässerung, ergänzende Unterlage der Vorhabenträgerin) mit dem Sietnetzbetreiber bzw. der Fachbehörde abzustimmen.

Dem Eisenbahn-Bundesamt ist bekannt, dass die Hamburger Stadtentwässerung (HSE) Einleitungsgenehmigungen für Entwässerungen von öffentlichem Grund gemäß § 11a HmbAbwG regelmäßig nicht in einem nach Jahren zu bemessenden Zeitraum bzw. parallel zu den üblichen Laufzeiten der Genehmigungsverfahren erteilt, sondern zumeist im Kontext des Bearbeitungsstands der Ausführungsplanung. Das Zuwarten auf eine Einleitungsgenehmigung der HSE, die diese aufgrund der vorgelegten Ausführungsplanung erteilte, würde jedoch die gebotene Konzentration der Einleitungsgenehmigung nach § 11a HmbAbwG in dieser Planrechtsentscheidung vereiteln.

Die Konzentration der Einleitungsgenehmigung konnte vorliegend unter die Bedingung der vor Baubeginn zu bestimmenden Aufbereitungsqualität des Baugrubenwassers durch die HSE gestellt werden, da die Einleitungsgenehmigung gemäß § 11a HmbAbwG von der HSE auf Grundlage der Erfüllung der technischen Anforderungen erteilt wird. Die technischen Anforderungen der HSE hatte die Vorhabenträgerin bei der HSE frühzeitig abgefragt. Mit E-Mails vom 25.08.2025 sowie vom 01.09.2025 hat die Vorhabenträgerin die Abfrage um den Aspekt der erforderlichen Aufbereitung ergänzt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat angesichts der detaillierten Angaben der Vorhabenträgerin zur Baugrubenentwässerung des Vorhabens sowie der von der zuständigen Fachstelle des Eisenbahn-Bundesamtes erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis keine Zweifel, dass die technischen Anforderungen der HSE sowie die Maßgaben zur Abwasseraufbereitung im Detail erfüllt werden. Im Beteiligungsverfahren hat die HSE keine Bedenken gegenüber der Indirekteinleitung von Baugrubenwasser dem Grunde nach geltend gemacht. Zudem hat die

Vorhabenträgerin im Vorwege abgeklärt, dass für die Oberflächen auf öffentlichem Grund, welche als Standorte der Baugruben geplant sind, im Altlasthinweiskataster keine Hinweise auf Altlasten, altlastverdächtige Flächen, schädliche Bodenveränderungen oder Verdachtsflächen gem. Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vorliegen.

B.4.3.2.3 Bauzeitliche Vorkehrungen zum Gewässerschutz

Mit den für die Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Bauabläufen geht der Umgang mit grundwassergefährdenden Stoffen einher. Die Nebenbestimmungen zum sachgerechten Umgang mit grundwassergefährdenden Stoffen und die weiteren Sorgfaltsmaßnahmen erforderlich zum Schutz des Grundwassers vor Einträgen belasteten Brauchwassers und vor anderen grundwassergefährdenden Stoffen, was nach dem Stand der Technik ohne Weiteres umsetzbar ist. Diesbezüglich sind sowohl die Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes als Wasserbehörde als auch die gemäß der Stellungnahme der BUKEA vorzusehenden Schutzvorkehrungen berücksichtigt.

B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

B.4.4.1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 15 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffs (§ 14 Abs. 1 BNatSchG) verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot). Der Verursacher ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG angewiesen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigung nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft

anderen Belangen im Range vorgehen. Kann ein Eingriff durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollumfänglich kompensiert werden, ist eine Abwägung nicht mehr erforderlich.

Das Vermeidungsgebot zwingt dazu, in allen Phasen der Planung und Umsetzung eines Projektes Vorkehrungen dafür zu treffen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen werden, d.h. den Eingriff am geplanten Ort so schonend wie möglich durchzuführen. Dieses Gebot ist strikt zu beachten. Seinem Inhalt nach will das Vermeidungsgebot nicht das Vorhaben selbst, sondern nur die mit ihm verbundenen negativen Folgen für Natur und Landschaft verhindern, die vermeidbar sind. Eine Beeinträchtigung ist im Sinne von § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Das Vermeidungsgebot fordert die Minimierung der Eingriffsfolgen bei Verwirklichung des Vorhabens, mithin die schonende Einfügung in Natur und Landschaft am gewählten Standort.

Neben den auf Maßnahmen abzielenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sieht § 15 Abs. 6 BNatSchG die Ersatzzahlung für unvermeidbare und nicht ausgleichbare bzw. nicht ersetzbare Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Das Ersatzgeld soll eine zusätzliche Aufwertung von Natur und Landschaft ermöglichen und nicht der Finanzierung bestehender staatlicher Naturschutzpflichten dienen.

Bei einem Eingriff, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat der Planungsträger gemäß § 17 Abs. 4 S. 3 BNatSchG die zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz in sonstiger Weise erforderlichen Maßnahmen im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen.

Das festgestellte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil seine Durchführung zu einer Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen wird. Die Vorhabenträgerin hat ausreichende Bestandserhebungen und Bewertungen durchgeführt, Maßnahmen der Vermeidung und Minderung aufgezeigt und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bilanziert und beurteilt sowie ein ökologisches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren Eingriffe vorgelegt.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften.

Die Ergebnisse der Bestandserhebungen und -bewertungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt. Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag (siehe hierzu die Anlagen 10.3 – 10.6) stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. Die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgt nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und der Bundeskompensationsverordnung (BKompV).

Die vorliegende Planung entspricht dem Vermeidungsgebot gemäß § 15 BNatSchG. Insoweit wird auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur weitest möglichen Vermeidung von Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verwiesen.

Folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen tragen dazu bei, den Eingriff so gering wie möglich zu halten:

- 001_V: Wiederherstellung von Flächen
- 002_VA: Umweltfachliche Bauüberwachung
- 006_V: Baumschutz

Darüberhinausgehende Vermeidungsmaßnahmen beziehen sich auf die Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände und werden in diesem Zusammenhang bewertet. Im Übrigen sieht das Eisenbahn-Bundesamt bereits die bauzeitliche Begrenzung des Vorhabens auf die planfestgestellten Baustelleneinrichtungsflächen, die sich im überprägten Raum befinden, sowie den Umstand, dass sich das Vorhaben als Ersatzneubau, dessen Neuanlage sich weitestgehend mit dem im Bestand vorhandenen Umfang deckt, als eingriffsvermindernd an. Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind – unbeschadet des Eingriffs in den Baumbestand, für den keine diesen Eingriff vermeidende bauplanerisch umsetzbare Lösung erkennbar ist – für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

B.4.4.2 Abarbeitung nach Bundeskompensationsverordnung

Insgesamt werden mit den vorgesehenen Maßnahmen alle vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei der Verwirklichung des

planfestgestellten Vorhabens unterlassen. Die nach der Durchführung der möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind unvermeidbar. Trotz der hier vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung verbleiben mit dem planfestgestellten Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, welche Ausgleichs- und / oder Ersatzmaßnahmen erforderlich machen (Kompensationsmaßnahmen). Dabei haben insbesondere folgende Beeinträchtigungen Auswirkungen auf den Kompensationsbedarf:

- Baubedingt Beseitigung Biotoptyp Einzelbäume, Baumreihen und Baumgruppen aus überwiegend autochthonen Arten. Mittlere Ausprägung (41.05aA).

Es werden 15 Einzelbäume (41.05aM) gefällt. Die Flächenbilanz wird über den Kronendurchmesser berechnet und ergibt 630 m².

Diese Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar, da keine zumutbaren Alternativen gegeben sind, welche den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen könnten. Die Beseitigung des Baumbestandes wurde im Planungsprozess auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Der dargestellte Umfang der Baumbeseitigungen ergibt sich zwingend aus der Notwendigkeit von Vormontageflächen östlich des vorhandenen Bauwerks, zur Gewährleistung eines ausreichenden Umfangs von angrenzenden Baustelleneinrichtungsflächen sowie aus der Notwendigkeit, eine Transportstrecke von der Vormontagefläche (auf einer Fläche am Recha-Lübke-Damm) zum Einbauort umsetzen zu können. Abgesehen davon, dass bereits zur Herstellung eines Mindestmaßes an Baufreiheit die unmittelbar östlich an das Bauwerk angrenzenden Bauwerke beseitigt werden müssen, hat das Eisenbahn-Bundesamt sich mit bauplanerischen Möglichkeiten der näheren Heranführung der Baustelleneinrichtungsflächen auf der Amsinckstraße derart, dass diese den im weiteren Verlauf der Amsinckstraße vorhandenen Baumbestand nicht berühren, bereits vor dem Hintergrund der Prüfung einer Vermeidung von Grundstücksinanspruchnahmen näher befasst. Diese Ansätze waren jedoch insbesondere angesichts der Gegebenheiten des Straßenraums, der Anforderungen an die verkehrliche Verfügbarkeit des Straßenraums sowie den durch Leitungen und weitere Infrastruktur gesetzten Zwangspunkten zu verwerfen.

Im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Unterlage 10.3 wird in der Tabelle 6 Kapitel 4.5 der Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich aufgrund

Vegetationsbeseitigungen in der Fläche und durch Baumfällungen ein Kompensationsbedarf von 9.450 Wertpunkten (WP). Da gemäß Fachbeitrag nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 BKompV (2020) als zu erwartender Zustand nach vollständiger Entfernung der Vegetation der Biototyp „Bauflächen und Baustelleneinrichtungsflächen“ (32.11.09a) mit 3 Wertpunkten anzusetzen war, werden durch Wiederherstellung von Vegetation auf den betreffenden 630 m² 1.890 Wertpunkte generiert. Dementsprechend waren für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe Wiederherstellungs- und Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von 7.560 Wertpunkten auszuweisen. Dies wird durch die folgenden Maßnahmen umgesetzt:

Maßnahme 007_A: Ausgleichspflanzungen für gefälltte Straßenbäume

Das Eisenbahn-Bundesamt teilt die fachliche Bewertung, für die Ausgleichsbäume den Biototyp „Einzelbäume, Baumreihen und Baumgruppen aus überwiegend autochthonen Arten jüngerer Ausprägung“ (41.05aJ) anzusetzen, da der Zeitverzug bis zum Erreichen eines ausgereiften Biotops im Vergleich zu neu angelegten Biotopen plausibel ist. Des Weiteren entspricht es fachlichen Maßstäben, für die geplanten Neuanpflanzungen einen Flächenansatz von 30 m² pro Baum zu berücksichtigen.

Nach Umsetzung der Pflanzung von 23 Bäumen wird rechnerisch ein Wertpunktezuschlag von 30 Punkten erzielt.

Insgesamt sind die vorgesehenen Maßnahmen in Art und Umfang geeignet, die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig i. S. d. naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu kompensieren. Nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde steht das Vorhaben damit unter Berücksichtigung der im LBP genannten Maßnahmen und unter Beachtung der im verfügbaren Teil dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen mit den Belangen des Naturschutzes im Einklang.

B.4.4.3 Einwendungen zu Naturschutz und Landespflge

Soweit das Bezirksamt Hamburg Mitte gefordert hat, die Baumschutzmaßnahmen sowie die Ersatzpflanzungen von Bäumen im öffentlichen Raum mit dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes des Bezirks Hamburg Mitte sowie mit der BUKEA abzustimmen, hat die Vorhabenträgerin erläutert, diese Abstimmungen bereits vor und bei Erstellung der Unterlagen 10.3 bis 10.5 durchgeführt zu haben. Das Abstimmungsergebnis ist demnach bereits in den plangegenständlichen Unterlagen 10.3 bis 10.5 berücksichtigt worden.

Zu Recht weist die BUKEA in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass der Maßnahmenplan, Unterlage 10.5 entsprechend der Einzeichnungen gemäß Legende im Sinne einer Entnahme von Bäumen in der Werner-Siemens-Straße verstanden werden kann. Die Vorhabenträgerin hat hierzu erklärt, es handele sich um ein Missverständnis aufgrund eines redaktionellen Fehlers. Im verfügenden Teil dieses Änderungsbescheids wird klargestellt, dass vorhabenbedingt keine Baumfällungen in der Werner-Siemens-Straße stattfinden.

Die BUKEA hat in ihrer Stellungnahme konkretisierende Anforderungen an die Umsetzung der umweltfachlichen Bauüberwachung gestellt. Diese hat das Eisenbahn-Bundesamt in Ziffer A.4.4 dieser Entscheidung übernommen. Soweit die Vorhabenträgerin in den diesbezüglichen Erwidern ausgeführt hat, die Bitte, die umweltfachliche Bauüberwachung über neue Bauphasen und Bauabschnitte zu informieren, richte sich an das Eisenbahn-Bundesamt, weist das Eisenbahn-Bundesamt diese Handhabung zurück. Die Vorhabenträgerin organisiert den Bauablauf eigenverantwortlich und hat die Information der Umweltfachlichen Bauüberwachung selbst anzubereitern und auch selbst sicherzustellen, dass die Berichtsintervalle eingehalten werden.

Den abstrakten Hinweis der BUKEA, sich mit etwaigen Änderungen an der Umsetzung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags in jedem Fall (sinngemäß: mit einem Änderungsantrag) an das Eisenbahn-Bundesamt zu wenden, vermag das Eisenbahn-Bundesamt in dieser Pauschalität nicht in die vorliegende Entscheidung aufzunehmen. Das Eisenbahn-Bundesamt sieht im Vorwege zu potenziellen Änderungen keine Veranlassung, über hypothetische verfahrensrechtliche Fragen zu befinden bzw. dahingehende Vorfestlegungen in diesem Planfeststellungsbescheid zu treffen. Das Eisenbahn-Bundesamt setzt vielmehr nach seinen Ermittlungen zum Sachstand zum Beschlusszeitpunkt voraus, dass keine Änderungen erforderlich sind.

B.4.5 Artenschutz

B.4.5.1 Artenschutzfachbeitrag

Das Vorhaben genügt den einschlägigen artenschutzrechtlichen Anforderungen. In Form des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags (Unterlage 10.3) und dessen integriertem Kapitel 3 zum Artenschutz (Unterlage 10.3, S. 16 ff.) werden in Bezug auf die Anhang-IV-Arten und die europäischen Vogelarten mögliche Verbote gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG untersucht. Die Biotopausstattung des

Untersuchungsgebietes (verkehrsreicher, innerstädtischen Straßen- und Schienenverkehrsknotenpunkt, anthropogene Überprägung insbesondere durch Eisenbahn-Betriebsanlagen im Umfeld der Abstellgleise) lässt keine nennenswerten Vorkommen wertgebender Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie aus den Artengruppen Amphibien, Fische und Rundmäuler oder Wirbellosen erwarten. Die Darlegungen zu den Datengrundlagen der Untersuchung sowie zur Auswahl der einer näheren artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogenen Arten (einschließlich der Konzentration auf Fledermäuse, Reptilien und Vögel) sind plausibel.

Nach den Ergebnissen der Artenschutzrechtlichen Untersuchung ist am ehesten mit Verbotstatbeständen in Bezug auf Fledermäuse, Europäische Vogelarten und Reptilien zu rechnen, für die daher eine Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erforderlich war.

Die Kartierung faunistischer Artengruppen erfolgte durch die Planungsgemeinschaft Bahn Umwelt im Mai und im September 2023 für die Fledermäuse, im Mai, Juni und August 2023 für Reptilien sowie ebenfalls zu den benannten Zeiträumen für Vögel.

B.4.5.2 Fledermäuse

Das Untersuchungsgebiet wurde systematisch auf Vorkommen von Fledermäusen untersucht: Im Rahmen der Voruntersuchung wurden geeignete Spalten und Risse im Eingriffsbereich gesucht, letztlich ohne Ergebnis. Allerdings befinden sich südlich des Eingriffsbereichs, d.h. in den an das Widerlager angrenzenden Kasematten durchaus Konstruktionen mit Quartierseignung vorhanden sind, wobei jedoch die Kasematten nicht zum Bereich des Vorhabens gehören, in dem Eingriffe in die Gebäudesubstanz stattfinden sollen. Dementsprechend ist eine Gefährdung von Fledermäusen nicht wegen anlagenbedingter Eingriffe, sondern vorrangig wegen der plangegegenständlichen Baumfällungen nicht auszuschließen.

Fledermäuse, die sich in Bäumen als Winter- und Tagesverstecken aufhalten, können durch die geplanten Fäll- und Rückbauarbeiten in Gehölzen und an Gebäuden, ohne geeignete Vermeidungsmaßnahmen, verletzt oder getötet werden. Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zum Zeitpunkt der Umsetzung ausschließen zu können sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

004_VA – Schutz von Fledermäusen

Aufbauend auf dem bereits zum Schutz von Brutvögeln auferlegten Sommerfällverbot (siehe Maßnahme 003_VA) beinhaltet Maßnahme 004_VA ein abgestuftes Vorgehen

der Besatzkontrolle von Bäumen, des Abwartens des Verlassens möglicher Quartiere, sodann der Prüfung der Erforderlichkeit, gleichwohl mit der jeweils angepassten und umweltfachlich begleiteten Maßnahme das Quartier zu bergen. Aus fachlicher Sicht geht das mit der Maßnahme planfestgestellte abgestufte Vorgehen, wie auch vonseiten der zuständigen Stelle der BUKEA ausgeführt, noch über das erforderliche Maß hinaus, da gemäß den Ausführungen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags in den zu fällenden Gehölzen lediglich Tagesquartierpotential für Fledermäuse festgestellt worden ist. Tagesverstecke stellen in diesem Fall keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im Sinne des § 44 Absatz 3 BNatSchG dar. Das Eisenbahn-Bundesamt hat gleichwohl davon abgesehen, den Punkt 4 der Maßnahme 004_VA auf Ebene des verfügenden Teils dieses Änderungsbescheids entfallen zu lassen, da bei möglicher Feststellung eines Besatzes (ohnehin) das weitere Vorgehen in Zusammenarbeit mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung und der BUKEA N3 abzustimmen ist, sodass die potenzielle Entbehrlichkeit auf dieser Ebene fachlich bewertet werden kann.

Die Maßnahme 005_VA – Fledermaus-Ersatzhabitate soll nur für den Fall nach Überprüfung als verloren geltender Quartiere greifen. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt hierzu fest, dass in der Umgebung geeignete Bäume zur Verfügung konkret mit Bestimmung des Flurstücks zur Verfügung stehen (Recha-Lübke-Damm, Flurstück 994) und der Eventualfall der Anbringung insoweit hinreichend gesichert ist. Die Forderung der BUKEA, bei Erforderlichkeit der Maßnahme sicherzustellen, dass die Kästen dauerhaft erhalten bleiben und störungsfrei platziert werden können, sowie in diesem Fall das weitere Vorgehen in Abstimmung mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung und der BUKEA N3 zu klären, wurde in die Nebenbestimmungen dieses Änderungsbescheids aufgenommen. Ebenso wurde in diesen Änderungsbescheid die Anforderungen der BUKEA an die konkrete Ausführung der Baustellenbeleuchtung unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten aufgenommen.

B.4.5.3 Brutvögel

Das Untersuchungsgebiet wurde hinsichtlich des Vorkommens von Brutvögeln systematisch untersucht. Im Untersuchungsgebiet wurde während der Brutperiode eine Bestandsaufnahme der Brutvogelfauna vorgenommen, es wurden drei Nester ubiquitärer Vogelarten, darunter Tauben gefunden. Es handelt sich um typische Brutvögel des Siedlungsraums, die allgemein häufig und ungefährdet sind und eine breite ökologische Potenz aufweisen bzw. relativ anspruchslos an ihren Lebensraum sind.

Das bauzeitliche Risiko einer Tötung/Verletzung der Entwicklungsformen von Brutvögeln ist nicht gänzlich ausgeschlossen. Zur Vermeidung der Beeinträchtigungen ist die Maßnahme 003_VA – eine Bauzeitbeschränkung bei Fällarbeiten auf eine Umsetzung außerhalb der Brutzeit (analog zu den Fledermäusen) vorgesehen.

Unter der auferlegten Voraussetzung, dass Gehölzbeseitigungen innerhalb des nach § 39 Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gesetzlich vorgeschriebenen Zeitraums von 01.10. bis 28.02. und somit außerhalb der Brut-/Aufzuchtzeit der Vogelarten vorgenommen werden, sind die Betroffenheit von Nestern und Baumhöhlen und somit Verbotverletzungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auszuschließen.

B.4.5.4 Reptilien

Die artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme hinsichtlich des Schutzes von Reptilien erfolgt als vorsorgliche Maßnahme vor dem Hintergrund, dass die Bahntrasse im Brückenbereich grundsätzlich als potenzieller Lebensraum von Reptilien in Betracht kommt. Die im Jahr 2023 durchgeführte Reptilienkartierung blieb ohne Nachweise der Tiere. Insoweit ist es als erforderlich, jedoch zur Vermeidung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 auch als erforderlich anzusehen, zu den fachlich dafür gebotenen, in der Maßnahme 008_VA konkretisierten Terminen zu überprüfen, ob bis zu Beginn der Bauarbeiten eine der Kartierung nachgelagerte oder spontane Einwanderung von Reptilien in das Gebiet stattgefunden hat.

B.4.6 Immissionsschutz

B.4.6.1 Baubedingte Lärmimmissionen

B.4.6.1.1 Rechtliche Grundlagen

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens auch dessen Herstellung umfasst. Die Vorhabenträgerin hat mit den Planunterlagen der 2. Planänderung eine vollständige Neubewertung der bauzeitlichen Immissionen hergereicht, die sowohl der veränderten Lage der Baustelleneinrichtungsflächen als auch der abweichenden Baulogistik mit versetzten Bauphasen und Bauabläufen Rechnung trägt. Ein Rückgriff auf die (weniger strengen) Bewertungen, die im Ausgangsverfahren getroffen worden sind, erfolgt nicht.

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

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

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

B.4.6.1.2 Immissionsrelevante Bautätigkeiten

Das Eisenbahn-Bundesamt geht mit den Darstellungen der ergänzenden Baulärm- und Erschütterungsprognose, Unterlage 10.7, Ziffer 5.4 davon aus, dass der Großteil der Bauarbeiten der schalltechnischen Bauphasen 0 (Vorarbeiten) bis 4 (nachbereitende Arbeiten) während der Tageszeit (07:00 bis 20:00 Uhr) ausgeführt werden kann, wobei in den Bauphasen 1 und 3 unter Ausschöpfen von Sperrpausen auch nachts gearbeitet wird, jedoch nicht für die gesamten jeweils die Bauphasen bestimmenden Zeiträume (Bauphase 1: nachts an 27 Nächten innerhalb von 1,5 Jahren, Bauphase 3: 31 Nächte innerhalb von 1,5 Monaten). Dabei beschränken sich die Sperrpausen auf dem eisenbahnbetrieblich hoch ausgelasteten Zufahrtsbereich in die Abstellgruppe auf jeweils betrieblich gerade noch vertretbare, langfristig koordinierte Zeiträume. Ebenso ist die von der Freien und Hansestadt Hamburg geforderte Begrenzung der Sperrung der Amsinckstraße für den Straßenverkehr bei den Sperrzeiten berücksichtigt worden,

woraus sich ebenfalls eine bautechnische Begrenzung des Zeitraums ergibt, in dem der Betrieb der Baustelle zum Nachtzeitraum sowohl möglich als auch bauablauftechnisch erforderlich ist. Insoweit ist bereits bau- und eisenbahnbetrieblich ausgeschlossen, dass die Baustelle über die gesamte Dauer der jeweiligen Bauphasen buchstäblich unter Volllast auch nachts betrieben wird.

Da die Vorhabenträgerin tagsüber von Bauarbeiten ohne Betriebszeitenregelungen und für die Bauphasen 1 und 3 zudem von nächtlichen Arbeiten ausgeht, wurde in der ergänzenden Baulärm- und Erschütterungsprognose, Unterlage 10.7, Ziffer 5.4, für jede der fünf Bauphasen (0 bis 4) ein Worst-Case-Szenario hinsichtlich der Emissionsansätze zugrunde gelegt (Unterlage 10.7, Anlage 3) und darauf aufbauend die Schallausbreitung sowohl für den Tag- als auch für den Nachteinsatz berechnet und dargestellt (Unterlage 10.7, Anlage 2.1 bis Anlage 2.5). Dabei sind ausweislich der Bauphasenplanung als Arbeiten, die neben dem Tagzeitraum auch im Nachtzeitraum durchgeführt werden sollen, um im Zeitfenster von Sperrpausen arbeiten zu können, insbesondere die folgenden zu nennen:

- Bauphase 1: Neben allgemeinem Baustellenlärm Mobilkran (Autokran) und Zweiwegebagger
- Bauphase 3: Neben allgemeinem Baustellenlärm Mobilkran (Autokran), Motorkompressor, Schienenbohrmaschine, Schneidbrenner/Lanze und Trennschleifscheibe (für Abbrucharbeiten), Universalstopfmaschine und Zweiwegebagger (für Gleisbauarbeiten)

Erwartungsgemäß führt der Einsatz der üblicherweise beim konstruktiven Ingenieurbau erforderlichen Baumaschinen (LKW, Bagger, Mobilkran, Kompressoren, Bohrer (an Baumaschine), Betonmischer und -pumpe) als Flächenschallquelle zu Emissionen von über 100 dB(A). Vorliegend sind in den Bauphasen, wenn auch nicht für die jeweils gesamte Dauer der Bauarbeiten Schallleistungspegel zwischen 105 und 123 dB(A) im Tagzeitraum sowie in den Bauphasen 1 und 3, in denen Nachtarbeit vorgesehen ist, Schallleistungspegel von 112 dB(A) bzw. 122 dB(A) mit Maximalpegeln von 119 dB(A) bzw. 128 dB(A) im Nachtzeitraum zu erwarten. Diese Bauarbeiten wirken bei dem gegenständlichen Vorhaben auf Immissionsorte ein, welche die Schutzbedürftigkeit von Gewerbegebieten und Mischgebieten (i.S.V. Nr. 3.1.1. b und c der AVV Baulärm) aufweisen. Wohngebiete sind auch in weiterer Entfernung zum Vorhaben nicht vorhanden.

Die gemäß ergänzendem Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan, Unterlage 9.6 des Bauwerksverzeichnisses verzeichneten und als Vormontageflächen der Überbauten vorgesehenen Flächen sind, da sie den Kern des 2. Änderungsverfahrens ausmachen, einer separaten schalltechnischen Bewertung unterzogen worden. Die benannten Flächen grenzen an die Bebauung des Recha-Lübke-Damms an, sodass die Immissionen aus der Nutzung dieser Baustelleneinrichtungsflächen im Wesentlichen auf dieses Mischgebiet einwirken. Indes führt die Lage angrenzend an die Zufahrtssituation Amsinckstraße/Recha-Lübke-Damm einerseits sowie der Abstellgleise als Eisenbahn-Betriebsanlagen andererseits zu einer Lärmvorbelastung aus Eisenbahnbetriebs- und Straßenimmissionen. Maßgeblich bleiben jedoch die in der Bauphase 0 von der Vormontagefläche ausgehenden Immissionen durch den Neubau der Überbauten der EÜ. Die Planung der Bauabläufe bei Vormontage der Überbauten in der Bauphase 0 ist darauf ausgelegt, dass diese Bautätigkeiten auf den Tagzeitraum begrenzt sind. Dabei ist zwar über den Zeitraum von drei Monaten mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte eines Mischgebietes (MI) um bis zu 11 dB zu rechnen, zugleich ist jedoch davon auszugehen, dass für den maßgeblichen Referenz-Immissionsort 08 der Bebauung am Recha-Lübke-Damm bei standard-isolierten Fenstern ein Innenpegel von 40 dB(A) im Wesentlichen eingehalten und nur an einem Immissionsort im Tageszeitraum um bis zu 1 dB überschritten wird.

Maßgeblich für Überschreitungen von Immissionsrichtwerten sind insbesondere Bautätigkeiten, die im Nachtzeitraum der Bauphasen 1 und 3 stattfinden und die für Immissionen an im Mischgebiet gelegenen Gebäuden verantwortlich sind. In der ergänzenden Baulärm- und Erschütterungsprognose, Unterlage 10.7 wurde ausgearbeitet, dass über die nächstgelegenen Immissionsorte an den Gebäuden Klostertor 1, Amsinckstraße 3, Amsinckstraße 2-10, in der Bankstraße sowie im Referenz-Wohngebäude Recha-Lübke-Damm hinaus jedenfalls in der Bauphase 3, in der mit der längsten, 31 Nächte währenden Nachtbauaktivitäten geplant wird, mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte an allen Immissionsorten in einem Umfang zu rechnen ist, dass auch die Zumutbarkeitsschwelle an 9 Immissionsorten überschritten wird.

Abgesehen davon wurde auch für die anderen schalltechnisch bewerteten Bauphasen mit geeignet ausgewählten Referenzgebäuden die räumlich äußere Grenze abgesteckt, in der noch einzelne Überschreitungen von Immissionsrichtwerten in den lärmintensivsten Bauphasen zu erwarten sind. Naturgemäß am signifikantesten sind diese Überschreitungen im Nahbereich des Baufelds in den Bauphasen, in denen rund

um die Uhr gearbeitet wird, da hier (insbesondere in den Sperrpausen) Lärmbelastungen teilweise im gesundheitsschädlichen Bereich prognostiziert werden, denen etwa mit bloßem geschlossen Halten der Fenster nicht mehr hinreichend entgegengewirkt werden kann. Dementsprechend sind für das Vorhaben Schutzmaßnahmen vor bauzeitlichen Immissionen zu prüfen.

B.4.6.1.3 Schallschutzmaßnahmen

Da die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Wesentlichen im Zuge der durchgehenden Tag- und Nachtbauarbeiten während der Sperrpausenzeiträume entstehen, erscheint es naheliegend, Beschränkungen der Betriebsdauer sowie Nachtarbeit aufzuerlegen. Ein genereller Ausschluss von Nacharbeiten durch diesen Planfeststellungsbeschluss wäre mit Blick auf die Konsequenzen für die Gesamtbauzeit, die nicht nur unter dem Aspekt der verkehrlichen Bedeutung (sowohl des überführten Bahnverkehrs als auch des darunter fließenden Straßenverkehrs) und Verfügbarkeit des Bauwerks, sondern auch wegen der sich entsprechend verlängernden Baulärmsituation abwägungsrelevant ist, unverhältnismäßig. Erhebliche limitierende Faktoren für die Reduzierung der Nachtarbeit sind die beengten räumlichen Verhältnisse vor Ort, nicht zuletzt wegen der Lage des Vorhabens im dicht bebauten städtischen Raum und der Verfügbarkeit der überführten Amsinckstraße für die dort geführten Verkehrsarten, in Verbindung mit der hohen verkehrlichen Bedeutung der Abstellgleise des Hamburger Hauptbahnhofs.

An den entsprechenden Abstimmungsbedarfen sowie den konkreten Forderungen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende ist ersichtlich, dass die Befahrbarkeit der Amsinckstraße selbst ebenfalls von erheblichem Gewicht ist, siehe Ziffer B.4.11.2. Durch diese verkehrliche Bedeutung veranlasst, ist es untunlich, Arbeiten, die technisch und bauphysikalisch nur unter der Voraussetzung von Sperrpausen der über das Bauwerk führenden Zufahrtsgleise zu den Abstellgleisen möglich sind, vollumfänglich in den Tagzeitraum zu verlagern und so Teile des engen Zeitfensters namentlich von Sperrpausen des Bahnbetriebs nicht auszuschöpfen. Dies wiederum ist Voraussetzung dafür, dass die in den Bauphasen 1 und 3 hinsichtlich der in den Sperrpausen vorzusehenden Maschineneinsätze auf die vorgesehene (vergleichsweise kurze) Dauer beschränkt bleiben. Die Anerkennung der Notwendigkeit der Sperrpausen und der dadurch gesetzten zeitlichen Randbedingungen entbindet die Vorhabenträgerin jedoch nicht von der Prüfung, die Dauer besonders lärmintensiver Baumaßnahmen gerade nachts soweit wie möglich zurückzufahren, sobald ersichtlich wird, dass für das Erreichen des

bauphasengemäßen, bautechnisch und baulogistisch erforderlichen Baufortschritts das Ausschöpfen des Nachtzeitraums bzw. die Ausdehnung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer über 8 Stunden hinaus nicht erforderlich ist. Ein genereller Vorrang des öffentlichen Interesses an der Durchführung der Nachtarbeiten bzw. einer in der täglichen durchschnittlichen Betriebsdauer nicht beschränkten Durchführung vor den berechtigten Anwohnerinteressen besteht nicht; gewisse Verzögerungen im Bauablauf sind hinzunehmen. Dem Umstand Rechnung tragend, dass die bei Vollbetrieb entstehenden baubedingten Schallimmissionen durch technische Maßnahmen an den Lärmquellen noch durch Gestaltungen des Bauablaufs oder durch passiven bauzeitlichen Schallschutz in verhältnismäßiger Weise mit dem Ergebnis der Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm gesenkt werden können, sind der Vorhabenträgerin die beschlussgegenständlichen Bauzeitbeschränkungen als Nebenbestimmungen auferlegt. Bei einer Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer von bis zu 6 Stunden während der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr wird bei der Ermittlung des Beurteilungspegels eine Zeitkorrektur abgezogen. Die aufgenommene Auflage, die insbesondere für nicht Sperrpausen-bezogene Arbeiten greift, nimmt Bezug auf Punkt 6.7.1 der AVV Baulärm.

Die (praxisgerechte) gutachterliche Bewertung, dass der Schallleistungspegel der nächtlichen Baustellen bauablauftechnisch gemindert werden kann, indem der parallele Einsatz besonders schallintensiver Baugeräte vermieden wird und diese sukzessive entfallen können, sodass sich der Schallleistungspegel entsprechend vermindert, wurde in diesen Änderungsbeschluss als Nebenbestimmung integriert.

Ebenfalls vor dem Hintergrund der zeitlichen Komprimierung der Bauabläufe sind diese in den Tagzeiträumen anders als im Nachtzeitraum nicht mit Zeitkorrekturen berücksichtigt worden, soweit – wie in diesem Änderungsbeschluss festgelegt – in den Bauphasen 0, 2 und 4 von vornherein keine Arbeiten im Nachtzeitraum stattfinden sollen.

Die schalltechnisch optimierte Aufstellung von längerfristig an einem Standort aufgestellten Baumaschinen und die weiteren organisatorischen und baubetriebsbezogenen Maßgaben zur Verringerung von Baulärm sind nach Erfahrungen der Planfeststellungsbehörde ohne Beeinträchtigung des Bauablaufs umzusetzen; angesichts des von der Planfeststellungsbehörde nicht gerätekongret vorzugebenen Maschineneinsatzes ist diese Aufstellung indes erst auf Ebene der Ausführungsplanung festzulegen.

Weder hinsichtlich der Art und Weise des Gleisbaus noch hinsichtlich des Anlagenumfangs ist die Entstehung des prognostizierten Baulärms dem Grunde nach vermeidbar. Die Arbeiten der Bodenverdichtung sowie insbesondere die der mit geeigneten Spezialfahrzeugen (Gleisstopfmaschinen u.Ä.) durchzuführende Herstellung des Gleisoberbaus weisen nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde aus bautechnischen Gründen kein Potenzial der Lärminderung durch alternative Bauverfahren auf.

Das ergänzende Baulärmgutachten, Unterlage 10.7 hat sich in Kapitel 5.6, S. 24 weiterhin mit der Minderungsmaßnahme der Aufstellung temporärer Lärmschutzwände befasst, deren Verwendung jedoch aus für das Eisenbahn-Bundesamt tragenden Gründen wegen Einschränkungen der Wirksamkeit und Praktikabilität der Aufstellorte und somit unter Verhältnismäßigkeitsaspekten zu Recht verworfen wurden. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist aus der Praxis der Bewertung von baulärmbezogenen Konflikten bekannt, dass die Aufstellung von temporären Lärmschutzwänden unmittelbar neben im Eisenbahnbetrieb befindlichen, befahrenen Bahnstrecken erhebliche Sicherheitsrisiken für den Bahnbetrieb erzeugt, insbesondere dann, wenn die temporären Lärmschutzwände zu ihrer Wirksamkeit eine Höhe aufweisen müssten, die neben dem Gleiskörper auch Berührungskonflikte mit der Oberleitung auslösen könnte. Die Aufstellung von Lärmschutzwänden in wirksamer Höhe scheidet, wie gutachterlich nachvollziehbar dargestellt, angesichts der Umfeldbebauung mit 6- bis 10-geschossigen Gebäuden im Nahbereich der Baustelle bereits angesichts der dadurch für die Wirksamkeit eines solchen Lärmschutzes äquivalent hohen Lärmschutzwände aus, unabhängig davon, ob mit der Vorhabenträgerin von bis zu 27 m hohen Lärmschutzwänden auszugehen wäre, oder ob insoweit geringere Wandhöhen ausreichend wären. Denn auch gerade noch technisch mögliche temporäre Lärmschutzwände (die vorliegend nicht herstellbare wirksame Höhe außen vorgelassen) erforderten ihrerseits eine Gründung und Rückverankerung bzw. Abstützung mit rückwärtigen Auslegern, sodass eine Aufstellung in Zwischengleislage und dort, wo die Abstützung ins Baufeld ragt, ausscheidet.

Eine Auflage hinsichtlich des bauzeitlichen Einbaus von Schallschutzfenstern, die ggf. aus Gründen der Lärmvorsorge vorzeitig installiert werden könnten, sodass sie als Maßnahme gegen Baulärm wirksam werden, kommt vorliegend nicht in Betracht, da keine Schallschutzansprüche aus Lärmvorsorge bestehen. Der Einbau von Schallschutzfenstern allein aus Gründen der Gewährleistung bauzeitlichen Schallschutzes wird nicht als verhältnismäßig angesehen, zumal auch die ältere

Bestandsbebauung permanent den Immissionen aus dem (insbesondere Straßen-)Verkehrslärm ausgesetzt ist und es nicht als Aufgabe des Vorhabens angesehen werden kann, eine dauerhafte Verbesserung der Wohn- und ggf. Arbeitsverhältnisse herbeizuführen, soweit Einbußen daran zuvor nicht durch die jeweiligen Eigentümer adressiert worden sind. Im Übrigen weisen die vorhabennächsten Immissionsorte als Büro- und Hotelbauwerke jüngsten Datums eine moderne Architektur auf, in welche eine Fenster- und Fassadenarchitektur mit hoher schalldämmender Wirkung bereits integriert worden ist, sodass eine bauliche Modifizierung aus Anlass des Vorhabens fernliegend erscheint.

Entsprechend der Allgemeinverfügung des EBA vom 11.04.2016 (Az.: Pr.3354-33hui/005-8009#005) sind an Baustellen von Bahnbetriebsanlagen, die sich in einem Abstand von weniger als 1.000 m u.a. zu Mischgebieten und Wohngebieten befinden, nur noch AWS zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine APA verfügen. Dabei darf der Schallpegel der Warnsignalgeber an der unteren Grenze des Dynamikbereichs der APA maximal 97 dB(A) erreichen. Damit wird die generelle Nutzung von AWS-Anlagen ohne APA untersagt. Die Regelungen der Allgemeinverfügung, die für Baustellen erlassen worden sind, die der Instandhaltung oder Instandsetzung dienen, sind, da in mehreren Bauphasen Arbeiten unter rollendem Rad stattfinden, auf den Brückenneubau übertragbar und daher hier ebenfalls umzusetzen.

B.4.6.1.4 Information der Anlieger und Baulärmüberwachung

Damit sich die Betroffenen – Anlieger ebenso wie Gewerbetreibende – auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend, insbesondere über lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten zu informieren. Dabei schließt die Informationsverpflichtung die Benennung eines erreichbaren Ansprechpartners ein. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner und sonstigen Betroffenen geleistet. Diese hängt davon ab, dass der zu informierende Betroffenenkreis räumlich zutreffend erfasst wird und ein zeitlicher Vorlauf der Information gewahrt ist, der es den Betroffenen ermöglicht, sich rechtzeitig auf die lärm- und erschütterungsintensiven Bauarbeiten einzustellen. Dabei ist der Zeitraum zu berücksichtigen, der erforderlich ist, um eine alternative Unterbringungsmöglichkeit – zu Wohn- und Aufenthaltszwecken ebenso wie für gewerbliche Tätigkeiten – sich organisatorisch zu verschaffen, bereitzustellen und aufzusuchen (vgl. Ziffer A.4.5.1.4).

Die Vorgabe zum Einsatz eines Baulärmverantwortlichen dient der Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und insbesondere auch zur Vorbeugung bzw. Unterbindung vermeidbarer Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm und baubedingte Erschütterungen. Bei dem durch Nebenbestimmung auferlegten Informationsgebot ist zwischen den unter Gesichtspunkten des Immissionsschutzes erforderlichen Informationen und weitergehender Projektkommunikation zu unterscheiden. Die im engeren Sinne erforderliche Information genuin (insbesondere Lärm-)Betroffener, wenn immissionsschutzrechtlich relevante Belastungen zu erwarten sind, ist nicht disponibel. Die Anforderungen sind jedoch nicht dahingehend zu überspannen, dass der Vorhabenträgerin bspw. die Einrichtung eines ständigen Informationsforums oder von termingebundenen Informationszyklen aufzuerlegen wäre, da es der Vorhabenträgerin möglich sein muss, den Informationsbedarf auf den tatsächlichen Baufortschritt abzustimmen.

B.4.6.1.5 Entschädigungsregelungen

Wie dargestellt ist zu erwarten, dass im Nahbereich des Vorhabens sowie im Zusammenhang mit den nächtlichen Bauarbeiten in den Bauphasen 1 und 3 an nahezu sämtlichen Immissionsorten einzelne Zeiträume gegeben sind, in denen die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts nicht mehr eingehalten ist (Ergänzendes Baulärmgutachten, Unterlage 10.7, Kapitel 5.4). Vorliegend geht die Vorhabenträgerin gemäß ergänzendem Baulärmgutachten, Unterlage 10.7, Kapitel 5.4, Seite 18 ff. davon aus, dass bauzeitliche Immissionen, die wie prognostiziert über 70/60 dB(A) Tag/Nacht liegen, unbeschadet der hohen, an den einzelnen Immissionsorten gleichwohl unterschiedlich schalltechnisch wirksamen Vorbelastungen durch Immissionen aus Verkehrslärm an Immissionsorten der vorgenannten Objekte die Schwelle der Zumutbarkeit überschreiten. Die Ausführungen im Baulärmgutachten zu „Erstattungen von Kosten für Hotelübernachtungen“, welche diese als mögliches Ergebnis einer Abwägungsentscheidung erkennt, geben einen weiteren Anhaltspunkt dafür, dass die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht an jedem Immissionsort zu einer Zumutbarkeit der Immissionen aus Baulärm führen. Die Maßgaben zur Entschädigung der Baulärmimmissionen dem Grunde nach leiten sich aus der obergerichtlich bestätigten Berücksichtigung der in der 24. BImSchV vorausgesetzten schalldämmenden Wirkung von Außenwänden und geschlossenen Fenstern bei üblichen Raumgeometrien her. Demnach ist bei durch Baustellenlärm verursachten Außenlärmpegeln von 67 dB(A) für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume

immissionsschutzfachlich die Annahme gerechtfertigt, dass Überschreitungen eines Innenraumpegels von 40 dB(A) bzw. von 45 dB(A) nicht zu erwarten sind. Dementsprechend wäre Lärmschutz in Form passiver Maßnahmen erst bei Überschreiten der genannten Außenlärmpegel von 67 dB(A) bzw. 72 dB(A) zu gewähren.

Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass die Fenster jedenfalls der Gebäude Klostertor 1, Amsinckstraße 3 und Recha-Lübke-Damm 28 über ein weit höheres Schalldämmmaß verfügen, welche die Nutzbarkeit des Objekts als nachträglich in Nähe der Bahntrasse und der Straßenverkehrswege errichteter, moderner Hotelbetriebe sowie Bürogebäude unbeschadet der Vorbelastungen durch Verkehrslärm (vgl. ergänzende Baulärmuntersuchung, Unterlage 10.7, Anlage 6) erst ermöglichen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dies durch die Maßgabe, höhere Schalldämmmaße bei der Entschädigungshöhe zu berücksichtigen, aufgegriffen. Eine Kappung des Anspruchs dem Grunde nach wegen des Vorhandenseins von Fenstern mit höherem Schalldämmmaß hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht vorgesehen, da die Qualität und Wirksamkeit der in den benannten Objekten verwendeten schalldämmenden Bauweisen (ebenso wie an den weiteren Immissionsorten) für die Planfeststellungsbehörde nicht im Einzelnen ermittelbar sind und hierzu auch kein Vortrag, etwa in Einwendungen vorliegt. Diesbezüglich ist auf die Maßgabe zu verweisen, die Auswirkungen auf in den Objekten betriebene Hotelgewerbe ganzheitlich gutachterlich zu bewerten, siehe Ziffer A.4.13.3 und Ziffer A.4.13.4. Zu Fenstern mit einem höheren als dem gemäß der zum Immissionsschutz entwickelten Rechtsprechung zugrunde zu legenden Schalldämmmaß bei weiteren betroffenen Objekten hat das Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls keine Erkenntnisse und hat insoweit bei den Entschädigungsregelungen keine Abstriche zulasten der Schutzbedürftigkeit der betroffenen Immissionsorte dem Grunde nach vorgenommen.

Der Umstand, dass insbesondere in den zum Vorhaben nächstgelegenen Gebäuden u.a. unmittelbar in der Amsinckstraße Vorbelastungen durch Verkehrslärm, maßgeblich Schienenverkehrslärm in Bereichen oberhalb von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags, teilweise auch nachts vorherrschen, führt nicht dazu, dass Baulärm, der an den entsprechenden Immissionsorten mit gleichartigen oder die Vorbelastung noch übersteigenden Lärmpegeln prognostiziert wird, pauschal als zumutbar anzusehen ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass die als Nebenbestimmungen planfestgestellten Entschädigungsansprüche im Wesentlichen zu Entschädigungen wegen nächtlicher Baulärmimmissionen im gesundheitsschädlichen Bereich führen,

die von konzentrierten Arbeiten während der Sperrpausen verursacht werden. Nächtlicher Baulärm in einem Bereich, der nach Abzug der einbezogenen schalldämmenden Wirkung von Fenstern prognostisch im gesundheitsschädigenden Bereich liegen kann, ist Anwohnern unbeschadet des regelmäßig zu verzeichnenden benachbarten Schienenverkehrslärms insbesondere über Zeiträume über 4 und bis zu 12 Tagen nicht mehr zuzumuten. Dies gilt namentlich vor dem Hintergrund, dass – was angesichts der überragenden Verkehrsbedeutung der betroffenen Schienenwege und der dadurch zeitlich limitierten Sperrpausen zu rechtfertigen ist – für die als sperrpausenrelevant definierten einzelnen Baumaßnahmen von Bauzeitenbeschränkungen mit der Folge von Zeitkorrekturen nach der AVV Baulärm begründet abgesehen werden kann. Nicht zuletzt angesichts dieser (begründeten) Privilegierung des Baufortschritts, die für die Durchführbarkeit des Vorhabens erforderlich sind, ist es im Gegenzug angemessen, für die Phasen stark konzentrierter Tag- und Nachbaustellen in Sperrpausen Entschädigungen festzulegen, die sich etwa in der Bereitstellung von Ersatzwohnraum äußern können. Zudem steht es der Vorhabenträgerin frei, in der Ausführungsplanung Optimierungen der Bauabläufe (etwa durch Verlegung von Arbeiten in den Tagzeitraum oder Zeitkorrekturen) umzusetzen, welche zur Vermeidung von Baulärm in entschädigungsrelevantem Umfang beitragen.

Die Vorhabenträgerin hat die Baulärmüberwachung darauf abzustimmen, dass die Erfassungs- und Datengrundlage für die Entschädigungen hergestellt wird und die Entschädigungsregelungen umsetzbar sind. Dieser Entschädigungsanspruch steht dem jeweils betroffenen Eigentümer zu. Mieter und Pächter können ihre ggf. bestehenden Minderungsansprüche gegenüber dem Vermieter bzw. Verpächter geltend machen. Sofern die betroffenen Eigentümer für die Anwohner ihren Anspruch auf die Bereitstellung von Ersatzwohnraum nicht nutzen, hat die Vorhabenträgerin für die verbleibenden unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm gem. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Unbeschadet der Dauer der gesamten Bauzeit ist festzustellen, dass die Bauarbeiten letztlich temporärer Natur sind und insbesondere das Erreichen von Spitzenpegeln eingesetzter Baumaschinen auf die Sperrpausen konzentriert ist, sodass passive Schallschutzmaßnahmen wie etwa der Einbau von Schallschutzfenstern als nicht verhältnismäßig anzusehen sind. Der Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge ist ohnehin nicht veranlasst, siehe Ziffer B.4.6.2.2.

B.4.6.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

B.4.6.2.1 Rechtliche Grundlagen

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

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

B.4.6.2.2 Wesentliche Änderung

Das Vorhaben stellt ausweislich der Ergänzenden Untersuchung zu Schall und Erschütterungen, Unterlage 10.7 einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Für diesen wurde jedoch auf der sicheren Seite liegend und unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter (örtliche Gegebenheiten und Dammlage, Betriebsprogramm der Strecke, Brücken- und Fahrbahnart, Modifikation des Baugrubenmodells) bereits im Ausgangsverfahren sowie für das vorliegende Änderungsverfahren unter Ansatz des aktualisierten Betriebsprogramms festgestellt, dass das Vorhaben nicht als wesentliche Änderung von Eisenbahnen zu bewerten ist, wegen derer gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen wäre, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Insbesondere sind bei den berechneten Beurteilungspegeln keine Pegelerhöhungen gegeben. Dies wird u.a. nachvollziehbar dadurch getragen, dass das Vorhaben keinen Einfluss auf die Zugfrequenz und gefahrene Geschwindigkeit hat, sodass kein zusätzlicher Verkehrslärm durch das

Vorhaben verursacht wird, aus dem sich Schutzmaßnahmen ableiten ließen. Weiter plausibilisiert ist diese Bewertung durch die geplante schalltechnische Verbesserung des Vorhabens insoweit, dass eine zusätzlich eine Unterschottermatte zwischen dem Stahlüberbau und den Schwellengleisen vorgesehen wird.

Methodische Defizite bei der Ermittlung dieser Grundlagen sind für das Eisenbahn-Bundesamt nicht ersichtlich; vielmehr bildet die schalltechnische Untersuchung die maßgeblichen Faktoren nachvollziehbar ab. Das in der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung, Anlage 6.1 hinterlegte Belegungsprogramm sowie die Dokumentation der Emissionsdaten je nach Gleisbelegung und Zugart beziehen sich auf die Prognosezahlen für das Jahr 2030. Schließlich wurden auch die konstruktiven Gegebenheiten des Brückenbauwerks in der Bewertung der Schallemissionen berücksichtigt, soweit dies in Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) vorgesehen ist. Mithin wurde zutreffend einbezogen, dass angesichts des bei dem Vorhaben geplanten Einbaus von Schwellengleisen im Schotterbett in Verbindung mit der Bauart „Brücke mit massiver Fahrbahnplatte oder mit besonderem stählernen Überbau“ zwar kein fahrbahnspezifischer Aufschlag auf die Schallimmissionen erfolgt, jedoch eine Korrektur für die bei der Befahrung von Brücken entstehenden tieffrequenten Geräuschanteile anzusetzen ist. Im Gegenzug wurde die geplante zusätzliche Ausstattung der Eisenbahnüberführung mit einer Unterschottermatte mit dem in der Schall 03 vorgesehenen Korrekturwert von -3 dB berücksichtigt.

B.4.6.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

B.4.6.3.1 Allgemeines

Eine für Anlagenbetreiber und Überwachungsbehörden gleichermaßen bundesweit rechtsverbindliche Klärung der Frage, wann Erschütterungsimmissionen auf bauliche Anlagen und auf Menschen in Gebäuden als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind, existiert nicht. Die Bewertung der Erheblichkeit von Belästigungen bzw. Nachteilen durch Erschütterungseinwirkungen im Sinne des BImSchG ist daher anhand von einzelfallbezogenen Gutachten vorzunehmen. Dementsprechend wurden zu baubedingten Erschütterungen Prognosen und Bewertungen in der Ergänzenden Lärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 10.7 vorgenommen.

Wie bereits mit Blick auf die baubedingten Schallimmissionen ausgeführt, sind Baustellen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i.S.d. § 22 Absatz 1 BImSchG

so zu errichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umweltauswirkungen verhindert werden. Mangels speziellerer rechtlicher Vorgaben geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die vorgenannte Betreiberpflicht erfüllt wird, wenn die Vorgaben der DIN 4150 Teile 2 und 3 in Verbindung mit der LAI-Leitlinie zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsemissionen beachtet werden. Mit den Auflagen gemäß Ziffer A.4.5.2 hat die Vorhabenträgerin darauf hinzuwirken, dass bei allen erschütterungsintensiven Arbeiten die einschlägigen Anhaltswerte der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 eingehalten werden. In diesem Kontext ist die Vorhabenträgerin gehalten, die Möglichkeiten zur Beschränkung der baubedingten Erschütterungen auszuschöpfen.

B.4.6.3.2 Schutzvorkehrungen und weitere Nebenbestimmungen

Als wesentliche Aussage der ergänzenden Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 10.7 ist im Ergebnis festzuhalten, dass die Rückbauarbeiten mit dem Hydraulikhammer im Nahbereich des Baufelds, d.h. insbesondere im Gebäude Amsinckstraße 3 (im Einzelnen ergänzende Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 10.7, Ziffer 6.3) angesichts des lediglich 6 m betragenden Abstands zwischen dem Gebäude und den geplanten Abbrucharbeiten im Hinblick auf die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 – Auswirkungen auf Gebäude – durch abgestimmten Einsatz von Baumaschinen eingehalten werden können, auch dieser jedoch zur Überschreitung der Anhaltswerte zu Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (nach Teil 2 der DIN 4150) führt, die Erschütterungen also deutlich spürbar sind.

Die beschlussgegenständlichen Nebenbestimmungen zum Erschütterungsschutz zielen daher darauf ab, durch Abstimmung der Maschineneinsätze (insbesondere Auswahl und Platzierung geeigneter Hydraulikhämmer) Gebäudeschäden sicher zu vermeiden und im Übrigen die Belästigungen für sich dort aufhaltende Personen auf ein zumutbares Maß zu verringern.

Hierzu tragen auch die als Nebenbestimmungen festgehaltenen Maßgaben zu Vorab-Informationen und Ansprechpersonen bei. Des Weiteren wird bei den maßgeblichen Zeiten der Überschreitung der Anhaltswerte deren Auslösung (mindestens in Bauphase 2 für das Gebäude Amsinckstraße 3) mit Lärmbelästigungen einhergehen, die nach Maßgabe von Ziffer A.4.5.1.4 gegebenenfalls Entschädigungen auslösen, sodass bei Spitzenbelastungen Überlappungen mit Ersatzansprüchen bestehen.

Unbeschadet der geringen Entfernung der im Bestand gegebenen Bebauung zu der räumlich nicht zu beeinflussenden Lage des Vorhabens sind gemäß der erschütterungstechnischen Untersuchung etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 nicht zu besorgen, wenn den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses Folge geleistet wird. Maßgeblich dafür ist, dass an dem nächstgelegenen gewerblich genutzten Gebäude durch geeignete Steuerung des Maschineneinsatzes keine kritischen horizontalen und vertikalen Schwinggeschwindigkeiten angeregt werden. Gutachterlich ist in ergänzenden Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 10.7, Kapitel 6.3 dargestellt, dass eine solche Steuerung des Maschineneinsatzes bei Durchführung der für die Erschütterungen maßgeblichen Abbrucharbeiten möglich ist.

Eisenbahn-Bundesamt zudem bekannt, dass die Vorhabenträgerin wegen der Anforderungen der Leitungsträger, insbesondere zum Schutz der Siele der Hamburger Stadtentwässerung, ohnehin an eine erschütterungsarme Durchführung des Vorhabens gebunden ist, siehe Ziffer A.4.9.2.1. Neben den beauftragten bautechnischen Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen sind Beweissicherungen zur Erfassung möglicher Gebäudeschäden für die maßgeblichen Grundstücke festgelegt, siehe Ziffer A.4.5.2.1.

Um der Nachbarschaft die Möglichkeit zu geben, sich auf die erschütterungsintensiven Arbeiten einzustellen sowie eine höhere Akzeptanz für die Erschütterungswirkungen zu erreichen, ist im Vorfeld eine anlassbezogene Information über die anstehenden Arbeiten erforderlich. Es erscheint dabei eine Information jedenfalls derjenigen Anlieger, bei denen die Erschütterungen – wenn auch Unterhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-2 – wahrnehmbar sind, als zielführend, dass etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 nicht zu erwarten sind.

Wegen der Lage des Baufelds unmittelbar angrenzend an das die Strecke 2200 überführende Bauwerk EÜ Amsinckstraße (Fernbahn) sind bereits aus Sicherheitsgründen, d.h. zum Schutz der Statik des gesamten vorgenannten EÜ-Bauwerks selbst sowie zum Schutz des Eisenbahnbetriebs und der überführten Straßenverkehrswege die unter Ziffer A.4.5.2.1 festgelegten Nebenbestimmungen erforderlich, unbeschadet dessen, dass das Bauwerk im Eigentum der Vorhabenträgerin steht.

B.4.6.3.3 Einwendungen zu baubedingten Erschütterungen

Die BSW hat in der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahme vorgetragen, dass das in der Lärm- und Erschütterungsuntersuchung (Unterlage 10.7) wiedergegebene Ergebnis der Erschütterungsuntersuchung für den Einsatz des Hydraulikhammers widersprüchlich dargestellt sei. Auf Seite 40 werde zunächst erläutert, dass die Anhaltswerte nicht eingehalten werden können. Auf Seite 41 erfolge hingegen die gegenteilige Schlussfolgerung, dass die Anhaltswerte eingehalten werden. Diese Aussage wurde auch in den Erläuterungsbericht übernommen. Die Vorhabenträgerin hat in der gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt abgegebenen Erwiderung eingeräumt, dass eine missverständliche Formulierung vorliegt. In Unterlage 10.7, Seite 40 werden die Ergebnisse nach DIN 4150-2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) dargestellt. Demnach ist unstreitig, dass Überschreitungen der Anhaltswerte prognostiziert sind. Unterlage 10.7 nimmt auf Seite 41 Bezug auf die Ergebnisse nach DIN 4150-3 (Einwirkung auf Gebäude), für die die Anhaltswerte eingehalten werden. Diesbezüglich weist das Eisenbahn-Bundesamt klarstellend darauf hin, dass sich die Angabe der Einhaltung von Anhaltswerten nur auf die Bewertung der Einwirkungen auf Gebäude bezieht, wie dies auch in der Zusammenfassung (Unterlage 10.7, S.45) zutreffend geschlussfolgert wird.

Soweit die BSW zudem eine baubegleitende Erschütterungsüberwachung jedenfalls für das Gebäude Amsinckstraße 3 fordert, für das in Unterlage 10.7 eine Überschreitung der Anhaltswerte prognostiziert wurde, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Nebenbestimmungen dieses Änderungsbeschlusses, in welche die Auflage zur Überwachung aufgenommen worden ist.

B.4.6.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Entsprechend der Sachlage hinsichtlich der betriebsbedingten Lärmimmissionen löst das Vorhaben keine betriebsbedingten Erschütterungen im Sinne von § 3 Ziff. 1 und 2 BImSchG aus, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, da im Ergebnis keine wesentliche Änderung gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegt. Entscheidend hierfür ist, dass sich Betroffene in der konkreten Lage des Vorhabens, in der bereits ein Schienenweg existiert, dessen Nutzungsintensität nicht geändert wird, bestehende Vorbelastungen schutzmindernd anrechnen lassen müssen. Schutzmaßnahmen für Betroffene sind demnach erst dann erforderlich, wenn durch das Hinzutreten neuer Erschütterungsimmissionen infolge von

Ausbaumaßnahmen die Vorbelastungen wesentlich – also über die Anhaltswerte der DIN 4150-2 hinaus – erhöht werden. Dafür ist jedoch angesichts der Neuerrichtung eines in seinen Spannweiten nicht wesentlich veränderten Ersatzneubaus auf dem Stand der Technik nichts ersichtlich.

B.4.6.5 Immissionen durch sekundären Luftschall

Sekundärer Luftschall bezeichnet die Beeinflussung von Innenraumpegeln von Gebäuden durch Körperschallübertragung bzw. -anregung der Raumbegrenzungsflächen, d.h. in der Regel der Wände der Gebäude. In Ermangelung unmittelbar anzuwendender gesetzlicher Vorschriften zu Grenzwerten o.ä. sind in Anlehnung an die Vorgaben der 24. BImSchV zur Beurteilung von Verkehrslärm in Innenräumen (erst) auf das Vorhaben zurückzuführende Pegelerhöhungen ab 3 dB(A) als wesentlich anzusehen.

Angesichts der bei der Bewertung der Immissionen aus Primärluftschall ermittelten Prognose, dass die Immissionssituation durch das Vorhaben auf der sicheren Seite als schalltechnisch günstiger als im Bestand zu sehen ist, sieht es das Eisenbahn-Bundesamt im Sinne des Ausschlusses der Vermeidung wahrnehmbarer Intensivierungen der Immissionen aus sekundärem Luftschall als gesichert an, dass solchen Intensivierungen bereits hinreichend mit einer baulichen Ausführung des Vorhabens auf dem Stand der Technik – konkretisiert durch das Regelwerk der Vorhabenträgerin – begegnet wird.

B.4.6.6 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Die EÜ überführt sowohl im Bestand als auch nach Fertigstellung des Vorhabens die sich an dieser Stelle in einer bogenförmigen Weichenstraße von drei Gleisen auf acht Gleise ausweitende Gleisanlage, südlich übergehend in die Gleisen 59 bis 87, Entwurfsgeschwindigkeit 40 km/h. Die Streckenelektrifizierung ist im Bestand vorhanden. An der grundsätzlichen Anlagenausstattung ändert sich durch das Vorhaben nichts, da die durchweg mit Oberleitung 15kV elektrifizierten Gleise nicht versorgungsseitig geändert oder hinsichtlich der Lage der überspannten Gleise geometrisch verschoben werden. Auf den Überbauten der EÜ befinden sich für die mit Oberleitung 15kV elektrifizierte Fernbahn Maststandorte, die entlang der Gleisachse verschoben bzw. unabhängig vom Brückenbauwerk gegründet werden, um die Überspannung der gleisgeometrisch nicht geänderten Gleislage bei gleichzeitiger Baufreiheit im Baufeld zu ermöglichen. Eine Verlagerung der Führung der Oberleitung in

Richtung von Objekten Dritter ist damit nicht verbunden. Soweit, wie etwa in Bezug auf das Objekt Amsinckstraße 3, eine Bebauung vorhanden ist, die zum Zeitpunkt des Ausgangsvorhabens noch nicht vorhanden war, ist festzustellen, dass diese Bebauung nachträglich an die bereits elektrifizierte Strecke herangerückt ist und die Bestandssituation als Vorbelastung gegen sich gelten lassen muss.

Unbeschadet dessen sind die vorskizzierten Maßnahmen zur Verwirklichung des planfestgestellten Bauwerks als unwesentliche Änderung im Sinne des 26. BImSchV und 26. BImSchVVwV1 zu bewerten, da weder die Gleisgeometrie und damit die Fahrdrachtlage geändert werden noch eine höhere Auslastung der Anlagenkomponenten gegeben ist. Keines der Gleise wird zu Immissionsorten hin verschwenkt. Auch eine Erhöhung der Auslastung der Strecken über das Vorhaben anzufahrenden Abstellgleise, welche mit Auswirkungen auf die Einspeisung einhergehen würde, ist mit dem Vorhaben nicht verbunden.

B.4.6.7 Stoffliche Immissionen

Während der Umsetzung des Vorhabens ist in der Nachbarschaft mit zusätzlichen baubedingten Belastungen durch Staub- und Abgasimmissionen zu rechnen. Die Vorhabenträgerin hat die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Staub und Abgasen durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen. Bezüglich der Einsatzmodalitäten von Baumaschinen wird insofern der Aspekt der Verringerung der Immissionen durch Baulärm um die Komponente der damit einhergehenden Verringerung stofflicher Immissionen ergänzt. Die Vorgaben zur Reduzierung der Staubbelastung tragen dem Umstand Rechnung, dass das Vorhaben zwar nicht mit großvolumigen Erdarbeiten verbunden ist, jedoch insbesondere die Abbrucharbeiten, wie hier der Widerlager und Pfeilerscheiben, typischerweise mit Staubemissionen verbunden sind. Vorliegend befindet sich der Baustellenbereich in verdichteter städtischer Lage mit angrenzender Büro- und Hotelbebauung, sowie speziell im unmittelbaren Nahbereich über die Bauzeit hinweg weiterhin stark genutzter Verkehrsanlagen. Diese sind durch geeignete Abschirmung (bspw. Einhausung, verblendete Bauzäune oder Wände) gegen (vorrangig Staub-)Immissionen aus den Abbrucharbeiten zu schützen.

Im Übrigen gelten die Anforderungen des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes hinsichtlich der Minimierung bauzeitlicher stoffliche Immissionen, siehe Ziffer A.4.6.1 und nachstehend Ziffer B.4.7.2

B.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

B.4.7.1 Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen für die abfallrechtliche Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind zuvorderst im Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) enthalten. Es gelten gemäß § 6 KrWG die Grundsätze der Abfallvermeidung und Abfallbewirtschaftung.

Diese hat gemäß § 6 Abs. 1 KrWG in der folgenden Rangfolge zu erfolgen:

1. Vermeidung,
2. Vorbereitung zur Wiederverwendung,
3. Recycling,
4. sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung,
5. Beseitigung.

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 KrWG soll in Anbetracht dieser Rangfolge nach Maßgabe der §§ 7 und 8 KrWG diejenige Maßnahme Vorrang haben, die den Schutz von Mensch und Umwelt bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen unter Berücksichtigung des Vorsorge- und Nachhaltigkeitsprinzips am besten gewährleistet. Abfälle im Sinne des KrWG sind im Allgemeinen alle Stoffe oder Gegenstände, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss (§ 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG). Abfälle zur Verwertung sind Abfälle, die verwertet werden; Abfälle, die nicht verwertet werden, sind Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 KrWG). Gemäß § 7 Abs. 2 Satz 1 und 2 KrWG sind die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen vorrangig zur Verwertung ihrer Abfälle verpflichtet. Abfälle, die nicht verwertet werden, sind gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 KrWG zu beseitigen, soweit in § 17 KrWG nichts Anderes bestimmt ist. Gehölzrückschnitte und Rodungen führen zu Stoffen, derer sich die Vorhabenträgerin entledigen muss.

Die Verantwortlichkeit liegt hier bei der Vorhabenträgerin, die als Erzeugerin gemäß § 3 Abs. 8 Nr. 1 KrWG anzusehen ist. Durch deren Tätigkeit fallen wie dargelegt Abfälle an.

Die Führung von Nachweisen und Registern über die Entsorgung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen richtet sich nach der Nachweisverordnung (NachwV). Hierbei ist zu beachten, dass nach dieser Verordnung nicht nur der Erzeuger, sondern alternativ auch der Besitzer von Abfällen verpflichtet ist, § 1 Abs. 1 Nr. 1 NachwV.

Daher sind hier sowohl das jeweils ausführende Unternehmen als auch die betroffenen Abfälle zu benennen.

Rechtliche Grundlagen für die bodenschutzrechtliche Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens sind insbesondere die Vorschriften des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen, § 1 Satz 2 BBodSchG.

Die Vorhabenträgerin treffen hier insbesondere die Pflichten zur Gefahrenabwehr und Vorsorge in §§ 4, 6 und 7 BBodSchG.

B.4.7.2 Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept

Die Vorhabenträgerin hat unbeschadet dessen, dass sich an der bereits zum Zeitpunkt des Ausgangsverfahrens bestehenden Thematik der Entsorgung von Abfällen und dem Umgang mit Aushub dem Grunde nach nichts geändert hat, angesichts der unterdessen mehrfach novellierten rechtlichen und fachlichen Anforderungen nach den bahninternen Vorschriften ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) erstellt. Obschon es als „BoVEK-Kurzkonzept“, Unterlage 11.1 eingeordnet ist, liegt damit bereits eine umfangreiche Unterlage zur Erfassung und Steuerung der Entsorgung von Abfällen als integraler Bestandteil bei der Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen (vgl. Handbuch BoVEK der DB AG) vor. Das Kurzkonzept, Proj.-Nr. AG: G.016129626 bildet eine geeignete Grundlage für die Umsetzung der Belange der Abfallentsorgung und des Bodenschutzes. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit werden im verfügenden Teil dieses Beschlusses die wesentlichen Anforderungen aus dem BoVEK wiedergegeben.

Im Vorhabenbereich befindet sich demnach u.a. wegen der seit mehr als 100 Jahren andauernden Nutzung der überführten Gleise zu Eisenbahn-Betriebszwecken (einschließlich der Nutzung als Bahnbetriebswerk) diverse Altlastenverdachtsflächen (ALVF/KF), siehe BoVEK, Unterlage 11.1, Tabelle 2.

Nach den Darstellungen des BoVEK, Unterlage 11,1, Ziffer 2.3 sind für das Vorhaben sämtliche bei Rückbau des Bahn Oberbaus einschließlich Schotter und der Beton- und Stahlbestandteile des Bauwerks und seiner Widerlager, Stützmauern und Pfeiler entsorgungsfachlich relevanten Bestandteile untersucht worden. Zudem haben Bodenuntersuchungen stattgefunden.

Der Schotter weist die bahntypischen Belastungen einschließlich einer Beaufschlagung mit Schwermetallen und PAK auf, ist jedoch als nicht gefährlicher Abfall zu klassifizieren. Bodenproben an insgesamt 5 Referenzstandorten führten jeweils zu einer Zuordnung von Z2 oder >Z2 gemäß LAGA TR Boden, da neben den einstufigsrelevanten Analysenparametern bei den meisten Proben auch bei weiteren Parametern (14 bahntypische Herbizide) erhöhte Gehalte gemessen wurden. Zu erwarten ist, dass der Boden als nicht gefährlicher Bodenaushub einzustufen ist. Bei den als Referenz herangezogenen kann dieser gem. AVV als nicht gefährliches Material deklariert und einer Verwertung bzw. Entsorgung zugeführt werden.

Auf den Analysen aufbauend hat die Vorhabenträgerin sowohl die Mengenverhältnisse der Abfälle für jede der Bauphasen errechnet als auch eine Aufschlüsselung der Rückbau- und Aushubmassen des gesamten Bauvorhabens.

Die abfallwirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens, die sich im Entsorgungsbedarf von beim Widerlager- und Brückenrückbau anfallenden Rückbaumaterialien äußert, ist auch unter Berücksichtigung der vorliegend in ganz erheblichem Umfang anfallenden Mengen insbesondere von Oberbaumaterial, Stahlbeton und Bauschutt sowie Stahlschrott als beherrschbar einzuordnen. Die zugrunde gelegten Mengenverhältnisse sind plausibel, vgl. BoVEK-Kurzkonzept, Unterlage 11.1, Tabelle 13. Die anfallenden Abfälle werden analysiert und deklariert; für die zu erwartenden Mengen stehen hinreichend dimensionierte, bodenseitig gut zu schützende Flächen in nicht übermäßig empfindlicher Lage – auf versiegelten Straßenoberflächen im Umfeld der Amsinckstraße und weiteren versiegelten Grundstücken, sowie im Bereich von Gleisanlagen – zur Verfügung. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit bzw. wegen der Anforderung an die Verfügbarkeit des Straßenraums

Gemäß BoVEK werden, sofern nicht wiederverwendbare Stoffe vorgefunden werden, diese fachgerecht der Entsorgung zugeführt und diese nachgewiesen.

Die Novellierungen im Zuge der Mantelverordnung sind im BoVEK-Kurzkonzept bereits berücksichtigt und erfordern keine Umplanung im Hinblick auf Größe und Beschaffenheit der Baustelleneinrichtungsflächen. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind unter Berücksichtigung der gemäß Unterlage 9.5, Baustelleneinrichtungsflächen, Ergänzender Baustelleneinrichtungsplan, Unterlage 9.6 in Verbindung mit BoVEK-Kurzkonzept, Unterlage 11.1, Anlage 4 von vornherein so dimensioniert, dass verschiedene Untersuchungs- und Umschlagszenarien bauplanistisch beherrscht werden, sodass insoweit Kapazitäten für eine Anpassung an die Erfordernisse der Ersatzbaustoffverordnung bestehen.

B.4.8 Denkmalschutz

B.4.8.1 Rückbau des Bestandsbauwerks

Das Bestandsbauwerk ist als „Bahnbrücke über die Amsinckstraße“, Adresse Amsinckstraße nahe Deichtorplatz, Datierung 1906, Entwurf Königlich-Preußische Eisenbahndirektion Altona, Bauverwaltung mit der ID 48548 in die Denkmalliste nach § 6 Absatz 1 Hamburgisches Denkmalschutzgesetz vom 05. April 2013, (HmbGVBl S. 142), Auszug für den Bezirk Hamburg-Mitte, Stand: 23.04.2025 eingetragen.

Dem Eisenbahn-Bundesamt ist in Bezug auf die Denkmaleigenschaft des Bauwerks EÜ Amsinckstraße Gleistragplatte zunächst bekannt, dass diese Eintragung des Bauwerks in die Denkmalliste zu einem Zeitpunkt nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2006 erfolgte. Dieser setzte ebenso wie der vorliegende Änderungsbescheid den Rückbau des Bestandsbauwerks denklogisch voraus. Da diese Entscheidung ebenso wie der erste Planänderungsbescheid bestandskräftig geworden ist, liegt zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes kein Anknüpfungspunkt für eine nachträgliche Unterschutzstellung des Bauwerks vor, die den Rückbau erneut genehmigungspflichtig machen könnte. Die Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt hat in der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahme (Zitat: *„Vor dem Hintergrund der geltenden Planfeststellung aus dem Jahr 2006 werden denkmalfachliche Belange im 2. Planänderungsverfahren zurückgestellt“*) ausgeführt, dieser Sichtweise zu folgen und die im Jahr 2006 erfolgte Planfeststellung eines Ersatzbauwerks als gegenüber einer nachträglichen Unterschutzstellung rechtlich vorrangig anzusehen. Auf den Umstand, dass gemäß dem Denkmalschutzrecht der Freien und Hansestadt Hamburg die Eintragung in die Denkmalliste für die Denkmaleigenschaft nicht konstitutiv ist, kann es dabei nicht ankommen, da die bestandskräftige Genehmigung zum Rückbau weder durch den Eintrag in die Denkmalliste noch dadurch unwirksam wird, dass das Vorhaben sodann „aus sich selbst heraus“ Denkmalstatus erlangt.

Unbeschadet dessen vertritt das Eisenbahn-Bundesamt die Auffassung, dass selbst bei der hypothetischen Erforderlichkeit, die denkmalrechtliche Genehmigung im Zuge der Konkretisierung der Ausführung des Vorhabens mit diesem Änderungsbescheid neu zu bescheiden, eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung zum Rückbau des Bestandsbauwerks nach den Maßstäben des § 9 Absatz 1 Satz 1 Denkmalschutzgesetz der Freien und Hansestadt Hamburg (DSchG HA) zu erteilen wäre.

Gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 DSchG HA steht die vollständige oder teilweise Beseitigung, Wiederherstellung, erhebliche Ausbesserung, Entfernung vom Standort oder sonstige Veränderung von Denkmälern, die grundsätzlich verboten ist, unter dem Vorbehalt der Genehmigung der zuständigen Behörde. Wie dargestellt, hat die Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt als zuständige Denkmalschutzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg schon deshalb keine Bewertung zur Erteilung der denkmalrechtlichen Genehmigung die Tatbestandsmerkmale des §§ 9, 11 DSchG HA angestellt, weil das Bestandsbauwerk im Jahr 2006 noch nicht unter Denkmalschutz stand.

Gemäß § 9 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 1. Halbsatz DSchG HA darf die beantragte Genehmigung nur versagt werden, wenn ihr überwiegende Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen; sie ist zu erteilen, sofern überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen. Zudem ist in § 11 Absatz 2 Satz 2 DSchG HA die Berücksichtigung von Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei der Entscheidung über denkmalrechtliche Genehmigungsanträge ausdrücklich vorgesehen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist aus eigenen Anschauungen sowie unter Berücksichtigung architekturgeschichtlicher Literatur bekannt, dass es sich bei der EÜ Amsinckstraße um ein charakteristisches Baudenkmal des beginnenden 20. Jahrhunderts, mithin ein durch die trapezförmige Anlage und die zahlreichen Stützen im Straßenraum konstruktiv besonderes Beispiel für Brücken dieser Größenordnung aus der Hochphase des Ausbaus der Eisenbahn in Hamburg handelt. Die Bestandsbrücke verkörpert eine technische Lösung zur Verlegung des großstädtischen Eisenbahnverkehrs in die kreuzungsfreie Ebene +1 im bereits seinerzeit beengten Stadtraum und ist damit charakteristisch für die großangelegte Phase der Umgestaltung der Hamburger Verkehrsbauwerke nach der vorletzten Jahrhundertwende einschließlich der seinerzeit verwendeten Materialien und Gestaltungselemente. Charakteristisch für die Bauzeit sind u.a. der Stahlträger-Überbau, die Form der Geländer sowie das jedenfalls an der Südseite noch vorhandene, die mit Backsteinen versehenen, gemauerten Widerlager. Das öffentliche Interesse an den mit dem Neubau einhergehenden nachhaltigen, verkehrlichen und bauphysikalischen Vorteilen unter Berücksichtigung der jeweiligen Auswirkungen auf Dritte überwiegt jedoch vorliegend das Interesse am Erhalt des Bestandsbauwerks.

Das überwiegende öffentliche Interesse am Rückbau des Bestandsbauwerks unter Zurückstellung der (wie dargestellt nach vordringlich vertretener Auffassung des

Eisenbahn-Bundesamtes nicht mehr geltend zu machender) Belange des Denkmalschutzes wird vorliegend im Wesentlichen durch die verkehrliche Bedeutung der Erreichbarkeit der Abstellanlage aus Richtung des Hamburger Hauptbahnhofs sowie der Verfügbarkeit für die dort abzustellenden Personenzug-Garnituren vermittelt, mithin den verkehrlichen Gründen, welche die Planrechtfertigung des Ersatzneubaus tragen, siehe Ziffer B.4.1.

Die hohen Anforderungen an die Verfügbarkeit des Bauwerks einerseits für die überführenden Strecken sowie andererseits für den überführten Straßenraum hatten bereits im Ausgangsverfahren den Ausschlag gegeben, von einer Sanierungsvariante abzusehen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bei dieser Bewertung in seine Entscheidung die von der Vorhabenträgerin dargestellten Angaben zum Brückenzustand, insbesondere die rechnerische und die messwertgestützte Restnutzungsdauerermittlung einbezogen. Zusammenfassend wird im Erläuterungsbericht, Unterlage 1.4, S. 4 ausgeführt:

„Die im Bestand vorhandene GTP (Baujahr 1904) hat das Ende ihrer Nutzungsdauer (100 Jahre) bereits um 20 Jahre überschritten. Die Regelbegutachtung aus August 2020 und 2022 ordnet das Bauwerk überwiegend in die Zustandsklasse 4 ein. Dabei wurden Schäden identifiziert, die zum einen die Standsicherheit zum anderen die Verkehrs- und Betriebssicherheit gefährden. Eine Grundinstandsetzung ist wirtschaftlich nicht tragbar, weshalb ein Neubau erforderlich ist.“

Diese Aussagen zur Abgängigkeit tragender Teile sind vom Eisenbahn-Bundesamt nicht in Zweifel zu ziehen, die für den konstruktiven Ingenieurbau gezogenen Schlussfolgerungen sind plausibel.

Es kann aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes dahingestellt bleiben, ob jedenfalls die Brückenoberbauten wegen der ermüdeten Träger sich in baulich derart schlechtem Zustand befinden, dass die Sanierung dieser Schäden einer Neuerrichtung des Brückenbauwerks gleichkäme, sodass das Bauwerk als nicht erhaltungsfähig im Sinne des § 4 Abs. 2 und § 4 Abs. 3 DSchG als nicht denkmalfähig einzustufen wäre (vgl. OVG Hamburg, Beschluss vom 5. Juli 2022 – 3 Bs 259/21, NordOER 2023, S. 157, S. 159). Die (bloße) technische Machbarkeit einer Erhaltung des Bestandsbauwerks führt nicht dazu, dass denkmalrechtlichen Belangen – gewissermaßen um jeden Preis und unter Inkaufnahme sämtlicher damit verbundener Nachteile – gleichsam automatisch der Vorzug zu geben ist. Hierbei ist einzustellen, dass bei einem betrieblich verfügbar zu haltenden Eisenbahn-Betriebsbauwerk mit einer Erhaltung zum Selbstzweck der fortgesetzten Existenz des Bauwerks als solchem nichts gewonnen ist. Maßstab für die

Abwägung muss vielmehr sein, mit welchen Umständen die Herrichtung des Denkmals für die regelhafte Nutzung als Bauwerk des Eisenbahnbetriebs verbunden wäre.

Nach diesem Maßstab wirken sich die vom Eisenbahn-Bundesamt überschlägig einbezogenen spezifischen bauzeitlichen und anlagebedingten Aspekte von Sanierungsansätzen im Fall der EÜ Amsinckstraße Gleistragplatte so nachteilig auf die Verfügbarkeit des Bauwerks, Bauabläufe, Baulogistik und Dauer der Bauzeit aus, dass dies auch bei einer möglichen Bestätigung der Erhaltungsfähigkeit des Bestandsbauwerks den Ausschlag für den das Denkmal beseitigenden, planfestgestellten Ersatzneubau geben muss. Auch in der Gesamtschau der weiteren Begleitumstände einer Sanierung des Bestandsbauwerks wäre diese nur mit schwerwiegenden Einbußen an die bauzeitlichen verkehrlichen Mindestanforderungen umsetzbar, wohingegen die Verkürzung der Bauzeit, die Planbarkeit des Einschubs neben dem Bestandsbauwerk vormontierter Überbauten und die Aufrechterhaltung der hinreichenden Durchlässigkeit für den Verkehr auf der Straßenoberfläche mit zur Vorteilhaftigkeit des Ersatzneubaus und letztlich zur Zurückstellung des Denkmalschutzes führen muss.

Schließlich bleibt zu berücksichtigen, dass die Vorhabenträgerin konzeptionelle Überlegungen zur Ausführung der Brückenerneuerung als Ersatzneubau formal nicht erneut anstellen musste, da insoweit keine Änderung gegenüber dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss aus dem Ausgangsverfahren vorliegt. Insbesondere ist nicht erkennbar, dass die Anforderung, nunmehr auf eine weiter entfernt liegende Baustelleneinrichtungsfläche zurückgreifen zu müssen, den Ausschlag für eine Sanierung des Bauwerks anstelle eines Ersatzneubaus geben kann. Ein solcher Ansatz muss jedoch bereits bei überschlägiger Überlegung ausscheiden, da sich aus weiter entfernt liegenden Baustelleneinrichtungsflächen in Zusammenhang mit den hier bestehenden zeitlichen Zwangspunkten für den Einbau der Überbauten erst recht die Anforderung ergibt, Brückenelemente mit einer vorausschauend planbaren Fertigungs- und Logistikkette dem Einbauort zuzuführen. Dies ist in der gegebenen Lage zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes mit der erforderlichen Planungssicherheit nur mit Neubau-Brückenelementen möglich.

Ergänzend hat das Eisenbahn-Bundesamt die Anforderungen des § 8 DSchG HA an den Umgebungsschutz geprüft. Gemäß der Norm darf die unmittelbare Umgebung eines Denkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild oder Bestand von prägender Bedeutung ist, ohne Genehmigung der zuständigen Behörde durch Errichtung, Änderung oder Beseitigung baulicher Anlagen, durch die Gestaltung der unbebauten

öffentlichen oder privaten Flächen oder in anderer Weise nicht dergestalt verändert werden, dass die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt werden. Es ist indes nicht erkennbar, dass in der Umgebung der Eisenbahnüberführung Denkmäler vorhanden sind, die mit der Eisenbahnüberführung in einem Wahrnehmungszusammenhang stehen könnten. Das Erscheinungsbild der umliegenden Bebauung wird, abgesehen davon, dass es sich nicht um Denkmäler handelt, durch das Vorhaben nicht berührt. Als einziges anderes Denkmal mit der Adresse Amsinckstraße ist in der Denkmalliste das in einem weiten Abstand im Stadtraum angeordnete „Bahnviadukt Hammerbrook“ (ID 48440) benannt. Mithin liegt das Vorhaben schon nicht in der unmittelbaren Umgebung dieses Denkmals. Die unmittelbar an das Bauwerk südlich anschließenden Kasemattenbauwerke (Bahnbögen) werden von der Baumaßnahme nicht berührt. Auch bei diesen handelt es sich nicht um denkmalgeschützte Bauwerke.

B.4.9 Brand- und Katastrophenschutz

Die 2. Planänderung wirft anlagenbedingt keine zusätzlichen Konflikte für den Brand- und Katastrophenschutz auf, weil der konstruktive Ingenieurbau des Vorhabens gegenüber dem Ausgangsverfahren nicht geändert wird. Die Brücke gewährleistet – wie im Ausgangsverfahren festgestellt – eine Durchfahrtshöhe ein, die nicht geringer ist als diejenige des Bestandsbauwerks, sodass sich insoweit keine Beschränkungen für Einsatzfahrzeuge ergeben. Unbeschadet des Standorts im dicht besiedelten Stadtraum ändert sich angesichts des Charakters des Neubaus als 1:1-Ersatz des Bestandsbauwerks an der anlagebedingten Erreichbarkeit der angrenzenden Wohn-, Büro- und Geschäftshausbebauung nichts. Bereits aus bauordnungsrechtlichen Gründen ist dafür Sorge zu tragen, dass Unterflurhydranten nicht überbaut werden. Auch sonst ergeben sich – so auch im Endzustand – keine Auswirkungen auf die Löschwasserversorgung. Feuerwehrlflächen und -zufahrten werden anlagebedingt nicht verändert. Für das Brückenbauwerk selbst, welches nicht dem Aufenthalt von Personen dient und keine Innenräume aufweist, sind die gebäudebezogenen Anforderungen der §§ 5, 17 Hamburgische Bauordnung (HBauO) sowie die Anforderung an die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges gemäß § 31 HBauO nicht einschlägig. Zudem stellen die anlagebedingten Anpassungen des Bauwerks einschließlich der regelwerkskonformen Zustände bereits wegen des durch den Ersatzneubau erreichten Zustands eine Verbesserung für den Brand- und Katastrophenschutz dar. An den äußeren Gleisen werden Randwege als Dienst- und Rettungswege hergestellt, welche die Mindestbreite und Mindestbreite gemäß der

Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ des Eisenbahn-Bundesamtes, Kapitel 2.2 einhalten.

Bauzeitliche Konflikte des Vorhabens mit dem Brand- und Katastrophenschutz werden durch Nebenbestimmungen (Benachrichtigungspflichten, bauzeitliche Zufahrt, Zugänglichkeit von Hydranten) so adressiert, dass die Voraussetzungen des Brand- und Katastrophenschutzes gewährleistet sind. Die Forderung nach einer Mindest-Durchfahrtshöhe von 3,50 m unter Rohrbrücken und Leitungen wurde entsprechend einer dahingehenden Zusage der Vorhabenträgerin in den Beschluss aufgenommen; grundsätzlich löst die Planung keinen solchen Konflikt aus, da sowohl die Bauzustände als auch das Bauwerk im fertiggestellten, planfestgestellten Zustand Durchfahrtshöhen vorsehen, die über dieser Mindesthöhe liegen.

Die Forderung der Feuerwehr, bestehende in Baugenehmigungen geforderte Feuerwehrezufahrten, Feuerwehrflächen etc. nicht dauerhaft zu verändern, hat vorliegend nach Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt keinen Anwendungsfall, da solche Veränderungen anlagebedingt nicht vorgesehen sind. Sofern durch das Vorhaben gleichwohl zusätzlicher Abstimmungsbedarf zu Anforderungen des Brandschutzes ausgelöst wird, ist dieser durch die als Nebenbestimmung auferlegten Informationspflichten abgedeckt.

B.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabenträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden. Eine der wesentlichen spezifischen Anforderungen bei dem gegenständlichen Vorhaben liegt in der Anzahl der betroffenen Leitungen bzw. Medien.

Dem Änderungsverfahren liegt die Annahme der Vorhabenträgerin zugrunde, dass sich an dem Bedarf anlagen- und baubedingter Umverlegungen von Leitungen gegenüber dem Ausgangsverfahren nichts geändert hat, da keine anderen oder neuen Anforderungen wegen des insoweit von der Änderung unberührt bleibenden

Ersatzneubaus bestehen. Gleichwohl liegt es für das Eisenbahn-Bundesamt auf der Hand, dass Abstimmungen, die vor nahezu 20 Jahren mit Leitungsträgern stattgefunden haben, für die aktuelle Umsetzung des Vorhabens nach aufgrund geänderter Anforderungen an die Koordination nicht mehr tragfähig sind. Überwiegend sind die Abstimmungen zudem mit Rechtsnachfolgern der ursprünglich beteiligten Leitungsträger zu führen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat daher die Leitungsträger im aus Ziffer B.1.3.1 ersichtlichen Umfang beteiligt, jedoch nicht von allen Leitungsträgern eine Rückmeldung erhalten, was aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes auf die Projektkommunikation und Einbindung der Leitungsträger vonseiten der Vorhabenträgerin zurückzuführen ist. Einige der beteiligten Leitungsträger haben im Wesentlichen die Abstimmungen zum Leitungsbestand bestätigt und auf allgemeine Schutzbedarfe verwiesen (S01, 1&1 Versatel Deutschland GmbH; S08 Hamburger Energienetze GmbH – Gasnetz). Für die ganz überwiegende Zahl der Leitungsträger hatte die Vorhabenträgerin die jeweiligen Zustimmungen bereits zusammen mit dem 2. Änderungsantrag hergereicht.

Soweit im Beteiligungsverfahren Konkretisierungsbedarf hinsichtlich des Ergebnisses der im Vorwege vorgenommenen Abstimmungen geltend gemacht wurde, sind diese Konkretisierungen – soweit sie nicht der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben müssen – mit nachstehenden Begründungen als Nebenbestimmungen übernommen worden.

B.4.10.1 Leitungen von Hamburg Wasser

Die Nebenbestimmungen dienen dem Schutz sowohl der Ziele der Stadtentwässerung (HSE) als auch der Leitungen der Trinkwasserversorgung (HWW), wobei die Schutzvorkehrungen Konkretisierungen der allgemein zu den einzuhaltenden Nebenbestimmungen erhobenen Merkblättern darstellen.

B.4.10.1.1 Leitungen der Hamburger Stadtentwässerung (HSE)

Hinsichtlich der Sielanlagen ist in Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und der HSE geklärt, dass Abhängigkeiten zwischen dem Vorhaben und im Bestand vorhandenen Anlagen der HSE (sowie des Bezirksamtes Mitte, für welche die HSE Wartungspflichten hat) bestehen, insbesondere mit dem gemauerten und neu sanierten Mischwassersiel (MW)-Siel K DN 747/1237, dem östlich des Brückenbauwerkes befindlichen MW-Siel DN250-DN300 sowie dem westlich des Brückenbauwerkes die Amsinckstraße querenden MW-Doppelrohrdüker 2x K DN

1600. Die HSE hat in der im Beteiligungsverfahren abgegebenen Stellungnahme vorgetragen, in Bezug auf die geplanten Bauarbeiten bei Einhaltung der als Teil der Stellungnahmen übermittelten Bedingungen und Ausführungshinweise keine Bedenken gegen das Bauvorhaben geltend zu machen. Dementsprechend sind, da der Schutzbedarf der Sielen vor bauzeitlichen Belastungen im Fahrbahnbereich der Amsinckstraße, soweit diese als Baustelleneinrichtungsfläche dienen soll, außer Frage steht, die von der HSE als erforderlich gesehenen Schutzvorkehrungen und Abstimmungsanforderungen in die Nebenbestimmungen dieses Änderungsbescheids übernommen worden. Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, vor Beginn der Baumaßnahme eine örtliche Beweissicherung einschließlich der Beweissicherung der betroffenen Sielleitungen vorzunehmen, siehe Ziffer A.5.5. Um Schäden an den Sielen wegen Schwerlasttransporten, Nutzung von Montageflächen, Lagerungen und Aufstellungen von mobilen Kränen zu begegnen, hat die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung statische Untersuchungen aufzustellen und durch Prüfsachverständige geprüft vorzulegen. Die Vorhabenträgerin hat dargestellt, dass gemäß der Planung indes keine Rammarbeiten in Sielnähe der HSE stattfinden sollen; ebenso sind keine Bauanker in Sielnähe vorgesehen, sodass keine Veranlassung für dies adressierende Schutzauflagen besteht.

Die Vorhabenträgerin hat weiter zugesagt, dass im Bereich der Vormontagefläche die dort vorhandenen Sielleitungen vermessungstechnisch aufgenommen werden. Die Anforderung der HSE, die genaue Lage sämtlicher Sielanlagen im Auftrag der ausführenden Baufirma durch die Vermessung der HSE ermitteln zu lassen, nicht in die Nebenbestimmungen dieses Änderungsbeschlusses aufgenommen, da nach Erkenntnissen des Eisenbahn-Bundesamtes über die vorgenannte Zusage hinaus eine pauschale Vermessung aller Sielleitungen nicht als erforderlich zur Konfliktbewältigung gesehen wird. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin dargestellt, dass die sanierte MW-Sielleitung DN 747/1237 im südlichen Bereich wurde im Zuge der Sanierungsmaßnahme bereits vermessungstechnisch aufgenommen wurde, sodass das Eisenbahn-Bundesamt mit der Vorhabenträgerin keine Erforderlichkeit einer erneuten Einmessung sieht.

Die Randbedingungen der Einleitung von Niederschlagswasser und Baugrubenwasser hat die Vorhabenträgerin im Vorwege zur Planung ebenfalls mit der HSE abgestimmt, diesbezüglich wird auf die Begründung unter Ziffer B.4.3.2 verwiesen.

B.4.10.1.2 Leitungen der Hamburger Wasserwerke (HWW)

Bezüglich der Trinkwasserleitungen der HWW adressieren die Nebenbestimmungen den spezifischen Schutzbedarf der im Baufeld befindlichen Leitungen. Die Vorhabenträgerin hat hierzu vorgetragen, dass ihr sämtliche von den HWW benannten Trinkwasserleitungen im Einzelnen bekannt sind, woraus nach Erkenntnissen des Eisenbahn-Bundesamtes der Schutzbedarf in Abstimmung mit den HWW zutreffend abgeleitet worden ist. Im Übrigen sind die Anforderungen der HWW in die Nebenbestimmungen dieses Änderungsbeschlusses aufgenommen worden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat keine Zweifel, dass dem geltend gemachten bauzeitlichen Koordinierungsbedarf wegen der die Leitungen DN 600 GG sowie DN 1000 GG von 1961 betreffenden und für das Jahr 2027 geplanten Baumaßnahme (A-17/8074) entsprochen wird.

B.4.10.2 Leitungen der Hamburger Energiewerke GmbH – Trassenmanagement Betrieb Strom

Die Hamburger Energiewerke GmbH (Betrieb Strom) haben sich in der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahme detailreich und teilweise kontrovers zu den Wechselwirkungen der Planung des mit diesem Beschluss festgestellten EÜ-Vorhabens und den Um- und Neuverlegungsbedarfen der Leitungen des Leitungsträgers geäußert. Im Wesentlichen sind dabei drei Konfliktlinien deutlich geworden: Kommunikation des Projektablaufs, Ausführung von Leitungsumverlegungen als unmittelbare Folgemaßnahme des Vorhabens, sowie Berücksichtigung zukünftiger Planungen der Stromnetz Hamburg GmbH für Leitungsverlegungen, insbesondere bezüglich einer kreuzenden 110kV-Leitung.

Der Anforderung, Konflikte des Vorhabens zu bewältigen, wird in diesem Planfeststellungsbeschluss durch Festlegungen von Grundsatzfragen sowie durch Vorgaben von Abstimmungen der Bauabläufe hinsichtlich der verschiedenen Gewerke Genüge getan. Detailregelungen der Ausführungsplanung, zivilrechtliche Vereinbarungen sowie Planungen, die nicht (mehr) im Kontext der Konfliktbewältigung des Vorhabens stehen, sind demgegenüber nicht Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Im Einzelnen:

B.4.10.2.1 Grundzüge der Planung

Genuin Teil bereits der Planrechtsentscheidung im Ausgangsverfahren war der Umstand, dass das Vorhaben einen Bedarf an Umverlegungen von Leitungen auslöst.

Dies ergibt sich aus dem Bedürfnis, Baufreiheit im Bereich der Gründungen von Stützenreihen und Widerlagern zu schaffen. Diese Anforderung hat auch bei der geplanten Umsetzung der geänderten Planung Bestand. Soweit der Leitungsträger die fehlende Aktualität der im Bestandsplan zur Planfeststellung im Ausgangsverfahren (Planzeichnungen Ib 1.0936.0-106) aus dem Jahr 2003 kritisiert, ist dem Eisenbahn-Bundesamt indes bekannt, dass die Vorhabenträger die Aktualisierungen gegenüber dem Leitungsträger kommuniziert und die Forderung nicht mehr dem Sachstand entspricht.

Die Forderung von Stromnetz Hamburg, die Aufteilung des Trassenraums nach den Grundsätzen der DIN 1998 aus dem Jahr 1978 als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses festlegen zu lassen und sämtliche Leitungen in entsprechenden Zonen anzuordnen, wird zurückgewiesen, soweit die genaue Lage der verlegten Rohre und das Treffen geeigneter Schutzvorkehrungen der Ausführungsplanung vorbehalten werden kann.

Hinsichtlich der benannten Parallelprojekte des Leitungsträgers ist nicht ersichtlich, dass diese von der vorliegenden EÜ-Planung ausgelöst und daher in diese integriert werden müssten, ebenso ist nicht erkennbar, dass die Projekte des Leitungsträgers, etwa zur Erstellung einer 110kV-Trasse, durch das EÜ-Vorhaben verunmöglicht werden.

B.4.10.2.2 Zivilrechtliche Vereinbarungen

Die Forderung, mit dem Leitungsträger eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht als Nebenbestimmung festgelegt, da es sich um zivilrechtliche Vereinbarungen handelt, die zudem in die Ausführungsplanung hineinreichen. Aus denselben Gründen vermag die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin nicht beschluss halber aufzuerlegen, global die Wahrnehmung der rechtlichen Interessen der Stromnetz Hamburg GmbH zu übernehmen. Für die Kabel- und Leitungsverlegungen im Zuge des Vorhabens ist die Inanspruchnahme von Grundstücken privater Dritter nicht erforderlich, da diese sämtlich unter der Straßenoberfläche liegen.

B.4.10.2.3 Abstimmungsbedarfe

Diverse weitere Forderungen des Leitungsträger werden jedenfalls insoweit zurückgewiesen, wie in der Stellungnahme geltend gemacht wird, dass eine Aufnahme in diese Planrechtsentscheidung zu erfolgen habe. Hinsichtlich der Art und Weise der

Projektkommunikation vermag die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin keine Vorgaben aufzuerlegen, welche die unstreitigen Abstimmungserfordernisse überspannen würden. Ebenso weist das Eisenbahn-Bundesamt die Forderung zurück, hinsichtlich der Termine des Bauablaufs jeweils das Einvernehmen mit dem Leitungsträger herzustellen. Denn dies würde darauf hinauslaufen, bahnbetrieblich maßgebliche oder übergreifende durch bauleistungs- oder verkehrliche Anforderungen bestimmte zeitliche Zwangspunkte vom Votum des Leitungsträgers abhängig machen zu müssen. Dies ist nicht hinnehmbar. Als Nebenbestimmung dieses Änderungsbeschlusses ist ein Abstimmungsgebot sowie die Kommunikation im Wege der Fortsetzung der Leitungsbesprechungen beauftragt. Den Koordinationsanforderungen, die im Übrigen im Interesse der Vorhabenträgerin liegen, ist damit Genüge getan.

B.4.10.2.4 Verkehrsregelungen

Soweit der Leitungsträger vonseiten der Vorhabenträgerin fordert, genuin zur Berücksichtigung der Anlagen des Leitungsträgers ein übergreifendes Verkehrskonzept (einschließlich Verkehrszeichenplan und Umsetzungsplanung durch geeignete Absperrung während der Baumaßnahme) zu erstellen, wird auf die Regelung verkehrlicher Belange unter Ziffer A.4.10.2 und Ziffer B.4.11.2 verwiesen.

B.4.11 Straßen, Wege und Zufahrten

B.4.11.1 Anlagenbedingte Auswirkungen des Vorhabens

Die Nebenbestimmungen bezwecken, eine Wiederherstellung des Straßenraums in allen von dem Vorhaben berührten Aspekten – Oberflächen für Straßenverkehr, Rad- und Gehwege, sonstige Verkehrsflächen, Ausstattung einschließlich Beleuchtung und Beschilderung) umzusetzen. Dabei sind Planungsabsichten der Freien und Hansestadt Hamburg, hier: der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, welche dem Eisenbahn-Bundesamt zum Zeitpunkt der Beschlussfassung nicht bekannt sind bzw. nicht bekannt sein können, im Ergebnis der vorzunehmenden Abstimmungen zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die von ihm überführte Straßenverkehrsanlage Amsinckstraße sind allein bauzeitlicher Art, da das Vorhaben auf den Zuschnitt der Straßenoberflächen keinen Einfluss hat. Ausweislich des Erläuterungsberichts, Unterlage 1.4, Stand 28.05.2024 ergeben sich gegenüber der von den weiteren Änderungsverfahren insoweit unberührten Fassung des Erläuterungsberichts vom 03.01.2006, Unterlage 1.1 keine Änderungen der Konstruktion. Demnach beinhaltet

das Vorhaben konstruktiv nach wie vor, dass die vier Stahlstützenreihen I bis IV ersetzt werden, wobei die Stützenreihen I, II, und IV in Stahlbauweise und die Stützenreihe III in Stahlbetonweise hergestellt werden, während die Stützenreihe V auf der Südseite entfällt und die Gründung bis ca. 1,50 m unter Oberkante Gelände zurückgebaut wird (Erläuterungsberichts vom 03.01.2006, Unterlage 1.1, Seite 12 f.).

Eine geringfügige Fläche, die bisher als Pfeilerstandort genutzt wird, wird für die Nutzung zu verkehrlichen oder anderen Zwecken frei, wobei die von der Pfeilerreihe in Anspruch genommene Fläche im Bestand einen Streifen zwischen Radweg und Fahrbahn belegt. Im Gegenzug hatte die seinerzeit – im Jahr 2006 – zuständige Behörde für Bau und Verkehr – Amt für Verkehr und Straßenwesen der Freien und Hansestadt Hamburg einer einseitigen Einschränkung des lichten Raums auf der Südseite um maximal 3,5 m von bisher 60 m auf 56,5 m zugestimmt (Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1, Stand 03.01.2006, S. 15).

Dem Eisenbahn-Bundesamt ist in diesem Zusammenhang an der Klarstellung gelegen, dass das Vorhaben seine Planrechtfertigung aus eisenbahnfachlichen Erfordernissen herleitet und die Beibehaltung der Pfeilerachsen dauerhafte und bauzeitliche Belange des Straßenverkehrs berücksichtigt (d.h. im Wesentlichen bauleistungs- und bauleistungs-Gründe der bauzeitlichen Verfügbarkeit des Verkehrsraums hat (siehe Erläuterungsbericht, Unterlage 1.4, S. 6 ff.), jedenfalls aber nicht der Aufweitung des (Straßen-)Verkehrsraums dient, zumal ohnehin ein Vorrücken des südlichen Widerlagers Gegenstand der planfestgestellten Planung war und ist. Dies korrespondiert damit, dass die BVM kein Aufweitungsverlangen geäußert hat, und entsprechend die Widerlager am Standort des Bestandsbauwerks errichtet werden. Nach der auf Brücken bezogenen Verfügungslage des Eisenbahn-Bundesamtes besteht mit Blick auf die – auch für Bundesstraßen sowie Großraum- und Schwertransporte – auskömmliche Durchfahrtshöhe ebenfalls keine Veranlassung, im Zuge der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auf eine höhere Durchlässigkeit des Neubaus als derjenigen des Bestandsbauwerks zu dringen. Die vorhandenen Durchfahrtshöhen werden überdies nicht unterschritten (Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1, Stand 03.01.2006, S. 16); diese wie andere konstruktive Aspekte sind von der 2. Planänderung nicht betroffen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die (Straßen-)Verkehrs-/Fahrbahnebene sind dementsprechend so gering, dass der Beschluss die – lediglich – durch den Versatz eines Widerlagers vermittelten Anpassungen nicht in der Form weitergehender Folgemaßnahmen oder als Zusammenfall mehrerer Planfeststellungen gemäß § 78

VwVfG mitregeln muss. Wie aus dem Erläuterungsbericht, Stand 28.05.2024, Unterlage 1.4, S. 6 erkennbar wird, beeinflussen der Ersatzneubau der Pfeiler und der Widerlager weder die Fahrstreifen bzw. Abbiegespuren noch die Führung der Rad- und Fußwege. Sämtliche verkehrlichen Grundfunktionen der Amsinckstraße können insoweit nach Fertigstellung durch Wiederherstellung der Fahrbahnoberfläche in 1:1-Lage sowie mit derselben Funktionszuweisung wieder verfügbar gemacht werden. Der Änderungsbeschluss trägt dem Rechnung, indem der Vorhabenträgerin auferlegt wird, für die Wiederstellung der Straßenoberflächen Sorge zu tragen, soweit sich nicht aus Abstimmungen mit der BVM etwas anderes ergibt. Etwaige weitergehende Verkehrskonzepte und Anordnungen bleiben der BVM überlassen. Eine von der BVM angeregte Ertüchtigung der Fahrbahnoberflächen vor Beginn der Baumaßnahme sieht das Eisenbahn-Bundesamt nicht als zielführend an, da im Verlauf der Bauphasen ohne Weiteres mit unvermeidbaren Beschädigungen der Straßenoberflächen zu rechnen ist.

B.4.11.2 Bauzeitliche Auswirkungen des Vorhabens

B.4.11.2.1 Allgemeines

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

Die Maßgabe zur Absperrung des Baufelds beinhaltet im Gegenzug, dass die im Umfeld des Vorhabens von den Bauarbeiten betroffenen Anliegerinnen und Anlieger nicht vom Zugang zu ihren Grundstücken ausgeschlossen werden.

B.4.11.2.2 Baustelleneinrichtung und Baustellenandienung

Der für die Baustellenlogistik vor Ort erforderliche Platzbedarf ist in Unterlage 01.4, Erläuterungsbericht, S. 7, Punkt 4, Beschreibung der geänderten Planung in Verbindung mit den Plänen zur Baustelleneinrichtung, Unterlagen 9.5 und 9.6 sowie Bauwerksverzeichnis. Lfd. Nr. 323 hinsichtlich Ausdehnung und Anordnung plausibel

dargestellt. Die Großräumigkeit der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen resultiert aus einer realistischen Abbildung des Gesamtflächenbedarfs, der sich aus der Kombination des für die sukzessive Erneuerung der Unterbauten jeweils einzurichtenden Baufeldes, der dadurch hervorgerufenen Änderungen an den Straßenverkehrsführung gemäß Verkehrskonzept, den Vormontageflächen für die Überbauten sowie dem Straßenraum ergibt, der für die Transportstrecke der Überbauten von den Vormontageflächen zum Einbauort erforderlich ist. Daraus ergibt sich, dass der größte Teil der Baustelleneinrichtungsfläche auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen gelegen ist.

Aus den Mindestanforderungen einer Baulogistik heraus, welche neben der reinen Vormontage der Überbauten erhebliche Baumaßnahmen auf Straßenebene, an Stützenreihen und den Widerlagern erfordern, ist plausibel, dass der unmittelbar unterhalb des Ersatzneubaus der EÜ befindliche Straßenraum für die Baustelleneinrichtung nicht auskömmlich ist, sondern die Vorhabenträgerin die in den vorgenannten Planunterlagen bezeichneten weiteren Flächen auf Straßenebene benötigt. Überwiegend sind die Flächen indes nur deshalb erforderlich, um die je nach Bauphase wechselnden bauzeitlichen Straßenführungen östlich und westlich des Baufelds temporär anzulegen.

Ein umfassender Verweis der Vorhabenträgerin auf eine schienengebundene Baulogistik scheidet aus technischen und logistischen Gründen aus. Dies gilt im Speziellen für Maßnahmen, die so angeordnet sind, dass eine Abfuhr und Andienung auf dem Schienenweg logistisch nicht in Betracht kommt. Dies ist bei Zuführung von Material für die auf Fahrbahnebene durchzuführenden Baumaßnahmen erforderlich, insbesondere bezogen auf Abbrucharbeiten, Gründung und weiterer konstruktiver Ingenieurbau, beim Bau der Widerlager und Stützenreihen ebenso wie bei der An- und Abfuhr von Material und Entsorgungsgut. Insgesamt ist festzustellen, dass die vom Vorhaben erzeugten Baustellenverkehre nicht im Einzugsbereich von Wohnbebauung anfallen, sondern in den ganz erheblich verkehrlich vorbelasteten Straßenzügen im Umfeld des Vorhabens. Die Vorhabenträgerin ist grundsätzlich angesichts der bestehenden Verkehrsbelastung dazu angehalten, vermeidbare zusätzliche Verkehrsbelastungen der betreffenden Straßen durch zeitliche Steuerung und Streckung der Bauarbeiten zu vermeiden. Dabei ist indes zu berücksichtigen, dass in einigen Bauphasen, insbesondere in Sperrpausen kontinuierliche Arbeiten anfallen, die ein Totalverbot von Fahrzeugbewegungen zu bestimmten Uhrzeiten nicht umsetzbar machen.

B.4.11.2.3 Bauzeitliche Verkehrsführung

Wegen der verkehrlichen Bedeutung der Amsinckstraße für alle Verkehrsarten, insbesondere jedoch dem Verkehr von Kraftfahrzeugen auf der B 4 ist grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass die überführten Verkehrswege möglichst keiner Vollsperrung unterliegen. Die Vorhabenträgerin hat dem mit einem seit Jahren mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in Abstimmung befindlichen Bauphasenkonzept Rechnung getragen (siehe Unterlage 01.4, Erläuterungsbericht, S. 7 ff. zu Bauphasen 1 bis 6), welches so konzipiert ist, dass Verkehrsphasen mit Mindeststandards hinsichtlich der Verkehrsabwicklung erreicht werden können. Konzeptbestandteil ist dabei, dass die baubedingte Vollsperrung der Amsinckstraße in Höhe der EÜ-Baustelle für den Kfz-Verkehr auf 19 Tage begrenzt bleibt und im Übrigen eine Beschränkung von drei auf einen Fahrstreifen auf jeweils eine Fahrtrichtung (stadteinwärts oder stadtauswärts) beschränkt ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt ausweislich der hergereichten ergänzenden Unterlagen zum Verkehrskonzept (Unterlage E08.1 bis E08.16 zu Verkehrsphasen 1.1 bis 1.8, Verkehrsphase 2, Verkehrsphasen 3, 3.1, 4, 4.1, 5, 6 und 7) fest, dass den hohen Anforderungen an die Verfügbarkeit der von der EÜ-Baustelle überführten Verkehrswege bereits ganz erhebliche Aufmerksamkeit zuteilgeworden ist und die Umsetzung der gesamten Baumaßnahme sich im Wesentlichen an den Anforderungen des Straßenverkehrs orientiert. Bei dieser Bewertung hat das Eisenbahn-Bundesamt die komplexen verkehrstopographischen Verhältnisse unterhalb des Bauwerks berücksichtigt, welches mehrere nicht niveaugleiche Fahrbahnen mit insgesamt 10 Fahrstreifen zuzüglich Busspur überspannt, die im Westen teilweise in Tunnelrampen und im Osten im weiteren Verlauf in Straßenbrückenrampen münden. Eine frei wechselbare Disposition der Fahrspuren bei bauzeitlicher Inanspruchnahme jeweils eines Brückensegments war daher von vornherein nicht möglich. Unter diesen Voraussetzungen ist konzeptionell nicht zu beanstanden, wenn – unbeschadet der gewichtigen Verkehrsfunktion der Bundesstraße 4 – Verkehrsphasen vorgesehen sind, in denen in einer Fahrtrichtung nur eine von drei Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Selbst diese Konfiguration ist nur erzielbar, indem die Vorhabenträgerin – den Anforderungen der Freien und Hansestadt Hamburg Rechnung tragend – die Pfeilerreihen und Überbauten segmentweise errichtet, was im Gegenzug den Platzbedarf der Vormontageflächen verringert.

Soweit die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende im Anhörungsverfahren zwar nicht die Reduzierung der Verfügbarkeit von Fahrstreifen, jedoch die Dauer des

Zeitraums der Vollsperrung kritisiert und eine Optimierung gefordert hat, ist das Eisenbahn-Bundesamt zu der Bewertung gelangt, dass die Optimierung der Bauabläufe durch Abstimmungen zwar freisteht, eine Verpflichtung zur Reduzierung des Vollsperrungszeitraums für den Straßenverkehr auf weniger als 19 Tage jedoch nicht in Betracht kommt. Die Vollsperrung ist von vornherein nur für eine Bauphase geplant, in der diese dem Grunde nach unvermeidlich ist, nämlich in der Schlussphase beim Einschub der Überbauten (Verkehrsphase 6 gemäß Unterlage E08.15). Jede weitere Streckung zugunsten der Verfügbarkeit der Unterfahrbarkeit für den Straßenverkehr würde insoweit zu einer Verlängerung des Sperrpausenzeitraums für den Eisenbahnverkehr über die ohnehin schon eisenbahnbetrieblich anspruchsvolle Sperrpausendauer von 38 Tagen hinaus führen. Dies ist auch unter dem Gesichtspunkt des Netzzugangs für Eisenbahnverkehrsunternehmen kritisch zu sehen.

Dabei ist zudem zu berücksichtigen, dass die koordinierten Sperrpausen für den Bahnbetrieb nicht ad hoc disponibel sind, sodass im Gegenzug nicht mit einer wesentlichen Überschreitung des von der Vorhabenträgerin von vornherein geplanten Rahmens für Sperrungen zulasten der überführten Wegebeziehung (19 Tage) zu rechnen ist.

Die in diesem Beschluss niedergelegte Nebenbestimmung ersetzt nicht die separat zu erteilenden verkehrsrechtlichen Anordnungen. Daher werden mit diesem Beschluss zudem keine konkreten Beschilderungen als Nebenbestimmungen festgelegt. Das Eisenbahn-Bundesamt weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass mit diesem Beschluss nur solche Verkehrsbeschränkungen (z.B. Einziehung von Fahrstreifen) für erforderlich erklärt werden, die sich unmittelbar aus bautechnischen und bauplanerischen Anforderungen ergeben. Davon nicht gedeckte Verkehrsführungen bedürften einer gesonderten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung und Begründung der Straßenverkehrsbehörde. Das Eisenbahn-Bundesamt ist auf Grundlage der Verkehrsphasenpläne zu der Überzeugung gelangt, dass die Verkehrskonzepte der Vorhabenträgerin bezogen auf die jeweiligen Bauphasen grundsätzlich in verkehrsrechtliche Anordnungen umgesetzt werden können.

Eine allein zur Abwicklung von Umleitungsverkehren ausgelöste Anforderlichkeit von dauerhaften baulichen Änderungen an Straßen und anderen Verkehrswegen als Folgemaßnahme des Vorhabens oder zusammenfallende Planung wurde von den zuständigen Behörden nicht geltend gemacht und ist nach Bewertung des Eisenbahn-Bundesamtes – auch unter Berücksichtigung der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Verkehrskonzeptes, Erläuterungsbericht, Unterlage 1.4, S. 5 ff. in

Verbindung mit den Unterlagen zur Baudurchführung, Bauphasenpläne zu den Baufeldern – nicht gegeben.

Die Nebenbestimmungen zu Regelungen des Fuß- und Radverkehrs zielen darauf ab, verkehrlich angemessene Wegeführungen für die Zeiträume sicherzustellen, in denen parallel eine Durchlässigkeit des Vorhabens für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gegeben ist. Die Planung ist im Übrigen darauf ausgerichtet, dass der Rad- und Fußverkehr weiter – mit Ausnahme der umfassenden Vollsperrung gemäß Verkehrsphase 6 – unter der Brücke stattfinden kann. Dabei ist angesichts der im Bestand wenig attraktiven Gestaltung der Rad- und Fußwegsituation von eher geringen Verkehrsströmen des Rad- und Fußverkehrs auszugehen. Für das Eisenbahn-Bundesamt ist eine mit zumutbarem Aufwand umsetzbare technische Lösung, mit der die im Verkehrskonzept benannten Zeiträume von Vollsperrungen für den Fuß- und Radverkehr gänzlich zu vermeiden wären, nicht erkennbar.

Soweit die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende im Bereich der Eisenbahnüberführung Amsinckstraße einen dringlichen Bedarf sieht, die Straße Instand zu setzen, sieht es das Eisenbahn-Bundesamt nicht als sachgerecht an, jeweils anlässlich der Einrichtung neuer Bauzustände bzw. neuer Verkehrsführungen die jeweils zur Verfügung stehende Umleitungsstrecke auf dem baulichen Niveau einer Wiederherstellung instand zu setzen. Bis zum Abschluss der Gesamtmaßnahme ist es hinreichend, dass Straßenoberflächen zur Verfügung stehen, die den Verkehrssicherungspflichten genügen. Ebendiese Qualitätsstufe ist als Nebenbestimmung in diesem Planänderungsbeschluss auferlegt worden. Während der laufenden Bauarbeiten sind die Fahrbahnen der Gefahr der Beschädigung durch fortlaufende oder logistisch noch Veränderungen unterliegende Bauabläufe ausgesetzt. Insofern erscheint es wenig zielführend, während der Bauabläufe unterhalb des Bauwerks Fahrbahnoberflächen in der Ausführung einer endgültigen Wiederherstellung zu schaffen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ordnet die Auswirkungen der vorhabenbedingten bauzeitlichen Sperrungen der Amsinckstraße nach alledem als beherrschbar ein, sofern die in diesen Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Nebenbestimmungen umgesetzt, insbesondere Abstimmungen mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange durchgeführt werden.

B.4.11.3 Bauzeitliche Belange des Schienenverkehrs

Die EÜ Amsinckstraße Gleistragplatte dient, wie zur Planrechtfertigung ausgeführt, dem erheblichen auf den Strecken 1244 und 6100 verkehrenden Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr sowie fallweise dem Güterverkehr. Die Planung fokussiert darauf, die Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb durch weitgehendes Arbeiten „unter dem rollenden Rad“ gering zu halten. Unplanmäßige zusätzliche Auswirkungen insbesondere auf den Betrieb der von einer Anzahl von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen genutzten Strecke 6100 sind anlassbezogen gegenüber den Betroffenen zu kommunizieren.

B.4.11.4 Belange des übrigen ÖPNV/Busverkehrs

Das Vorhaben wird über den eine stadteinwärts führende, von einem Bauwerksteil überführte Busspur Fahrtrichtung stadteinwärts sowie auf den regulären Fahrbahnen stadtauswärt im Linienverkehr der Buslinie 112, 640 und der Metrobus-Linie 3 unterfahren. Ebenso wie für die Bewertung der bauzeitlichen Umleitung des MIV gilt für den Busverkehr, dass für die meiste Zeit der Baudurchführung der Verkehr unterhalb des Vorhabens fließen kann, was eine wesentliche Planungsprämisse darstellt. Aus anderen Planrechtsverfahren ist dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt, dass (unbeschadet der Kommunikationsanforderungen des VHH) der Streckenservice der Hamburger Hochbahn eine Vorlaufzeit von vier Wochen für die Einrichtung einer Umleitungsstrecke benötigt, und dass der HVV über eine konkret anzuschreibende E-Mail-Adresse Baustellenkoordination@hvv.de verfügt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Übrigen keine Zweifel, dass die vom Vorhaben durch dessen Sperrpausen ausgelösten Bedarfe für Schienenersatzverkehr in gewohnter Weise zwischen den für die Abstimmungen maßgeblichen Beteiligten organisiert werden.

Soweit die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) im Anhörungsverfahren nähere Auskünfte zur Passierbarkeit der stadteinwärts führenden Busspur für Linienbusse entlang der Stützenreihe 3 gefordert hat, hat das Eisenbahn-Bundesamt sich über die Abstimmungsergebnisse zwischen der Vorhabenträgerin, der Hamburger Hochbahn und den VHH berichten lassen. Infolgedessen hat das Abstimmungsergebnis – Wiederherstellung der Busspur in gradliniger Ausführung und einer Breite von 3,06 m nach dem Umbau der Stützenreihe Achse 40 – Eingang in die Nebenbestimmungen dieses Änderungsbeschlusses gefunden.

B.4.12 Städtebauliche Belange

Bereits im Erläuterungsbericht der im Ausgangsverfahren eingereichten Planunterlagen, Stand 03.01.2006 (Unterlage 1.1 der Unterlagen zur 2. Planänderung), Ziffer 3.2.1.3 wurde, da das Bauwerk „als denkmalschutzwürdig einzustufen“ sei, eine Anpassung der „neuen Widerlagerflächen (Verblend, Natursteinsockel) an den Bestand“ vorhabenträgerseitig angekündigt. Eine Berücksichtigung der Gestaltung der widerlagerseitigen Wandelemente unter Denkmalschutzgesichtspunkten lässt sich indes denkmalrechtlich nicht begründen, da mit der Planfeststellung des Ersatzbauwerks die Beseitigung des Bauwerks planfestgestellt ist und der Denkmalschutz des Bauwerks damit erloschen ist (siehe Ziffer B.4.8). Gestaltungsfragen der Ausführung des Mauerwerks sind zudem der Ausführungsplanung zuzuordnen. Es ist daher davon abzusehen, eine konkrete Gestaltungsvariante zum Gegenstand der Planfeststellung zu machen. Das Eisenbahn-Bundesamt vermag in diesem Zusammenhang nicht mehr aufzuklären, ob die im Jahr 2006 zum Gegenstand des Erläuterungsberichts erhobene Bestandsanpassung im Sinne einer optischen Anlehnung an das Bestandsbauwerk noch städtebaulich sinnvoll ist, da insbesondere die weitere in der Flucht des plangegenständlichen Bauwerks stehende Eisenbahnüberführung Amsinckstraße (Strecken 2200 und 1250) auf Grundlage des seinerzeitigen Planfeststellungsbeschlusses und dessen 1. Änderung umgesetzt worden sind. Insoweit erscheint es nicht fernliegend, das plangegenständliche Bauwerk (eher) an den errichteten Ersatzneubau anzupassen als an den (rückzubauenden) Bestand. Dies kann jedoch, wie ausgeführt, einer Abstimmung zur Ausführungsplanung überlassen bleiben. Als Abstimmungsbeteiligter kommt angesichts der erloschenen Denkmaleigenschaft primär die Behörde für Städtebau und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg (BSW) in Betracht, die sich entsprechend im Anhörungsverfahren über die 2. Planänderung eingebracht hat.

Die in diesem Zusammenhang von der BSW ausgeführten kritischen Hinweise zu Planung geben indes keinen Anlass, von Amts wegen auf weitere Überarbeitungen der Planung zu dringen. Hinsichtlich der als kritisch gesehenen, bei 1,20 m liegenden Höhe des Fußbalkens der Stützkonstruktion hat die Vorhabenträgerin zutreffend angemerkt, dass der Anprallschutz bereits Bestandteil der im Zuge der im Jahre 2006 für das Bauwerk durchgeführten Planfeststellung war. Aufgrund der gleich gebliebenen technischen Erfordernisse ist der Anprallschutz zur Sicherstellung eines sicheren Eisenbahn- und Straßenverkehrs in der weiteren Planung weiterhin zu berücksichtigen.

Das Eisenbahn-Bundesamt sieht abgesehen davon auch keinen Gewinn für das Erscheinungsbild bei einer Modifizierung der Konstruktion, da diese in nämlicher Weise beim benachbarten Bauwerk realisiert wurde und dort vorhanden ist, d.h. beim plangegenständliche Vorhaben wird der Anprallschutz daran optisch anschließen.

Soweit die Verengung des Fußwegbereichs durch Vorlagerung des südlichen Widerlagers von der BSW als „unglücklich“ bewertet wird, ist neben den Vorteilen für den Bauablauf der Entfall der auf der aufgehöhten Fläche des Rad-/Fußwegbereichs befindlichen Stützenreihe in Rechnung zu stellen, welche den Effekt der verringerten Gehwegbreite per Saldo wieder relativiert. Das Eisenbahn-Bundesamt erlaubt sich in diesem Zusammenhang die Anmerkung, dass die Feststellung der BSW, die Passage sei „für Fußgängerinnen und Fußgänger schon heute wenig attraktiv [...] und dementsprechend wenig frequentiert“, nicht in Abrede zu stellen ist, jedoch im Wesentlichen auf die Belastung der Örtlichkeit durch den dichten Straßenverkehr zurückgeht. Die fehlende Attraktivität der Ortslage für Fußgängerinnen und Fußgänger ist mithin weder dem Bestandsbauwerk noch dem Vorhaben anzulasten, sondern der hier und in der Fortsetzung der Amsinckstraße zu in westlicher und östlicher Richtung vorzufindenden extremen und verfestigten Ausprägung des Ausbaus der Hamburger Innenstadt zur autogerechten Stadt. Konstruktive Maßnahmen zur Wiederherstellung eines breiteren Fußwegs würden an den Beeinträchtigungen durch den Straßenverkehr nichts ändern und können nicht als verhältnismäßig gesehen werden. Im Übrigen hat die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der baulichen Ausführung mit vorgesetzten Widerlagern – abgesehen davon, dass diese Abstimmung bereits Gegenstand des Ausgangsverfahrens gewesen ist – in den Vorabstimmungen zum gegenständlichen Planänderungsverfahren gegenüber der Vorhabenträgerin bestätigt (Schriftverkehr vom 11.04.2022).

B.4.13 Berücksichtigung der Klimaschutzziele

Unbeschadet dessen, dass das Eisenbahn-Bundesamt vordringlich die Auffassung vertritt, dass das gegenständliche Vorhaben nicht unter das Berücksichtigungsgebot des § 13 Klimaschutzgesetz (KSG) fällt, weil die Zulassung des Vorhabens anlagenseitig bereits durch Planfeststellungsbeschluss vom 06.03.2006, Az.: 57101 Pap-0651/03.2200, erfolgt ist, wohingegen das Klimaschutzgesetz erstmals am 12.12.2019 ausgefertigt wurde, änderte auch eine Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes gemäß § 13 KSG nichts an der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens in der Gestalt des vorliegenden Änderungsbeschlusses.

Nach § 13 Abs. 1 S. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes (Minderung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um 55 %) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele (für die Jahre bis 2030 sektorenweise festgelegte Jahresemissionsmengen) zu berücksichtigen. Die Norm dient der Umsetzung der Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris, entsprechend der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Demnach ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Gleicht man das Vorhaben mit der Maßgabe des § 3 KSG ab, kommt es hierbei darauf an, inwieweit es mit den nationalen Klimaschutzzielen korrespondiert, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens 65 % und bis 2040 um mindestens 88 % zu mindern.

Im Gegensatz zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält das AEG keine ausdrückliche oder implizite Klarstellung, dass die Erbringung von Verkehrsleistungen mit dem Verkehrsträger Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der Klimawirkung als besonders vorteilhaft einzustufen ist. Gleichwohl ist diese Bewertung als verkehrs- und umweltwissenschaftlich anerkannt sowie empirisch über die verkehrsträgerbezogenen Erfassungen der CO²-Emissionen belegt anzusehen.

Dementsprechend gehört es zum Teil des nationalen Klimaschutzplans, im Verkehrssektor Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene, unter anderem durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes vorzusehen.

Das planfestgestellte Vorhaben in der mit diesem Änderungsbeschluss festgestellten Fassung befördert die als klimagerechte anzuerkennende Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, indem die für den Schienenpersonenverkehr im Hinblick auf die Betriebsführung des hoch belasteten Hamburger Hauptbahnhofs bedeutsamen und elektrifizierten Abstellgleise, die schwerpunktmäßig für den klimafreundlichen Schienenpersonenregional- und Fernverkehr weiterhin verfügbar bleiben bzw. gemacht werden. Es wird auf die Planrechtfertigung, Ziffer B.4.1 verwiesen. Abgesehen davon induziert das Vorhaben keine zusätzlichen betriebsbedingten Immissionen, siehe Ziffer B.4.6.2.2.

Dem steht nicht entgegen, dass das Vorhaben mit in gewissem Umfang unvermeidlichen, baustellenüblichen Emissionen und Transportverkehren einhergeht,

die bei abstrakter Betrachtung als temporäre Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele gewertet werden könnten. Indes wäre es widersprüchlich, Infrastrukturmaßnahmen für klimafreundliche Verkehrsträger wie den (hier zudem mit elektrischer Traktion betriebenen) Schienenverkehr als tauglichen bzw. gesetzgeberisch gerade intendierten Inhalt der in § 9 KSG vorgesehenen Klimaschutzprogramme anzuerkennen, um solche Maßnahmen sodann unter akzentuierter Bewertung bauzeitlicher Emissionen abzulehnen. Ein solcher Bewertungsmechanismus ist aus § 13 Abs. 1 S. 1 KSG nicht abzuleiten, da Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs schlechterdings nicht ohne bauliche Aktivitäten zu erreichen sind, die zunächst dem Grunde nach mit Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele einhergehen werden. Dass das Vorhaben derartige bauzeitliche Immissionen verursacht, ist aus den mit dem Antrag auf 2. Planänderung hergereichten und öffentlich ausgelegten Unterlagen erkennbar; es wird insbesondere auf den Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Punkt 8, S. 24 ff., die Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zu baubedingten Immissionen, Unterlage 12.1 sowie das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Unterlage 16.1 verwiesen. Neben dem bereits benannten Umstand, dass das Vorhaben anlage- und betriebsbedingt als Ersatzneubau einer Bestandsanlage fungiert, ist aus den bauzeitlichen Parametern sicher abzuleiten, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der nicht erheblichen Auswirkungen auf das Lokalklima zudem keine nennenswerten Auswirkungen auf das Globalklima verursacht. derartige bauzeitliche Immissionen verursacht, ist aus den mit dem Antrag auf Planfeststellung hergereichten und öffentlich ausgelegten Unterlagen erkennbar; es wird insbesondere auf den Erläuterungsbericht, Unterlage 1.4, Punkt 5.1.2, S. 16 ff., ergänzende Untersuchung zu Schall und Erschütterungen, Unterlage 10.7, sowie das Bodenverwertungs- und Entsorgungs-Kurzkonzept, Unterlage 11 verwiesen.

Aus den Gründen, wegen denen eine Nullvariante des Vorhabens auszuschließen war, ist die Durchführung von Bautätigkeiten in der konkreten Lage des Vorhabens zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes (ohnehin) unvermeidbar. Das Eisenbahn-Bundesamt hat in diesem Zusammenhang berücksichtigt, dass zur Baufeldfreimachung die Beseitigung von 15 Straßenbäumen auf der Amsinckstraße erforderlich ist (Erläuterungsbericht, Unterlage 1.4, S. 12 ff., Punkt 5.1.1). Die Beeinträchtigung bleibt temporärer Art, da die beseitigten Gehölzstrukturen durch Ersatzpflanzungen gleichen Umfangs wiederhergestellt werden. Im Übrigen weist die Amsinckstraße in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich, in dem die Verkehrsströme der B 4, der Spaldingstraße, der Nordkanalstraße und des Recha-Lübke-Damm

zusammenlaufen eine derartige Verkehrsbelastung und versiegelte Flächen solchen Umfangs auf, dass die Straßenbäume auf der Amsinckstraße nach den dem Eisenbahn-Bundesamt aus anderen Planrechtsverfahren bekannten Maßstäben keine nennenswerte Wirkung zur Begünstigung des Lokalklimas mehr zu leisten vermögen. Da die Bäume auf einer ehemaligen Straßenbahntrasse stehen, verschatten sie allenfalls die B 4 und die dazwischenliegende Busspur.

Die Beeinträchtigung der Luftqualität durch die örtlichen durch Verkehr von Kraftfahrzeugen verursachten Belastungen sind dem Vorhaben indes nicht anzulasten, zumal es die überführte Amsinckstraße als Anlage des Straßenverkehrs nicht in verkehrlich relevanter Weise modifiziert. Das Vorhaben induziert darüber hinaus auch bauzeitlich keine geänderten oder zusätzlichen Verkehrsströme in einem Umfang, der klimatisch relevante Auswirkungen zeitigen kann. Wie unter Ziffer B.4.11.2 dargestellt, bleibt die bauzeitliche Unterfahrbarkeit des Bauwerks für den Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehr sowie den Busverkehr bis auf wenige unvermeidliche Vollsperrungen möglich. Auf diese überschaubaren Zeiträume beschränken sich auch die mit den Sperrpausen zusammenfallenden Sperrungen der Bahnstrecke(n) selbst, sodass insbesondere kein längerfristiger Schienenersatzverkehr generiert wird.

B.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

B.4.14.1 Anlagenbedingte Inanspruchnahmen

Die 2. Planänderung verursacht keine anlagenbedingten Inanspruchnahmen von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter, da sich die Abmessungen des Bauwerks gegenüber der Fassung der 1. Planänderung des Vorhabens nicht verändert haben. Es kommen zudem keine im Ausgangsverfahren nicht vorgesehenen Baumaßnahmen zur Anwendung, die bspw. zu Rückverankerungen auf Grundstücken Dritter o.ä. Anlass geben. Insoweit besteht auch kein zusätzlicher Bedarf an anlagebedingten dinglichen Sicherungen gegenüber dem Ausgangsverfahren.

B.4.14.2 Baubedingte Inanspruchnahmen

B.4.14.2.1 Örtliche Gegebenheiten

Für die Erneuerung der GTP sind Vormontageflächen in Bauwerksnähe erforderlich. Die örtlichen Randbedingungen der Bauausführung des Vorhabens sind geprägt von der Überführung der namensgebenden und stark befahrenen Amsinckstraße. Diese unterliegt angesichts des im Bereich der im Bereich des Vorhabens

zusammenlaufenden Straßenverkehrsführungen aus Bundesstraße 4, Deichtorplatz im Westen des Vorhabens und dem zusätzlichen Zusammenlaufen von Spaldingstraße, Nordkanalstraße und Recha-Lübke-Damm im Osten des Vorhabens hohen Anforderungen an die Verfügbarkeit für den Straßenverkehr. Westlich des Vorhabens ist die bereits gemäß Planfeststellung im Ausgangsverfahren ausgeführte und erneuerte viergleisige EÜ Amsinckstraße (Fernbahn) der Strecke 2200 angeordnet, welche einer Anordnung von Flächen der Baulogistik im Westen bzw. von Westen her entgegensteht. Weiterhin östlich des Bestandsbauwerks entlang der Amsinckstraße vorzufinden ist eine geschlossene Blockrandbebauung mit Stadthäusern und Gewerbeobjekten derart, dass eine Flächenverfügbarkeit für Zwecke der Baustelleneinrichtung unmittelbar an der Amsinckstraße außerhalb von deren Verkehrsflächen nicht gegeben ist. Hinzu tritt die Verkehrstopographie der aus der Amsinckstraße als Straßen-Überwerfungsbauwerk ausfädelnden Nordkanalstraße, die dazu führt, dass sich die Amsinckstraße im weiteren Verlauf Richtung Osten nicht als geschlossen ebenerdige Verkehrsfläche darstellt.

Die vom Standort des Vorhabens – abgesehen von den zunächst in gerader Linie Richtung Osten führenden Straßenoberflächen der Amsinckstraße und der Nordkanalstraße – nächstgelegenen unbebauten ebenerdigen Flächen sind 1) die in südöstlicher Richtung abzweigende zweistreifige Stadtstraße Recha-Lübke-Damm 2) eine Parkplatzfläche für ca. 30 Kraftfahrzeuge in einer dreieckigen Grundstücksform zwischen der Nullebene des Beginns der Rampe Nordkanalstraße und dem abzweigenden Recha-Lübke-Damm sowie 3) anschließend an einen Parkplatz der Vorhabenträgerin für das Stellwerk Hzf die für den stationären Autohandel genutzten parallel zum Recha-Lübke-Damm liegenden und an diesen unmittelbar angrenzenden, mit Ausnahme von Leichtbauten bzw. fliegenden Bauten unbebauten privaten Flurstücke 2537, 2538, 2539.

In der Ebene +1 südwestlich des Vorhabens sind die Abstellgleise angeordnet, deren Anfahrbarkeit auf dem Schienenweg das Vorhaben ermöglicht. Diese kommen als Baustelleneinrichtungsfläche bereits wegen der Verfügbarkeitsanforderungen der Abstellgleise selbst jedenfalls soweit nicht in Betracht, wie sie der Abstellung entsprechend langer Personenzug-Garnituren ermöglichen. Kürzere Stumpfgleise in diesem Bereich sind bereits für Zwecke der Baulogistik in dem Vorhaben vorgesehen, kommen jedoch nach Lage und Größe für die Vormontage von Überbauten von vornherein nicht in Betracht. Ein schienengebundener Transport vormontierter Überbauten scheidet in der für das konkrete Vorhaben erforderlichen Größe bzw. der

Form und dem Zuschnitt der Überbauten ohnehin von vornherein aus. Mithin ist bereits aus der Vorhabenbezeichnung als „Gleistragplatte“ abzuleiten, dass es sich nicht um Überbauten für einzelne Gleise handelt, die sukzessive nebeneinander montiert werden können, sondern die EÜ eine Kette von Weichen trägt, die einen entsprechend großen Trog erfordern. Die durch die Platzverhältnisse am Einbauort bestimmte Weichengeometrie bzw. der Gleisplan der Abstellgruppe in Verbindung mit dem Spurplan des Hamburger Hauptbahnhofs lässt es auch nicht zu, an dieser Prämisse konzeptionell etwas zu ändern, mit anderen Worten, der Ersatzneubau ist ebenfalls als Gleistragplatte auszuführen, Form und Dimension der Überbauten sind danach auszurichten und bestimmen entsprechend den Platzbedarf der dafür erforderlichen Vormontageflächen. Wie dargestellt, können die Überbauten aufgrund ihrer Größe, vorgegeben u.a. durch die besondere Trapezform des Überbaus und der wegen des Gleisbilds mit im Bauwerksbereich anzuordnenden Weichen fehlenden Möglichkeit, dieses über die Aufteilung in vier Einzelüberbauten hinaus in noch geringer dimensionierte Teilüberbauten aufzuteilen, sowie des Gewichtes nicht im Ganzen aus einem Werk zum Einbauort transportiert werden.

Nach alledem ist eine Vormontage in der Nähe des Einbauortes sowie abseits der in Betrieb befindlichen Eisenbahn-Betriebsanlagen dem Grunde nach unvermeidbar. Die gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 06.03.2006 und Planänderungsbescheid vom 07.07.2009 festgestellten Baustelleneinrichtungsflächen stehen für die Vormontage aufgrund einer dort zwischenzeitlich erfolgten Bebauung jedoch nicht mehr zur Verfügung. Die ausgesprochene Veränderungssperre für die Flurstücke Nr.18, 19, 20, 25, 26 und 27 gemäß Grunderwerbsverzeichnis endete gemäß § 19 Abs.2 der Allgemeinen Eisenbahngesetzes nach 4 Jahren. Demzufolge werden neue Flächen in der Nähe des Einbauorts als Vormontageflächen erforderlich.

B.4.14.2.2 Grundzüge der Planung

Die geänderte, mit diesem Änderungsbescheid planfestgestellte Planung sieht vor, dass auf den derzeit für den stationären Autohandel genutzten privaten Flurstücken 2537, 2538, 2539 der Gemarkung St. Georg Süd mit einer Gesamtfläche von 3.302 m² und der im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) befindlichen Parkplatzfläche auf den Flurstücken 2554 und 994 eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme als Vormontagefläche für den Brückenüberbau gemäß der Unterlagen 9.5 und 9.6 erfolgen soll. Unter Einstellung aller abwägungsrelevanter Aspekte – neben den Eigentums- und weiteren Rechtspositionen der Einwender einschließlich der Eingriffsintensität sind dies vornehmlich die Aufrechterhaltung der

Straßen- und weiteren Verkehrsbeziehungen, die Kosten für die Inanspruchnahme öffentlicher Infrastruktur, die Intensität von Eingriffen in Natur und Landschaft, technische Zwangspunkte von Leitungsträgern, der Grad der Auswirkung bauzeitlicher Immissionen, Brandschutz- und weitere Sicherheitsaspekte, der Aufwand zur Herrichtung geeigneter Baustelleneinrichtungsflächen im Abgleich mit deren Ist-Zustand sowie weitere bauplanologische Anforderungen – ist diese Planung unbeschadet dessen, dass diese die Inanspruchnahme des Grundstücks eines privaten Dritten voraussetzt, als vorzugswürdig zu bewerten.

Denn für die konkrete Überbaukonstruktion, die sich aus 4 länglichen Stahlbauten in Trapezform zusammensetzt, wodurch eine Vormontagefläche mit speziellen geometrischen Anforderungen erforderlich wird, steht keine die Bauplanologie in gleicher Weise ermöglichende Fläche zur Verfügung, welche sich insgesamt weniger belastend für die Gesamtheit der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Rechte und Belange auswirkt. Im Zuge der Planung wurde eine Variantenuntersuchung für potenzielle Vormontageflächen im Maßnahmenbereich durchgeführt. Eine Alternative zu der Inanspruchnahme der genannten Flächen stellt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde weder eine Hochebene über der Amsinckstraße, eine Inanspruchnahme der Flurstücke 1710 und 1824, eine Hochebene über dem Recha-Lübke-Damm noch eine Inanspruchnahme der Straßenfläche des Recha-Lübke-Damms als Vormontagefläche dar. Die untersuchten Varianten waren jeweils aus den nachstehend benannten Gründen zu verwerfen:

B.4.14.2.2.1

Für die Variante einer **Hochebene über der Amsinckstraße** wäre der Vormontageplatz in Hochlage, oberhalb des laufenden Straßenverkehrs der Amsinckstraße zu errichten. Dies bedingte die Errichtung eines zusätzlichen Brückenbauwerks einschließlich Tiefgründungen, was wegen des erhöhten baulichen Aufwands sowie zusätzlichem Baulärm angesichts der Konflikte mit den in dem Bereich zahlreich verlegten Leitungen und ansonsten erforderlichen Umverlegungen keine taugliche Umsetzungsvariante darstellt. Die Fahrbeziehung zwischen der Innenstadt stadtauswärts auf die Nordkanalbrücke würde für einen Zeitraum von ca. 1,5 – 2 Jahren entfallen, was mit der verkehrlichen Bedeutung der Amsinckstraße nicht vereinbar ist und den maßgeblichen – und angesichts der verkehrlichen Bedeutung für das Eisenbahn-Bundesamt nachvollziehbaren – verkehrsfachlichen Anforderungen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie der Straßenverkehrsbehörde widerspricht. Eine Andienung der Materialien ist nur mit massiven Einschränkungen in

den Straßenverkehr umsetzbar. Die Variante der Aufständigung der Vormontagefläche unmittelbar westlich des Bestandsbauwerks war nach alledem unter Berücksichtigung des zeitlichen, logistischen und finanziell erheblichen Mehraufwands und der Auswirkungen auf die Verfügbarkeit der Amsinckstraße als Hauptzufahrtsstraße in die Hamburger Innenstadt von Osten sowie aus Richtung der Elbbrücken zu verwerfen. Aus dem Umstand, dass in der Vergangenheit temporär verkehrsbeeinträchtigende Straßenbaumaßnahmen auf der Amsinckstraße stattgefunden haben, lässt sich in diesem Zusammenhang nicht ableiten, dass die Einziehung ganzer Fahrbeziehungen (etwa die Verkehrsführung in Richtung Innenstadt) im Zuge der Umsetzung des Vorhabens als akzeptabel gewertet werden kann.

B.4.14.2.2.2

Ebenfalls ausscheiden musste der bauleistungsbezogene Ansatz, eine **aufgeschüttete Vormontagefläche in Gleisnähe** östlich des Bestandsbauwerks zu errichten. Wie bereits im Zuge des ursprünglichen Planfeststellungsverfahrens aus dem Jahre 2006 durchgeführt, wurde die Nutzung der Flurstücke 1710 und 1824 als Vormontagefläche erneut untersucht. An den damals festgestellten Rahmenbedingungen hat sich bis zum heutigen Zeitpunkt nichts geändert. Die Flächen weisen weiterhin einen signifikanten Geländesprung von bis zu 2 m auf, wodurch umfangreiche Erd- und Verdichtungsarbeiten auf rund 3.000 m² erforderlich werden. Diese sind nach Fertigstellung wiederherzustellen, da die FHH dort zukünftig Bebauungen plant. Die Andienung der Fläche ist nur mit erhöhten verkehrlichen Einschränkungen möglich, da hierdurch die Amsinckstraße zeitweise gesperrt werden muss. Für den Versub der neuen Brückenüberbauten zum Einbauort wäre ein ca. 200 m langer und 75 m breiter Transportkorridor zu errichten. Die Herrichtung dieses Korridors verursachte die Fällung der gesamten Baumreihe in der Amsinckstraße östlich der GTP. Insgesamt wären 27 Bäume zu entfernen. Die unmittelbar an den Flurstücken angrenzenden, mehrgeschossigen Grenzbebauungen würden den Emissionen resultierend aus den Vormontagearbeiten direkt ausgesetzt, wodurch zusätzliche Betroffenheiten Dritter verursacht werden. Diese Variante ist einerseits wegen der Eingriffe in Natur und Landschaft – hier: die Baumfällungen sowie die Baulärmproblematik sowie andererseits durch den finanziellen und logistischen Mehraufwand als nicht vorzugswürdig einzustufen.

B.4.14.2.2.3

Des Weiteren wurde die – im Ergebnis ebenfalls zu Recht von der Vorhabenträgerin verworfene – Variante einer **Hochebene über dem Recha-Lübke-Damm** (ehemals Högerdamm) geprüft. Analog zur Variante einer Hochebene über der Amsinckstraße wäre der Vormontageplatz in Hochlage, oberhalb des laufenden Straßenverkehrs zu errichten. Das zusätzliche Brückenbauwerk einschließlich Tiefgründungen wäre mit erhöhten verkehrlichen Einschränkungen im Vorfeld herzurichten und während der Bauzeit mit Materialien anzudichten. Die Andienung mit Baustellenfahrzeugen ist aufgrund der angrenzenden Nordkanalbrücke und den angrenzenden Bebauungen erheblich erschwert. Im Übrigen ist dem Eisenbahn-Bundesamt aus vergleichbaren Vorhaben des Ersatzneubaus von EÜ-Bauwerken bekannt, dass die Herstellung von aufgeständerten Vormontageflächen unmittelbar angrenzend an Blockrandbebauungen mehrgeschossiger Stadthäuser zu einer Auslösung von entschädigungsrelevanten Baulärmimmissionen im gesundheitsschädlichen Bereich führt und derartige Konfliktlagen so möglich zu vermeiden sind.

B.4.14.2.2.4

Auszuschließen war schließlich auch die weitere Variante der geprüften Vormontage **unmittelbar auf der Straßenfläche des Recha-Lübke-Damms**, d.h. ohne Aufständigung einer Montagefläche. Denn für die Herrichtung des Straßenraumes als Vormontagefläche wären über eine Länge von ca. 180 m jegliche Einbauten und Bäume (17 Bäume) zu entfernen. Die Andienung der Stahlbauteile ist logistisch kaum umsetzbar, da die Fläche durch die angrenzenden Bebauungen erschwert erreichbar ist. Aktuell wird der Straßenraum des Recha-Lübke-Damms – wovon sich das Eisenbahn-Bundesamt im Zuge einer Ortsbegehung selbst ein Bild gemacht hat – bis Mitte 2025 umfangreich saniert. Durch die Nutzung dieser Straßenfläche als Vormontagefläche ist der sanierte und mit neuen Bäumen und Einbauten versehene Straßenraum bauzeitlich zurückzubauen. Die Lasteinleitung durch die vorzumontierenden Stahlüberbauten mit einem Gesamtgewicht von rund 1.300 Tonnen erforderte umfangreiche Sicherungsmaßnahmen der neu sanierten Versorgungsleitungen unterhalb der Straßenverkehrsfläche. Für die Herstellung der Stahlüberbauten sind nach aktuellem Planungsstand insgesamt 1,5 Jahre veranschlagt. Dies resultierte in einer genauso langen Vollsperrung des Recha-Lübke-Damms zeitlich weit über die bereits umbaubedingte Vollsperrung der Straße hinaus. Zudem läge die Montagefläche sodann unmittelbar angrenzend an die Blockrandbebauung, woraus sich eine vergleichbar problematische

Immissionssituation ergäbe wie bei der Aufständigung der Vormontagefläche. Diese Aspekte zusammengekommen haben – zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes im Einklang mit den Maßstäben des Fachplanungsrechts – zum Zeitpunkt des Antrags der 2. Planänderung zum Ausschluss der Variante „Straßenoberfläche Recha-Lübke-Damm“ geführt.

B.4.14.2.2.5

Im Ergebnis ermöglicht nur die Nutzung der Flurstücke 2537, 2538, 2539, 2554 und 994 – also einer zusammenhängenden Fläche aus Grundstücken der FHH und eines privaten Dritten -, den Eingriff in den Straßenverkehr während der Vormontage auf ein Minimum zu reduzieren. Die Andienung der Stahlbauteile kann in nächtlichen Sperrungen des Recha-Lübke-Damms erfolgen, wodurch die Einwirkung in den Straßenverkehr im Gegensatz zu den Sperrungen an der Amsinckstraße als gering einzustufen sind. Ferner kann das Flurstück 2539 bereits ab 2026 als Materiallagerfläche für die Vorabmaßnahmen dienen, ohne Konflikte mit der verkehrlichen Verfügbarkeit der Straßenverkehrsflächen auszulösen.

Die Nutzung der im Eigentum der FHH befindlichen Parkplatzfläche auf den Flurstücken 2554 und 994 verursacht die bauzeitliche Sperrung des Recha-Lübke-Damms von ca. 10 Monaten. Kompensiert wird die Sperrung des Straßenraumes durch einen temporären Bypass, der parallel zur Nordkanalbrücke in Richtung Osten der Amsinckstraße mündet. Die Vorhabenträgerin hat auf Grundlage der Auswertung der aktuellen Baumaßnahme am Recha-Lübke-Damms nachvollziehbar dargelegt, dass die Umleitung über den Bypass zu keinen negativen Auswirkungen auf den Straßenverkehr führt.

Für den Transportkorridor zum Verfahren der neuen Stahlüberbauten zum Einbauort sind insgesamt 15 Bäume zu entfernen, was unter allen in Betracht kommenden Varianten den vergleichsweise geringsten Eingriff in den Baumbestand darstellt.

Sowohl die Nähe zum Bauwerk als auch die geometrischen Gegebenheiten dieser Flächen ermöglichen es, den Eingriff in die Umwelt (Baumfällungen, Lärmemissionen, Straßenverkehr) während der Vormontage und dem Brückeneinschub auf ein Minimum zu reduzieren. Nicht zuletzt ist festzustellen, dass die im Privateigentum stehenden Flurstücke 2537, 2538 und 2539 angesichts der Nutzung zum Gebrauchtwagenhandel durch Pflasterung voll versiegelt sind und die bauzeitliche Flächennutzung nicht als zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten ist. Substanzverluste durch Gebäuderückbauten fallen ebenfalls nicht an, da die Hochbauten auf den

Privatgrundstücken ausschließlich aus demontierbaren Fertigteil-Gebäuden bzw. Bürocontainern bestehen.

Aus den dem Eisenbahn-Bundesamt hergereichten Vorabstimmungen der Vorhabenträgerin geht hervor, dass die vorübergehende Flächeninanspruchnahme der öffentlichen Parkplatzfläche am Recha-Lübke-Damm aus Sicht der zuständigen Fachbehörden (Fachämter für Sondernutzung, Management des öffentlichen Raumes und Abteilungsleiter für Straßen des Bezirks Hamburg-Mitte der Freien und Hansestadt Hamburg) eine insbesondere verkehrsfachliche beherrschbare Maßnahme darstellt. Die Beteiligung des Bezirksamts Hamburg-Mitte im Zuge des Anhörungsverfahrens hat bestätigt, dass eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme dieser Fläche grundsätzlich als unkritisch angesehen wird. Die als maßgeblich erachtete Voraussetzung der Freihaltung der Durchfahrt über die Nordkanalbrücke während der gesamten Inanspruchnahme dieser Parkplatzfläche als Vormontagefläche ist erfüllbar.

Die Kommunikation zu den privaten Flächeneigentümern der Flurstücke 2537, 2538 und 2539 wurde im Dezember 2022 frühzeitig aufgenommen und Gutachter insbesondere zur Ermittlung eines Mietzinses für die zu nutzenden Flächen beauftragt. Das Gutachten liegt bereits vor. Eine abschließende Einigung mit den Eigentümern konnte noch nicht erzielt werden. Vielmehr hat sich der Grundstückseigentümer im Anhörungsverfahren mit seiner fristgerecht eingegangenen Einwendung gegen die Inanspruchnahme gewandt.

B.4.14.2.3 Einwendungen zur baubedingten Inanspruchnahme

B.4.14.2.3.1 Wesentlicher Vortrag des Einwenders

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstückes 2539 der Gemarkung St. Georg Süd und weist darauf hin, dass eine Inanspruchnahme des Grundstücks im Rahmen der Regelung des Planfeststellungsbeschlusses vom 06.03.2006, Gz.: 57101065132200 und des Planänderungsbescheides vom 07.07.2009 nicht geplant war. Wegen der bauzeitlichen Inanspruchnahme des Grundstücks wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Erforderlichkeit neuer Vormontageflächen verwiesen.

Das Eisenbahn-Bundesamt sieht als Einwender E001 den Grundstückseigentümer an, der sich sowohl in der Kommunikation mit der Vorhabenträgerin als auch im Anhörungsverfahren anwaltlich hat vertreten lassen. Des Weiteren vertreten lassen hat sich der Einwender durch eine Immobilienverwaltung. Ob diese für sich genommen einwendungsbefugt ist, kann aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes dahingestellt

bleiben, da jedenfalls eine Einwendung (auch) des Grundstückseigentümers vorliegt, diese sämtliche betroffenen Grundstücke privater Dritter abdeckt und im Übrigen eine einheitliche anwaltliche Vertretung gegeben ist.

Der Einwender forderte im Anhörungsverfahren die erneute Untersuchung, „ob angesichts der zu berücksichtigen Risiken und Entschädigungsleistungen nicht eine Änderung der geplanten Inanspruchnahme der Flächen“ geboten ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den Möglichkeiten alternativer Vormontageflächen bereits auf der Ebene der Variantenprüfung umfänglich auseinandergesetzt. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt B.4.14.2.2 verwiesen.

Dem Eisenbahn-Bundesamt wurden bereits mit der Antragstellung durch die Vorhabenträgerin ergänzende Unterlagen hergereicht, aus denen über Jahre hinweg geführter Schriftverkehr der Vorhabenträgerin mit den Grundstückseigentümern bezogen auf eine mögliche, mit diesem Änderungsbeschluss schließlich planfestgestellte Nutzung der benannten privaten Grundstücke zu Zwecken der Baustelleneinrichtung hervorgeht. In Fortsetzung des Sachstands, dass im Vorwege zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwender keine Einigung zustande gekommen ist, hat der Einwender sich sodann im Zuge des Anhörungsverfahrens gegen die Inanspruchnahme der benannten drei Flurstücke seines Grundstücks gewandt.

Der überaus umfangreiche Vortrag des anwaltlich vertretenen Einwenders im Verfahren lässt sich so zusammenfassen, dass der Einwender die Voraussetzungen als erfüllt ansieht, so gestellt zu werden, als befände sich auf den als Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehenen und mit diesem Änderungsbeschluss als solche planfestgestellten Flächen bereits eine als Hotel zu nutzende Immobilie. Jedenfalls sprächen der Umstand, dass der Einwender für die Bebauung des Grundstücks mit einem Hotelgebäude einen Bauvorbescheid des Bezirksamts Hamburg-Mitte als unterer Bauaufsichtsbehörde erhalten habe, gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks. Selbst wenn, so der Einwender, derzeit noch kein Hotelgebäude vorhanden sei bzw. Baumaßnahmen noch nicht anberaumt worden seien und auch keine Baugenehmigung vorliege, sei davon auszugehen, dass gerade die faktische Unterbrechung des weiteren Genehmigungslaufs die vom Einwender nach seinem Vortrag geplante Hotelbebauung vereitele. Der auf die Inanspruchnahme seines Grundstücks gerichteten Planung der Vorhabenträgerin sei es anzulasten, wenn in Zukunft keine Genehmigungsfähigkeit eines Hotelgebäudes auf dem Grundstück mehr erzielt werden könne, da unklar sei, ob das Bezirksamt Hamburg-

Mitte zu einem Zeitpunkt, in dem das Grundstück nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zur Verfügung steht, nach wie vor zur Genehmigung eines Hotelgebäudes bereit sei. Neben den Ausführungen des Einwenders hinsichtlich der Bemühungen, Baurecht hinsichtlich eines Hotelgebäudes zu erlangen, hat der Einwender auf verschiedene von ihm anberaumte oder abgeschlossene zivilrechtliche Verträge oder Vorverträge verwiesen, die aus Sicht des Einwenders die Realisierungsperspektive eines Hotelgebäudes auf den betreffenden Grundstücken erhärten.

Der Einwender fordert unter Verweis auf den vorstehenden Vortrag, von der Inanspruchnahme seines Grundstücks abzusehen und eine alternative Baustelleneinrichtungsfläche für die Vormontage der Brückenüberbauten heranzuziehen. Im Erörterungstermin hat die anwaltliche Vertretung des Einwenders diesen Vortrag im Wesentlichen wiederholt und die aus seiner Sicht nicht hinreichende Berücksichtigung der Rechte des Einwenders bei der Auswahl der Baustelleneinrichtungsfläche kritisiert, siehe Ziffer B.1.3.4. Vertieft hat der Einwender seinen Vortrag im Erörterungstermin dahingehend, dass die Vorhabenträgerin in die Auswahl der Baustelleneinrichtungsfläche einzustellen habe, inwieweit – wie vom Einwender gefordert – die vorhabenbezogene Baustelleneinrichtungsfläche eine gleichzeitige Errichtung eines Hotelneubaus im Sinne des Bauvorbescheids ermögliche.

B.4.14.2.3.2 Weitere Sachverhaltsermittlung

Da im Ergebnis des Erörterungstermins festzustellen war, dass der Vortrag des Einwenders hinsichtlich möglicher Alternativflächen für die Vormontage der Brückenüberbauten im Wesentlichen auf die dahingehende Nutzung der Straßenoberfläche des Recha-Lübke-Damms abzielte, die sich aus Sicht des Einwenders dafür aufdränge, hat die Vorhabenträgerin auf Geheiß des Eisenbahn-Bundesamtes eine als „Machbarkeitsuntersuchung für die Montage der Überbauten im Straßenverkehrsraum des Recha-Lübke-Damm“ bezeichnete Unterlage, Stand 17.06.2025 hergereicht. Betrachtet werden darin neben den geometrischen Randbedingungen der Überbauten und den dadurch ausgelösten Flächenzwangspunkten die Herrichtung des Straßenraumes als Vormontagefläche über ca. 180 m einschließlich des Rückbaus von 17 Bäumen, die Andienung der Baustelle, die Erreichbarkeit der Wohngebäude, die Last auf Versorgungsleitungen sowie die Erforderlichkeit von Vollsperrungen des Straßenraumes einschließlich Geh- und Radwege.

Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes gehen die für die Validität der Auswahl der Grundstücke des Einwenders als Baustelleneinrichtungsflächen für die Vormontage und gegen die Nutzung des Recha-Lübke-Damms sprechenden Aspekte aus der Untersuchung so deutlich hervor, dass die Ergebnisse der Untersuchung nachstehend auszugsweise im Wortlaut wiedergegeben werden. Das Eisenbahn-Bundesamt sieht, zumal sich die weiteren Erklärungen sowohl mit den Erwägungen unter Ziffer B.4.14.2.2 decken als auch durch die ergänzend hergereichten Planunterlagen

„GTP_AMS_Grundriss_BE_Recha-Lübke-Damm“ und
„GTP_AMS_Schnitt_BE_Recha-Lübke-Damm“

bestätigt werden, die Darstellungen als fachlich zutreffend und im Einklang mit der vorhabengegenständlichen Auswahl der planfestgestellten Baustelleneinrichtungsfläche an.

Demnach weisen „die neuen Überbauten [...] Breiten bis zu 11 m auf. Für die erforderlichen Schweißarbeiten müssen Gerüste und Einhausungen gestellt werden, die einen umlaufenden Platzbedarf von 5 m erfordern. Die benötigte Gesamtbreite beträgt für die Baumaßnahme somit mehr als 20 m. Der Straßenraum verfügt inklusive Geh- und Radwegen zwischen den Hauszugängen bis zum Zaun der Flurstücke 2537 – 2539 jedoch nur über ca. 17 m. [...]

Die Baustelle kann aufgrund des schmalen Straßenverkehrsraumes nicht angedient werden. Lieferungen mittels LKW können ausschließlich kopfseitig aus Richtung Südosten über die B4 in den Recha-Lübke-Damm erfolgen. Die Errichtung eines Portalkranes wäre denkbar, sodass eine Andienung von oben möglich wäre. Dieser Kran müsste jedoch auf den Flurstücken 2537-2539 positioniert werden. Weitere Baufahrzeuge, kleine Hebwerkzeuge, etc. können nicht errichtet werden, was aufgrund der Komplexität der Überbauten unumgänglich ist. Die Stahlbauteile können nicht über die Baustelle transportiert werden. Gleiches gilt für die Verschiebeeinheiten, die die Überbauten in Endlage transportieren. Diese müssen seitlich unter die Überbauten eingefahren werden, was aufgrund der angrenzenden Häuserreihe nordöstlich lediglich von den Flurstücken 2537-2539 [aus] geometrisch möglich wäre. Die Andienung der Flurstücke würde sich als äußerst schwierig gestalten, da dies Richtung Südwesten als Einbahnstraße möglich wäre.

Demzufolge ist eine parallele Andienung der Flurstücken 2537 - 2539 nicht möglich. Die bestehenden Zufahrten sind während der gesamten Bauphase nicht verfügbar, da die massiven Stahlbauteile diese versperren. Weder das Betreiben eines Autohandels

noch der parallele Bau eines Hotelkomplexes ist durchführbar. Für die angrenzende Bebauung (Wohngebäude, Hostel) kann keine Zufahrt für Rettungsfahrzeuge gewährleistet werden. Die Anleiterbarkeit für Feuerwehr und Rettungskräfte besteht demnach nicht. Gleiches gilt für das angrenzende Stellwerk Hzf. Weder das Personal noch Rettungskräfte können dies anfahren. [...]

Die kürzlich durchgeführte Sanierung der Straßenfläche müsste inkl. neu gepflanzter Bäumen und Einbauten bauzeitlich beräumt werden. Die gesamte Sanierung des Straßenzugs aus dem Jahr 2025 wäre hinfällig bzw. müsste ein zweites Mal ausgeführt werden. [...]

Die Lasteinleitung durch die vorzumontierenden Stahlüberbauten mit einem Gesamtgewicht von rund 1.300 Tonnen würden umfangreiche Sicherungsmaßnahmen mit sich bringen. Die unterhalb der Straßenverkehrsfläche verlaufenden Versorgungsleitungen wurden Anfang des Jahres 2025 gerade neu saniert und müssten dennoch weiter verstärkt werden o.Ä., um den Lasten aus den massiven Fundamenten Stand zu halten. [...]

Für die Herstellung der Stahlüberbauten sind derzeit 1,5 Jahre veranschlagt. Dies resultiert in einer genauso langen Vollsperrung des Recha-Lübke-Damms. Eine derartige Vollsperrung ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht zustimmungsfähig.“

Über diese Ausführungen hinaus ist aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes weiter zu berücksichtigen, dass das mit einer Verlagerung des Baubetriebs vom Grundstück des Einwenders auf den Recha-Lübke-Damm das Baufeld zur Vormontage bis unmittelbar an die Wohnbebauung im Recha-Lübke-Damm heranrücken würde. Bereits auf der von der Wohnbebauung jedenfalls im Umfang der Straßenbreite abgerückten Baustelleneinrichtungsfläche entstehen Flächenschallquellen mit Summenpegeln, die in der maßgeblichen Bauphase zu gesundheitsschädlichen und entschädigungsrelevanten Entschädigungen führen können. Es ist zu erwarten, dass sich diese Situation durch die vom Einwender geforderte Anordnung der Baustelleneinrichtungsfläche weiter zu Ungunsten der Anwohnenden verschärft. Auch diese Sachlage trägt mit dazu bei, dass die Genehmigungsfähigkeit zudem einer vom Einwender angestrebten gleichzeitigen Ausführung der Baustelle des Vorhabens und der geplanten Hotel-Baustelle des Einwenders gerade unter bauordnungsrechtlichen Gesichtspunkten als fernliegend betrachtet werden muss.

B.4.14.2.3.3 Replik des Einwenders

Mit Schreiben vom 04.08.2025 hat der Einwender durch seine anwaltliche Vertretung auf den im Erörterungstermin festgestellten Sachstand sowie die vorstehend unter Ziffer B.4.14.2.3.2 wiedergegebene ergänzende Darstellung reagiert. Das Eisenbahn-Bundesamt versteht die Rückäußerung als zusammenfassende Bewertung der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Argumente bezüglich der Abwägung bei Auswahl geeigneter Baustelleneinrichtungsflächen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dies zum Anlass genommen, die Argumente des Einwenders in die Abwägungsentscheidung über die beantragten Baustelleneinrichtungsflächen einzubeziehen. Im Ergebnis bleibt das Eisenbahn-Bundesamt gleichwohl bei der nachfolgend näher und ergänzend ausgeführten Bewertung, dass die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders gerechtfertigt ist, weil damit diejenige Lösung planfestgestellt wird die unbeschadet des dabei zu gewichtenden Eingriffs in die Rechte des Eigentümers den öffentlichen und privaten Rechten und Belangen am besten gerecht wird. Im Einzelnen:

- (1) Soweit der Einwender vorträgt, es existiere ein am 16.08.2024 geschlossener Vorvertrag zu einem Gewerbemietvertrag über eine Gewerbeimmobilie im Recha-Lübcke-Damm 10, 20097 Hamburg, in dem vereinbart werde, dass der Vermieter an die Mieterin ein nach Maßgabe dieses (dem Eisenbahn-Bundesamt als Anlage A 6 vorgelegten) Vertrages von dem Vermieter zu errichtendes Hotelgebäude, hat das Eisenbahn-Bundesamt keinen Grund, die Existenz und Authentizität dieses Dokuments zu bezweifeln. Ob die Vorhabenträgerin in ihren Erwiderungen gegenteilige Annahmen zu dem Dokument vorgetragen hat, kann daher aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes dahingestellt bleiben.

Entnommen hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Vorvertrag jedoch die Feststellung der Vertragsparteien, dass – abgesehen davon, dass der Vorvertrag auf die Vermietung einer evident noch nicht existenten Immobilie gerichtet ist – bei Vertragsschluss Einvernehmen über das Vorliegen einer lediglich unverbindlichen Planung ebenso wie über den Umstand herrschte, dass der Vermieter keine Garantie für die Erteilung einer Baugenehmigung geben kann. Insoweit erschließt sich für das Eisenbahn-Bundesamt die Ableitung nicht, die Planfeststellungsbehörde müsse im Lichte des Vorvertrags von einer mit der Existenz eines Hotels vergleichbaren Verfestigung der Planung ausgehen, die allein vor diesem Hintergrund den Rückgriff auf das Grundstück ausschließe. Vielmehr entnimmt das Eisenbahn-Bundesamt der Chronologie des von der Vorhabenträgerin hergereichten Verhandlungsablaufs, dass der Vorvertrag zu

einem Zeitpunkt aufgesetzt wurde, nachdem die Vorhabenträgerin den Einwender auf die in Bälde zu erwartende Beantragung des gegenständlichen 2. Änderungsverfahrens hingewiesen hatte (vgl. Schriftverkehr vom 29.02.2024 zum Besprechungsprotokoll vom 28.02.2024, Anlage E04.19). Obschon dem Einwender der Abschluss solcher Verträge unbenommen ist, vermag das Eisenbahn-Bundesamt nicht zu erkennen, dass sich damit die bloße Erwartungshaltung hinsichtlich des Entstehens einer gewinnbringenden Gewerbeimmobilie zur Rechtsposition eines bestehenden Gewerbebetriebs verdichten würde. Nicht fernliegend erscheint, dass das Grundstück angesichts der laufenden Verhandlungen mit der Vorhabenträgerin mit weiteren, vom Einwender als schadenersatzrelevanten Wertigkeiten aufgeladen werden sollte. Entschädigungen der Höhe nach sind indes nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Im Übrigen wird aus dem Vorvertrag wiederum ein gemeinsames Verständnis der Vertragsparteien dahingehend deutlich, dass das Grundstück, soweit nicht ohnehin aus Freiflächen bestehend, mit abbruchreifer Bausubstanz versehen ist. Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes wird eine der Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche entgegenstehende Qualität der Fläche damit gerade nicht vermittelt.

- (2) Das Eisenbahn-Bundesamt bestreitet des Weiteren nicht das Vorliegen eines grundsätzlich positiven Vorbescheids nach § 63 HBauO für den Neubau eines achtgeschossigen Gebäudes für einen Beherbergungsbetrieb mit Tiefgarage und Gastronomienutzung gemäß § 63 HBauO des zuständigen Bezirksamtes Hamburg-Mitte vom 11. Juli 2022 einschließlich der inzwischen erlassenen Verlängerungsbescheide mit Geltung bis zum 11.07.2025, die sich zur Bebaubarkeit des Grundstücks mit einer Hotelimmobilie befassen. Zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes verschiebt der Bauvorbescheid die Wertigkeit des Grundstücks nicht in einer Art und Weise, welche der (lediglich) temporären Inanspruchnahme als Baustelleneinrichtungsfläche die Rechtfertigung entzieht. Ein Vorbescheid nach § 63 HBauO stellt keine Baugenehmigung dar. Derzeit liegt weder eine Baugenehmigung gemäß § 72 HBauO noch ein Antrag gem. § 70 I HBauO vor, aus der sich die genehmigte Realisierung des geplanten Hotelbaus ergibt. Soweit im zeitlichen Zusammenhang mit diesem Änderungsbeschluss eine die Nutzungsabsicht konkretisierende Baugenehmigung beantragt und erteilt wird, ist diese für drei Jahre gültig und kann sodann – je nach überschlägig betrachtetem Genehmigungslauf – längstens bis zum Jahr 2030 verlängert werden. Nach der aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes zeitlich

realistisch eingeordneten Bauphasenplanung der Vorhabenträgerin kann diese das Grundstück dem Einwender ab etwa Oktober 2029 wieder zur Verfügung stellen. Bereits vor dem Hintergrund der Minimierung der durch Entschädigungsansprüche entstehenden Kosten ist ein Interesse der Vorhabenträgerin an einer Verzögerung der Rückgabe des Grundstücks nicht ersichtlich; im Übrigen ist die Inanspruchnahme durch diesen Beschluss auf das zeitlich unmittelbar erforderlich Maß begrenzt, siehe Ziffer A.4.13. Das Eisenbahn-Bundesamt geht daher, auch unter dem Eindruck der vom Bezirksamt Hamburg-Mitte bekannten Zeitabläufe von Baugenehmigungsverfahren davon aus, dass die Baugenehmigung bis zum Ende der Baumaßnahme fortwirkt, sofern eine solche erteilt wird. Die Vorhabenträgerin hat sich in verschiedenen Abstimmungsgesprächen und in ihren Erwiderungen bereit erklärt, die Fläche, sofern vom Eigentümer gewünscht, nach Abschluss der Baumaßnahme so zu hinterlassen, dass mit dem Hotel-Bauprojekt im Zweifel bereits ab Oktober 2029 begonnen werden kann.

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte sieht das Grundstück als gemäß § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 8 BauNVO in einem Gewerbegebiet liegend an. Für die vom Einwender im Anhörungsverfahren vorgetragene Vermutung, dass *„im Laufe der nächsten 6-7 Jahre mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sich die planungsrechtliche Grundlage der Bebauung des Grundstücks verändern wird“*, hat das Eisenbahn-Bundesamt keine ins Tatsächliche getretenen Belege finden können. Vielmehr ist im Bereich der geplanten Baustelleneinrichtungs- und Vormontageflächen (Recha-Lübke-Damm / Amsinckstraße) beim Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg kein Bebauungsplan in Aufstellung. Etwas Anderes ergibt sich auch nicht aus der im Beteiligungsverfahren abgegebenen Stellungnahme des Bezirksamts Hamburg-Mitte. Abgesehen davon sind dem Vorhaben mögliche – vorliegend zudem lediglich potenzielle – Veränderungen der bauplanungsrechtlichen Rahmenbedingungen in der Ortslage, die in der Hoheit der kommunalen Selbstverwaltung liegen, nicht anzulasten, zumal die Vorhabenträgerin auf das örtliche Bauplanungsrecht keinen Einfluss hat. Schließlich ist der Einwender durch das Vorhaben, auch, soweit es die vom Einwender abgelehnte Flächeninanspruchnahme zum Gegenstand hat, nicht gehindert, eine Baugenehmigung für das Hotelvorhaben zu beantragen. Wie der Einwender ebenfalls im Schreiben vom 04.08.2025 zutreffend ausführt, hindert zudem die mit Auslegung der Planunterlagen des 2. Änderungsverfahrens gemäß § 19 AEG eingetretene Veränderungssperre nicht daran, eine Baugenehmigung zu beantragen. Ein durchgreifendes Argument gegen die plangegenständliche

Flächeninanspruchnahme lässt sich aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes aus den vorliegenden bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Gegebenheiten nicht ableiten.

- (3) Über die Frage, aus welchen Gründen bisher keine einvernehmliche Einigung im Sinne einer freihändigen Vereinbarung zu Grundstücksnutzungen zwischen dem Einwender und der Vorhabenträgerin zustande gekommen ist, hat das Eisenbahn-Bundesamt ebenso wenig zu befinden wie über die vom Einwender im Schreiben vom 04.08.2025 diskutierten Verschuldensanteile. Dem Eisenbahn-Bundesamt liegt äußerst umfangreicher Schriftverkehr zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwender vor, welcher langjährige Kommunikation hinsichtlich der Frage einer freihändigen Vereinbarung zur bauzeitlichen Nutzung des Grundstücks des Einwenders belegt. Den einwenderseitigen Vorhalt, die Vorhabenträgerin habe dem Grunde nach keine Einigungsbemühungen gezeigt, kann das Eisenbahn-Bundesamt nicht als bestätigt ansehen. Vielmehr hat der Einwender auch in der im Anhörungsverfahren abgegebenen Einwendung Maximalforderungen hinsichtlich von ihm behaupteter Schadenspositionen – hier: im Umfang von ca. 19 Mio. Euro – gestellt. Dass es sich insoweit nicht um einen einigungsfähigen Vorschlag des Einwenders handeln kann, wird aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes bereits aus dem dogmatisch nicht stringenten Vortrag des Einwenders deutlich. Denn in den Ausführungen des Einwenders leitet dieser nicht – wie es das Eisenbahn-Bundesamt in der Entscheidung widerspruchsfrei berücksichtigen könnte – Entschädigungspflichten aus substantiierter Darstellung von Rechtsbeeinträchtigungen ab, sondern behauptet Schäden, die dann aus Sicht des Einwenders Rückschlüsse auf die Intensität des Eingriffs in Rechte des Einwenders vermitteln sollen. Die Behauptung besonders hoher Schadenspositionen kann indes für sich genommen nicht als Grundlage einer besonders hohen Gewichtung von Einwenderrechten herangezogen werden, die jeden Eingriff in Rechte des Einwenders von vornherein als nicht zu rechtfertigen erscheinen lassen müssten.
- (4) Das Eisenbahn-Bundesamt sieht zudem auch keine Veranlassung, Status und Inhalt der vom Einwender im Schreiben vom 04.08.2025 vorgetragenen Vergleichsvorschlägen näher zu bewerten, da eine zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwender getroffene Vereinbarung zum Zeitpunkt dieses Änderungsbeschlusses jedenfalls nicht vorliegt. Zudem besteht angesichts des dem Eisenbahn-Bundesamt bekannten Verhandlungsablaufs keine Grundlage dafür, mit der Erteilung dieses Planänderungsbeschlusses so lange zuzuwarten,

bis sich die Verhandlungspositionen womöglich angenähert haben sollten. Soweit in dem vorgenannten Schreiben vom 04.08.2025 nunmehr Schadenspositionen gänzlich anderen Umfangs vorgetragen werden, erhärtet dies aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes im Wesentlichen die Einschätzung einer relativen Beliebigkeit der Forderungen des Einwenders.

Das Eisenbahn-Bundesamt hatte demgegenüber für die vorliegende Entscheidung bei der Bewertung des unstreitig vorliegenden Eingriffs in die Rechte vornehmlich den zutreffenden tatsächlichen und rechtlichen Status des Grundstücks zu ermitteln, um eine Entscheidung über das Vorliegen einer Rechtfertigung für den Eingriff treffen zu können.

Der Einwender hat selbst dargestellt, dass das – ebenerdige, befestigte und weitgehende unbebaute – Grundstück als stationärer Autohandel genutzt wird und eine entsprechende Baugenehmigung nach § 62 HBauO vorliegt. Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt an, dass ein Eingriff in Rechtspositionen des Einwenders durch das Vorhaben, hier: ein Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb gegeben ist. Daraus folgt die im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses auferlegte Nebenbestimmung, dass unter Anerkennung einer entschädigungserheblichen Rechtsposition gemäß Ziffer B.4.14.2.2 eine Entschädigung durch einen öffentlich bestellten vereidigten Gutachter zu ermitteln ist.

Die Versuche des Einwenders, sinngemäß einen „Eingriff in einen eingerichteten und ausgeübten gewerblichen Hotelbetrieb“ anerkannt haben zu wollen und daraus abzuleiten, dass er dem Grunde und der Höhe nach so zu entschädigen sei, als ob das Vorhaben über Jahre hinweg einen tatsächlichen Hotelbetrieb vereitele, überzeugen nicht und können nicht durchgreifen, insbesondere nicht auf der Ebene der Rechtfertigung einer Inanspruchnahme des Grundstücks dem Grunde nach. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts kommt eine Entschädigung nur insofern in Betracht, als ein Eingriff in einen „eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb“ vorliegt. Mangels erkennbarer Realisierungsabsicht stellt das Hotel-Bauprojekt keinen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar. Unabhängig davon, ob nunmehr im Zusammenhang mit der (bloßen) Planung der Errichtung eines Hotels ein Vertrag abgeschlossen worden ist, der einen Maklerforderungsbetrag nach sich zöge, fehlt es im Übrigen an einem in die tatsächliche und wirtschaftliche Wirklichkeit getretenen Hotelbetrieb.

Zum Zeitpunkt der Erteilung dieses Änderungsbeschlusses ist das betreffende Grundstücke weiterhin eine befestigte Freifläche mit Leichtbauten und fliegenden Bauten, die in einem zu bewertenden Umfang für den Autohandel genutzt wird. Ein Hotelbetrieb oder ein Gebäude, in dem ein solcher Betrieb stattfinden könnte, existieren nicht. Der Zeitraum einer möglichen Realisierung war und ist, wie das Eisenbahn-Bundesamt dem vorgelegten Schriftverkehr zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwender entnimmt, offen und nicht verfestigt, ohne dass erkennbar wird, dass das mit diesem Planänderungsbeschluss genehmigte Vorhaben daran maßgeblichen Anteil hat. Mithin liegt für das Bauvorhaben des Einwenders keine Baugenehmigung vor. Welche Realisierungsperspektive das Bauvorhaben des Einwenders hat, ist somit nicht zu bewerten. Mangels Bewertbarkeit der öffentlich-rechtlichen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ist es ebenso gut möglich, dass das Bauvorhaben des Einwenders aus Gründen, die vollständig neben dem eisenbahnrechtlichen Vorhaben stehen, nicht umgesetzt wird. Selbst wenn man weitere Schritte einer Realisierung des Bauvorhabens des Einwenders unterstellt, läge es zuvorderst am Einwender, die Voraussetzungen für die Erteilungsfähigkeit einer Baugenehmigung zu erfüllen. Würde man diese wiederum als erteilt unterstellen, sieht es das Bundesamt nicht als erwiesen an, dass das Vorhaben schlechterdings dessen Realisierung vereitelt, da die Vorhabenträgerin mehrfach versichert hat, das Grundstück nach Abschluss der bauphasenmäßig eingetakteten Vormontage zu einem Zeitpunkt an den Einwender zurückgeben zu wollen, der noch von der Geltungsdauer einer Baugenehmigung erfasst wäre – wenn diese denn vom Einwender erlangt werden kann. Bereits angesichts des weitgehend zeitlich offenen Fortschreitens eines Genehmigungs- und Realisierungsprozesses des Hotelprojektes, der im Wesentlichen von hier nicht einzuschätzenden Beiträgen des Einwenders abhängt, sieht das Eisenbahn-Bundesamt keine Veranlassung, über von einem Eingriff entkoppelte „Verzögerungsschäden“ zu befinden.

Da das Vorhaben bei dieser Sachlage schon keinen Eingriff in einen auch nur potenziellen Hotelbetrieb darstellt, liegt erst Recht kein Eingriff in einen ausgeübten und eingerichteten Hotelbetrieb vor, dem als einer Inanspruchnahme entgegensetzende Rechtsposition des Einwenders zu bewerten wäre. Sicherzustellen bleibt – hier durch Nebenbestimmungen, Ziffer A.4.13, dass dem Einwender das Grundstück so schnell wie möglich nach Beendigung der Baumaßnahmen, wegen derer die Inanspruchnahme planfestgestellt worden ist, dem Eigentümer wieder zur Verfügung gestellt wird. Die Vorhabenträgerin hat

mehrfach erklärt, ebenso verfahren zu wollen. Ebenso hat die Vorhabenträgerin fortlaufend ihre Bereitschaft erklärt, eine ortsübliche Miete für das Grundstück für den Zeitraum der bauzeitlichen Nutzung entrichten zu wollen. Diese Aussagen gelten in Kombination mit der in diesem Beschluss dem Grunde nach festgestellten Entschädigungspflicht für den Eingriff in den Gewerbebetrieb des Autohandels, Ziffer A.4.13.2.

- (5) Die Kritik des Einwenders an den Darstellungen der Vorhabenträgerin zur Variantenauswahl und Prüfung von Alternativen hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsflächen ist nicht substantiiert und zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht gerechtfertigt. Soweit der Einwender vorträgt, die Variantenuntersuchung sei „in keiner Weise vollständig und überzeugend und reicht selbstverständlich in keiner Weise aus, die Inanspruchnahme des privaten Eigentums unserer Mandanten ohne eine methodisch einwandfreie Variantenuntersuchung zu rechtfertigen“, trägt er jedoch nicht vor, welche Würdigung von Aspekten, die aus seiner Sicht in eine solche Untersuchung hätten einfließen müssen, diese Untersuchung vermissen lässt. Unbeschadet dessen, dass es schon nicht erforderlich ist, im Ergebnis verworfene Teilaspekte der Planung bis in die Details auf dem Niveau einer Genehmigungsplanung auszuarbeiten, hat die Vorhabenträgerin ebendies mit der benannten Machbarkeitsuntersuchung einschließlich der zusätzlichen, oben benannten Pläne umgesetzt. Die Sachlage, dass der Einwender das Ergebnis der Betrachtung der bauphysikalischen Möglichkeiten der alternativen Platzierung der Baustelleneinrichtung für sich nicht zu teilen vermag, führt nicht dazu, dass dieses als methodisch nichtzutreffend zu bewerten wäre. Die Vorlage zusätzlicher Unterlagen indiziert anders als vom Einwender vorgetragen nicht die Mangelhaftigkeit der mit der 2. Planänderung hergereichten Planung, da sie das Ergebnis der Auswahl geeigneter nach Abwägung in gerechtfertigter Weise in Anspruch zu nehmender Baustelleneinrichtungsflächen vielmehr bestätigt. Die zusätzlichen textlichen Erläuterungen ebenso wie die weiteren Pläne verdeutlichen vielmehr in nunmehr detaillierterer ingenieurtechnischer Darstellungen Vorüberlegungen, die ohnehin von vornherein angestellt worden sind, siehe Ziffer B.4.14.2.2.

- (6) Der Einwender ist nicht ansatzweise bereit, sich mit den von der Vorhabenträgerin dargestellten und nach technischer Bewertung des Eisenbahn-Bundesamtes zutreffend eingestellten Randbedingungen des konstruktiven Ingenieurbaus

auseinanderzusetzen. Diese Randbedingungen führen insbesondere dazu, dass eine Vormontage von Überbauten auf dem Recha-Lübke-Damm – anstelle einer Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders – bereits an den überprüfbaren Platzverhältnissen scheitert. Wie unter Ziffer B.4.14.2.2 erläutert, sind die vorzumontierenden Überbauten aufgrund der Gleislagen, welche die Anforderungen an den konstruktiven Ingenieurbau definieren, nicht weiter aufteilbar, sodass die von der Vorhabenträgerin geplanten zusammenzusetzenden Teilüberbauten bereits die bautechnisch vertretbare Minimalgröße solcher Teilüberbauten verkörpern. Wie unter Ziffer B.4.14.2.3.2 ausgeführt, finden zwar die vormontierten Teilbaukörper für sich genommen Platz auf dem Recha-Lübke-Damm, weshalb die Straße als Transportstrecke geeignet ist. Dass die Anfertigung und Montage der Teilbaukörper mehr Platz benötigt, als diese selbst an Grundfläche aufweisen, und dass hierbei aus fertigungstechnischen wie aus Arbeitsschutzgründen Mindestumfänge an Arbeitsraum um die Baukörper erforderlich sind, liegt aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes auf der Hand. Die Ausführungen der Vorhabenträgerin, dass das bei den bautechnisch erforderlichen Ansätzen an die Vormontage von Überbauten schon die Anforderungen an den Platzbedarf auf dem Recha-Lübke-Damm nicht erfüllt werden können, decken sich mit den Bewertungen des Eisenbahn-Bundesamtes.

- (7) Die vom Einwender sowohl im Erörterungstermin als auch im Schreiben vom 04.08.2025 vorgetragene Suggestion, die unterbleibende Inanspruchnahme der Verkehrsfläche des Recha-Lübke-Damms als Vormontagefläche folge sinngemäß einer gewillkürten (verkehrs-)politischen Forderung, wird der in der Abwägungsentscheidung geforderten Konfliktlösung der vom Vorhaben aufgeworfenen straßenverkehrsfachlichen Fragestellungen nicht gerecht. Das Eisenbahn-Bundesamt sieht eine Inanspruchnahme des Recha-Lübke-Damms, soweit die verkehrlichen Verhältnisse in Rede stehen, nicht wegen einer (vom Einwender unterstellt politisch angewiesenen) „fehlenden Zustimmungsfähigkeit“ als nicht tragfähig an, sondern deshalb, weil die Einziehung des Recha-Lübke-Damms unter Berücksichtigung des Verkehrskonzepts für den Straßenverkehr während der Durchführung der gegenständlichen Baumaßnahme nicht tragfähig ist.
- (8) Aus dem – vom Eisenbahn-Bundesamt nicht zu bestreitenden – Sachverhalt, dass der Recha-Lübke-Damm während des Umbaus der Straße und dessen Ausstattung mit neuen Versorgungsleitungen gesperrt gewesen ist, lässt sich entgegen des

Vortrags des Einwenders nicht ableiten, dass eine Sperrung der Straße unter verkehrsfachlichen Gesichtspunkten schadlos unbefristet fortgesetzt werden könnte. Festzustellen ist in diesem Zusammenhang zunächst, dass die Behauptung des Einwenders, „die weitere Schließung der öffentlichen Straße Recha-Lübke-Damm während der Bauphase [sei] ohnehin unausweichlich“, unzutreffend ist. Gesperrt wird der Recha-Lübke-Damm in der geplanten Verkehrsphase 6 gemäß ergänzender Unterlage E08.15 zur Verkehrsuntersuchung, also für den Zeitraum der geplanten und zeitlich eng begrenzten Vollsperrung. Über den geplanten Zeitraum hinweg ist die Vollsperrung für alle auf das Vorhaben zulaufenden Straßen gesperrt, was beim gegenständlichen Bauablauf, bei dem der Transport der Überbauten zum Einbauort auf selbstfahrenden Schwerlasteinheiten (SPMT) vorgesehen ist, und auch für alle anderen denkbaren Einbauvarianten nicht vermieden werden kann. Das Einheben von Brückenüberbauten auf Widerlager und Pfeilerreihen kann offensichtlich nicht unter Verkehr der überführten Straßen stattfinden. Mithin ist der Recha-Lübke-Damm in dieser Bauphase unabhängig davon zu sperren, ob auf der Straße oder angrenzend der Straße eine Baustelleneinrichtungsfläche platziert wird.

In den anderen Bauphasen hat der Recha-Lübke-Damm – unbeschadet möglicher bauzeitlicher Einschränkungen von Geh- und Radwegen und der Verfügbarkeit von Parkplätzen – verkehrskonzeptionell Anteil an der bauzeitlichen Umlenkung des phasenweise verschwenkten bzw. verzogenen Verkehrs auf Fahrstreifen der Amsinckstraße. Mithin ist entgegen des der Bewertung des Einwenders der Abschluss der Aus- und Umbauarbeiten des Recha-Lübke-Damms vor Beginn des gegenständlichen Vorhabens mit Blick auf die erforderlichen Verkehrsführungen gerade geboten, um dem etappenweisen Bauablauf entsprechende Steuerungen des Verkehrs zu ermöglichen.

- (9) Bautechnisch nicht haltbar ist die vom Einwender vorgenommene Gleichsetzung von Maßnahmen zum Schutz von Oberflächen von bauzeitlich in Anspruch genommenen Grundstücken mit Vorkehrungen, die getroffen werden müssten, um eine wertige öffentliche Infrastruktur einschließlich neu verlegter Medien vor Beeinträchtigungen zu bewahren. Für das Eisenbahn-Bundesamt liegt es auf der Hand, dass es im Sinne öffentlicher Interessen nicht verhältnismäßig sein kann, das Grundstück des Einwenders mit einer Oberflächenbeschaffenheit, die vom Einwender in seinen eigenen Vertragswerken als abrissswürdig beschrieben wird, um den Preis vor Beschädigungen zu schützen, dass im Gegenzug neu errichtete

öffentliche Infrastruktur mitsamt verlegter Medien beschädigt oder zerstört wird. Bei dieser Gewichtung müsste zudem hinweggedacht werden, dass die betreffende Straßenoberfläche wie dargestellt bereits räumlich nicht zur Aufnahme der Vormontage der Brückenüberbauten geeignet ist. Der Einwender hat beständig vorgetragen, auf seinem Grundstück ein Hotel errichten zu wollen, für dessen nicht näher konkretisierte bauliche Umsetzung überschlägig – da eine Baugenehmigung nicht vorliegt – das Ausheben einer Baugrube anzunehmen ist, welche angesichts der örtlichen Platzverhältnisse das Grundstück nahezu vollständig ausfüllen dürfte. Die Forderung des Einwenders, Sicherungsmaßnahmen der öffentlichen Infrastruktur zu prüfen und mit den „erforderlichen Sicherungsmaßnahmen auf Seiten des privaten Eigentümers“ abzuklären sowie „im Sinne einer Folgenabwägung“ zu vergleichen, sieht das Eisenbahn-Bundesamt insofern als abwegig an. Selbst wenn schutzwürdige Substanz auf dem Grundstück des Einwenders vorhanden wäre, würde diese durch einen wie auch immer gearteten Hotelneubau aufgehoben. Dass für die Boden- und Oberflächenbeschaffenheit des Grundstücks des Einwenders einschließlich möglicherweise vorhandener Medien eine höhere Schutzbedürftigkeit vorliegt als für eine neu errichtete und mit Leitungen versehene Straße, ist rein tatsächlich, aber auch aufgrund der vom Einwender selbst vorgetragenen Planungsabsichten hinsichtlich seines Grundstücks ausgeschlossen.

- (10) Die vom Einwender vorgetragene Gegenüberstellung der von ihm behaupteten Schadensersatzansprüche bei Inanspruchnahme seines Grundstücks einerseits im Vergleich mit der aus Sicht des Einwenders in akzeptabler Weise abzuarbeitenden Verluste von Baumbestand auf dem Recha-Lübke-Damm andererseits kann das Eisenbahn-Bundesamt nicht nachvollziehen. Für das Eisenbahn-Bundesamt steht fest, dass der Einbezug des Recha-Lübke-Damms in die Baustelleneinrichtungsflächen schon nicht primär an der Prämisse des Nichteingriffs in den Baumbestand scheitert, sondern am Platzbedarf der vorzumontierenden Überbauten, den verkehrlichen Anforderungen sowie u.a. immissionsschutzrechtlichen Überlegungen. Indes ist auch unter Berücksichtigung der vom Vorhaben ausgehenden Eingriffsintensität festzustellen, dass die aus Sicht des Einwenders für eine Verlagerung der Baustelleneinrichtungsfläche auf den Recha-Lübke-Damm in Kauf zu nehmende zusätzliche Fällung von 17 Bäumen einen größeren Eingriff in Natur und Landschaft auslöste, als dies insgesamt von der planfestgestellten Gesamtplanung ausgeht. Das Eisenbahn-Bundesamt lehnt das Hintanstellen des Vermeidungsgrundsatzes von Eingriffen in Natur und

Landschaft jedenfalls im von Einwender vorgetragenen Kontext ab, zumal die nicht verfestigten Gewinnerzielungsabsichten des Einwenders, die er als Schaden behauptet, als solche ohnehin kein unmittelbares Material zur Abwägung darstellen können.

B.4.14.2.4 Zusammenfassende Bewertung der baubedingten Inanspruchnahmen

Für das Eisenbahn-Bundesamt steht außer Frage, dass der Einwender E001 durch das Vorhaben vor allen anderen privaten Dritten betroffen ist, weil für den einen Großteil des Bauzeitraums das betreffende Grundstücke vollständig für Zwecke der Baustelleneinrichtung herangezogen wird und die Nutzungsmöglichkeiten für diesen wenn auch begrenzten Zeitraum vollständig entfallen. Entgegen der Bewertung des Einwenders ist die diesem Rückgriff zugrundeliegende Planung jedoch nicht leichtfertig aufgesetzt und von vornherein auf sein Grundstück zugeschnitten worden, sondern stellt sich als Ergebnis eines intensiven Abgleichs der stadtgeographischen, straßen- und auf die Schienenwege bezogenen Gegebenheiten mit zahlreichen objektiven ingenieurtechnischen Prämissen dar.

Fokussiert auf die Kernproblematik hatte die Planfeststellungsbehörde letztlich zu entscheiden, ob die Rechtspositionen des Einwenders von solchem Gewicht sind, dass es dafür gerechtfertigt ist, den Verkehr in die Stadtmitte der Freien und Hansestadt Hamburg auf der Bundesstraße 4 von und nach Richtung Osten sowie von und nach Richtung der Elbbrücken über Monate bis hin zu Jahren hinweg an die Grenzen der Funktionsfähigkeit der Abwicklung bzw. bauzeitlich weitgehend zum Erliegen zu bringen. Dies wäre unweigerlich der Fall, wenn, wie von Einwender gefordert, unbedingt erstrangig auf den öffentlichen Raum zur Vormontage der Überbauten zurückgegriffen werden soll, sodass die Vormontage wegen der technischen Randbedingungen dann auf der Amsinckstraße selbst stattfinden müsste. Die Belastung des Hamburger Straßenverkehrs mit einer großen Anzahl von Baustellen und davon ausgehenden Beschränkungs- und Umleitungssituationen zählt unterdessen zum planerischen Allgemeinwissen. Selbst, wenn man diese Hintergrundbelastung hinwegdächte, muss in die Planung mit hohem Stellenwert einbezogen werden, dass die Amsinckstraße eine Hauptschlagader für den Straßenverkehr darstellt, die in Höhe des Bauvorhabens wegen der hier bestehenden Verknüpfung mehrerer Hauptverkehrsstraßen ein Flaschenhals in der Zufahrt des Straßenverkehrs von und nach Hamburg ist.

Die öffentlichen Flächen, auf die der Einwender verweist, insbesondere nicht die Straßenoberfläche der Amsinckstraße, stehen damit nicht im Sinne des Vortrags des Einwenders „zur Verfügung“. Dasselbe gilt für den schon nicht geeigneten Recha-Lübke-Damm. Der Vortrag des Einwenders ist in der von ihm postulierten Absolutheit des vorrangigen Rückgriffs auf öffentliche Flächen auch fachplanungsrechtlich nicht haltbar, weil er einzustellenden öffentlichen Interessen jede Gewichtung abspricht. Die verkehrliche Erreichbarkeit der Hamburger Innenstadt für den Straßenverkehr ist von hohem öffentlichen Interesse, in weiterer Reihenfolge sind auch immissionsschutzrechtliche Randbedingungen und die Intensität der Eingriffe in Natur und Landschaft zu berücksichtigende Faktoren auch dann, wenn sie im Ergebnis die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders stützen, weil diesen Interessen durch die planfestgestellte Lösung insgesamt besser entsprochen werden kann.

Die rechtlichen Interessen des Einwenders sind demgegenüber nicht von solchem Gewicht, dass sie die Abwehr der Inanspruchnahme des Grundstücks rechtfertigen. Der Eigentümer verfügt über ein ebenerdiges, befestigtes, für den Autohandel genutztes Grundstück, welches in geringem Umfang mit Bebauung versehen ist, die der Einwender selbst als abbruchreif bezeichnet und den Rückbau auch selbst plant. Es ist für die Durchführung der Vormontage von Überbauten ohne wesentliche Anpassungen geeignet. Die Inanspruchnahme ist auch erforderlich, weil andere gleich geeignete Grundstücke für die konkrete, bautechnisch nicht vermeidbare Vormontage nicht vorhanden sind, bzw. alternativ nur solche Flächen vorhanden sind, deren Nutzung in nicht vertretbarer Weise öffentlichen Interessen zuwiderlaufen würde. Der Eingriff beim Einwender betrifft, da der Ist-Zustand des betroffenen Grundstücks, das sich im Wesentlichen als Stellfläche darstellt, auch durch die Vormontage von Brückenbauteilen nicht substanziell verschlechtert wird, den Betrieb des Autohandels. Entsprechende Eingriffe in den Gewerbebetrieb sind mit diesem Beschluss als entschädigungspflichtig anerkannt und gutachterlich zu bewerten. Daneben steht der Ersatz für die temporäre Grundstücksnutzung, wobei die Frage, ob der Grundstückswert durch geplante Folgenutzungen gesteigert wird und daraus dem Umfang nach erweiterte Ansprüche auf Mietzahlungen für die Nutzung der Entschädigungshöhe erwachsen, eine Frage der Entschädigungshöhe darstellt, über die das Eisenbahn-Bundesamt nicht zu befinden hat. Die Nutzung des Grundstücks als Hotelbetrieb hat sich demgegenüber entgegen des Vortrags des Einwenders nicht derart materialisiert, dass ein Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auf Ebene der bauplanerischen Planung des Vorhabens einer Inanspruchnahme entgegengestellt werden kann.

B.4.15 Weitere bauzeitliche Auswirkungen auf Rechte Dritter

B.4.15.1 Auswirkungen auf Hotelbetrieb (Amsinckstraße 3)

Der Hotelbetrieb bzw. die Beherbergungsgewerbe an der Anschrift Amsinckstraße 3 liegen unmittelbar benachbart zum Baufeld des Vorhabens, was bereits dadurch offenkundig wird, dass die es sich bei dem Grundstück um dasjenige handelt, auf dem gemäß dem Regelungsgegenstand des Ausgangsverfahrens die Baustelleneinrichtungsfläche errichtet werden sollte. Es handelt sich um das zum Vorhaben lediglich 6 m entfernte, nächstgelegene Gebäude.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Objekt werden deutlich insbesondere aufgrund der Darstellungen von Überschreitungen des Immissionsrichtwerts im Nachtzeitraum in den einzelnen Bauphasen gemäß Ergänzende Lärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 10.7, Anlagen 4 ff. Insbesondere sind für die Bauphase 1 gemäß Unterlage 10.7, Anlage 4.2.2 bei prognostizierten Pegeln von bis zu 72 dB(A) nächtliche Überschreitungen des errechneten Maximalpegels von bis zu 8 dB(A) an ca. 27 Nächten zu erwarten, sowie in Bauphase 3 nächtliche Überschreitungen des errechneten Maximalpegels von bis zu 20 dB(A) über den Zeitraum von ca. 31 Nächten. Dabei handelt es sich um wegen prognostizierten Baulärms zu erwartende Überschreitungen von Immissionsrichtwerten, die an den Immissionsorten in diesen Bauphasen sowie in weiteren Bauphasen auch tagsüber voraussichtlich im gesundheitsschädlichen Bereich liegen, sodass baulärmbezogene Entschädigungssachverhalte nicht auszuschließen sind. Dem Immissionsschutz dienende Nebenbestimmungen gelten und wirken insofern unmittelbar für das Objekt, siehe Ziffer A.4.5.1.1.

Darüber hinaus geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass im Ergebnis wegen der Nähe des Vorhabens zu dem Objekt eine Gemengelage von Einflüssen auf den Hotelbetrieb als solchen vorliegt, der über die bauzeitlichen Immissionen hinausgeht und ebenso komplex wie gesamthaft – falls eine freihändige Vereinbarung mit den Betroffenen nicht zu Stande kommt – ohne fachgutachterliche Beurteilung nicht abschließend bewertet werden kann. Die Vermarktungsfähigkeit des Hotels während der Bauzeit ist voraussichtlich nicht erst dann eingeschränkt, wenn die Nutzung der jeweils betreffenden Gebäudeteile und deren Räumlichkeiten in rechtlicher Sicht nicht mehr zumutbar ist; vielmehr kann schon der unmittelbar an das Baufeld angrenzende Standort dazu führen, dass Übernachtungsangebote nicht mehr wahrgenommen bzw. jedenfalls für Teilbereiche des Gebäudes Amsinckstraße 3 nicht mehr wirtschaftlich

angeboten werden können. Das Eisenbahn-Bundesamt trägt dem mit der Auflage der Bestellung eines öffentlich bestellten Gutachters zur Ermittlung entschädigungserheblicher Sachverhalte gemäß Ziffer A.4.5.1.4 Rechnung. Die Nebenbestimmung enthält ohne Anspruch auf Vollständigkeit Aspekte, welche für den Umfang der Entschädigung maßgeblich sein können. Im Gegenzug vermag das Eisenbahn-Bundesamt nach eigener Anschauung des Objekts nicht auszuschließen, dass angesichts der zweifellos ganz erheblichen Vorbelastung des Standorts mit Verkehrslärm bei dem Objekt von vornherein mit einem derart hohen Schalldämmmaß von Fenstern und Fassadenteilen gearbeitet worden ist, dass sich unbeschadet der prognostizierten Immissionen in gewissem, vom Eisenbahn-Bundesamt jedoch nicht selbst zu ermittelndem Umfang bauzeitliche Nutzungsperspektiven ergeben.

Das Eisenbahn-Bundesamt bleibt bei der Bewertung, dass von nächtlichen Bauarbeiten insbesondere angesichts des hohen Gewichts der verkehrlichen Verfügbarkeit der Bundesstraße 4 ebenso wie der überführten Zufahrtsgleise zu den Abstellgleisen dem Grunde nach nicht abgesehen werden kann, auch nicht im Lichte der Betroffenheit von Hotels und Beherbergungsbetrieben.

Angesichts der in der Einwendung zur Lage der Vormontageflächen geäußerten Kritik an der Planung der Baustelleneinrichtungsflächen hat das Eisenbahn-Bundesamt geprüft, ob zugunsten der Verringerung der auf Beherbergungsbetriebe wirkenden Immissionen schalltechnisches Optimierungspotenzial auf Konzeptebene der Baustelleneinrichtung besteht. Zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes ist dies jedoch nicht der Fall. Baulärm, der in situ am Standort der EÜ entsteht, ist hinsichtlich der Lage der Baustelle in Bezug auf den Hotelbetrieb nicht dem Grunde nach vermeidbar, da das Gebäude – nachträglich – in unmittelbarer Nähe des vorhabengegenständlichen Vorhabens errichtet worden ist. Im Umfeld von Bahnanlagen in der Größe und Komplexität des Hamburger Hauptbahnhofs muss ohnehin mit Erweiterungen von und Baumaßnahmen an Eisenbahn-Betriebsanlagen gerechnet werden, zumal in der Nachbarschaft erkennbar abgängiger Bestandsanlagen. Da die Vormontage am Recha-Lübke-Damm angeordnet werden soll, ist hier bereits ein Abrücken von der Hotelanlage festzustellen; eine noch weiter entfernte Anordnung der Vormontageflächen kommt bau-, flächen- und transportlogistisch nicht in Betracht. Die Vorhabenträgerin hat des Weiteren plausibel dargestellt, dass angesichts der Verkehrstopographie an der Amsinckstraße, der Transportgewichte und Transportvolumina und deren Auswirkungen auf Medien wie Sile und Gasleitungen, auf Verkehrsanlagen einschließlich Rückbauerfordernissen

von Bordsteinen, Verkehrsbeleuchtung, Lichtsignalanlagen sowie Konflikte mit Straßenbäumen eine schlichte Fernverlagerung der Vormontagefläche nicht möglich ist.

Klarstellend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Hotelbetriebe von der Vorhabenträgerin eigenständig aufzusuchen und proaktiv und rechtzeitig gesonderte Regelungen mit diesen Betrieben abzustimmen sind. Davon geht auch das ergänzende Schallgutachten der Vorhabenträgerin aus, siehe Unterlage 10.7, S. 25. Für das gegenständliche Objekt Amsinckstraße 3 ist dies bereits wegen der erforderlichen Beweissicherungen im Hinblick auf Maßnahmen des Erschütterungsschutzes erforderlich.

B.4.15.2 Auswirkungen auf Hostel (Amsinckstraße 2-10)

Das Hostel in der Immobilie mit der Anschrift Amsinckstraße 2-10 liegt zwar nicht unmittelbar am anlagenbedingten Standort des Ersatzneubaus, jedoch angrenzend an den für die Umsetzung des Vorhabens geplanten Baustelleneinrichtungsflächen, Die Front des Gebäudes, das in der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung als Immissionsort 07 berücksichtigt ist, ist der Ostseite der EÜ-Baustelle zugewandt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Objekt werden deutlich insbesondere aufgrund der Darstellungen von Überschreitungen des Immissionsrichtwerts im Nachtzeitraum in den einzelnen Bauphasen gemäß Ergänzende Lärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 10.7, Anlagen 4 ff. Insbesondere sind für die Bauphase 1 gemäß Unterlage 10.7, Anlage 4.2.2 bei prognostizierten Pegeln von bis zu 67 dB(A) nächtliche Überschreitungen des errechneten Maximalpegels von bis zu 4 dB(A) an ca. 27 Nächten zu erwarten, sowie in Bauphase 3 nächtliche Überschreitungen des errechneten Maximalpegels von bis zu 16 dB(A) über den Zeitraum von ca. 31 Nächten. Dabei handelt es sich um wegen prognostizierten Baulärms zu erwartende Überschreitungen von Immissionsrichtwerten, die an den Immissionsorten in diesen Bauphasen sowie in weiteren Bauphasen auch tagsüber voraussichtlich im gesundheitsschädlichen Bereich liegen, sodass baulärmbezogene Entschädigungssachverhalte nicht auszuschließen sind. Dem Immissionsschutz dienende Nebenbestimmungen gelten und wirken insofern unmittelbar für das Objekt, siehe Ziffer A.4.5.1.1.

Darüber hinaus geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass im Ergebnis wegen der Nähe des Vorhabens zu dem Objekt eine Gemengelage von Einflüssen auf den Hotelbetrieb als solchen vorliegt, der über die bauzeitlichen Immissionen hinausgeht

und ebenso komplex wie gesamthaft – falls eine freihändige Vereinbarung mit den Betroffenen nicht zu Stande kommt – ohne fachgutachterliche Beurteilung nicht abschließend bewertet werden kann. Die Vermarktungsfähigkeit des Hotels während der Bauzeit ist voraussichtlich nicht erst dann eingeschränkt, wenn die Nutzung der jeweils betreffenden Gebäudeteile und deren Räumlichkeiten in rechtlicher Sicht nicht mehr zumutbar ist; vielmehr kann schon der unmittelbar an das Baufeld angrenzende Standort dazu führen, dass Übernachtungsangebote nicht mehr wahrgenommen bzw. jedenfalls für Teilbereiche des Gebäudes Amsinckstraße 3 nicht mehr wirtschaftlich angeboten werden können. Das Eisenbahn-Bundesamt trägt dem mit der Auflage der Bestellung eines öffentlich bestellten Gutachters zur Ermittlung entschädigungserheblicher Sachverhalte gemäß Ziffer A.4.5.1.4 Rechnung. Die Nebenbestimmung enthält ohne Anspruch auf Vollständigkeit Aspekte, welche für den Umfang der Entschädigung maßgeblich sein können. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bei der Benennung der Gesichtspunkte im verfügenden Teil berücksichtigt, dass das Objekt zwar in etwas geringerem Maße Immissionen ausgesetzt ist als das Objekt Amsinckstraße 3, das Hostel jedoch zugleich in einem Altbau gelegen ist, der voraussichtlich nicht über Fenster oder andere Fassadenteile mit dem spezifisch hohen Schalldämmmaß verfügt, wie sie bei einem Neubau vorgesehen werden können, der (wie das Hotel Amsinckstraße 3) bautechnisch auf die bestehende Verlärmung durch Verkehr abgestimmt werden kann. Klarstellend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass sich die Zumutbarkeit der Nutzung von Räumen zum Zweck der gewerblichen Beherbergung nicht dadurch erhöht, dass die Übernachtungsmöglichkeiten in einer besonders günstigen Preiskategorie angeboten werden. Dies muss jedenfalls dann gelten, wenn von Immissionen als im gesundheitsschädlichen Bereich liegend auszugehen ist. Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ist auf Ebene der Entschädigung, nicht jedoch durch das Eisenbahn-Bundesamt selbst zu klären, in welchem Umfang noch bauzeitliche Nutzungsperspektiven für das Gewerbe bestehen.

Hinsichtlich der Prüfung der Vermeidbarkeit der bauzeitlichen Immissionen dem Grunde nach durch konzeptionelle Modifizierung der Baustelleneinrichtung verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf seine obigen Erwägungen unter Ziffer B.4.15.1.

Auch hinsichtlich des Hostelbetriebs liegt es so, dass dieser von der Vorhabenträgerin eigenständig aufzusuchen ist und proaktiv und rechtzeitig gesonderte Regelungen mit diesem abzustimmen sind. Mithin ist der Betrieb als von den gutachterlichen Empfehlungen umfasst anzusehen, unbeschadet dessen, dass im

Anhörungsverfahren keine dahingehenden Einwendungen erhoben worden sind, siehe Unterlage 10.7, S. 25.

B.4.15.3 Auswirkungen auf weitere Gewerbe

Das Eisenbahn-Bundesamt hat bei seinen Ermittlungen zum Sachverhalt sowie der Auswertung der Ergänzenden schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 10.7, Anlage 4 ff. den Umstand erfasst, dass weitere Gewerbebetriebe, darunter auch Hotels von bauzeitlichen Immissionen in einem Umfang betroffen sein können, welche nach Maßgabe von Ziffer A.4.5.1.4 unter Berücksichtigung des Baustellenmonitorings Entschädigungsansprüche auslösen können. Dies betrifft etwa den Immissionsort 10, Gebäude Recha-Lübke-Damm 28, das ebenfalls als Hotelgebäude genutzt wird. Hierzu ist indes aus der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung abzuleiten, dass von nächtlichen Immissionsrichtwertüberschreitungen nicht auszugehen ist. Auch eine direkte Sicht- oder Zufahrtsbeschränkung durch das Baufeld besteht nicht. Das Eisenbahn-Bundesamt sieht insofern keinen Rechtsgrund für mögliche Entschädigungen, die – in Abhängigkeit von den Ergebnissen des Baulärmmonitorings – über die unmittelbaren Auswirkungen aus der Immissionssituation hinausgehen. Wie bei allen Immissionsorten gemäß Unterlage 10.7, Anlage 4 ff. werden die Informations- und Koordinierungsanforderungen mit den Betroffenen durch diese Bewertung nicht geschmälert.

Dasselbe gilt für den in unmittelbarer Nähe des EÜ-Bauwerks gelegenen Immissionsort 03 an der Anschrift Klostertor 1. An diesem sind angesichts örtlichen Gegebenheiten ganz erhebliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zum Nachtzeitraum in den Bauphase 1 und 3 um bis zu 22 bzw. 33 dB(A) sowie tagsüber um bis zu 17 dB(A) festzustellen. Das Grundstück ist mit einem in den letzten Jahren fertiggestellten Bürogebäude bebaut. Ohne nähere Kenntnisse der konkreten bauordnungsrechtlichen Randbedingungen des Gebäudes geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass dieses einen hoch wirksamen passiven Lärmschutz aufweist, um in der gegebenen Lage, in der das Gebäude an die lärmintensiven, extrem stark befahrenen Schienen- und Straßenverkehrswege herangerückt ist, überhaupt in genehmigungsfähiger Weise errichtet worden zu sein. Hinzu tritt, dass das Eisenbahn-Bundesamt angesichts des Zuschnitts der Immobilie als Bürogebäude nicht von maßgeblichen Nachnutzungen ausgeht. Unbeschadet dessen ist die Höhe der Überschreitung des Immissionsrichtwertes am Immissionsort 03 so erheblich, dass selbst bei Ansatz eines weit höherer Schalldämmwerte als denjenigen, die in Einklang mit der Rechtsprechung

als entschädigungsauslösend herangezogen worden sind (siehe Ziffer A.4.5.1.4), entschädigungsrelevante Auswirkungen der Immissionen nicht auszuschließen sind.

Für gewerblich genutzte Immobilien, insbesondere Bürogebäude, sind die Nebenbestimmungen zur Anliegerinformation, Ziffer A.4.5.1.3, daher so auszulegen, dass gegenüber den Betroffenen rechtzeitig kommuniziert wird, wann und in welchem zeitlichen und räumlichen Umfang die Nutzung von Büroräumen insbesondere wegen Baulärms, ggf. unter zusätzlicher Einbeziehung der Erschütterungssituation ausscheidet, damit rechtzeitig Maßnahmen zur alternativen Organisation des jeweiligen Bürobetriebs getroffen werden können. Ist dieses Vorgehen gewährleistet, geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass – abgesehen von den unter Ziffer A.4.13.3 und Ziffer A.4.13.4 benannten Einzelfällen – ein über die aus den Immissionen herzuleitenden Entschädigungsansprüche hinaus zu besorgender betriebsbezogener Eingriff bei den jeweils Betroffenen sicher vermieden wird.

Klarstellend weist das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Nebenbestimmung, der gemäß Entschädigungen mit den betreffenden Eigentümer „zu vereinbaren“ sind, so auszulegen ist, dass ein proaktives Vorgehen der Vorhabenträgerin geschuldet ist.

B.5 Gesamtabwägung

Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung besteht ein öffentliches Interesse. Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Zu diesen Belangen gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den dahinterstehenden Interessen auch alle mit dem Vorhaben verbundenen, insbesondere bauzeitlichen Beeinträchtigung der Anlieger und des wegen der Überführung einer Bundesstraße ganz erheblich zu gewichtenden Straßen-, aber auch des Fußgänger- und Radverkehrs, die kontrovers bewerteten Grundstücksinanspruchnahmen sowie die Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Für das Eisenbahn-Bundesamt steht außer Frage, dass eine Anzahl von nicht unerheblichen Auswirkungen des Vorhabens in der Form des vorliegenden Planänderungsbescheids allein aus der mit dem ersten Änderungsbescheid bestätigten Planung resultieren, das Bauvorhaben Eisenbahnüberführung Amsinckstraße Gleistragplatte nicht zugleich mit dem Bauvorhaben

Eisenbahnüberführung Amsinckstraße im Übrigen zu verwirklichen. Dies betrifft insbesondere den Umstand, dass die zum Antragszeitpunkt des Ausgangsvorhabens geplante und zweifellos wegen der Nähe zum Baufeld günstiger als die nunmehr planfestgestellte Baustelleneinrichtungsfläche gelegene Fläche unterdessen nicht mehr zur Verfügung steht, die dadurch hervorgerufene teilweise Verlagerung bauzeitlicher Immissionen sowie der veränderte Umfang des Eingriffs in Natur und Landschaft u.a. wegen der Eingriffe in den Baumbestand der Amsinckstraße. Die seinerzeitigen, zum Zeitpunkt dieses Änderungsbescheids getroffenen planungsstrategischen oder verkehrsfachlichen Entscheidungen sind indes im Rahmen dieses Änderungsbescheids nicht zu bewerten und können dem Vorhaben nicht dem Grunde nach entgegengestellt werden. Zum einen liegt für das Vorhaben in Bezug auf seine anlagenseitigen Bestandteile ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor, dessen Ausführung auch innerhalb der maßgeblichen Zehnjahresfrist begonnen wurde; zum anderen hat sich der Zustand des Bauwerks im Zeitraum, in dem es zunächst nicht verwirklicht worden ist, substantiell weiter verschlechtert, sodass der Erneuerungsbedarf nicht zurückgegangen, sondern umso dringlicher geworden ist. Vom maßgeblichen zeitlichen Standpunkt dieses Änderungsbeschlusses aus gesehen stellt die beantragte und beschiedene Änderungsplanfeststellung unter den gegebenen Möglichkeiten die beste Lösung dar.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt die wesentlichen Konsequenzen aus der Umsetzung des Vorhabens in Gestalt des vorliegenden Änderungsbeschlusses – primär die bauzeitliche Inanspruchnahme von gewerblich genutzten Flächen sowie die bauzeitlichen Lärm- und Erschütterungsimmissionen mit Wirkung auf die benachbarten Wohn-, Hotel- und Büronutzungen – als rechtserhebliche, im Ergebnis aber unvermeidliche sowie nach Art, Dauer und Ausmaß verhältnismäßige Beeinträchtigung an.

Die planfestgestellte Änderung konnte keinen Anlass zu einer Modifizierung der insoweit unveränderten anlagebezogenen technischen Parameter des Bauwerks geben, zumal hinsichtlich der Erfüllung der verkehrlichen Aufgabenstellung gleichwertige Alternativen, die zu geringeren bauzeitlichen Inanspruchnahmen führen, bereits angesichts der Beschränkung auf ein 1:1-Ersatzbauwerk nicht ersichtlich sind. Im Gegenteil sind durch die seit 2006/2007 weiter an das Bestandsbauwerk herangerückte Bebauung ebenso wie durch den weiter angewachsenen Straßenverkehr auf der Amsinckstraße und noch weitere Zwangspunkte und die Möglichkeiten der Planung buchstäblich einengende Prämissen hinzugetreten, die alle

anderen Lösungen als eine enge Anlehnung des Ersatzneubau-Vorhabens an das Bestandsbauwerk ausschließen. Diese Sachlage war bereits im Ausgangsverfahren berücksichtigt worden, ebenso wie das Planungskonzept, das südliche Widerlager unter Erhalt der angrenzenden Kasemattenbauwerke mit Vorteilen für Bauzeit und Baulogistik teilweise vorzusetzen. Eine Neukonzeption des konstruktiven Ingenieurbaus des Brückenneubaus war insofern nicht erforderlich und ist mithin zu Recht nicht zum Gegenstand dieses Änderungsbescheids gemacht worden.

Hinsichtlich des Ausmaßes der bauzeitlichen Inanspruchnahmen ist die Planung im Übrigen von einer Beschränkung auf den nach Fläche, Lage und Dauer baulogistisch zwingenden Umfang gekennzeichnet. Dies gilt gerade auch angesichts der technischen (Sonder-)Lösung der besonderen sich aufweitenden Trapezform des Bauwerks, die (als Gleistragplatte) zur Aufnahme der darauf liegenden Weichenstraße erforderlich ist. Die Aufteilung der Überbauten in drei Teilbauwerke ermöglicht u.a. die Vormontage des Bauwerks auf deutlich geringer dimensionierten Flächen, als dies bei einer Montage des gesamten Überbaus „am Stück“ erforderlich wäre.

Die änderungsgegenständliche Verlagerung der Baustelleneinrichtungsfläche auf Flächen privater Dritter am Recha-Lübke-Damm ist zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes als Vorzugslösung festzulegen, um für die Allgemeinheit inakzeptable Nachteile der andernfalls stark in Mitleidenschaft gezogenen gesamthaften Erreichbarkeit der Freien und Hansestadt Hamburg für den Kraftfahrzeugverkehr von und nach im Süden und im Osten der Stadt abzuwenden. Anders, als von den betreffenden Einwendern im Anhörungsverfahren für das Planänderungsverfahren vorgetragen, muss die Vorhabenträgerin keine Planung zur Planfeststellung vorlegen, mit dem eine Inanspruchnahme des Grundstücks der privatbetroffenen Dritten „um jeden Preis“ verhindert wird. Das Interesse der Grundstückseigentümer, in ihren Eigentumsrechten nicht beeinträchtigt zu werden, muss vorliegend hinter dem öffentlichen Interesse an bauzeitlich hinreichenden Verkehrsverhältnissen, der Verminderung der Beschädigung öffentlicher Infrastruktur, der Reduzierung der Betroffenheit von Anwohnenden durch bauzeitliche Immissionen und nicht zuletzt der Durchführbarkeit der im öffentlichen Interesse liegenden Umsetzung des Vorhabens zurückstehen. In diesem Zusammenhang hatte das Eisenbahn-Bundesamt zu berücksichtigen, dass sich das planungsbetroffene Grundstück zum Zeitpunkt dieses Änderungsbeschlusses als versiegelte Freifläche zum Betrieb eines Gebrauchtwagenhandels darstellte. Auf Ebene der Prüfung des Eingriffs in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb scheidet die von den Einwendern

sinngemäß geforderte Gleichsetzung des Eingriffs mit einem solchen, der bei dem Eingriff in einen bestehenden, nach den Ermittlungen des Eisenbahn-Bundesamtes jedoch lediglich zukünftig vorgesehenen Hotelbetrieb in diesem Änderungsbeschluss zu berücksichtigen wäre, aus.

Soweit im Straßenraum gleichwohl eine Transportstrecke zwischen der planfestgestellten Baustelleneinrichtungsfläche und dem Einbauort anfällt, stellt dies angesichts der damit erzielbaren verkehrlichen Verfügbarkeit der Amsinckstraße die bauplanologische Vorzugswürdigkeit der Planungslösung nicht in Zweifel. Die Verlagerung der Vormontageflächen etwa in einen (noch) weniger baulärmsensiblen Bereich begegnet im dicht bebauten Stadtraum erheblichen Einschränkungen bzw. erweist sich nicht als mit zumutbarem bauplanologischen Aufwand umsetzbar. Dies gilt insbesondere angesichts der erheblichen Vorbelastung des Umfelds durch (Straßen-)Verkehrslärm.

Soweit Beeinträchtigungen, namentlich hinsichtlich des Baulärms und der bauzeitlichen Erschütterungen verbleiben, sind diese im Ergebnis unvermeidbar und nach sorgfältiger Abwägung unter Beachtung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Nebenbestimmungen auch zumutbar. Ansprüche auf Schallschutz bzw. Entschädigungen, die aus bauzeitlichen Belastungen der Anlieger herrühren, werden mit dem Beschluss entsprechend der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen dem Grunde nach gewährt.

Unter Umweltgesichtspunkten erweist sich die weitest gehende räumliche Begrenzung des Vorhabens einschließlich der Baustelleneinrichtungsflächen auf überprägte und versiegelte Flächen als vorteilhaft. Der Umfang anlagebedingter Neuversiegelungen von Böden ist auf Randlagen im Bereich der technischen Notwendigkeiten bei dem planfestgestellten 1:1-Ersatzneubau des Bauwerks beschränkt und minimal. Von Gewicht ist die baubedingte Fällung von 15 Bäumen, für die sich jedoch keine Alternative ermitteln ließ und die insoweit durch das Regime von Eingriff und Ausgleich naturschutzfachlich zu bewerten war. Soweit im an den Bahndämmen und im Randbereich der Baustelleneinrichtungsflächen auf unversiegelte Flächen zurückgegriffen wird, liegt eine Beeinträchtigung für Fauna und Flora überwiegend weniger wertvoller Flächen auf überprägten Böden vor, die zudem nach der Umsetzung des Vorhabens rekultiviert werden. Hinsichtlich der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme ist festzustellen, dass die Umweltrelevanz durch den Umstand der urbanen bzw. gewerblichen stark vermindert ist. Konkret wird den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Artenschutzbelangen

insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen angemessen Rechnung getragen. Auch diese Belange sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Diejenigen Eingriffe, die als unvermeidbar akzeptiert werden müssen, sind von der Vorhabenträgerin auszugleichen. Dieser Ausgleich ist vorliegend verpflichtend planfestgestellt worden, indem der landschaftspflegerische Begleitplan zum Gegenstand der Planfeststellung erhoben wurde.

Das Vorhaben ist in geeignet und erforderlich, um die angestrebten Planungsziele herbeizuführen. Ihm stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, dass dies zu einer Versagung der Zulassung führen oder zu Abweichungen von der beantragten Planänderung Anlass geben würde. Konkret bezogen auf die plangegegenständliche Änderungsplanung und deren bauzeitliche Effekte eindeutig vorzugswürdige Alternativen, mittels derer das verfolgte Planungsziel mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Rechte und Belange erreicht werden könnte, sind nicht erkennbar.

In der Abwägung sämtlicher betroffener Belange wiegt das Gewicht der für die Durchführung des Vorhabens streitenden Belange schwerer als die damit einhergehenden Beeinträchtigungen, da es ohne die Errichtung des Ersatzneubaus der Brücke in absehbarer Zukunft zu betrieblichen Einschränkungen bis hin zur technischen Sperrung der über die Gleistragplatte erreichbaren Abstellgleise des Hamburger Hauptbahnhofs einschließlich verkehrlicher Einschränkungen für die überführte Amsinckstraße kommen würde. Dagegen sind die durch das Vorhaben selbst ausgelösten Beeinträchtigungen zu einem großen Teil auf die Bauzeit beschränkt, von geringerem Gewicht als die bei Verzicht auf das Vorhaben drohenden Beeinträchtigungen und im Wege einer ausgewogenen Planung gemäß den technischen Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben weitest möglich vermindert worden.

Dem Antrag auf Zulassung des Vorhabens in der Fassung der 2. Planänderung wird damit nach Maßgabe dieses Planänderungsbeschlusses entsprochen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hamburgischen Oberverwaltungsgericht
Lübeckertordamm 4
20099 Hamburg

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Die Klage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Hamburgischen Oberverwaltungsgericht
Lübeckertordamm 4
20099 Hamburg

gestellt und begründet werden.

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

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin

Hamburg, den 12.09.2025

Az. 571pä/018-2024#002

VMS-Nr. 3514962

Im Auftrag

(Dienstsiegel)