



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Oberste Landesstraßenbaubehörde

Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

Teil-Planfeststellungsbeschluss

für den ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Träger des Vorhabens:

Bundesrepublik Deutschland

vertreten durch:

Freie und Hansestadt Hamburg

**Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer**

Hamburg, den 15. Januar 2010

Az.: 60.18-052/090

Inhaltsverzeichnis:

1	Entscheidung.....	5
1.1	Tenor.....	5
1.2	Planunterlagen	5
1.2.1	Festgestellte und nachrichtlich beigefügte Planunterlagen	5
1.2.2	Nicht planfestgestellte Unterlagen	9
1.3	Vereinbarungen und Zusagen	10
1.4	Genehmigungen und Erlaubnisse.....	10
1.4.1	Befreiung von den Verboten der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest.....	10
1.4.2	Gewässerausbau.....	10
1.5	Auflagen und Vorbehalte	11
1.5.1	Umsetzungsverpflichtung	11
1.5.2	Sicherstellung der Wirkung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen.....	11
1.5.3	Bauzeitliche Immissionen	11
1.5.4	Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der in Anspruch genommenen Flächen.....	11
1.5.5	Private Verkehrsflächen.....	11
1.5.6	Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen.....	12
1.5.7	Kampfmittel	12
1.5.8	Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen	12
1.5.8.1	Ausführungsplanung.....	12
1.5.8.2	Pflegemaßnahmen	12
1.5.8.3	Abnahme	12
1.5.8.4	Berichtspflicht	13
1.5.8.5	Gestaltung von Lärmschutzwänden.....	13
1.5.8.6	Einhaltung der Schutzbestimmungen	13
2	Begründung.....	13
2.1	Verfahrensgang.....	13
2.1.1	Antrag.....	13
2.1.2	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	13
2.1.3	Beteiligung der Naturschutzvereine	14
2.1.4	Auslegung der Planunterlagen.....	14
2.1.5	Nicht ortsansässige Betroffene	14
2.1.6	1. Planänderung gemäß § 73 Abs. 8 HmbVwVfG	14
2.1.7	Erörterungstermin.....	14
2.1.8	2. Planänderung gemäß § 73 Abs. 8 HmbVwVfG	15

2.1.9	Entbehrlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung	15
2.2	Planrechtfertigung und Teilbarkeit der Planungsentscheidung.....	16
2.3	Alternativenprüfung	18
2.4	Anforderungen des § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG.....	19
2.4.1	Abwägung aktiver vs. passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG).....	20
2.4.2	Ansprüche auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes	21
2.5	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	22
2.5.1	Stellungnahmen der Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange	22
2.5.1.1	Behörde für Inneres,.....	22
2.5.1.1.1	Verkehrsdirektion/Zentrale Straßenverkehrsbehörde.....	22
2.5.1.1.2	Feuerwehr/Feuer- und Rettungswache Billstedt	23
2.5.1.2	Finanzbehörde/Liegenschaftsverwaltung, <i>Planungsbegleitung und -kontrolle</i>	23
2.5.1.2.1	Stellungnahme zur ursprünglichen Planung.....	23
2.5.1.2.2	Stellungnahme zur 1. Planänderung nach § 73 Abs. 8 HmbVwVfG	25
2.5.1.3	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt	25
2.5.1.3.1	Amt für Landschaftsplanung	25
2.5.1.3.2	Amt für Bau und Betrieb	25
2.5.1.3.3	Amt für Naturschutz und Landschaftspflege (jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz).....	26
2.5.1.4	Behörde für Wissenschaft und Gesundheit/Amt für Gesundheit und Umwelt	36
2.5.1.5	Dataport/ <i>Realisierung Linientechnik</i>	38
2.5.1.6	Hamburger Stadtentwässerung (HSE)/ <i>Bereich Planung/Zentrale Planungsaufgaben</i>	38
2.5.1.7	Straßenbauamt Rendsburg/Fernmeldemeisterei Neumünster (<i>Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein/Fernmeldemeisterei Neumünster</i>).....	40
2.5.1.8	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (<i>Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein</i>)	40
2.5.1.9	Gemeinde Oststeinbek/Rathaus, <i>Bau- und Umweltamt</i>	40
2.5.1.10	Arbeitsgemeinschaft § 29 Hamburg (<i>Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg</i>)	41
2.5.1.11	Naturschutzverband GÖP, Gesellschaft für ökologische Planung e.V.....	43
2.5.2	Einwendungen.....	43

2.5.2.1	Einwendungen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind	44
2.5.2.2	Unzureichende aktive Lärmschutzmaßnahmen	44
2.5.2.3	Unzureichende passive Lärmschutzmaßnahmen/Entschädigungen für verbleibende Beeinträchtigungen	47
2.5.2.4	Lärmschutz für Gebäude, die nach 1985 gebaut worden sind.	48
2.5.2.5	Verschattung	48
2.5.2.6	Gefängnismauereffekt, Beeinträchtigung der Aussicht	48
2.5.2.7	Verlust an Begrünung und Lebensraum für Tiere (Fledermäuse, Vögel).....	49
2.5.2.8	Zunahme Abgasen an Brückenöffnungen.....	49
2.5.2.9	Auswirkungen auf das Grundstück und seine Nutzung	49
2.5.2.10	Sonstiges	51
2.5.2.11	Bauzeitbezogene Einwendungen	53
2.5.2.11.1	Wirkungen auf das Grundstück und seine Nutzung	53
2.5.2.11.2	Erschütterungen, Lärm, Staub	53
2.5.2.11.3	Gefahr von Personen- und Sachschäden durch Bauverkehr	54
2.5.2.11.4	Sonderfall: Schlüsselnummer 19	55
3	Umweltverträglichkeit	56
4	Gesamtabwägung	56
5	Rechtsmittelbelehrung.....	56
6	Anhang: Schlüsselnummernverzeichnis	57

1 Entscheidung

1.1 Tenor

Der Plan für den

ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

wird nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1207), zuletzt geändert am 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585, 2617) in Verbindung mit dem Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG) in der Fassung vom 9. November 1977 (HmbGVBl. S. 333) zuletzt geändert am 7. April 2009 (HmbGVBl. S. 113) mit den im Plan eingetragenen Änderungen und Ergänzungen sowie den nachfolgend genannten Auflagen, sonstigen Nebenbestimmungen und Regelungen festgestellt.

Die Bestandteile des Planes sind nachfolgend unter Ziffer 1.2, S. 5 ff, aufgeführt.

Vorangegangene planfeststellungsrechtliche Entscheidungen für den Straßenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost (AK HH-Ost) und der Anschlussstelle HH-Billstedt (AS HH-Billstedt) werden aufgehoben, soweit sie den Regelungen dieses Beschlusses entgegenstehen. Das betrifft insbesondere den Planfeststellungsbeschluss vom 23.09.1985.

Die Bedenken, die Behörden und andere Träger öffentlicher Belange geäußert haben sowie die Einwendungen der Betroffenen und sonstigen Einwender werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wird oder sie nicht zurückgenommen wurden.

1.2 Planunterlagen

Der Planfeststellungsantrag besteht aus den nachstehenden festgestellten und nachrichtlich beigelegten sowie nicht festgestellten Unterlagen. Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Blau- und Magentaeintragungen in Texten und Plänen bzw. durch Deckblätter kenntlich gemacht. Solche Unterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle *blau und kursiv* dargestellt.

1.2.1 Festgestellte und nachrichtlich beigelegte Planunterlagen

Nachstehende Unterlagen werden nicht festgestellt, soweit sie die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Brückenbauwerk über die Glinder Au betreffen oder mit diesen Baumaßnahmen einhergehende Eingriffe in Natur und Landschaft beschreiben.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung, zum Ausgleich oder Ersatz für Eingriffe in Natur und Landschaft sind sämtlich zulässig. Sie werden ggf. auf Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Brückenbau angerechnet, wenn und soweit entsprechende Eingriffe planfestgestellt werden.

Unterlagen Nr.	Bezeichnung	Zeichnung Nr.	planfestgestellt (x) nachrichtlich (n)
1	<i>Erläuterungsbericht</i>		x
2	Übersichtskarte Maßstab 1:50.000		n

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

3	<i>Übersichtsplan</i>	<i>23/13-II3-52-03</i>	x
4	<i>Bauwerksverzeichnis</i>		x
5.1	<i>Lageplan Km 141+230 bis Km 142+150</i>	<i>23/13-II3-53-01</i>	x
5.2	<i>Lageplan Km 142+150 bis Km 143+017</i>	<i>23/13-II3-53-02</i>	x
5.3	<i>Lageplan Km 143+017 bis Km 143+927</i>	<i>23/13-II3-53-03</i>	x
5.4	<i>Lageplan Km 143+927 bis Km 144+668</i>	<i>23/13-II3-53-04</i>	x
6.1	<i>Querprofil Km 142+000 Bereich nördlich Hegenredder</i>	<i>23/13-II3-58-01</i>	x
6.2	<i>Querprofil Km 142+350 Bereich südlich Hegenredder</i>	<i>23/13-II3-58-02</i>	x
6.3	<i>Querprofil Km 142+920 Bereich AS HH Öjendorf</i>	<i>23/13-II3-58-03</i>	x
6.4	<i>Querprofil Km 143+420 Bereich Oststeinbeker Weg</i>	<i>23/13-II3-58-04</i>	x
6.5	<i>Querprofil Km 143+670 Bereich Steinfurther Allee</i>	<i>23/13-II3-58-05</i>	x
7.1	<i>Höhenplan Ostseite Kleingärten bis Oststeinbeker Weg Km 141+653 bis Km 143+099</i>	<i>23/13-II3-57-01</i>	x
7.2	<i>Höhenplan Ostseite Oststeinbeker Weg bis Kollwitzring Km 143+099 bis Km 144+302</i>	<i>23/13-II3-57-02</i>	x
7.3	<i>Höhenplan Westseite Mühlenkamp bis Glinder Straße Km 144+344 bis Km 142+772</i>	<i>23/13-II3-57-03</i>	x
7.4	<i>Höhenplan Westseite Glinder Straße bis Kleingärten</i>	<i>23/13-II3-57-04</i>	x

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

	<i>Km 142+773 bis Km 144+299</i>		
8.1	<i>Leitungsplan Km 141+230 bis Km 142+150 Hegenredder</i>	<i>23/13-II3-61-01</i>	n
8.2	<i>Leitungsplan Km 142+150 bis Km 143+017 Hegenredder bis AS Öjendorf</i>	<i>23/13-II3-61-02</i>	n
8.3	<i>Leitungsplan Km 143+017 bis Km 143+927 AS Öjendorf bis Glinder Au</i>	<i>23/13-II3-61-03</i>	n
8.4	<i>Leitungsplan Km 143+927 bis Km 144+668 Glinder Au bis Mümmelsmannsberg</i>	<i>23/13-II3-61-04</i>	n
9.1	<i>Grunderwerbsplan Km 140+480 bis Km 141+230 AK HH-Ost</i>	<i>23/13-II3-64-01</i>	x
9.2	<i>Grunderwerbsplan Km 141+230 bis Km 142+150 Hegenredder bis AS Öjendorf</i>	<i>23/13-II3-64-02</i>	x
9.3	<i>Grunderwerbsplan Km 142+150 bis Km 143+017 Hegenredder bis AS Öjendorf</i>	<i>23/13-II3-64-03</i>	x
9.4	<i>Grunderwerbsplan Km 143+017 bis Km 143+927 AS HH-Öjendorf bis Glinder Au</i>	<i>23/13-II3-64-04</i>	x
9.5	<i>Grunderwerbsplan Km 143+927 bis Km 144+668 Glinder Au bis Mümmelsmannsberg</i>	<i>23/13-II3-64-05</i>	x
10	<i>Grunderwerbsverzeichnis</i>		x
12.1	<i>Entschädigung dem Grunde nach Hegenredder Km 141+356 bis Km 142+202</i>	<i>23/13-II3-53-11</i>	x
12.2	<i>Entschädigung dem Grunde nach Hegenredder bis AS Öjendorf Km 142+202 bis Km 143+090</i>	<i>23/13-II3-53-12</i>	x
12.3	<i>Entschädigung dem Grunde nach</i>	<i>23/13-II3-53-13</i>	x

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

	<i>Kaltenbergen bis Glinder Au Km 143+090 bis Km 143+944</i>		
12.4	<i>Entschädigung dem Grunde nach Glinder Au bis B 5 östlich A 1 Km 143+944 bis Km 144+869</i>	<i>23/13-II3-53-14</i>	x
12.5	<i>Entschädigung dem Grunde nach Glinder Au bis B 5 westlich A 1 Km 144+024 bis Km 144+949</i>	<i>23/13-II3-53-15</i>	x
13.1	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan</i>		x
13.2.1	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt Km 141+299 bis Km 140+600</i>	<i>23/13-II3-64-10</i>	n
13.2.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt Km 142+100 bis Km 141+350	23/13-II3-64-9	n
13.2.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt Km 142+800 bis Km 142+100	23/13-II3-64-8	n
13.2.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt Km 144+000 bis Km 142+800	23/13-II3-64-7	n
13.2.5	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt Km 144+400 bis Km 144+000	23/13-II3-64-6	n
13.3.1	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmen Km 141+299 bis Km 140+600</i>	<i>23/13-II3-64-15</i>	x
13.3.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmen Km 142+100 bis Km 141+350	23/13-II3-64-14	x
13.3.3	Landschaftspflegerischer Begleit-	23/13-II3-64-13	x

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

	plan Maßnahmen Km 142+800 bis Km 142+100		
13.3.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmen Km 144+000 bis Km 142+800	23/13-II3-64-12	x
13.3.5	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmen Km 144+400 bis Km 144+000	23/13-II3-64-11	x
13a	<i>Ergänzung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan zu geplanten Lärmschutzmaßnahmen BAB 1 Neubau der Autobahnbrücke über die Glinder Au</i>		x
13b	<i>Artenschutz-Fachbeitrag zur Neuerichtung Lärmschutzanlagen an der BAB 1 zwischen der AS HH-Billstedt und AK HH-Ost mit Neubau der Autobahnbrücke über die Glinder Au</i>		n
14	<i>Lärmtechnische Untersuchung</i>		n

1.2.2 Nicht planfestgestellte Unterlagen

Nicht festgestellt werden die oben genannten Pläne insoweit, als sie bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der Brücke über die Glinder Au zwischen Km 143+827 und Km 144+043 beinhalten. Das betrifft:

Bauwerksnummer	laufende Nummer im Bauwerksverzeichnis
K1.115-5	40
K1.115-6,	39b
K1.115-6a,	39a
K1.116-6	19
K1.116-7	18b
K1.116-7a	18a
K1.124-1	45

1.3 Vereinbarungen und Zusagen

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren und dem Planänderungsverfahren, insbesondere die im Erörterungstermin abgegebenen und die in diesem Planfeststellungsbeschluss wiedergegebenen Zusicherungen und geschlossenen Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten. Sie sind Teil der Vorhabensbeschreibung und deswegen bei Verwirklichung des Vorhabens umzusetzen.

Spätere, insbesondere im Planänderungsverfahren abgegebene Zusagen gehen im Zweifel den früheren Zusagen vor.

Nach Maßgabe dieser Zusagen sind vor Beginn der Baudurchführung Beweissicherungen an allen Gebäuden vorzunehmen, die ganz oder teilweise weniger als 50m von Flächen entfernt sind, die dauerhaft oder vorübergehend für das Vorhaben in Anspruch genommen werden.

1.4 Genehmigungen und Erlaubnisse

1.4.1 Befreiung von den Verboten der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest

Das Vorhaben verstößt gegen die in § 5 normierten Verbote der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest vom 14. September 1993, zuletzt geändert Verordnung vom 01.08.2000 (HmbVBl. S. 263).

Hiervon kann unter den Voraussetzungen § 48 Abs. 1 des Hamburgischen Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Hamburgisches Naturschutzgesetz - HmbNatSchG) in der Fassung vom 9. Oktober 2007 (HmbVBl. S. 356) eine Befreiung gewährt werden. Vorliegend fordern überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Erteilung einer solchen, § 48 Abs. 1 Nr. 2 HmbNatSchG. Sie wird hiermit ausgesprochen.

1.4.2 Gewässer Ausbau

Die im Erläuterungsbereich unter Punkt 4.4 und im Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 47 beschriebene Verlängerung eines Durchlasses im Verlauf des Driftreddergrabens, die aufgrund der Erhöhung und Erweiterung des Lärmschutzwalles erforderlich wird, stellt einen Gewässer Ausbau nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) in Verbindung mit §§ 48, 49 des Hamburgischen Wassergesetzes (HWaG) in der Fassung vom 29. März 2005 (HmbGVBl. S. 97), zuletzt geändert am 14. Dezember 2007 (HmbGVBl. S. 501) dar. Dieser Gewässer Ausbau wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter folgenden Auflagen und Bedingungen zugelassen:

- Der Ausbau erfolgt entsprechend den Planunterlagen, insbesondere dem Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 47 sowie dem Lage- (Unterlage 5.2) und Leitungsplan (Unterlage 8.1/8.2).
- Die Verlängerung des Durchlasses ist mindestens in dem Durchmesser vorzunehmen, der vorhanden ist.
- Die Verlegung der Rohrleitung hat nach den Vorschriften für die Ausführung von Sielanlagen in Hamburg in der jeweiligen gültigen Fassung zu erfolgen.
- Es dürfen nur gewässerunschädliche Baustoffe verwendet werden.
- Die Genehmigungsinhaber sind künftig jeweils für ihren Grundstücksbereich für die ordnungsgemäße Wartung, Unterhaltung und evtl. erforderlich werdende Erneuerung der Grabenverrohrung und der Kontrollschächte verantwortlich. Einzelheiten regelt das Hamburgische Wassergesetz (HWaG).

- Sofern durch den Ausbau, durch mangelnde Unterhaltung oder durch andere Umstände wasserwirtschaftliche Missstände auftreten, kann diese Genehmigung seitens der Wasserbehörde durch weitere Auflagen ergänzt werden, um dadurch wieder ordnungsgemäße wasserwirtschaftliche Verhältnisse zu schaffen. Die Gewährung einer Entschädigung bleibt ausgeschlossen.

1.5 Auflagen und Vorbehalte

1.5.1 Umsetzungsverpflichtung

Der Vorhabenträger hat auch mit Blick auf zahlreiche Anträge auf Anordnung nachträglicher Lärmschutzvorkehrungen nach § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG die Feststellung des Plans beantragt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel daran, dass die darin vorgesehenen Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden.

Mit der Verwirklichung des Vorhabens werden sich die Anträge nach § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG voraussichtlich erledigen. Die Planfeststellungshörde sieht daher einstweilen von der Entscheidung über die Anträge ab, behält sich aber ausdrücklich eine solche vor.

1.5.2 Sicherstellung der Wirkung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die nach dem Stand der Technik erforderlichen Maßnahmen zur Sicherstellung der Wirkung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen.

1.5.3 Bauzeitliche Immissionen

Während der Bauzeit ist dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Es sind Geräte einzusetzen, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt sind.

Baulärm, der die Richtwerte der AVV Baulärm überschreitet, ist nur insoweit zulässig, als er selbst bei Einhaltung aller zumutbaren Lärminderungsmaßnahmen unvermeidbar ist. Er ist zugleich auf ein Minimum zu beschränken. Bei Überschreitung der Richtwerte steht es der zuständigen Behörde zudem frei, Anordnungen zur Lärminderung zu treffen.

1.5.4 Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der in Anspruch genommenen Flächen

Sofern der Eigentümer dies fordert, hat nach Abschluss der Baumaßnahmen die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands der in Anspruch genommenen privaten Flächen zu erfolgen. Dies gilt jedoch nicht für solche baulichen Anlagen, die nicht im Einklang mit der Rechtsordnung errichtet wurden.

1.5.5 Private Verkehrsflächen

Bei der Inanspruchnahme von Flächen des Grundstücks mit der Schlüsselnummer 19 ist zudem sicherzustellen, dass

- die Zuwegung von der Glinder Straße aus nicht behindert wird,
- etwaige Verschmutzungen unterbleiben bzw. umgehend beseitigt und
- Schäden in Abstimmung mit dem Einwender umgehend behoben werden.

1.5.6 Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen

Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen in Bezug auf Regelung des Straßenverkehrs, Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalgeregelte Knoten sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen sind zeitgerecht vor Baubeginn mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzusprechen und von diesen anordnen zu lassen.

1.5.7 Kampfmittel

Der Baubeginnvorbehalt gemäß § 5 Abs. 2 der Kampfmittelverordnung ist zu beachten. Der Beginn baulicher Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund auf Verdachtsflächen im Sinne der Kampfmittelverordnung verbunden sind, ist erst nach Abschluss der Sondierung gemäß § 5 der Kampfmittelverordnung zulässig, sofern die zuständige Behörde keine Ausnahme erteilt hat. Die Lage der Sondierungsflächen ist mit dem Kampfmittelräumdienst abzustimmen.

1.5.8 Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen

Der Vorhabenträger wird gemäß § 10 Abs. 1 HmbNatSchG verpflichtet, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13) und seinen Ergänzungen (Unterlagen 13aff.) enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen durchzuführen, soweit sie nicht ausschließlich die mit den Baumaßnahmen für den Neubau der Brücke über die Glinder Au in Zusammenhang stehenden Eingriffe betreffen.

Der Vorhabenträger ist jedoch berechtigt, auch diese Maßnahmen bereits jetzt durchzuführen.

Es ist eine Ausgleichsabgabe in Höhe von EUR 196.139,59 (einschl. MwSt und Verwaltungsgebühren) an die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)/Amt für Natur- und Ressourcenschutz (NR) zu zahlen.

Die Maßnahmen und Zahlungen werden ggf. bei der Entscheidung über die Planfeststellung des Brückenneubaus angerechnet.

1.5.8.1 Ausführungsplanung

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Natur- und Ressourcenschutz, NR 32, abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die im LBP festgesetzten Kompensationsmaßnahmen spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Lärmschutzwände, -wälle bzw. Wand-Wall-Kombinationen zu beginnen.

1.5.8.2 Pflegemaßnahmen

Die im LBP festgelegten Pflegemaßnahmen sind unverzüglich nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen.

1.5.8.3 Abnahme

Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Arbeiten zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Natur- und Ressourcenschutz, NR 32, die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten für die Kompensationsmaßnahme nachzuweisen ist. Alternativ zur Maßnahmenabnahme durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Natur- und Ressourcenschutz, NR 32, kann eine Bestätigung des mit der Durchführungsplanung beauftragten Büros der Fachrichtung Landschaftsplanung oder

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Landschaftspflege vorgelegt werden, in der die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten zu den Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

1.5.8.4 Berichtspflicht

Über die ordnungsgemäße Durchführung der festgesetzten Pflegemaßnahmen ist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Natur- und Ressourcenschutz, NR 32, drei Jahre nach Fertigstellung ein Bericht eines beauftragten Büros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle bezogen auf die Anwuchsphase als Soll-Ist Vergleich enthalten ist. Maßgeblich ist, inwiefern die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wieder erlangt werden. Darüber hinausgehende Intervalle wiederkehrender Funktionskontrollen sind im Rahmen der Ausführungsplanung durch das Amt für Natur- und Ressourcenschutz festzulegen.

1.5.8.5 Gestaltung von Lärmschutzwänden

Die transparenten Teile der Lärmschutzwände sind durch eine Rasterung so auszuführen, dass sie für Vögel keine Gefahr darstellen. Die genaue Gestaltung ist mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Natur- und Ressourcenschutz, NR 332 (staatliche Vogelschutzwarte) abzustimmen.

1.5.8.6 Einhaltung der Schutzbestimmungen

Während der gesamten Bauphase sind zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen alle Schutzbestimmungen der DIN 18 920 und RAS-LP4 einzuhalten.

2 Begründung

2.1 Verfahrensgang

2.1.1 Antrag

Das damalige Amt für Bau und Betrieb/Abteilung Bundesfernstraßen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) – jetzt der Landesbetrieb für Straßen Brücken und Gewässer (LSBG) – hat in seiner Funktion als Auftragsverwaltung des Bundes für den Bundesfernstraßenbau am 2. September 2004 die Planunterlagen beim Rechtsamt der BSU zur Durchführung der Anhörung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 17 FStrG in Verbindung mit den §§ 72 ff. HmbVwVfG eingereicht.

2.1.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat am 23.09.2004 unter Beifügung der Planunterlagen folgende Behörden und andere Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme bis 14. Dezember 2004 aufgefordert:

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Straßenbauamt Rendsburg/Fernmeldemeisterei Neumünster, Gemeinde Oststeinbek, Bezirksamt Hamburg-Mitte, Bezirksamt Bergedorf, Finanzbehörde, Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Behörde für Wissenschaft und Gesundheit, Kulturbehörde/Denkmalschutzamt, Behörde für Inneres/Polizei und Feuerwehr, Hamburger Stadtentwässerung (HSE), Stadtreinigung Hamburg, Deutsche Telekom AG T-Com, Arcor AG & Co. KG, Colt Telecom GmbH, HanseNet Telekommunikation GmbH, Dataport, Hamburgische Electricitäts-Werke AG (HEW), Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW), Hamburger Gaswerke GmbH sowie die Ämter Landesplanung, Naturschutz sowie Verkehr und Straßenwesen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

2.1.3 Beteiligung der Naturschutzvereine

Die nach dem Bundesnaturschutzgesetz bundesweit anerkannten Naturschutzvereine sind von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 1. Oktober 2004 über das Vorhaben und die öffentliche Auslegung unterrichtet worden.

Von den von der Anhörungsbehörde über das Vorhaben informierten 27 Naturschutzvereinen haben sich nur die Arbeitsgemeinschaft § 29 Hamburg, der Wanderverband Norddeutschland e.V. und der Naturschutzverband GÖP geäußert bzw. Stellung genommen.

2.1.4 Auslegung der Planunterlagen

Die Planunterlagen haben vom 1. bis 30. November 2004 im Bezirksamt Hamburg-Mitte, Ortsamt Billstedt, Bezirksamt Bergedorf und in der Gemeinde Oststeinbek zur Einsicht ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 14. Dezember 2004. Die öffentliche Auslegung wurde im Amtlichen Anzeiger Nr. 123 vom 20. Oktober 2004 bekannt gemacht.

Außerdem hat die Gemeinde Oststeinbek die Auslegung der Planunterlagen am 25. Oktober 2004 in der Bergedorfer Zeitung bekannt gemacht (Amtliche Bekanntmachung Nr. 49/2004).

2.1.5 Nicht ortsansässige Betroffene

Drei nicht ortsansässige durch das Vorhaben Betroffene sind mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 10. Dezember 2004 über die Art ihrer Betroffenheit und die Möglichkeit, bis zum 24. Januar 2005 Einwendungen erheben zu können, informiert worden (§ 73 Abs. 5 HmbVwVfG).

2.1.6 1. Planänderung gemäß § 73 Abs. 8 HhmbVwVfG

Ende November 2004 hat der Träger des Vorhabens festgestellt, dass für den Bau einer Stützwand in der Bauphase zusätzlich Flächen eines Kleingartenvereins für etwa 6 Monate benötigt werden. Betroffen sind 4 Parzellen. Mit Schreiben vom 25. April 2005 und entsprechenden Unterlagen hat die Anhörungsbehörde die 4 Parzelleninhaber sowie den Gartenverein „Aufbau“ von 1945 e. V., den Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e. V., das Bezirksamt Hamburg-Mitte und die Finanzbehörde über die Planänderung unterrichtet und Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen bzw. zur Abgabe von Stellungnahmen bis zum 11. Mai 2005 gegeben.

Die Parzelleninhaber, der Kleingartenverein und der Landesbund haben sich nicht geäußert. Das Bezirksamt Hamburg-Mitte hat mit Schreiben vom 11.05.2005 zu dem Planfeststellungsverfahren und der Planänderung erklärt, es bestünden unter Berücksichtigung städtebaulicher und stadtgestalterischer Aspekte keine Bedenken gegen die vorliegende Planung. Die Finanzbehörde hat mit Schreiben vom 04.05.2004 mitgeteilt, dass gegen die vorgelegte Planänderung keine Bedenken bestehen.

2.1.7 Erörterungstermin

Der Erörterungstermin fand am 24., 25. und 27. Oktober 2005 statt. Die Anhörungsbehörde hat die Behörden, anderen Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereine, die Stellungnahmen abgegeben haben, sowie die Personen, die Einwendungen erhoben haben, mit Schreiben vom 19. bzw. 30. September 2005 von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Gleiches gilt für den Vorhabenträger.

Die Bekanntmachung des Erörterungstermins erfolgte mit Amtlichem Anzeiger Nr. 80 vom 4. Oktober 2005, S. 1774.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

2.1.8 2. Planänderung gemäß § 73 Abs. 8 HmbVwVfG

Nach dem Erörterungstermin hat der Vorhabenträger weitere Planänderungen vorgelegt und damit u. a. auch auf die erhobenen Einwendungen reagiert. Die von den Einwendern befürchteten unzumutbaren Verschattungen sollen über weite Strecken durch Verwendung transparenter Bauteile im oberen Teil der Lärmschutzwand verhindert werden. Des Weiteren ist vorgesehen, auf der gesamten Fahrbahnlänge des Vorhabens lärmindernden Asphalt einzubauen und die Brücke über die Glinder Au durch einen Neubau zu ersetzen, der Lärmschutzwände auf dem Brückenbauwerk vorsieht.

Die Planunterlagen sind demgemäß mit Blau- und Magentaeintragungen (für die Änderungen, die mit dem Einbringen der lärmindernden Asphaltdecke in Zusammenhang stehen) versehen worden. Entsprechend geänderte Dokumente hat der Vorhabenträger der Anhörungsbehörde am 17. September 2009 überreicht.

Die Anhörungsbehörde hat die Behörden, deren Aufgabenbereiche durch diese Planänderung berührt werden sowie diejenigen Dritten, deren Belange durch diese Planänderung erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, von der Planänderung Anfang Oktober 2009 in Kenntnis gesetzt und ihnen Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen gegeben. In diesem Sinne beteiligt wurden:

Gemeinde Oststeinbeck (nachrichtlich), Bezirksamt Hamburg-Mitte, Bezirksamt Bergedorf, Behörde für Inneres, Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburger Gaswerke GmbH, Colt Telecom GmbH, HGC Hamburg Gas Consult GmbH, Hamburger Stadtentwässerung, Dataport, Hamburger Wasserwerke GmbH, Vodafone (vormals: Arcor AG&Co KG), Deutsche Telekom AG/T-Com, Level (3) Communications, Landesbetrieb Straßen und Verkehr Schleswig-Holstein/Fernmeldemeisterei Neumünster (vormals: Straßenbauamt Rendsburg), HanseNet Telekommunikation GmbH, Vattenfall Europe Hamburg AG, E.ON Hanse AG sowie die Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg (vormals: Arbeitsgemeinschaft § 29 Hamburg), Wanderverband Norddeutschland e.V., Naturschutzverband GÖP, BUND Landesverband Hamburg e.V. (nachrichtlich) sowie Private, von deren Grundstücken weitere Teilflächen zur Verwirklichung des Vorhabens dauerhaft bzw. vorübergehend beschränkt oder in Anspruch genommen werden müssen.

Die Bekanntmachung der Planänderung erfolgte im Amtlichen Anzeiger Nr. 79 vom 9. Oktober 2009, S. 1883.

Folgende der vorgenannten Beteiligten haben zur Planänderung Stellung genommen:

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/Amt für Verkehr, Landschaftsplanung, Natur- und Ressourcenschutz, Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz, Landesbetrieb Straßen und Verkehr Schleswig-Holstein/Fernmeldemeisterei Neumünster, Gemeinde Oststeinbek, Level (3) Communications, HGC Hamburg Gas Consult GmbH, HanseNet Telekommunikation GmbH, Hamburger Wasserwerke GmbH, Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg.

Des Weiteren hat ein Privater, dessen Belange stärker als nach der ursprünglichen Planung, nämlich durch die vorübergehende Inanspruchnahme weiterer in seinem Eigentum stehenden Grundstücksflächen, berührt werden, Einwendungen erhoben.

2.1.9 Entbehrlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Die im Jahre 2002 zuständige Planfeststellungsbehörde, die ehemalige Behörde für Bau und Verkehr, hat für das Vorhaben „Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen wegen nicht vorhersehbarer Lärmeinwirkungen nach § 75 Abs.2 VwVfG an der A 1 zwischen dem AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt“ (jetzt: „Ergänzender Lärmschutz zwischen AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt“) eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3e Abs. 1 60.18-52/90

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

S. 1 in Verbindung mit § 3c Abs. 1 und Anlage 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 5. September 2001 durchgeführt. Hiernach kann von einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Nach überschlüssiger Ermittlung zeitigt das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Dieses Ergebnis ist im Amtlichen Anzeiger Nr. 81 vom 17. Juli 2002 bekannt gemacht worden.

Durch die vorgenommenen Planänderungen war hinsichtlich des mit diesem Beschluss planfestgestellten Vorhabens keine erneute Vorprüfung des Einzelfalles gemäß §§ 3e Nr. 2, 3c Abs. 1 S. 1, 3 UVPG in Verbindung mit Anlage 2 indiziert. Die diesen Teil-Planfeststellungsbeschluss betreffende Abweichungen von der ursprünglichen Planung beziehen sich im Wesentlichen auf die teilweise Ausgestaltung der Lärmschutzwände mit transparenten Elementen sowie den Einbau von offenporigem Asphalt. Hierdurch ergibt sich keine Änderung in der Beurteilung der bei der Vorprüfung des Einzelfalles heranzuziehenden Kriterien Merkmale, Standort und mögliche Auswirkungen des Vorhabens.

2.2 Planrechtfertigung und Teilbarkeit der Planungsentscheidung

Mit diesem Beschluss wird der ergänzende Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem AK Hamburg-Ost und der AK Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au planfestgestellt. Hierbei handelt es sich um einen rechtlich selbständigen Teil des Gesamtvorhabens „Ergänzender Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt“. Dieses wird mit dem Beschluss zum „Neubau der Brücke über die Glinder Au“ vervollständigt.

Die Voraussetzungen für die Teilbarkeit der Planungsentscheidung sind gegeben:

Die Planfeststellungsbehörde ist zum Erlass der Teilregelung befugt. Die Rechtsgrundlage zum Erlass des „mehr“ – des „vollständigen“ Planfeststellungsbeschlusses nach § 17 FStrG in Verbindung mit §§ 73ff. HmbVwVfG – umfasst auch dieses „weniger“.

Ferner ist das Gesamtvorhaben sowohl rein tatsächlich, d.h. in räumlicher Hinsicht, als auch rechtlich in dem Sinne teilbar, dass der Teil-Planfeststellungsbeschluss eine rechtmäßige und sinnvolle, selbstständige Regelung beinhaltet (vgl. zur Problematik der Teilbarkeit von Planungsentscheidungen insbesondere BVerwG in NVwZ-RR 1989, S. 241 (242); Paetow in DVBl. 1985, S. 369 (370)).

Die mit diesem Beschluss nicht festgestellten Teile des Plans sind durch die Bezugnahme auf die Bauwerksnummern hinreichend bestimmt (vgl. Ziff. 1.2.2, S. 9). Dazu gehört das Brückenbauwerk einschließlich der darauf vorgesehenen Lärmschutzanlagen sowie die den unmittelbaren Anschluss an die Brücke bildenden Lärmschutzanlagen nördlich und südlich der Widerlager.

Auf den ersten Blick erscheint die Aufgliederung des Gesamtvorhabens in die Beschluss-teile „Ergänzender Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au und dem „Neubau der Brücke über die Glinder Au“ zwar künstlich. Dies insbesondere deshalb, weil die Überführung inmitten des mit diesem Beschluss planfestgestellten Vorhabens liegt. Sie grenzt sich jedoch räumlich deutlich von den mit diesem Beschluss planfestgestellten Bereichen – d. h. südlich und nördlich der Brücke – ab.

Letztere geben hinsichtlich der Ergänzung bzw. Neuerrichtung von Lärmschutzwänden, -wällen bzw. Wand-Wall-Kombinationen beispielsweise nahezu gleiche Rahmenbedingungen vor. Die Autobahn führt in dem Abschnitt zwischen dem AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt von der Elbe kommend als Einschnitt durch die Geestfläche. Sie liegt tiefer als das umliegende Gelände und erhält dadurch zu beiden Seiten Böschungen, auf denen die zu ergänzenden Lärmschutzwälle und -Wände errichtet sind bzw. errichtet werden sollen. Da die Autobahnböschungen und die bestehenden Lärmschutzwände und -wälle mit – für den Untersuchungsraum charakteristischen – baumreichen Straßenbegleitgrün

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

versehen sind, kommt es insbesondere durch jeweils umfangreiche Rodungen der vorhandenen Vegetation zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Demgegenüber kann ein solcher Lärmschutz im Bereich der Brücke über die Glinder Au gerade nicht durch die Errichtung von Wänden, Wällen oder Wand-Wall-Kombinationen auf Böschungen erreicht werden. Diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind hier direkt an der Brücke zu verwirklichen; entweder – wie zunächst geplant – durch den Bau separater Lärmschutzbrücken oder im Rahmen einer Neuerrichtung durch Integration der Lärmschutzwände in das Bauwerk selbst. Hier erfolgen die Eingriffe in Natur und Landschaft daher nicht so sehr durch umfangreiche Rodungen, sondern vielmehr durch Beeinträchtigungen des Gewässers und des Talraums der Glinder Au.

Der vorliegende Teil-Planfeststellungsbeschluss stellt eine rechtmäßige und sinnvolle, selbstständige Regelung dar.

Eine Planungsentscheidung ist dann rechtmäßig, wenn sie – neben der grundlegenden Voraussetzung der Erforderlichkeit – an den gesetzlich vorgegebenen Planungsleitsätzen orientiert ist und eine alle berührten öffentlichen und privaten ausgewogen berücksichtigende Gesamtregelung darstellt.

Wie das Gesamtvorhaben ist der erste Teil-Planfeststellungsbeschluss aus den in Ziffer 2 des Erläuterungsberichts genannten Gründen vernünftiger Weise geboten. Der von der BAB 1 ausgehende Verkehrslärm hat sich gegenüber der den Aus- bzw. Umbau betreffenden Planfeststellung aus dem Jahr 1985 aufgrund erheblicher Verkehrszuwächse – insbesondere bedingt durch die Grenzöffnung zur ehemaligen DDR und die Wiedervereinigung sowie die Grenzöffnung zu den osteuropäischen Ländern – spürbar erhöht. Für ein solches Verkehrsaufkommen aber sind die aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses von 1985 errichteten Lärmschutzanlagen nicht dimensioniert worden. Die in diesem Beschluss prognostizierte Einhaltung der damals zugrundezulegenden Immissionsgrenzwerte von 62 dB(A)/Tag und 52 dB(A)/Nacht ist daher nicht mehr gewährleistet. Die Errichtung der Lärmschutzwände und Wand-Wall-Kombinationen bilden einen wesentlichen Beitrag zur Bereitstellung des erforderlichen Lärmschutzes.

Mit dem vorliegenden Teil-Planfeststellungsbeschluss wird auch weder der Grundsatz der Problembewältigung noch das Abwägungsgebot des § 17 S. 2 FStrG verletzt. Gemäß dieser Regelung sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Der Grundsatz der Problembewältigung besagt, dass in der Regel über alle berührten Belange des Gesamtvorhabens abschließend zu entscheiden ist. Die Planungen für den „Neubau der Brücke über die Glinder Au“ sind weit fortgeschritten und zu einem großen Teil bereits in den vorgelegten Planunterlagen enthalten. Die Auswirkungen, die diese Maßnahme auf das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben zeitigt, sind daher weitgehend bekannt. Sie konnten so in die, diesem Beschluss zugrundeliegende, Abwägungsentscheidung mit einbezogen werden. Hierdurch wird trotz der Aufteilung des Gesamtvorhabens in die vorbeschriebenen Teile der einheitliche Charakter gewahrt.

Dass dieser Teil-Planfeststellungsbeschluss eine sinnvolle selbstständige Regelung darstellt zeigt der geplante Bauablauf. Denn er sieht vor, dass zunächst die Lärmschutzwände, -wälle bzw. Wand-Wall-Kombinationen vollständig errichtet werden. Erst nach ihrer Fertigstellung würde mit dem Brückenneubau begonnen werden. Eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Neubaus der Brücke über die Glinder Au kann daher zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Eine funktionale Abhängigkeit zwischen den beiden Abschnitten besteht nicht.

Wie o. a. umfassen die vorgelegten Unterlagen weitgehend auch die Planungen zum Neubau der Brücke über die Glinder Au. Ihnen ist zu entnehmen, dass im Falle der Reali-

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

sierung dieses Vorhabens aller Voraussicht nach die Errichtung eines 110m breiten befahrbaren Dammes im Talraum der Glinder Au vorgenommen werden muss. Dieser würde neben dem Landschaftsschutzgebiet Öjendorf auch ein Biotop nach § 28 HmbNatSchG durchqueren. Indem die Brücke erst im Anschluss an die Errichtung der Lärmschutzwände, -wälle und Wand-Wallkombinationen abgerissen und neu errichtet wird, kann die Liegezeit des Dammes auf die Bauzeit dieses Bauwerkes beschränkt werden. Dies ist deshalb erheblich, weil die Bauzeit der Gesamtmaßnahme mit 5 und die der Brücke über die Glinder Au mit 3 Jahren veranschlagt werden. Ein Eingriff in Natur und Landschaft kann auf das unbedingt Notwendige beschränkt werden.

Dem Vorgehen in zwei Teilplanfeststellungsbeschlüssen steht auch nicht entgegen, dass die planfestgestellte Einbringung des lärm mindernden Asphaltts auch für den hier festgestellten Teil erst nach der Errichtung des Brückenneubaus erfolgen wird. Denn der Erlaß des Teil-Planfeststellungsbeschlusses zum „Neubau der Brücke über die Glinder Au“ wird aufgrund der weit vorangeschrittenen Planungen vor Fertigstellung der Arbeiten an den Lärmschutzanlagen erwartet.

2.3 Alternativenprüfung

Die Planfeststellungsbehörde muss Alternativlösungen als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einbeziehen. Die gewählte Lösung darf nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtigkeit der von den möglichen Alternativen betroffenen Belange außer Verhältnis steht (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 2004, Az: 9 A 9/04).

Es ist demnach zu prüfen, ob es für die zu bewältigende Aufgabe eine bessere Möglichkeit gibt oder ob zumindest eine genauso geeignete Variante erkennbar ist, die dem Vorhaben entgegenstehende private und öffentliche Interessen in geringerem Maße beeinträchtigen würde. Bei der Alternativenprüfung werden daher positive und negative Auswirkungen möglicher Alternativen mit den Auswirkungen des geplanten Vorhabens verglichen. Würde sich bei dieser Prüfung eine Alternative als die bessere Lösung aufdrängen, könnte der vorgelegte Plan nicht festgestellt werden.

Eine solche vorzugswürdige Variante gibt es nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht. Sie folgt den Ausführungen unter Ziffern 3.1 bis 3.3 des Erläuterungsberichts. Darin werden Vor- und Nachteile denkbarer Varianten in nachvollziehbarer Weise einander gegenüber gestellt.

Die so genannte Passivvariante (Ziff. 3.1.1 des Erläuterungsberichts) drängt sich nicht auf, weil sie keinen zusätzlichen aktiven Lärmschutz mit sich bringt und deswegen in der Lärmschutzeygung hinter der beantragten Variante zurück bleibt.

Die Erhöhung der bestehenden Wände (Ziff. 3.1.2 des Erläuterungsberichts) ist aus baulichen Gründen nicht realisierbar,

Die Einhausung der Autobahn (Ziff. 3.1.5 des Erläuterungsberichts) würde zwar einen besseren aktiven Lärmschutz mit sich bringen. Jedoch könnte sie nur bereichsweise vorgenommen werden; d.h., in den sonstigen Bereichen wäre die Vornahme anderer aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände/-wälle oder Kombinationen, Einbau einer offenporigen Asphaltdecke (OPA) o.ä.) gleichwohl erforderlich. Zudem sind die Bau- und Erhaltungskosten einer Einhausung unverhältnismäßig hoch (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG).

Gegenüber der Errichtung von Lärmschutzwänden, -wällen oder Wand-Wall-Kombinationen und dem Einbau einer lärm mindernden offenporigen Asphalttschicht (OPA) (Ziff. 3.1.4 des Erläuterungsberichts) drängt sich im Rahmen der Alternativenprüfung mit hin keine Maßnahme auf, mit der bei gleicher Eignung ersichtlich eine bessere Wirkung als mit der beantragten erzielt werden kann. Der Einbau von OPA rechtfertigt sich trotz

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

der – gegenüber einer Gussasphalt- oder Splittmastixasphaltdecke (SMA-Asphalt) – höheren Er- und Unterhaltungskosten und den weiter erforderlich werdenden Maßnahmen wie beispielsweise des teilweisen Ersatzes der Straßenentwässerung. Denn gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90), Ergänzung zur Fußnote der Tabelle 4“, ist es möglich, mit solchen hohlraumreichen Fahrbahnbelägen Minderungen des Emissionspegels von bis zu 5 dB(A) im Vergleich zu dem – derzeit vorhandenen – Gussasphalt) zu erreichen. Durch den Einsatz von OPA wird mithin eine großflächige zusätzliche Minderung des Lärms direkt an seinem Entstehungsort (Kontaktfläche Reifen/Fahrbahn) um 3 dB(A) gegenüber dem bisher geplanten SMA-Belag – und damit für das menschliche Ohr deutlich wahrnehmbar – erzielt.

Mit dem Einbau dieser Asphaltsschicht werden die Betroffenen besser gestellt, als sie bei zutreffender Prognose bei der Planfeststellung im Jahr 1985 gestanden hätten. Da damals die Verwendung offenporigen Asphalts nicht dem Stand der Technik entsprach, wäre die Verwendung offenporigen Asphalts seinerzeit nicht vorgesehen worden.

Nicht im Rahmen der Alternativenprüfung zu beurteilen ist, ob die vorgesehene Höhe der Lärmschutzwände, -wälle bzw. Wand-Wall-Kombinationen in Verbindung mit der offenporigen Asphaltsschicht für die Erreichung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte (vgl. hierzu Ziff. 2.4) ausreichend ist.

2.4 Anforderungen des § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG

Betroffene haben nach § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen, wenn nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens auftreten. Ihnen wird durch diese Regelung ermöglicht so gestellt zu werden, als wären die später eingetretenen nachteiligen Wirkungen schon im Zeitpunkt der Planfeststellung – hier für den Aus- bzw. Umbau der BAB 1 im Jahr 1985 – vorhergesehen worden (vgl. zur Zielrichtung des § 75 Abs. 2 VwVfG: Stelkens/Bonk/Sachs, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 7. Auflage, München 2008, § 75, Rn 63; BVerwG in NVwZ 2007, 827 (829)).

Die Anforderungen, die an Schutzmaßnahmen zum damaligen Zeitpunkt bei Kenntnis der nachteiligen Wirkungen des Vorhabens – also der heutigen Verkehrslärmbelastung durch die BAB 1 – zu stellen gewesen wären, schreibt der – auch damals schon geltende – § 41 BImSchG fest. Dieser verlangt bei einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße wie dem 6-streifigen Ausbau der BAB 1 gemäß Abs. 1, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Maßgebend für die Beurteilung eines Anspruchs dem Grunde nach sind daher die bei der Planfeststellung angewendeten Immissionsgrenzwerte und sonstigen Anspruchsvoraussetzungen, die aktuelle Verkehrsbelastung und das damalige Berechnungsverfahren (vgl. Ziff. 33 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997, VkB1. S. 434, - VLärmSchR 97 -).

Besteht ein Anspruch aus § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG dem Grunde nach, sind die Lärmschutzmaßnahmen nach den aktuellen Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), der prognostizierten Verkehrsbelastung und dem Berechnungsverfahren nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990 (RLS-90) zu dimensionieren (Ziff. 34 VLärmSchR 97); dies unabhängig davon, ob die Bemessung unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe über das hinausgeht, was ein Betroffener nach § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG beanspruchen kann. Wegen der inzwischen strengeren Grenzwerte werden die Betroffenen bei der Dimensionierung nach diesen Grundsätzen jedenfalls gegenüber dem Zeitpunkt der damaligen Planfeststellung bessergestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel daran, dass vorbenannte Maßgaben sowohl hinsichtlich der Feststellung des Anspruchs dem Grunde nach als auch bei der Dimensionierung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen beachtet wurden. Das ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) und der Lärmtechnischen Untersuchung (Planunterlagen 12 und 14). Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Analyse methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Ob die Verkehrslärmentwicklung an der BAB 1 zu den nicht „voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens“ im Sinne des § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG gehört, bedarf vorliegend keiner Entscheidung. Denn die Planfeststellungsbehörde sieht einstweilen von einer Entscheidung über die Anträge auf Anordnung nach § 75 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG ab. Zwar genehmigt der Planfeststellungsbeschluss das Vorhaben lediglich und verpflichtet dessen Träger grundsätzlich nicht, den festgestellten Plan auszuführen (Bonk/Neumann in Stelkens/Bonk/Sachs, a.a.O., § 74, Rn. 22; § 75, Rn. 93). Jedoch hat im vorliegenden Fall der Vorhabenträger die Feststellung des Plans für die ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen von sich aus beantragt. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass er diese sodann auch realisieren wird. Auf diese Weise würden etwa vorhandene Ansprüche auf nachträgliche Lärmschutzvorkehrungen erfüllt und die entsprechenden Anträge erledigt.

2.4.1 Abwägung aktiver vs. passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

§ 41 Abs. 1 BImSchG verlangt grundsätzlich aktiven Lärmschutz und die vollständige Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV. Diesen umfassenden aktiven Lärmschutz bewirken die vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen nicht. Ausweislich des Erläuterungsberichts (Planunterlage 1) und der Lärmtechnischen Untersuchung (Planunterlagen 12 und 14) wird es auch nach Verwirklichung der aktiven Schutzvorkehrungen zu Grenzwertüberschreitungen kommen. Hierfür hat der Vorhabenträger Maßnahmen des so genannten passiven Lärmschutzes nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 4. Februar 1997, BGBl. I S. 172, 1253, geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997, BGBl. I S. 2329, (- 24. BImSchV -) vorgesehen.

Damit beruft sich der Vorhabenträger auf § 41 Abs. 2 BImSchG, nach dem die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht greift, soweit die Kosten dieser Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. In Bezug auf nachträgliche Schutzvorkehrungen enthält § 75 Abs. 2 S. 4 HmbVwVfG eine vergleichbare Regelung, nach der Schutzvorkehrungen nicht ergriffen werden müssen, wenn sie unzulässig oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

Ob aktive Schutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG in NVwZ 1996, S. 1008; dass. in NVwZ 2000, S. 565; dass. in DVBl 2000, S. 1342).

Im Rahmen der in dieser Verhältnismäßigkeitsprüfung vorzunehmenden Abwägung kommt es auf der einen Seite auf die Höhe der Kosten für die gebotenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes an. Dass die Kosten für passive Maßnahmen und sonstige Entschädigungen niedriger als die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen liegen, macht die Vornahme letzterer jedoch noch nicht sogleich unverhältnismäßig. Erst bei einem offensichtlichen Missverhältnis zwischen Kosten des aktiven und des passiven Lärmschutzes einschließlich der Kosten für Entschädigung der Außenwohnbereiche oder zwischen Kosten und Nutzen gilt anderes (vgl. BVerwG in NVwZ 2001, 71 (76)). D.h., erst wenn der Aufwand für aktiven Lärmschutz nicht zu rechtfertigen ist, kann dieser zugunsten einer passiven Variante unterbleiben, vgl. Ziffer 12 (2) VLärmSchR 97.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Auf der anderen Seite ist der angestrebte Schutzzweck in die Abwägung einzustellen. Neben dem grundsätzlichen Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz ist von Gewicht, ob und in welchem Maße die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. der 16. BImSchV überschritten werden. Lässt sich selbst durch passive Maßnahmen kein Innenraumschutz erzielen, bei dem schädliche Umwelteinwirkungen in den Räumen vermieden werden (vgl. 24. BImSchV), sind aktive Schutzmaßnahmen immer verhältnismäßig.

Des Weiteren ist die Zahl der Betroffenen bedeutsam.

Die VLärmSchR 97 gehen zudem davon aus, dass im Rahmen der Abwägung die Umstände des jeweiligen Einzelfalles betrachtet werden müssen. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks können die Gebietskategorie, die Anzahl der zu schützenden baulichen Anlagen und ihre Funktion, die Lage der Außenwohnbereiche (z.B. an der von der Straße angewandten Seite), die allgemeine Vorbelastung und die Zusatzbelastung aus der Baumaßnahme sein.

Die vom Vorhabenträger geplanten Maßnahmen halten der Verhältnismäßigkeitsprüfung stand.

Dem Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) und der Lärmtechnischen Untersuchung (Planunterlagen 12 und 14) ist zu entnehmen, dass eine Lärmschutzwand mit bis zu einer Höhe von 7-8m bei Herstellungskosten in Höhe von ca. EUR 14,0 Mio. zu einer signifikanten Minderung der Immissionen (jedenfalls etwa zwischen 5 und 9 dB(A)) gegenüber dem vorhandenen Zustand führen wird. Mit dieser Wandhöhe ist die Einhaltung der Tag- und Nachtgrenzwerte im überwiegenden Teil der Außenwohnbereiche und der Erdgeschosse erreichbar. Bei weiteren Erhöhungen würden dagegen bei überproportional steigenden Kosten (ca. 23,0 Mio.EUR für 9-11 m hohe Wände) verhältnismäßig geringe weitere Lärminderungen (unter 1 dB(A) pro Meter Wandhöhe) erreicht. Bei der Errichtung von 9m und höheren Lärmschutzwänden stünden mithin die Kosten hierfür in einem offensichtlichen Mißverhältnis zu solchen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Zudem ergäben Kosten und Nutzen kein angemessenes Verhältnis. Eine signifikante Zahl von Betroffenen könnte durch sie nicht weitergehender als durch bis zu 8m hohe Lärmschutzwände geschützt werden. Im Übrigen ist die Errichtung von Lärmschutzwänden ab einer Höhe von 12m aus bautechnischen Gründen nicht realisierbar.

2.4.2 Ansprüche auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes

Soweit aktiver Lärmschutz nach den obigen Erwägungen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001,S. 79 und 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) nach Maßgabe der 24. BImSchV und/oder auf eine Entschädigungsleistung wegen verbleibender Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich gemäß Nr. 48ff. der VLärmSchR 97.

Mit diesem Teil-Planfeststellungsbeschluss werden die Ansprüche auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes dem Grunde nach festgestellt. Anspruchsinhaber sind die Eigentümer der in der Planunterlage 12 rot schraffierten Gebäude.

Art und Umfang der Entschädigungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch das zuständige Bezirksamt festgelegt. Der Eigentümer kann bei Vorliegen der o. g. Voraussetzungen Erstattung für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden (z.B. Lärmschutzfenster) bzw. Ansprüche auf Entschädigungsleistungen für Außenwohnbereiche geltend machen. Erstattungsanträge sind vom Grund- bzw. Wohnungseigentümer bei dem dafür zuständigen Bezirksamt zu stellen:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Gesundheits- und Umweltdezernat, Abteilung für Umweltschutz
Besenbinderhof 41
20095 Hamburg

2.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

2.5.1 Stellungnahmen der Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange

Im Folgenden werden die diesen Teil-Planfeststellungsbeschluss betreffenden Stellungnahmen der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange sowie die Stellungnahmen des Vorhabenträgers auf der Grundlage der im Anhörungsverfahren erstellten Synopse gegenüber gestellt. Stellungnahmen, die ausschließlich Zustimmung enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden hier nicht wiedergegeben. Die Entscheidungen und Stellungnahmen der Planfeststellungsbehörde sind besonders gekennzeichnet und zu beachten. Soweit die Planfeststellungsbehörde sich nicht äußert, sieht sie keinen Anlass, von den Planunterlagen und den Ausführungen und Zusagen des Vorhabenträgers abweichende Anordnungen zu treffen.

Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Bestimmungen zu Kostenfragen.

2.5.1.1 Behörde für Inneres

2.5.1.1.1 Verkehrsdirektion/Zentrale Straßenverkehrsbehörde

Stellungnahme VD 512

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde, VD 512, im Einvernehmen mit A 3, hat aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht grundsätzlich keine Einwände.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Die Verkehrsdirektion hat auch Stellung genommen zu den ursprünglich geplanten Veränderungen an der Brücke über die Glinder Au. Da dieses Bauwerk nicht Gegenstand dieses Teil-Planfeststellungsbeschlusses ist, wird diese Stellungnahme hier nicht wiedergegeben.)

Ansonsten geht VD 512 davon aus, dass die Richtlinien zur Errichtung von Lärmschutzwänden und die Richtlinien für abweisende Schutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen, insbesondere der Abstand vom Fahrbahnrand bzw. von den Schutzplanken, eingehalten werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Bauausführung nach dem Stand der Technik vorzunehmen. Soweit vorgenannte Richtlinien diesen wiedergeben, ist der Vorhabenträger auch an diese gebunden.

Um einen weitgehenden störungsfreien Verkehrsablauf auf der Bundesautobahn während der auszuführenden Arbeiten in den Seitenbereichen zu gewährleisten, sollten die Arbeiten soweit als möglich über herzurichtende Baustraßen und das untergeordnete Stadtstraßennetz erfolgen. Eine Einrichtung von Baustellen auf der BAB für den Mittelstreifenbereich kommt während den Hauptreisezeiten nicht in Betracht. Aufgrund der hohen Belastung des Streckenabschnittes kann eine Reduzierung von Fahrstreifen nicht hingenommen werden. Bei Eingriffen in den öffentlichen Verkehrsraum sind die zuständige Straßenverkehrsbehörde und das Polizeikommissariat 42 (Polizei/StVB) zeitgerecht mit einzubinden.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Das Tragwerk für die Mittelwand wird voraussichtlich von der Unterseite des Brückenbauwerkes gebaut. So werden Eingriffe in den fließenden Verkehr weitgehend vermieden. Die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit wird mit der Bfl abgestimmt.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Diese Erwiderung betrifft im ersten Teil das Brückenbauwerk über die Glinder Au. Dieses ist nicht Gegenstand des vorliegenden Teil-Planfeststellungsbeschlusses.

Hinsichtlich der Abstimmung zur Verkehrsabwicklung während der Bauzeit hat der Vorhabenträger gegenüber der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt und zugesichert, dass mit der Bfl im Zuge der Aufstellung der Ausführungsplanung ein Einvernehmen hierzu erzielt wurde. Es könne sichergestellt werden, dass der Verkehr nur so weit beeinträchtigt werde, als dies unbedingt erforderlich sei.

Stellungnahme/Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Vor diesem Hintergrund muss eine Entscheidung seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde sieht die o. a. Stellungnahme als erledigt an.

2.5.1.1.2 Feuerwehr/Feuer- und Rettungswache Billstedt

Stellungnahme F 250

Gegen die aus den Unterlagen geplanten Baumaßnahmen bestehen aus Sicht der Feuerwehr keine Bedenken.

Wünschenswert wäre jedoch eine Zugangsmöglichkeit in der Lärmschutzwand in Richtung Norden, in Höhe ca. km 142,5 am Hegenredder, um im Bedarfsfall eine Wasserversorgung aufbauen zu können.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die gewünschte Zugangsmöglichkeit wird vorgesehen und in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Feuerwehr hat mit Email vom 14. Dezember 2009 gegenüber dem Vorhabenträger erklärt, dass aus ihrer Sicht „keine brandschutztechnischen Bedenken gegen den Wegfall der Tür in der Lärmschutzwand“ bestehen. Vor diesem Hintergrund sieht die Planfeststellungsbehörde die o. a. Stellungnahme als erledigt an.

2.5.1.2 Finanzbehörde/Liegenschaftsverwaltung, Planungsbegleitung und –kontrolle

2.5.1.2.1 Stellungnahme zur ursprünglichen Planung

Gegen den aufgrund der vorliegenden Planunterlagen vorgesehenen ergänzenden Lärmschutz an der A 1 werden seitens der Finanzbehörde keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Zu Einzelpunkten sind jedoch Anmerkungen und Hinweise erforderlich.

Hingewiesen wird auf die Tatsache, dass im Grunderwerbsverzeichnis und in den Plänen die Flurstücksbezeichnungen sich nicht auf aktuellem Stand befinden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Das Grunderwerbsverzeichnis wurde aktualisiert.

In der Kurzfassung zur Planfeststellungsunterlage werden unter Nr. 1.3 – Planrechtliche Ausweisung u. a. tabellarisch die von der Planung berührten Bebauungspläne aufgeführt. Hier fehlt nach Auffassung der Finanzbehörde vollständigkeithalber der Hinweis auf den

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

auch betroffenen Bebauungsplan Billstedt 70 vom 28.01.1975 (Verordnung), der das Plangebiet als Verkehrsflächen darstellt.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der Erläuterungsbericht wurde entsprechend geändert.

Hinsichtlich der von der Stadt zu erwerbenden Teilfläche des Flurstücks 3110 (Ifd. Nr. 4.6.1 Grunderwerbsverzeichnis) weist die Finanzbehörde darauf hin, dass die verbleibende Restfläche des Flurstücks nicht mehr selbständig verwertbar ist und somit in Gänze vom Antragsteller zu erwerben ist (siehe auch Ifd. Nr. 1).

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses soll die Teilfläche des Flurstücks 3110 (Ifd. Nr. 4.6.2 Grunderwerbsverzeichnis) durch die Bundesrepublik Deutschland erworben werden. Das gesamte Flurstück 3110 wird danach in ihrem Eigentum stehen.

Abweichungen Grunderwerbsverzeichnis / Grunderwerbsplan

1. Grunderwerbsplan

- 9.1 (Z.-Nr. 23/13-II3-64-01)

Das unter Ifd. Nr. 1.5.1 näher bezeichnete Flurstück 1581 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: km 141+200 bis 141+300) weist unter Ifd. Nr. 1.5.2 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: km 141+300 bis 141+400) eine abweichende Flächengröße aus (3.903 zu 4.261m²), die zu erwerben ist.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Das Grunderwerbsverzeichnis wurde geändert. In den planfestzustellenden Unterlagen bezeichnet die Idf.Nr. 1.5.1 das Flurstück 2234 (km 141+200 bis 141+300), belegen im Bezirk Hamburg-Mitte, Gemarkung Öjendorf, Grundbuchblatt 2242 und die Ifd. Nr. 1.5.2 das Flurstück 2233 km 141+300 bis 141+400), belegen im Bezirk Hamburg-Mitte, Gemarkung Öjendorf, Grundbuchblatt 2242. Diese Flächen wurden zwischenzeitlich für den Bund aufgekauft. Die Einwendung der Finanzbehörde hat sich mithin insoweit erledigt.

- 9.3 /Z.Nr. 23/13-II3-64-03) und 9.4 (Z.-Nr. 23/13-II3-64-04)

Die unter den Ifd.Nr. 3.17.1 und 4.1.2 vorübergehend in Anspruch zu nehmenden, ca. 330 und 1.145 m² großen Teilflächen weisen abweichende Flächengrößen (1.800 m² und 1.445 m²) aus.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan sind nunmehr kongruent.

Die unter Ifd. Nr. 4.6.1 von der Stadt zu erwerbende, ca. 817 m² große Teilfläche des Flurstücks 3110 weist eine abweichende Flächengröße (735 m²) auf. Die nach dem Verzeichnis Ifd. Nr. 4.6.2 dauernd zu beschränkende Fläche, ca. 735 m² groß, ist im Grunderwerbsplan nicht bezeichnet/ausgewiesen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Das unter der Ifd.Nr. 4.6.1 des Grunderwerbsverzeichnisses bezeichnete Flurstück soll nach der Planänderung nicht mehr von der Freien und Hansestadt Hamburg erworben werden. Grunderwerbsverzeichnis und –plan wurden entsprechend geändert. Die Stellungnahme der Finanzbehörde hat sich insoweit erledigt.

Hinsichtlich der Ifd. Nr. 4.6.2 des Grunderwerbsverzeichnisses wurde die Unterlage 9.4 geändert und den Angaben im Grunderwerbsverzeichnis angepasst.

2. Grunderwerbsverzeichnis

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

- (Seite 2)
Das unter der lfd. Nr. 2.2.1 näher bezeichnete Flurstück 1123 ist nach den hier zur Verfügung stehenden Unterlagen unter der Flurstückbezeichnung 2192 gebucht.
Die unter lfd. Nr. 2.4.1 von der Stadt zu erwerbende, ca 289 m² große Teilfläche des Flurstücks 1688 ist nach den hier vorliegenden Unterlagen bereits Bestandteil des Flurstücks 2210 (Autobahnflurstück) und somit im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung.
- (Seite 7)
Die unter lfd. Nr. 5.4.1 näher bezeichneten Eigentümer haben ihren Wohnort nach den Unterlagen der Finanzbehörde, im Kollwitzring 73, 22115 Hamburg.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:
Das Grunderwerbsverzeichnis wurde entsprechend geändert.

Um Kenntnisnahme und Berichtigung der entsprechenden Planunterlagen wird gebeten.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:
Die Punkte werden ergänzt beziehungsweise angepasst.

2.5.1.2.2 Stellungnahme zur 1. Planänderung nach § 73 Abs. 8 HmbVwVfG

Hierzu hat die Finanzbehörde/Liegenschaftsverwaltung, Planungsbegleitung und – Kontrolle wie folgt Stellung genommen:

Gegen die vorgelegte Planänderung werden seitens der Finanzbehörde keine Bedenken vorgetragen. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 28.04.2005 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Bekannt ist nur die vorstehende Stellungnahme vom 06.12.2004) verwiesen und Bezug genommen.

2.5.1.3 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

2.5.1.3.1 Amt für Landschaftsplanung

Stellungnahme LP 25 und LP 31

Das Amt für Landesplanung hat grundsätzlich keine Bedenken gegen die o.g. Maßnahme, seitens LP 31 wird jedoch folgendes angemerkt:

Aus Sicht der Stadtgestaltung sind die geplanten Maßnahmen eine zusätzliche Beeinträchtigung der bestehenden Situation, da die visuelle Barrierewirkung der Verkehrsanlagen durch zum Teil bis zu 8 m hohe Wände und Wälle verstärkt wird.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:
Zur Minderung der visuellen Barrierewirkung werden bereichsweise Bepflanzungen bzw. transparente Wandelemente vorgesehen.

Der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärmbelästigung hat jedoch bei der Abwägung Priorität, daher stellt LP 31 seine Bedenken zurück, bittet jedoch bei der Ausführungsplanung beteiligt zu werden.

Es wird gebeten, das Vorgenannte zu berücksichtigen.

2.5.1.3.2 Amt für Bau und Betrieb

Die in der Begründung unter Punkt 4.4 und im Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 47 beschriebene Verlängerung eines Durchlasses im Verlauf des Driftreddergrabens, die aufgrund der Erhöhung und Erweiterung des Lärmschutzwalles erforderlich wird, stellt einen Gewässerausbau nach § 31 WHG in Verbindung mit §§ 48, 49 HWaG dar. Dieser Gewässerausbau kann aufgrund der Konzentrationswirkung im Rahmen des o.g. Verfahrens zugelassen werden.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Folgende Auflagen und Bedingungen sind als Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen:

1. Die Verlängerung des Durchlasses hat mindestens in dem Durchmesser zu erfolgen, der vorhanden ist.
2. Die Verlegung der Rohrleitung hat nach den Vorschriften für die Ausführung von Sielanlagen in Hamburg in der jeweiligen gültigen Fassung zu erfolgen. Es dürfen nur gewässerunschädliche Baustoffe verwendet werden.
3. Die Genehmigungsinhaber sind künftig jeweils für ihren Grundstücksbereich für die ordnungsgemäße Wartung, Unterhaltung und evtl. erforderlich werdende Erneuerung der Grabenverrohrung und der Kontrollschächte verantwortlich. Einzelheiten regelt das Hamburgische Wassergesetz (HWaG).
4. Sollten durch den Ausbau, durch mangelnde Unterhaltung oder durch andere Umstände wasserwirtschaftliche Missstände auftreten, so behält sich die Wasserbehörde vor, diese Genehmigung durch weitere Auflagen zu ergänzen, um dadurch wieder ordnungsgemäße wasserwirtschaftliche Verhältnisse zu schaffen. Die Gewährung einer Entschädigung bleibt ausgeschlossen.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Auflagen werden beachtet.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Auf die Auflage unter Ziff 1.4.2, S 10 wird verwiesen.

2.5.1.3.3 Amt für Naturschutz und Landschaftspflege (jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz)

Stellungnahme AN 225 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur und Ressourcenschutz/NR 32)

Das Einvernehmen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt –BSU – gemäß § 10 HmbNatSchG zu den Verpflichtungen nach § 9 Abs. 4, 6 und 7 HmbNatSchG, [...] wird seitens der BSU –AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz/NR 32) – in Aussicht gestellt, wenn folgende Anforderungen erfüllt werden:

1. zum LBP:

a. zur Ersatzmaßnahme E 2:

In dem LBP wird auf Seite 58 die Ersatzmaßnahme E 2 beschrieben, die einen großen Teil der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen darstellt. Aus dem Schreiben B 1320 vom 16.08.04 geht hervor, dass der Eigentümer des Flst. 1342 auf der Gemarkung Öjendorf nicht bereit ist, die Fläche zu verkaufen. Damit ist die Umsetzung der Maßnahme nicht sichergestellt. Nach § 10 Abs. 2a, Punkt 5 hmbNatSchG ist in den Planfeststellungsunterlagen die dauerhafte Sicherung der Maßnahmen nachzuweisen. Da die Verfügbarkeit der Flächen bisher noch nicht nachgewiesen worden ist, ist die Planung damit unvollständig. Das Naturschutzamt schlägt vor zu prüfen, ob der nicht realisierbare Ausgleichsbedarf durch Aufwertungsmaßnahmen an der Glinder Au zu kompensieren ist. Die Ergänzungen sind mit AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz/NR 32) abzustimmen. (s.a. Protokoll B 132 zu einem Gespräch vom 01.12.04 sowie Punkt 1b. Das Protokoll wird BR durch B 132 zur Verfügung gestellt.).

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Durchführbarkeit der Ersatzmaßnahme E 2 ist abhängig von der Verkaufsbereitschaft des derzeitigen Eigentümers. Grundsätzlich hat dieser sich mit dem Verkauf der benötigten Flächen einverstanden erklärt. Über den Verkaufspreis konnte

jedoch keine Einigkeit erzielt werden, da die Liegenschaftsverwaltung nur zur Zahlung des Preises für landwirtschaftliche Flächen bereit ist.

Zurzeit werden mehrere Möglichkeiten zur Realisierung der Ersatzmaßnahmen auf der vorgesehenen Fläche geprüft. Neben dem Grunderwerb kann auch mit der Einrichtung einer Grunddienstbarkeit oder mit einer Enteignung die benötigte Fläche zur Verfügung gestellt werden.

AN hat jedoch bereits signalisiert, dass die genannte Ersatzmaßnahme nicht den Stellenwert besitzt, der eine Enteignung rechtfertigen würde.

Daher wurde in einem zusätzlichen Gutachten die grundsätzliche Machbarkeit von Ersatzmaßnahmen im Bereich der Glinder Au untersucht und festgestellt, dass zweckmäßige Maßnahmen im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel nicht durchzuführen sind.

Andere Flächen stehen im betrachteten Bereich der A 1 für Ersatzmaßnahmen nicht zur Verfügung.

Es ist daher für den Fall, dass die Ersatzmaßnahme E 2 nicht durchführbar sein sollte, eine Ausgleichsabgabe gemäß § 9 Abs. 6 HmbNatSchG zu leisten. Die Höhe dieser Ausgleichsabgabe wird dann einvernehmlich festgelegt.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die zur Durchführung der Ersatzmaßnahme E 2 benötigte Fläche konnte nicht – wie geplant – erworben werden. Die Ersatzmaßnahme E 2 kann daher nicht realisiert werden. Die Ausgleichszahlung hierfür wird daher mit diesem Beschluss festgesetzt (vgl. Ziff. 1.5.8, S. 12). AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz/NR 32) hatte diesem Vorgehen im Erörterungstermin vom 27.10.2004 zugestimmt.

c. zur Seite 6, Punkt 2:

Im dritten Absatz zum Punkt 2 des LBP werden nach den Ausführungen zur Schutzgebietsverordnung, Inhalte aus dem Hamburger Staatsrätemodell angeführt. Der Zusammenhang ist unklar. Der letzte Satz ist deshalb zu streichen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der LBP wurde entsprechend geändert.

d. zur Seite 12 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 13), Punkt 3.2. F: Der Schutz der großen Gehölze ist durch klar beschriebene Maßnahmen zu konkretisieren.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Eine entsprechende Konkretisierung wurde durch den Verweis auf die Schutzbestimmungen der DIN 18 920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbestände und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) sowie RAS-LP 2 und RAS-LP 4 aufgenommen.

e. zur Seite 14 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 14), Punkt 3.2. H: Im 6. Abschnitt wird das Alter der betroffenen Bäume mit ungefähr 25 Jahren angegeben, Dies widerspricht den Altersangaben der Tabelle auf derselben Seite (28 bis 50 Jahre). Der Punkt ist entsprechend zu korrigieren.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Korrektur ist erfolgt, vgl. S. 15 des LBP. Das ungefähre Alter der Bäume wird nunmehr mit 25 bis 50 Jahre angegeben.

f. zur Seite 17 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 18), Punkt 3.2. S: Es ist während der Bauphase sicherzustellen, dass die Bäume tatsächlich stehen bleiben (Maßnahmen benennen).

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Eine Gewährleistung dessen wird im LBP durch den Verweis auf die Schutzbestimmungen der DIN 18 920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbestände und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) sowie RAS-LP 2 und RAS-LP 4 festgeschrieben.

- g. zur Seite 21 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 22), Punkt 3.4., 1. Abschnitt):

Bei der Neubepflanzung ist sicherzustellen, dass nur einheimische standortgerechte Gehölze verwendet werden. Der Pflanzplan ist mit dem Naturschutzreferat des zuständigen Bezirks abzustimmen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Ein entsprechender Passus wurde in den LBP, vgl. S. 22, aufgenommen.

- h. zur Seite 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 23), Punkt 3.4 H: Durch die Formulierung ist unklar, ob Gehölze entfernt werden oder nicht. (Die Bepflanzung ist zu sichern. – Die Entfernung der Gehölze...), um eine entsprechende Neuformulierung wird gebeten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Eine entsprechende Neuformulierung wurde vorgenommen, vgl. S. 23. Aus ihr geht deutlich hervor, dass vorgesehen ist, die Gehölze zu entfernen.

- i. zur Seite 27 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 29), Punkt 4.2.1. Die dargestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind einzuhalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Eine entsprechende Auflage ist unter Ziff. 1.5.8, S. 12 enthalten.

- j. zur Seite 65-68 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 68-71): Die Seiten zur Bilanzierung des Schutzgutes Boden fehlen. In den LBPs zur Vorabstimmung war die Bilanzierung für den Boden immer vorhanden. Der LBP ist entsprechend zu ergänzen.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Hinweise werden beachtet, die entsprechenden Blauzeichnungen werden vorgenommen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der LBP wurde entsprechend ergänzt. Die Bilanzierung des Schutzgutes Boden findet sich nunmehr auf den Seiten 68-71 des LBP.

- k. zur Unterlage 13.2. (Plandarstellung „Bestand und Konflikt“) und 13.3. (Plandarstellung „Maßnahmen“) vom 04.07.03: Der Bestand ist auf der Plandarstellung nicht zu erkennen, da sie mit der Signatur (Dunkelgrün) der Gehölzpflanzungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen belegt sind. Dadurch ist nicht zu erkennen, welche Flächen und Lebensräume betroffen sind, so dass der Eingriff auf den Plandarstellungen nicht nachvollzogen werden kann.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Darstellung wird auf Lesbarkeit hin überprüft und ggf. verbessert.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Dem Amt für Natur- und Ressourcenschutz ist darin zuzustimmen, dass die Darstellung des Bestandes in den Plänen ungünstig vorgenommen wurde. Da ihnen aber die Maßnahmenabschnitte klar zu entnehmen sind und die Maßnahmenabschnitte eingehend auf den Seiten 6ff. des LBP beschrieben werden, konnte von einer Veränderung der Darstellung in den Planunterlagen abgesehen werden.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

- I. Es wird um Berücksichtigung der beiliegenden Stellungnahme von AN 2121 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz) gebeten (Anlage 1).

Anlage 1

Das Referat Landschaftspflege und Flächenschutz des Naturschutzamtes (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz) hat den Entwurf für die Planfeststellung „Ergänzender Lärmschutz an der BAB 1 zwischen AK HH-Ost und AS HH-Billstedt“ zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Es ist jedoch folgendes zu berücksichtigen:

LSG Öjendorf-Billstedter Geest

Für das Bauvorhaben und für Baustelleneinrichtungen sollen Flächen des Landschaftsschutzgebiets in Anspruch genommen werden. Es handelt sich um die Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest vom 14. September 1993 (HmbVBl. S. 263), zuletzt geändert am 1. August 2000 (HmbVBl. S.263).

Dies macht die Erteilung einer naturschutzrechtlichen Befreiung von den Bestimmungen der Landschaftsschutzverordnung erforderlich. Diese ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens fachlich zu erarbeiten.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:
Wird in den Beschluss aufgenommen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:
Gemäß § 48 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 in Verbindung mit § 9 Abs. 4, 6, 10, § 10 HmbNatSchG steht die Erteilung einer Befreiung von den Ver- und Geboten der §§ 5 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest im Ermessen der zuständigen Behörde, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern und die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Behörde ihr diesbezügliches Einvernehmen erteilt hat. Ein Antrag auf Erteilung dieser Befreiung ist zudem formale Voraussetzung.

Vorstehende Tatbestandsmerkmale sind zu bejahen:

Überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern die Befreiung der o. a. Verbote. Die Verwirklichung des Vorhabens „Ergänzender Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem AK Hamburg-Ost und der AS Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au“ ist der Allgemeinheit zu dienen bestimmt. Dies folgt aus der Abwägung der sich aus den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ergebenden Anforderungen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft untereinander sowie gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft.

Die mit dem vorliegenden Teil-Planfeststellungsbeschluss planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sehen zum einen den Abbruch und die Neuerrichtung von Lärmschutzwällen und -wänden sowie das Einbringen eines lärm mindernden Fahrbahnbelages vor. Da die Fahrbahn im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Öjendorf-Billstedter Geest nicht verbreitert wird, kommt es durch die letztgenannte Maßnahme nicht zu einer Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Etwas anderes gilt im Hinblick auf den Abbruch bereits bestehender Lärmschutzwälle, -wände oder Wand-Wallkombinationen und ihre Neuerrichtung. Durch diese Maßnahmen verliert das Gebiet seine bisherige Wirkung. Insbesondere der Talraum der Glinder Au

wird optisch eingeengt. Auch ein direkter Funktionsverlust durch Rodung der vorhandenen Vegetation ist die Folge.

Dem gegenüber steht eine erhebliche Lärmbelästigung der Anwohner der BAB 1. Diese resultiert aus der starken Zunahme des Verkehrs auf dieser Autobahn bedingt durch die Grenzöffnung zur ehemaligen DDR und den Staaten der ehemaligen Sowjetunion und der hierfür nicht dimensionierten und im Zusammenhang mit dem 6streifigen Ausbau der BAB 1 errichteten Lärmschutzanlagen entlang des Planfeststellungsabschnitts. Die mit dem damaligen Planfeststellungsbeschluss garantierten Grenzwerte werden schon heute deutlich überschritten. Zudem ist eine weitere Zunahme des Verkehrs auf diesem Streckenabschnitt prognostiziert. Die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verfolgen mithin den Schutz der Gesundheit. Sie dienen dem Wohl der Allgemeinheit.

Sowohl bei der Gesundheit als auch bei der Natur und Landschaft handelt es sich um hohe Schutzgüter. Vor dem Hintergrund aber, dass das hamburgische Naturschutzgesetz die Möglichkeit eines Ausgleichs- bzw. Ersatzes für Eingriffe in letzteres zulässt, der Vorhabenträger mit diesem Beschluss verpflichtet wird solche vorzunehmen und zudem die Beeinträchtigung der Gesundheit ungleich schwieriger zu kompensieren ist, überwiegt das Rechtsgut der Gesundheit im Rahmen dieser Abwägung.

Gemäß § 10 Abs. 1 HmbNatSchG ist für die Erteilung einer Befreiung nach § 48 HmbNatSchG des Weiteren die Erteilung des Einvernehmens der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde erforderlich. Diese Funktion hat nach der Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29. Mai 1984 die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und hier das Amt für Natur- und Ressourcenschutz. Das Amt für Natur- und Ressourcenschutz hat in seiner Stellungnahme dargelegt, es werde das Einvernehmen bei Erfüllung verschiedener Bedingungen (vgl. hierzu im Einzelnen S. 28ff.) sowie die Vorlage eines Vorabauszuges aus dem Planfeststellungsbeschluss betreffend die Festsetzungen zu den Eingriffsregelungen erteilen. Das Amt für Naturschutz- und Ressourcensicherheit hat sein Einvernehmen zu den Regelungen dieses Beschlusses am 7. Januar 2010 erteilt.

Schließlich ist den Planfeststellungsunterlagen der Antrag auf Erteilung einer Befreiung nach § 48 HmbNatSchG zu entnehmen (vgl. beispielsweise S. 5 des LBP).

Damit steht die Erteilung der Befreiung im Ermessen der Planfeststellungsbehörde.

Aus Vorstehendem geht bereits hervor, dass das Vorhaben dem Gesundheitsschutz zu dienen bestimmt ist. Zur Erreichung dieses Zwecks ist die Erteilung einer Befreiung von den Ver- und Geboten der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest geeignet und erforderlich. Durch die Erteilung der Befreiung wird die Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen erst rechtlich zulässig. Zudem ist nicht ersichtlich, wie der Gesundheitsschutz in dem Planfeststellungsabschnitt ebenso wirksam, aber mit milderen Mitteln sichergestellt werden kann. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke geplant ist. Denn durch diese kann der von den Fahrzeugen ausgehende Lärm direkt an der Lärmquelle um 3 dB(A) gegenüber der bisher geplanten SMA-Decke und sogar um 5 dB(A) gegenüber dem derzeit vorhandenen Gussasphalt zusätzlich gemindert werden; ohne dass es zu einem stärkeren Eingriff in Natur und Land-

schaft kommt (s.o.). Eine Befreiung von den Ver- und Geboten der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest ist unter Berücksichtigung der im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) erarbeiteten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen (vgl. S. 35, 36, 47 LBP) auch angemessen. Durch diese wird dem Naturschutz und der Landschaftspflege hinreichend Rechnung getragen. So werden beispielsweise durch die Wiederanpflanzung unter Verwendung heimischer, standortgerechter Gehölze und Hochstämme die vorherigen Lebensraumfunktionen wiederhergestellt. Um die Verwirklichung der im Rahmen des LBP erarbeiteten Maßnahmen sicherzustellen, wird ihre Durchführung mit diesem Teil-Planfeststellungsbeschluss angeordnet. Vor diesem Hintergrund kommt im Rahmen der erneuten Abwägung zwischen dem Natur- und Landschaftsschutz auf der einen und dem Gesundheitsschutz auf der anderen Seite letzterem ein stärkeres Gewicht zu. Die Erteilung der Befreiung nach § 48 HmbNatSchG ist damit auch angemessen.

Sie wird hiermit erteilt.

- m. Es wird um Berücksichtigung der beiliegenden Stellungnahme von IB 442 gebeten (Anlage 2).

Anlage 2

Aus den Unterlagen ist zu entnehmen, dass trotz der Nachbesserungen des aktiven Lärmschutzes entlang der A 1 ein Schutz vor Lärm tagsüber lediglich für das Erdgeschoss der betroffenen Häuser zu erreichen ist.

Der Lärmschutz nachts ist für die betreffenden Gebiete aufgrund des derzeitigen Verkehrsaufkommens „mit konventionellen Lärmschutzmaßnahmen“ nicht mehr gewährleistet.

Danach greift zwar der passive Lärmschutz mit Entschädigungsleistungen, aber aufgrund der eingestandenen Unmöglichkeit eines nachhaltigen und umfassenden Schutzes kann von schutzwürdigen Gebieten entlang der A 1 im Sinne der 16. BImSchV und des § 47a BImSchG nicht mehr gesprochen werden. Eine Schutzmaßnahme, die den angestrebten Schutz nicht nur knapp, sondern in einem hohem Ausmaß verfehlt, ist aus Sicht der Verwaltung mit einer einfachen Monetarisierung (Kosten für die Höhe der Lärmschutzwand) nicht mehr zu bewerkstelligen, sondern erfordert eingehende Verkehrs- und Sanierungskonzepte.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Bei den bezeichneten Gebieten handelt es sich um Wohngebiete. Solche Gebiete sind generell schutzwürdig. Die Anwohner haben das Recht und das Interesse an einem verbesserten Lärmschutz.

Es besteht nach §§ 41 ff BImSchG die gesetzliche Verpflichtung, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Im § 42 ist die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zum Schutzzweck gefordert. Aus dieser Forderung ergibt sich die wirtschaftliche Abwägung der Lärmschutzmaßnahmen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Regelungen für den Lärmschutz an öffentlichen Straßen sehen die §§ 41-43 sowie § 50 BImSchG vor. Diese beinhalten eine Stufenregelung: Ihr Ausgangspunkt ist § 50 BImSchG. Demgemäß sind die grundsätzliche Entscheidung und die Trassierung der Verkehrswege zwar so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohn- und andere schutzwürdige Gebiete möglichst vermieden werden. Gleichwohl stützt diese Regelung im vorliegenden Fall die Forderung nach „eingehende[n] Verkehrs- und Sanierungskonzepte[n]“ nicht. Denn das in § 50 BImSchG enthaltene Gebot greift eben nur bei „raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen“ im Sinne des § 3 Nr. 6 ROG wie beispielsweise Planungen für Straßen

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

und deren Linienführung (vgl. § 16 FStrG). Gegenstand des vorliegenden Teil-Planfeststellungsbeschlusses ist aber ergänzender Lärmschutz an einer bestehenden Autobahn.

Es fällt auf, dass der Nachweis der Anspruchsberechtigung, d.h. die Grenzziehung, welche Gebäude von erhöhten Lärmpegeln betroffen sind, nach der RLS 81 vorgenommen wird mit ihren höheren Immissionsgrenzwerten und gleichzeitig die DTV-Werte des Jahres 1998 zugrunde gelegt werden. Mit dieser Ausbreitungs- und Abgrenzungsrechnung ist IB 42 nicht einverstanden, zumal die DTV-Werte bis 2002 vorliegen (DTVw-Wert = 99.000) und die Prognosen weit über diese Zahl hinausgehen. Ein nächtliches Fahraufkommen von anteilmäßig 40% LKW durch Wohngebiete und einer Geschwindigkeit von 80 km/h ist mit Lärmwänden als Schutz der Bevölkerung nicht mehr adäquat zu leisten. Bei der Verwendung aktueller Daten wird die Diskrepanz zwischen Verlärmung und Kosten bzw. Höhe der Lärmschutzwände immer deutlicher und erfordert andere Mittel des Lärmschutzes.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Ansprüche auf Nachbesserung entstehen aus einer fehlgeschlagenen Prognose des Planfeststellungsbeschlusses zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 aus dem Jahr 1985. Daher müssen die seinerzeit gültigen Richt- und Grenzwerte, aber auch die Verkehrszahlen aus dem Prognosezeitraum zur Ermittlung der Ansprüche herangezogen werden. Das Verfahren ist in der Verkehrslärmschutzrichtlinie festgelegt und berücksichtigt die Regelungen aus § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG.

Entscheidung/Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Sinn und Zweck des § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG ist es, den Betroffenen so zu stellen, als ob die nachträglich aufgetretenen nachteiligen Wirkungen des Vorhabens bereits seinerzeit vorhergesehen und im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden wären. Ein Anspruch auf Anordnung nachträglicher Schutzvorkehrungen ist zugunsten des Betroffenen daher nur dann zu bejahen, wenn „nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens“ auftreten und der Betroffene bei Vorhersehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte.

Zur Feststellung eines Anspruchs aus § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG dem Grunde nach ist mithin danach zu fragen, ob sich bei Zugrundelegung des seinerzeit angewandten Berechnungsverfahrens eine erhebliche Steigerung der Lärmimmissionen ergibt und die damaligen Planfeststellungsbeschluss als zumutbar angesehene Lärmwerte überschritten werden. Eine erhebliche Steigerung ist grundsätzlich erst dann anzunehmen, wenn nach der ursprünglichen, methodisch korrekten Prognose der zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. Um dies zu ermitteln ist ein Vergleich zwischen der auf damaligen Einsatzdaten beruhenden Prognose und dem Ist-Zustand (dem die aktuellen Werte zugrunde liegen) anzustellen (BVerwG in NVwZ 2007, S. 827 (830)).

Aus alle dem folgt, dass das Vorgehen des Vorhabenträger zur Ermittlung der Ansprüche dem Grunde nach (vgl. hierzu S. 10f. des Erläuterungsberichtes) nicht zu beanstanden ist. Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1981 (RLS-91) waren im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses für den sechsstreifigen Ausbau der BAB 1 am 23.9.1985 maßgeblich und damit zugrunde zu legen. In die Berechnung auf der Grundlage der RLS-81 wurden, wie Fußnote 2 (S. 11 des Erläuterungsberichtes) zu entnehmen ist, auch die richtigen Eingangsdaten – nämlich die Analyse für das Jahr 1998 und die Prognose für das Jahr 2015 – eingestellt. Es wurden also gerade nicht nur die DTV-Werte für das

Jahr 1998 herangezogen und auf eine Berücksichtigung heute vorliegender Prognosewerte verzichtet.

Zu Trennen von der Problematik der Ermittlung eines Anspruch auf Anordnung nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach, ist die Frage nach der zugrundezulegenden Rechtslage bei der Dimensionierung der nachträglichen Lärmschutzanlagen. Hierbei ist auf das derzeit geltende Recht, d.h., die 16.BImSchVO, abzustellen (BVerwG in NVwZ 2007, S. 827 (830)). Auch insoweit ist das Vorgehen des Vorhabenträgers nicht zu beanstanden, vgl. S. 21ff. des Erläuterungsberichtes.

Die Unterlagen deuten außerdem einen 8-streifigen Ausbau der A 1 an. In diesem Fall wird erneut eine LTU durchgeführt, die zu demselben Ergebnis kommen wird, dass nur eine sachliche und zeitliche Teilmenge (Geschosse und Tag-Nacht-Differenz) effektiv geschützt werden kann. Ohne eine zukünftig parallel geführte Lärminderungs- und Sanierungsplanung innerhalb eines Verkehrsentwicklungs- und -lenkungsplans, insbesondere für den Wirtschaftsverkehr, kann aus dieser Abteilung eine Zustimmung zu der vorgelegten Abwägung bei den Lärmschutzmaßnahmen nicht gegeben werden.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Der mögliche zukünftige achtstreifige Ausbau der A 1 wurde geometrisch berücksichtigt, ist aber nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Verkehrsentwicklungs- und -lenkungspläne können im Rahmen einer großräumigen Lärminderungsplanung aufgestellt werden. In diesen Planungen sind die vorhandenen Anlagen zu berücksichtigen. Lärminderungsplanungen werden nicht von der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen aufgestellt, da dies eine kommunale bzw. Landesaufgabe ist.

Entscheidung/Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Planfeststellungsbehörde stimmt den Ausführungen des Vorhabensträgers zu. Die Erarbeitung von Verkehrsentwicklungs- und -lenkungsplänen ist insbesondere nicht von den Aufgaben der Auftragsverwaltung von Bundesfernstraßen umfasst und stellt auch keine Alternative gegenüber den hier planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen dar. Bei letzteren geht es um den Schutz vor einer bestehenden Lärmquelle. Verkehrsentwicklungs- und -lenkungsplänen hingegen liegen in die Zukunft gerichtete großflächigere Betrachtungen der Verkehrssituationen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen sowie Lösungsmöglichkeiten zugrunde.

2. zum Erläuterungsbericht S. 39 (*Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 40:*)

Auf Seite 39 wird im vorletzten Absatz festgestellt, dass ein Eingriff dann ausgeglichen ist, wenn durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Punktwert des quantifizierten Eingriffs erreicht wird. Dieser Satz ist so nicht richtig. Das Hamburger Staatsrätemodell (SRM) dient lediglich als Hilfestellung für die Entscheidung über den Umfang von erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Dies kann jedoch nur auf der Grundlage einer naturschutzfachlichen Bewertung erfolgen. Daher schließt das SRM ausdrücklich aus, dass ohne fachlich-inhaltliche Aufbereitung nur die zugewiesenen und errechneten Punktzahlen betrachtet werden oder aus einer errechneten Punktzahl auf eine bestimmte Maßnahmenart geschlossen wird.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die betreffende Passage wird im Rahmen der Überarbeitung des Erläuterungsberichtes korrigiert.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Die entsprechende Änderung wurde vorgenommen, vgl. S. 40 des Erläuterungsberichtes.

Gemäß § 9 Abs. 4 u. 6 i.V.m. § 10 Abs.1 HmbNatSchG werden die im LBP vom Januar 2004 zur Lärmschutzanlage an der A 1 unter Ziffer 4 enthaltenen Kompensationsmaßnahmen mit folgenden Auflagen festgesetzt:

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die aufgeführten Auflagen werden in den Beschluss aufgenommen, sofern im Folgenden keine ergänzenden Aussagen getroffen werden müssen.

1. Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur und Ressourcenschutz/NR 32) abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist spätestens ein Jahr nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses und vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen. Die BSU/Amt für Bau und Betrieb (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: LSBG-S1 (Vorhabenträger)) ist verpflichtet, die in den Ziffern 4 des LBP vom Januar 2004 festgesetzten Kompensationsmaßnahmen spätestens 3 Monate nach Fertigstellung des Eingriffsvorhabens Lärmschutzanlage an der A 1 zu beginnen.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Ja.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Dieser Teil-Planfeststellungsbeschluss beinhaltet unter Ziff. 1.5.8.1 (S. 12) die entsprechende Anordnung.

2. Die Pflegemaßnahmen in Ziffer 4.3.2 des LBP vom Januar 2004 sind unverzüglich nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Ja.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Dieser Teil-Planfeststellungsbeschluss enthält die entsprechende Anordnung unter Ziff. 1.5.8.2 (S. 12).

3. Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Arbeiten zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Zulassungsbehörde und der BSU/AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur und Ressourcenschutz/NR 32), die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten für die Kompensationsmaßnahme nachzuweisen ist. Alternativ zur Maßnahmenabnahme kann der Zulassungsbehörde und/oder der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt AN 22 AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur und Ressourcenschutz/NR 32) eine Bestätigung des mit der Durchführungsplanung beauftragten Büros der Fachrichtung Landschaftsplanung oder Landschaftspflege vorgelegt werden, in der die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten zu den Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Ja.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Der vorliegende Teil-Planfeststellungsbeschluss beinhaltet die vorgenannte Anordnung unter Ziff. 1.5.8.2 (S. 12).

4. Über die ordnungsgemäße Durchführung der festgesetzten Pflegemaßnahmen ist die BSU/AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur und Ressourcenschutz/NR 32) und der Zulassungsbehörde erstmalig zwei Jahre und im Anschluss daran wiederkehrend in Abständen von drei Jahren ein Bericht eines beauftragten Büros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle als Soll-Ist Vergleich enthalten ist.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Aus Sicht von B (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: LSBG (Vorhabenträger)) kann sich eine solche Überprüfung nur auf die Anwuchsphase und die Wiedererlangung der beeinträchtigten Funktion für den Naturhaushalt beziehen.

Im Rahmen der Fertigstellungspflege sind entsprechende Anwuchs- und Fertigstellungskontrollen Standardleistungen. Dies erfolgt üblicherweise über einen Zeitraum von 3 Jahren nach Herstellung.

Funktionskontrollen werden in „Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau (HNL-S 99)“ in besonderen Fällen empfohlen. Auch in den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung (RAS-LP 2), werden Funktionskontrollen als erforderlich angesehen, inwieweit die durchgeführten Maßnahmen den Eingriff kompensieren (Herstellungs- und Wirksamkeitskontrolle).

Der Kontrollzeitraum hängt dabei wesentlich von der Entwicklungsdauer der neu geschaffenen Lebensräume ab. Bei Streuobstbeständen ist im 3., 7. und 15. Jahr eine Vitalitätskontrolle und im 7. und 15. Jahr die zusätzliche Kontrolle des Kronenaufbaus zweckmäßig.

Die genauen Fristen sind in der Ausführungsplanung festzulegen und abhängig von der mit der Kompensationsmaßnahme angestrebten Funktion.

Der Forderung nach einem unbegrenzten Kontrollzeitraum kann nicht entsprochen werden.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Im Rahmen des Erörterungstermins vom 24.10.2004 erklärt AN 22 (jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz/NR 32) die vom Vorhabenträger vorgesehenen Anwuchs-, Fertigstellungs- und Funktionskontrollen seien ausreichend. Von einer Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde kann daher abgesehen werden. Vgl. auch Ziff. 1.5.8.4, S. 13.

5. Die im LBP vom Januar unter den Ziffern 4.3.2 (S. 57 – Maßnahme E 2) näher beschriebenen Kompensationsmaßnahmen sind durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zu Gunsten der Freien und Hansestadt Hamburg in jeweiligen Grundbuch abzusichern.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Ja.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Diese Stellungnahme hat sich erledigt, da der für die Durchführung der Maßnahme E 2 erforderliche Flächenerwerb gescheitert ist. Mit diesem Teil-Planfeststellungsbeschluss wird stattdessen nach Abstimmung mit dem Amt für Natur- und Ressourcenschutz eine Ausgleichszahlung festgesetzt.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

6. Für die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vom Januar 2004 unter den Ziffern 4.3.2 (S. 56 – Maßnahme E 1/Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: S. 59) näher beschriebenen Kompensationsmaßnahmen hat die Vorhabensträgerin Sorge dafür zu tragen, dass die Flächen im „Hamburgischen Automatischen Liegenschaftskataster“ („HALB“) als Kompensationsflächen gekennzeichnet werden.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Ja. Die Flächen werden im Grunderwerbsverzeichnis entsprechend bezeichnet. Die Umsetzung erfolgt durch die Liegenschaftsverwaltung.

7. Weitere Auflagen bleiben in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Berichte über die ordnungsgemäße Durchführung der Pflegemaßnahmen vorbehalten.

Hinweise:

- Die Erteilung des Einvernehmens nach § 10 Abs. 1 HmbNatSchG wird erfolgen, sobald der Entwurf des Planfeststellungsbescheides oder ein Auszugs desselben, der die Festsetzungen zur Eingriffsregelung enthält, bei der BSU/AN 22 AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz/NR 32) vorliegt.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Das Einvernehmen wurde am 7. Januar 2010 erteilt.

- AN 2 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz/NR 32) bittet um Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses für Ergänzenden Lärmschutz an der A 1 zwischen AK Hamburg-Ost und AS Hamburg-Billstedt, der die Festsetzungen zur Eingriffsregelung enthält inklusive der zu diesem Kapitel gehörenden Zeichnungen.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Ja.

2.5.1.4 Behörde für Wissenschaft und Gesundheit/Amt für Gesundheit und Umwelt

Stellungnahme G 2513 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: G 253)

Die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen werden begrüßt, weil sie eine deutliche Verbesserung darstellen.

Trotz des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes werden die Immissionsgrenzwerte aber an mehreren Stellen überschritten, vor allem nachts. Dem Schutz der Nachtruhe kommt aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes eine große Bedeutung zu. Deswegen ist der zusätzliche passive Lärmschutz besonders wichtig.

Die angedachte Lösung ist dennoch aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes aus mehreren Gründen nicht befriedigend. Das Verfahren, wie der Anspruch auf zusätzlichen passiven Lärmschutz festgestellt wird und wie seine Dimensionierung erfolgt, wird dem Gesundheitsschutz der Bewohner nicht gerecht. Die Immissionsschutzgrenzwerte werden nicht überall eingehalten und nicht alle Betroffenen haben Anspruch auf passiven Lärmschutz. Für die Gesundheit ist es unerheblich, ob ein Haus vor oder nach 1985 gebaut oder genehmigt wurde und wie die Immissionssituation 1995 oder 1998 beschaffen war. Auch kann eine Entschädigung nicht den Lärm und seine Wirkung verringern. Wichtig ist, dass aktuelle Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Die Forderungen der Gesundheitsminister gehen dabei über die derzeitigen Immissionsgrenzwerte noch hinaus.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Unverständlich ist auch, wieso Hausbesitzer und Planer ungleich behandelt werden. Besitzer von Häusern, die nach 1985 gebaut wurden, konnten ebenso wenig wie die Planer der Autobahn die Öffnung der DDR und die dadurch verursachte Verkehrsentwicklung vorhersehen. Beiden sollte dasselbe Recht auf Irrtum zugebilligt werden. Nach 1985 gebaute oder genehmigte Häuser, zumindest aber die bis 1998 errichteten oder genehmigten, sollten denen vor 1985 gleichgestellt werden.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Ansprüche auf Nachbesserung entstehen aus einer fehlgeschlagenen Prognose des Planfeststellungsbeschlusses zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 aus dem Jahr 1985. Daher müssen die seinerzeit gültigen Richt- und Grenzwerte, aber auch die Verkehrszahlen aus dem Prognosezeitraum zur Ermittlung der Ansprüche herangezogen werden. Das Verfahren ist in der Verkehrslärmschutzrichtlinie festgelegt und berücksichtigt die Regelungen aus § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.

Entscheidung/Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Das vom Vorhabenträger angewandte Verfahren zur Ermittlung der Ansprüche auf nachträgliche passive Lärmschutzmaßnahmen sowohl im Hinblick auf den Anspruch dem Grunde nach als auch hinsichtlich der Dimensionierung der passiven Lärmschutzmaßnahmen bei bestehendem Anspruch ist – wie bereits dargelegt (vgl. S. 36) – nicht zu beanstanden.

Zu der Frage, welche Häuser dem Schutz des § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG unterfallen, vgl. nachstehende Stellungnahme/Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

Falls trotz dieser Ausführungen Häuser im Verfahren herausfallen, weil sie entweder nach 1985 gebaut beziehungsweise genehmigt wurden oder weil dort 1998 die damaligen, heute veralteten Grenzwerte eingehalten wurden, und jetzt keinen Anspruch auf passiven Lärmschutz haben, sollte nach alternativen Lösungen gesucht werden, die ein gesundheitsverträgliches Wohnen ermöglichen. Denn davon kann bei prognostizierten Pegeln, die zum Beispiel 70 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts erreichen, bei weitem nicht gesprochen werden. Zumindest sollten die Betroffenen über die Art und Weise der Anspruchsermittlung, die einem normalen Menschen nur schwer einleuchtet, über die Bedeutung von Lärm beziehungsweise Ruhe für die Gesundheit sowie über Abhilfemaßnahmen informiert werden. Dabei sollte auch bedacht werden, dass die Bewohner schließlich schon längere Zeit eine erhebliche Lärmbelastung aushalten und es noch dauern wird, ehe der geplante Lärmschutz Wirkung entfalten kann.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Mit dem Verfahren sollen nicht vorhersehbare Auswirkungen in den mit Planfeststellungsbeschluss von 1985 geregelten rechtlichen Verhältnissen berücksichtigt werden. Es können daher nur Gebäude berücksichtigt werden, für die solche Regelungen existieren.

Gebäude, die nach 1985 bauaufsichtlich genehmigt und gebaut wurden, wurden in Kenntnis der bestehenden Situation in einem vorbelasteten Gebiet errichtet. Gleichwohl profitieren diese Gebäude von den Lärmschutzanlagen an der A 1.

Mit den geplanten Lärmschutzanlagen wird eine erhebliche Lärminderung erzielt. Diese ist deutlich größer als die nicht vorhersehbaren Lärmzuwächse und kommt sämtlichen Bereichen zugute.

Mit den geplanten Lärmschutzanlagen ist mit 8 m Höhe die Obergrenze des konventionellen Lärmschutzes erreicht. Der aktive Lärmschutz kommt Anspruchsberechtigten und Nicht-Anspruchsberechtigten zugute. Insofern werden durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen auch nach 1985 genehmigte Gebäude geschützt.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Sämtliche Gebäude, an denen unter Berücksichtigung der geplanten Anlagen Beurteilungspegel in der genannten Größenordnung auftreten, haben Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung passiver Lärmschutzmaßnahmen.

An der Steinbeker Hauptstraße entstehen diese Ansprüche nicht aus der vorliegenden Maßnahme, sondern aus dem sechsstreifigem Ausbau der A 1 (Planfeststellungsbeschluss v. 21.02.03).

Entscheidung/Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Den vorstehenden Ausführungen zu der Frage, hinsichtlich welcher Gebäude Ansprüche auf nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach bestehen können, stimmt die Planfeststellungsbehörde zu. Insbesondere greift der bereits zuvor geltend gemachte Einwand, Eigentümer, die ihr Gebäude erst nach 1985 genehmigen oder errichten haben lassen, hätten ebenso wenig wie die Planer der Autobahn die Öffnung der DDR und die dadurch verursachte Verkehrsentwicklung vorhersehen können, so dass schon deshalb auch zu ihren Gunsten ein Anspruch auf nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach gegeben sein müsste, nicht durch. Tatbestandsvoraussetzung eines Anspruchs auf nachträgliche Schutzvorkehrungen ist, dass der Betroffene nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zu Grunde lag, ein Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte (vgl. BVerwG, NVwZ 2007, S. 827 (830)). Zugunsten von solchen Betroffenen, die ihr Haus aber erst nach 1985 genehmigen oder errichten haben lassen, konnte ein Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen in diesem Zeitpunkt gar nicht bestehen. Sie waren nicht anspruchsberechtigt.

Dieses Ergebnis entspricht dem Sinn und Zweck der Regelung des § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG. Dem Betroffenen soll hierdurch die Möglichkeit eröffnet werden so gestellt zu werden, als ob die nachträglich aufgetretenen nachteiligen Wirkungen bereits zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses vorhergesehen und im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden wären (BVerwG in NVwZ 2007, 827 (830)).

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet mit diesem Beschluss jedoch nicht über das Bestehen solcher Ansprüche, sondern geht davon aus, dass sie durch die vorgesehenen Maßnahmen jedenfalls erfüllt werden und sich so erledigen.

2.5.1.5 Dataport/Realisierung Linientechnik

Dataport, in seiner Eigenschaft als Betreiber des Hamburgischen TK-Netzes, hat keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.

Kreuzungspunkte mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen befinden sich allenfalls im Bereich der Steinbeker Hauptstraße und Mümmelmannsberg.

Entsprechende Auszüge aus dem Leitungskataster (M=1:500) hat die Vorhabenträgerin von der Anhörungsbehörde erhalten.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Kreuzende Leitungen werden entsprechend den Darstellungen in den Leitungsplänen gesichert.

2.5.1.6 Hamburger Stadtentwässerung (HSE)/Bereich Planung/Zentrale Planungsaufgaben

Die HSE nimmt zu der geplanten Maßnahme vorerst wie folgt Stellung:

Von der Baumaßnahme sind Sielanlagen betroffen. Es handelt sich hierbei um Sielquerungen der A 1:

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

- a) ein Schmutzwassersiel 550/1000 in der Straße „An der Glinder Au“
- b) eine Schmutzwasserdruckleitung DR 370 im Bereich des Gewässers „Glinder Au“.

Die Siele sind in den Leitungsplänen Unterlage 8.3 und 8.4 enthalten. Beides sind Sielanlagen von bedeutender Ableitungsfunktion.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Kreuzende Leitungen werden entsprechend den Darstellungen in den Leitungsplänen gesichert.

Bezüglich der Ausführung, insbesondere der Gründung und einer hier erforderlichen Be-weissicherung für die querenden Siele, werden dementsprechend in der Anlage die „Allgemeinen Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen“ (diese Anlage hat die Vorhabenträgerin von der Anhörungsbehörde erhalten) eingehalten. Grundsätzlich dürfen durch die Gründungen keine zusätzlichen Lasten auf die vorhandenen Siele abgetragen werden. Rechtzeitig vor Baubeginn ist der HSE 41 ein statischer Nachweis vorzulegen. Die Gründungen der Lärmschutzwände sind so vorzunehmen, dass auch im Falle eines evtl. Sielschadens die Wände nicht gefährdet sind.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Der Hinweis wird beachtet.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass in der Stellungnahme des Vorhabenträgers die Zusage liegt, die Anforderungen der HSE zu erfüllen.

Im Verlauf des Sieles 550/1000 in der Straße Glinder Au, gelegen auf der westlichen Seite der A 1, liegt ein Sielschacht nahe der geplanten Lärmschutzwand K1.116-9.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Der Sielschacht wird in die Bauwerkspläne aufgenommen. Es wird sicher gestellt, dass der Schacht nicht überbaut und die Zugänglichkeit durch die Lärmschutzanlagen nicht beeinträchtigt wird.

Der Schacht muss jederzeit für Sielbetriebsfahrzeuge anfahrbar bleiben. Falls hier Sielumbauten erforderlich werden, sind die Kosten vom Veranlasser zu tragen.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Ggf. auftretende Kosten durch Sicherungsarbeiten werden gemäß Gestattungsvertrag gemeinsam getragen.

HSE 414 hat eine Zustandsuntersuchung des vorhandenen Sieles 550/1000 beauftragt, um zu prüfen, ob an dem Siel vor der Lärmschutzbaumaßnahme Erneuerungs- oder Sanierungsarbeiten vorzunehmen sind. Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, wird HSE 414 eine endgültige Stellungnahme abgeben.

Endgültige Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung

Mit der vorangegangenen Stellungnahme der HSE vom 13.12.04 behielt sich die HSE noch eine abschließende Stellungnahme aufgrund einer Sielzustandsuntersuchung vor. Das Ergebnis der Untersuchung des Schmutzwassersieles 550/1000 (Querung der A 1 in Höhe der Straße „An der Glinder Au“) liegt nun vor.

Für das Siel besteht z. Z. kein investiver Handlungsbedarf. Es bleibt entsprechend bei der vorangegangenen Stellungnahme der HSE.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

2.5.1.7 Straßenbauamt Rendsburg/Fernmeldemeisterei Neumünster (*Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein/Fernmeldemeisterei Neumünster*)

Entlang der A 1 in Fahrtrichtung Lübeck (Ostseite) verläuft die Trasse des 60-paarigen BAB-Streckenfernmeldekabels. Es handelt sich um eine betriebstechnische Einrichtung der Bundesautobahn (Grundausrüstung) und sie befindet sich im Eigentum des Bundes. Das Kabel ist seitens der Straßenbauverwaltung mit Notrufsäulen, Betriebsfunk, Überwachungseinrichtungen sowie verkehrstechnischen Einrichtungen beschaltet.

Der Trassenverlauf ist in den Plänen (Maßstab 1:1000) bereits enthalten (diese Pläne hat die Vorhabenträgerin von der Anhörungsbehörde erhalten). In gleicher Trasse verläuft ein Steuerkabel der HEW.

Gegen einen Neubau der Lärmschutzanlagen bestehen keinerlei Bedenken. In Kreuzungsbereichen Wand mit dem Fernmeldekabel, wie z.B. bei km 143+850 bis 143+871, sind frühzeitig Einzelheiten mit dem Straßenbauamt vor der Ausschreibung abzustimmen, um den Schutz des Kabels sicherzustellen. Das Kabel darf nicht überbaut werden, es muss zugänglich bleiben.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Leitung wird in Kreuzungsbereichen mit der Lärmschutzanlage ggf. gesichert.

2.5.1.8 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (*Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein*)

Es bestehen seitens der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein keine Bedenken gegen die o. a. Maßnahme.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Abwicklung des passiven Lärmschutzes auf schleswig-holsteinischem Gebiet durch die Freie und Hansestadt Hamburg zu erfolgen hat.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Diese Regelung entspricht der derzeitigen Vorgehensweise und hat sich in der Vergangenheit als praktikabel erwiesen.

Auf der Westseite der A 1 im Bereich der Notrufsäule bei Km 142,600 ist ein Lärmschutzwall vorgesehen. In der Zeichnung wird der NRS-Standort teilweise durch den Wall überlagert. Der Wall ist so auszuführen, dass der Standort unverändert erhalten bleibt und der Zugang zur Notrufsäule gesichert wird.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Überlagerung in den Plänen folgt aus einer darstellerischen Ungenauigkeit heraus. Sowohl die Notrufsäule als auch ihr Zugang sind gesichert.

2.5.1.9 Gemeinde Oststeinbek/Rathaus, Bau- und Umweltamt

Der Bau- und Umweltausschuss der Gemeindevertretung Oststeinbek hat sich mit der Angelegenheit in seiner Sitzung am 22.11.2004 befasst und der Gemeindevertretung folgende Stellungnahme empfohlen:

- Die Gemeinde Oststeinbek begrüßt die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der BAB 1 im Bereich der Siedlung Grenzweg/Kohlbergen. Im Interesse der Bewohner der Siedlung würde die Einhausung der Autobahn eine wirkungsvolle und dauerhafte Lärminderung erbringen, gleichwohl scheidet diese Lösung aufgrund der hohen Bau- und Folgekosten aus. Die Gemeinde Oststeinbek stimmt daher der gewählten Variante Neubau der Lärmschutzwände mit einer Höhe von ca. 8m über Geländeoberkante zu.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

- Die Gebäude auf den Grundstücken Grenzweg 20, 26 und Kohlbergen 47 stehen 14 – 20 m von der Lärmschutzwand entfernt, die Gebäude auf den Grundstücken Grenzweg 18, 22, 24, 28 und Kohlbergen 31f, 37f stehen 30 – 45 m von der Lärmschutzwand entfernt. Bei diesen Wohnhäusern werden bereits heute aufgrund der vorhandenen 4 m hohen Lärmschutzwände ab spätem Nachmittag die Räume im Erdgeschoss verschattet. Mit dem Neubau der 8 m hohen Lärmschutzwand ist auch die Verschattung der Räume im Obergeschoss und damit eine vollständige Verschattung der Wohnhäuser, besonders im Winterhalbjahr schon ab frühem Nachmittag, absehbar. Die Gemeinde Oststeinbek regt daher an, zumindest in den Bereichen der Wohnhäuser Grenzweg 20 – 28 und Kohlbergen 31f, 37f und 47 die Lärmschutzwand in lichtdurchlässiger Konstruktion herzustellen.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die oberen drei Meter der Lärmschutzwand werden in Bereichen nahe der Lärmschutzwand stehender Gebäude transparent ausgestaltet.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Die vorgenannten Gebäude liegen allesamt zwischen km 142+314 und 142+550. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde mit den Einwendern aus diesem Bereich die Einigung erzielt, in diesem Bereich die neue 8 m hohe Lärmschutzwand in ihren oberen 4 m transparent auszugestalten. Dies sehen die Planunterlagen auch vor.

Im Rahmen des Erörterungstermins am 24.10.2004 erklärt AN 22 AN 22 (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Amt für Natur- und Ressourcenschutz/NR 32), bei transparenten Lärmschutzwänden sei zum Schutz der Vögel eine bestimmte Rasterung vorzusehen ist.

Entscheidung/Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der vorliegende Teil-Planfeststellungsbeschluss enthält eine entsprechende Auflage (vgl. Ziff. 1.5.8.5, S. 13).

- In Teilbereichen werden die Lärmschutzwände begrünt und als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme angerechnet. Für den Bereich Grenzweg/Kohlbergen ist dies aus den Planunterlagen nicht zu erkennen. Die Gemeinde Oststeinbek regt daher an, im Bereich Grenzweg/Kohlbergen in den Bereichen, in denen die Lärmschutzwand nicht in lichtdurchlässiger Konstruktion hergestellt wird, auf der den Grundstücken zugewandten Seite eine Begrünung vorzusehen, auch wenn sie nicht als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme anrechenbar sein sollte.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Der Landschaftspflegerische Begleitplan bezieht sich auf den gesamten Bereich. Eine Begrünung der Lärmschutzwand ist auch für den Bereich Grenzweg/Kohlbergen vorgesehen.

Die Gemeindevertretung Oststeinbek wird über die Stellungnahme in ihrer Sitzung am 13.12.04 beraten. Sollten sich hierdurch noch Änderungen an der Stellungnahme der Gemeinde ergeben, wird die Anhörungsbehörde unterrichtet.

2.5.1.10 Arbeitsgemeinschaft § 29 Hamburg (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: jetzt: Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg)

Die Mitgliedsverbände der Arbeitsgemeinschaft § 29 Hamburg nehmen zu dem o. g. Verfahren wie folgt Stellung:

Für die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, die beim Bau der Lärmschutzanlagen verursacht, und die im LBP ermittelt und bewertet werden, sind adäquate und eingriffsnahe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gefordert und festzusetzen.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Für die Maßnahme ist ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt worden. Darin werden die Eingriffe erfasst und geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt. Für den Bereich Glinder Au sind ergänzende Gutachten mit u. a. gewässerbiologischem Schwerpunkt verfasst worden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Für die aufgrund dieses Teil-Planfeststellungsbeschlusses vorzunehmenden Eingriffe in Natur und Landschaft – diese betreffen nicht den Bereich der Glinder Au – hat der Vorhabensträger mit dem LBP sowie dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag aussagekräftiges Material für die Bewertung der Eingriffe vorgelegt. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im LBP auf den Seiten 34ff. dargestellt. Diese sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde – in Übereinstimmung mit dem Amt für Natur- und Ressourcenschutz (der hier für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde) – nicht zu beanstanden und werden mit diesem Beschluss (Ziff. 1.5.8, S. 12) angeordnet.

Da im Besonderen der Steinfurths Diek, ausgewiesen als Landschaftsschutzgebiet, von den Eingriffen betroffen ist, sind aus der Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege nachfolgende Aspekte im Verfahren zu berücksichtigen:

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Der Bereich Steinfurths Diek ist weder durch direkte noch indirekte Eingriffe des Straßenbaus betroffen. Lediglich im RHB Steinfurths Diek ist als Ersatzmaßnahme die Anlage einer Flachwasserzone vorgesehen.

Entscheidung/Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der Stellungnahme des Vorhabenträgers stimmt die Planfeststellungsbehörde zu. Durch die hier planfestgestellten Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes ist in erster Linie das Landschaftsschutzgebiet Öjendorf-Billstedter Geest betroffen. Mit diesem Teil-Planfeststellungsbeschluss wird eine Befreiung von den Verboten der Verordnung über dieses Landschaftsschutzgebiet nach § 48 HmbVwVfG erteilt.

Die im Steinfurths Diek geplanten Maßnahmen stellen keine Eingriffe in Natur und Landschaft dar, sondern dienen der Aufwertung des dort vorhandenen Rückhaltebeckens.

Das Gebiet Steinfurths Diek hat sich durch viele Jahre ehrenamtlicher Betreuung durch einen Mitgliedsverband der Arbeitsgemeinschaft § 29 Hamburg, den Naturschutzverband GÖP, ökologisch hochwertig entwickelt. So konnte nicht nur die in Hamburg gefährdete Gebänderte Prachtlibelle im Bestand erhalten bleiben, sondern Steinfurths Diek rückte auch immer mehr in den Blickpunkt der Anwohner, die entgegen der Einschätzung der Vorhabenträgerin – wie im Planfeststellungsverfahren zu lesen – sehr ordentlich und rücksichtsvoll mit der gesamten Parkanlage umgehen. Aufgrund der ökologischen Bedeutung und Schutzwürdigkeit hat die GÖP in diesem Jahr einen Antrag auf Ausweisung als Naturdenkmal/Naturschutzgebiet gestellt, der dem Naturschutzamt zur Prüfung vorliegt.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Die Feststellung anthropogen überformter Bereiche bezieht sich auf den engeren Umkreis der Autobahnüberführung über die Glinder Au. Dort ist tatsächlich auch Müll (Dosen, Plastikabfälle, Kunststoff) vorzufinden.

Der etwa 300 m östlich der A 1 gelegene Bereich Steinfurths Diek ist nicht Gegenstand der Betrachtungen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre vorstehende Entscheidung/Stellungnahme.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Arbeitsgemeinschaft § 29 die Zielsetzung, die Ausgleichsmaßnahmen dort einzusetzen, wo die einschneidenden Eingriffe durchgeführt werden, im Landschaftsschutzgebiet Steinfurths Diek oder im angrenzenden Mümmelmansberger Park. Vorstellbar wäre neben einer artgerechten Wiederbelebung (Rückführung in den Zustand vor der Baumaßnahme) des Drainagesammelbeckens neben der Autobahntrasse, die Erweiterung der bereits bestehenden Streuobstwiese oberhalb des Parks. Für Detailfragen steht die GÖP dem Planungsbüro bei Bedarf gern zur Verfügung.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

In dem o. g. Gutachten sind bereits geeignete Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt worden.

Entscheidung/Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Wie bereits o. a. hat der Vorhabenträger mit dem von ihm vorgelegten LBP aus Sicht der Planfeststellungsbehörde – in Übereinstimmung mit dem Amt für Natur- und Ressourcenschutz – geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für vorzunehmende Eingriffe in Natur und Landschaft vorgeschlagen.

2.5.1.11 Naturschutzverband GÖP, Gesellschaft für ökologische Planung e.V.

Im Besonderen ist der Steinfurths Diek, ausgewiesen als Landschaftsschutzgebiet, betroffen. Herr Gerald Meißner vom Naturschutzverband GÖP betreut dieses Gebiet seit vielen Jahren ehrenamtlich mit viel Engagement und auch sehr erfolgreich. So konnte nicht nur die in Hamburg gefährdete Gebänderte Prachtilbelle im Bestand erhalten bleiben, sondern Steinfurths Diek rückte auch immer mehr in den Blickpunkt der Anwohner, die entgegen der Einschätzung der Vorhabenträgerin – wie im Planfeststellungsverfahren zu lesen – sehr ordentlich und rücksichtsvoll mit der gesamten Parkanlage umgehen. Der Naturschutzverband GÖP hat in diesem Jahr einen Antrag auf Ausweisung als Naturdenkmal / Naturschutzgebiet gestellt, der dem Naturschutzamt zur Prüfung vorliegt. Weitere Informationen sind aus der Homepage www.denkmal13.de zu entnehmen.

Der Naturschutzverband GÖP stellt seine Kenntnisse über Flora und Fauna im Gebiet des Steinfurths Diek gerne zur Verfügung und bietet seine Mitarbeit an. Dabei wäre die spezielle Zielsetzung, die Ausgleichsmaßnahmen dort einzusetzen, wo die einschneidendsten Eingriffe durchgeführt werden. Damit ist also das Landschaftsschutzgebiet Steinfurths Diek oder der angrenzende Mümmelmansberger Park gemeint. Vorstellbar wäre neben einer artgerechten Wiederbelebung (Rückführung in den Zustand vor der Baumaßnahme) des Drainagesammelbeckens neben der Autobahntrasse, die Erweiterung der bereits bestehenden Streuobstwiese oberhalb des Parks.

Der Verband würde sich über eine positive Antwort freuen.

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Es wird auf die Erwiderungen zur Arbeitsgemeinschaft § 29 Hamburg verwiesen

Entscheidung/Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Auch die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Ausführungen zur Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft § 29 Hamburg.

2.5.2 Einwendungen

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Zusicherungen einzuhalten, die er im Verfahren gegenüber den Einwendern abgegeben hat. Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abgegebene Zusicherungen oder Vereinbarungen sind davon nicht berührt. Im Übrigen werden alle Einwendungen aus den nachstehenden Gründen zurückgewiesen.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Soweit Einwendungen einzeln benannt werden, sind sie aus Datenschutzgründen mit Schlüsselnummern versehen. Den Einwendern wird die Schlüsselnummer ihrer Einwendung bei Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt. Im Übrigen ergeben sich die Einwendungen aus dem bei der Planfeststellungsbehörde befindlichen Schlüsselnummernverzeichnis (siehe Anhang, Ziff. 6, S. 57), das aus Datenschutzgründen nur dem Vorhabenträger und ggf. betroffenen Trägern öffentlicher Belange bekannt gegeben wird.

2.5.2.1 Einwendungen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind

Auch Eigentümer von Gebäuden an der Steinbeker Hauptstraße und dem Hummelweg haben in diesem Planfeststellungsverfahren Einwendungen erhoben. Diese greifen nicht durch. Der Bau von Lärmschutzwänden im Bereich Steinbeker Hauptstraße/Hummelweg wurde bereits mit dem Beschluss zum 6streifigen Ausbau der BAB 1 zwischen AS HH-Billstedt und AD HH-Südost im Jahr 2003 planfestgestellt. Dieser ist bestandskräftig. Lediglich die Errichtung der darin vorgesehenen Lärmschutzanlagen wird im Zuge der Verwirklichung der mit diesem Beschluss für zulässig erklärten Maßnahmen vorgenommen.

2.5.2.2 Unzureichende aktive Lärmschutzmaßnahmen

Inhalt vieler Einwendungen ist die Behauptung, die vorgesehenen Maßnahmen bewirkten nur einen unzureichenden Lärmschutz. Als Alternativen zum geplanten Vorhaben und als Verbesserungen werden vorgeschlagen

- der Bau einer Umgehung,
- eine Einhausung der Autobahn,
- der Einbau einer den Lärm mindernden Fahrbahndecke,
- die Errichtung von zusätzlichen Lärmschutzwänden direkt am Fahrbahnrand,
- die Errichtung von Lärmschutzwänden auf Brücken,
- die lärmabsorbierende Verkleidung von Brückenunterseiten und Schilderbrücken,
- andere Konstruktionen von Lärmschutzwänden (gekröpft, auskragend, Metalllochwand)
- kein Absenken der Lärmschutzwände an Durchlässen und
- das Treffen von Verkehrsregelungen, z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Dahingehende Einwendungen werden zurückgewiesen. Bereits aus den oben genannten Gründen ist den Anforderungen des § 41 BImSchG mit den beantragten Maßnahmen genüge getan. Die Einwender haben keine weitergehenden Ansprüche auf bestimmte Lärmschutzmaßnahmen. Sie erscheinen auch nicht aus Gründen der Abwägung als geboten.

Im Einzelnen:

Der Bau einer Umgehung als Maßnahme gegen unvorhergesehene Lärmauswirkungen des 6streifigen Ausbaus der A 1 kann ebensowenig verlangt werden wie eine Einhausung der Autobahn. Beide Maßnahmen sind unverhältnismäßig. Sie mindern zwar sehr effektiv den Lärm, sind aber mit Herstellungs- und Unterhaltungskosten in Höhe von mehreren hundert Mio. Euro überaus kostenintensiv. Auch aus der Tatsache, dass an der Autobahn 7 nördlich des Elbtunnels über eine Einhausung nachgedacht wird, ergibt sich kein Anspruch der Einwender hierauf. An der BAB 7 könnten sich die hohen Herstellungs- und Unterhaltungskosten insbesondere aus städtebaulichen Gründen rechtfertigen. Die zugleich vorgesehene Erweiterung der Autobahn in diesem Bereich würde andernfalls zu einer noch stärkeren Zerschneidung der dort belegenen Stadtteile führen. Demgegenüber werden diese durch den Bau der Einhausung verbunden. Denn durch die starke Tieflage der A 7 in dem Bereich nördlich des Elbtunnels wird ihr „Deckel“ weitgehend höhengleich

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

zu den Böschungskanten errichtet. Diese Rahmenbedingungen sind im Bereich der A 1 zwischen dem AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt gerade nicht gegeben.

Soweit die Einwendungen die Forderung des Einbaus einer den Lärm mindernden Fahrbahndecke betreffen, haben sich diese aufgrund der – vom Vorhabenträger mit Antrag vom 17.9.2009 eingereichten – Planänderungen erledigt.

Die Einwendung hinsichtlich der Errichtung von Lärmschutzwänden direkt am Fahrbahnrand bei Beibehaltung und Veränderung der alten Schutzeinrichtung durch eine hochabsorbierende Verkleidung und einen den Lärm abweisenden Bogen am oberen Ende der Wand wird zurückgewiesen. Diese Kumulation von Maßnahmen würde nicht zu der erforderlichen Verbesserung der Lärmsituation führen. Bereits die Verwirklichung einzelner Vorschläge ist entweder technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig im Hinblick auf mit ihr verbundenen Kosten und Nutzen. Die Veränderung der bestehenden Lärmschutzwand durch eine Abkröpfung ist aus statischen Gründen nicht realisierbar. Gleiches gilt für eine Lärmschutzwand am Fahrbahnrand mit einer Höhe von jedenfalls 12m. Und eine so gesetzte Wand in geringerer Höhe würde aufgrund der Tieflage der Autobahn lediglich eine geringe Wirkung erzielen. Dies zeigt sich vor allem in dem Vergleich zu den Schutzwirkungen einer 8m hohen und auf der Böschung errichteten Lärmschutzwand. Diese ist gerade dazu geeignet die Immissionsgrenzwerte im Außenwohnbereich und im Erdgeschoss der vorhandenen Wohnbebauung einzuhalten. Eine über 8m hohe Lärmschutzwand ist zudem mit etwa 23 Mio.EUR erheblich teurer als eine bis zu einer Höhe von 8m. Hier betragen die Kosten etwa 14 Mio.EUR.

Des Weiteren wenden sich Stellungnahmen gegen den Verzicht auf die Errichtung von Lärmschutzwänden an Überführungen – wie beispielsweise am Oststeinbecker Weg. Solche aktiven Schutzmaßnahmen seien an dieser Stelle erforderlich, weil die sonst vorhandene Lücke den – durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen verstärkt im BAB-Bereich verbleibenden und eingegrenzten – Lärm an dieser Stelle umso heftiger ausbrechen lasse. Es käme zu einer Zunahme der Lärmbelastung in den an die Überführung angrenzenden Bereichen. Dieser verstärkte Lärm(austritt) werde in den vorgelegten Untersuchungen nur unzureichend berücksichtigt. Hierfür spreche u.a. die Tatsache, dass die bisherige Lärmprognose an – der hier beispielhaft angeführten Stelle – der Überführung am Oststeinbecker Weg deutlicher fehlgeschlagen ist als im angrenzenden Verlauf. Dieses Ermittlungsdefizit müsse behoben werden. Ein Verweis auf die unverhältnismäßigen Kosten für diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen könne daher ein Absehen von ihnen nicht rechtfertigen.

Diese Bedenken teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Festzustellen ist zunächst, dass die Grenzwertüberschreitung in den Bereichen der Überführungen nicht höher als in den benachbarten Gebieten ist.

Eine Lärmzunahme an den „Überführungsstellen“ bedingt durch die Erhöhung der Lärmschutzwände bzw. –wälle und die Errichtung von Wand-Wall-Kombinationen ist nicht gegeben. Die Erhöhung der Lärmschutzwände bzw. –wälle und die Errichtung von Wand-Wall-Kombinationen führen zu objektiv messbaren Lärminderungen an den Immissionsorten. Durch das Einbringen des lärmindernden Asphaltbelags wird auch eine großflächige zusätzliche Minderung des Lärms direkt an seinem Entstehungsort (Kontaktfläche Reifen/Fahrbahn) erreicht. Der Gesamtlärm verringert sich deutlich. An der Querung des Oststeinbecker Weges ist zudem die Errichtung einer ganzflächig transparenten Lärmschutzwand auf der Ostseite der A 1 parallel zur nördlichen Flügelwand des Überführungsbauwerkes in einer Höhe von 2,5m auf einer Länge von 8m vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt jedoch nicht in Abrede, dass Anwohner von an Überführungen gelegenen Bereichen nach Errichtung der vorgenannten Lärmschutzmaßnahmen den aus den Lücken austretende Lärm relativ mehr wahrnehmen. Denn

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

der hier austretende Lärmanteil bleibt konstant, während er sich im Übrigen insgesamt verringert. Die Lärmsituation der Anwohner von Bereichen an Überführungen verschlechtert sich aber objektiv nicht.

Es besteht auch kein Anlass an der Richtigkeit der vom Vorhabenträger vorgelegten Gutachten zu zweifeln und ihre Richtigkeit durch (Langzeit-)Messungen zu belegen. Entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV waren die Beurteilungspegel zu berechnen. Sinn und Zweck dieser Regelung ist es, eine einheitliche Beurteilungsgrundlagen und Bemessungskriterien zu ermitteln. In der Lärmtechnischen Untersuchung wurden alle für die Ermittlung der Lärmeinwirkungen erforderlichen geometrischen, verkehrlichen und baulichen Randbedingungen berücksichtigt. Die Ermittlung der Lärmemissionen und -immissionen sowie der Beurteilungspegel erfolgte nach den Rechenvorschriften RLS-81 (Ermittlung der Anspruchsberechtigung) und RLS-90 (Dimensionierung der zusätzlichen Schutzmaßnahmen).

Die Ausgestaltung der Überführungsbauwerke mit (transparenten) Lärmschutzwänden verursacht bei zu vernachlässigender Wirkung unverhältnismäßig hohe Kosten. Ihre Errichtung auf den vorhandenen Brücken ist aus statischen Gründen nicht möglich. Separate Tragwerke parallel zu diesen Bauwerken müssten erstellt werden. Die Kosten hierfür belaufen sich auf etwa EUR 3500 pro Quadratmeter. Ihnen steht eine nicht spürbare Lärminderung von nur rund 1 dB(A) gegenüber.

Verschiedene Einwendungen betreffen die Konstruktion der Lärmschutzwände – Ausgestaltung als Metallochwand oder mit einer beidseitigen hochabsorbierenden Verkleidung – bzw. beinhalten Forderungen nach einer lärmabsorbierenden Verkleidung der Unterseiten der Überführungen und Schilderbrücken zur Vermeidung von Lärmreflexionen. Auch diesen Einwendungen ist nicht stattzugeben. Lärmreflexionen werden indirekt bereits durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen abgemildert. Denn gerade um den Verkehrslärm an Querungen nicht reflektieren zu lassen ist vorgesehen, die angrenzenden Lärmschutzwände auf einer Länge von 100m beidseitig hochabsorbierend zu verkleiden. Auf diese Ausgestaltung kann in den übrigen Bereich verzichtet werden, da gebäudeseitig kein zu reflektierender Autobahnlärm die Wand trifft. Die Lärmschutzwände können zur Bebauung hin schallhart bleiben.

Eine Aluminiumwand hat Nachteile für das Stadtbild. Es sind keine Gründe – wie beispielsweise eine erheblich bessere Lärmschutzwirkung als durch die geplante Lärmschutzwand – ersichtlich, die zwingend dafür sprechen für den Bereich der A 1 hiervon abzuweichen.

Die Zielrichtung der Vermeidung von Lärmreflexionen bzw. Verminderung des Lärmaustritts verfolgt auch die Forderung kein bzw. kein so starkes Absenken der Lärmschutzwände an den Querungen der Glinder Straße und dem Hegenredder vorzunehmen. Festzustellen ist diesbezüglich zuvorderst, dass an der Querung Hegenredder gar keine Abtreppung vorgesehen ist. Vielmehr ist geplant, auf der Ostseite in den Überführungsbebereich beidseitig Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2,5m und einer Länge von 9,9 bzw. 9,2m zu errichten. An der Glinder Straße ist zwar aus stadtgestalterischen Gesichtspunkten eine Abtreppung beidseitig der Querung auf einer Länge von 10m bei einer Absenkung der Lärmschutzwände von 6m auf 2,5 bzw. 3m geplant. Diese ist jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da sie für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbare schalltechnische Auswirkungen zeitigt, demgegenüber aber vorzugswürdige stadtbildgestalterische Wirkung hat.

Schließlich fordern Einwender (zusätzlichen) Lärmschutz nach Straßenverkehrsrecht; beispielsweise durch die Anordnung einer weitergehenden Geschwindigkeitsbegrenzung. Derzeit ist die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit im Planfeststellungsabschnitt auf 120 kmh festgesetzt. Die Möglichkeit von Lärmschutz nach Straßenverkehrsrecht eröffnet § 45 Abs. 1 S. 2. Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 9 StVO. Diese Regelung gewährt Schutz

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

vor solchen Lärmbelastigungen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall nicht als ortsüblich hingenommen und damit nicht zumutbar ist. Bei Vorliegen einer Lärmbelastigung, die hier keinen bestimmten Schallpegel voraussetzt, aber ein Indiz gibt (BVerwG, NJW 2000, S. 2121ff., VGH Kassel, NJW 1989, S. 2767 (2768), OVG Münster, NVwZ-RR 1998, 627 (629)), sind mithin im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung der Schutz der angrenzenden Bebauung und die Leichtigkeit des Verkehrs abzuwägen. Hier stehen sich schließlich die Bedeutung der BAB 1 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz HH-Ost und der Anschlussstelle HH-Billstedt für den Verkehr und die Tatsache gegenüber, dass durch die vorgesehenen aktiven und passiven Schutzmaßnahmen ein ausgewogenes Konzept des Lärmschutzes verwirklicht wird. Dies hat zur Folge, dass der Belang der Leichtigkeit des Verkehrs schwerer wiegt und die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen nicht rechtmäßig erfolgen kann.

Selbst wenn eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen rechtmäßig festgelegt werden könnte, hätte dies nicht ihre Unabänderlichkeit zur Folge. Vielmehr könnte die zuständige Behörde stets aus verkehrlichen Gründen eine andere Anordnung treffen.

2.5.2.3 Unzureichende passive Lärmschutzmaßnahmen/Entschädigungen für verbleibende Beeinträchtigungen

Teilweise werden auch Einwendungen gegen die dem Grunde nach festgestellten Ansprüche auf Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. verbleibende Beeinträchtigungen vorgetragen und bezifferte Entschädigungsforderungen geltend gemacht. Die Einwendungen richten sich u. a. gegen die zugrundeliegenden Berechnungen. Auch insoweit habe eine unzureichende Berücksichtigung des an den Überführungen der BAB 1 austretenden Lärms stattgefunden. Die Eigentümer der Gebäude mit den Schlüsselnummern 9, 21, 22 beanstanden, dass aus diesem Grunde kein Anspruch auf Nachbesserung gem. § 75 Abs. 2, S. 2 HmbVwVfG für die unbebauten Außenbereiche der westlichen Gebäudeseite besteht und der Anspruch für den nordöstlichen Bereich zu gering bemessen ist. Zudem blieben für das Haus mit der Schlüsselnummer 21 die beiden an der Ostseite vorhandenen bebauten Außenwohnbereiche unberücksichtigt. Der Eigentümer mit der Schlüsselnummer 6 äußert sein Unverständnis darüber, dass ihm Ansprüche lediglich für den West- und Nordbereich seines Hauses zugestanden werden, obwohl die sich neben und hinter diesem befindenden Gebäude nach den Planunterlagen auch im Süden geschützt werden sollen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird lediglich dem Grunde nach über Ansprüche auf Erstattung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen für verbleibende Beeinträchtigungen entschieden (Unterlage 12). Art und Umfang der Leistungen werden durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte bestimmt (vgl. Unterlage 1, S. 21f.). Daher entscheidet die Planfeststellungsbehörde nicht über die Höhe der Geldentschädigung, sondern nur darüber, ob und für welche Immissionsorte ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach besteht.

Hinsichtlich der beanstandeten Berechnungen zur Ermittlung eines Anspruchs dem Grunde nach verweist die Planfeststellungsbehörde auf vorstehende Ausführungen (Ziff. 2.5.2.2, S. 44). Aus vorgenannten Gründen zweifelt sie auch insoweit nicht an der Richtigkeit der vorgelegten Untersuchungen und Gutachten. Dass der Eigentümer eines Nachbargebäudes anspruchsberechtigt ist, kann neben den unterschiedlichen Abständen der Gebäude zur Autobahn auch daher kommen, dass auf die jeweiligen Immissionsorte unterschiedliche Abschirmwerte und Reflexionen wirken und so selbst bei nahe beieinanderstehenden Gebäuden unterschiedliche Beurteilungspegel berechnet werden.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

2.5.2.4 Lärmschutz für Gebäude, die nach 1985 gebaut worden sind.

Einwendungen, die Forderungen nach weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen für Gebäude, die nach der Planfeststellung von 1985 genehmigt und errichtet worden sind, beinhalten, werden zurückgewiesen. § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG vermittelt nur Rechte, die bei zutreffender Voraussicht der Lärmentwicklung bereits im Zeitpunkt der Planfeststellung bestanden hätten. Voraussetzung eines Anspruchs auf Gewährung nachträglichen Lärmschutzes nach § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG ist daher, dass der Betroffene bereits nach der dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Rechtslage objektiv einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte (BVerwG in NVwZ 2007, S. 827 (830)). Lärmschutzansprüche können folglich nur zugunsten solcher Einwender bestehen, deren Gebäude zu diesem Zeitpunkt bereits bestanden haben bzw. genehmigt waren.

Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch die Lärmbelastung für die nach der Planfeststellung von 1985 genehmigten und errichteten Gebäude gemindert.

2.5.2.5 Verschattung

Mehrere Einwender auf der Ostseite der BAB 1 wenden sich gegen die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände. Dies führe zu unzumutbaren Verschattungen ihrer Grundstücke. Geltend gemacht wurden Wertverluste des Grundstücks, enteignungsgleiche Eingriffe u. ä.. Daraufhin hat der Vorhabenträger die Situation mit den Einwendern vor Ort erörtert und seine Pläne hinsichtlich der Ausgestaltung der Lärmschutzwände in diesen Bereichen geändert. Die von Einwendern befürchteten Verschattungen sollen über weite Strecken durch Verwendung transparenter Bauteile (von bis zu 6m) im oberen Teil der Lärmschutzwand verhindert werden. Damit werden Verschattungen von Grundstücken an der Autobahn auf ein Maß verringert, das für die Betroffenen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls zumutbar ist. Dies gilt auch für solche Grundstücke, die für nebenerwerbliche Zwecke genutzt werden.

Das leuchtet schon deswegen ein, weil in diesen Bereichen fast die gesamte Erhöhung gegenüber der vorhandenen Wand transparent ausgestaltet wird, so dass die neue Wand im Hinblick auf die Verschattung kaum beeinträchtigender wirken wird, als die alte. Außerdem ist zu bedenken, dass – jedenfalls im Sommer – ein Großteil des Schattenwurfs durch den Bewuchs entlang der Autobahn verursacht wird.

Schließlich ist festzustellen, dass auch das planungsrechtliche Rücksichtnahmegebot bei der Neuerrichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 8m nicht verletzt wird. Das gilt jedenfalls dort, wo die Maßgaben des § 6 HBauO eingehalten wären. Diese Vorschrift ist zwar nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs anwendbar, vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 HBauO. Gleichwohl kann der nach dieser Regelung zu berechnende Abstand als Maß dessen herangezogen werden, was jedenfalls zumutbar ist. Aber auch dort, wo diese Abstandsfläche nicht eingehalten wird, ist aus vorbenannten Gründen ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot nicht erkennbar.

2.5.2.6 Gefängnismauereffekt, Beeinträchtigung der Aussicht

Auch der Einwand, die Lärmschutzwand führe zu einem Gefängnismauereffekt und zu Beeinträchtigungen der Aussicht geht jedenfalls nach der Planänderung des Vorhabenträgers ins Leere. Die Beeinträchtigungen durch eine höhere Lärmschutzwand werden zwar spürbar sein, erreichen aber nicht das Maß des Unzumutbaren. Dafür spricht u.a. dass die Wand nach bauordnungsrechtlichen Maßstäben rechtmäßig wäre (Ziff. 2.5.2.5, S. 48) und entlang einer seit langem bestehenden Autobahn gebaut wird, bei der Zweckbauten dieser Art nie auszuschließen bzw. gerade zu erwarten waren. Deswegen müssen die Einwender insoweit auch größere Beeinträchtigungen hinnehmen, als sie es z.B. bei benachbarten Grundstücken innerhalb eines Wohngebietes tun müssten.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Dem befürchteten Gefängnismauereffekt und der Beeinträchtigung der Aussicht kann auch nicht durch eine ganzflächig transparente Ausgestaltung entgegengewirkt werden. Denn eine solche Wand könnte nicht absorbierend ausgeführt werden, so dass es zu Schallreflexionen käme. Diese würden – im Gegensatz zu einer nur in den oberen Metern transparent ausgestalteten Wand – auf der gegenüberliegenden Seite zu Pegelerhöhungen von 1 – 2 dB(A) führen.

Im Übrigen ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen, die neu errichteten Lärmschutzwände (wieder) zu begrünen. Nach einer Anwuchsphase wird sich der Eindruck der Betonmauer daher abmildern.

2.5.2.7 Verlust an Begrünung und Lebensraum für Tiere (Fledermäuse, Vögel)

In einer Einwendung wird auch auf eine Fledermauspopulation an der bestehenden Lärmschutzwand hingewiesen. Der Vorhabenträger berichtet, dass Fledermäuse im Untersuchungsgebiet vorkommen. Er hat durch Beibringung eines Gutachtens zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aber sogleich auch nachgewiesen, dass die Baumaßnahmen keine nachteilige Wirkung auf die Fledermauspopulation haben.

Bemängelt wird auch der Verlust der Begrünung bei Abbruch der bestehenden Lärmschutzwände bzw. Erhöhung der Wälle. Neben der „Verschönerung“ der Lärmschutzwände und der Bereitstellung von Lebensraum für Tiere führe dies ferner zu einer Lärminderung. Die durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen bewirkte Lärminderung wird jedoch um ein Vielfaches größer sein. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und seinen Ergänzungen vorgesehenen Maßnahmen aufgefangen. Ihre Verwirklichung wird mit diesem Beschluss festgesetzt (Ziff. 1.5.8, S. 12). Nach einer Anwuchsphase wird sich daher die Begrünung wieder einstellen.

2.5.2.8 Zunahme Abgasen an Brückenöffnungen

Anwohner aus dem Knivsbergweg weisen nicht nur auf den ihrer Meinung nach verstärkt austretenden Verkehrslärm nach Erhöhung der Lärmschutzwände, -wälle und Wand-Wallkombinationen an der Überführung am Oststeinbeker Weg (Ziff. 2.5.2.2 und 2.5.2.3, S. 44ff.), sondern auch auf dann verstärkt ausbrechende Kfz-Abgase hin.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass es an der vorbeschriebenen Stelle tatsächlich zu einem „Mehr“ an austretenden Abgasen kommt. Selbst wenn dies der Fall wäre, stünden diesem Nachteil die mit den vorgesehenen Maßnahmen einhergehenden deutlich überwiegenden Verbesserungen gegenüber. Diese sind nicht nur geeignet, insgesamt betrachtet eine Minderung der Lärm-, sondern auch der Abgasbeeinträchtigungen herbeizuführen. Im Übrigen hat der Vorhabenträger auf der Ostseite A 1 an der Querung des Oststeinbeker Weges die Errichtung einer ganzflächig transparenten Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5m auf einer Länge von 8m vorgesehen. Diese wird den Austritt von Abgasen an dieser Stelle zumindest abmildern.

2.5.2.9 Auswirkungen auf das Grundstück und seine Nutzung

Anwohner verschiedenster Bereiche des Planfeststellungsabschnitts sehen von den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen negative Auswirkungen auf ihr Grundstück und seine Nutzung ausgehen:

Eine Vielzahl von Einwendern macht geltend, die geplanten Neuerrichtungen bzw. Erhöhungen der vorhandenen Lärmschutzanlagen führten zu einem Wertverlust ihres jeweiligen Grundstücks. Dies beispielsweise deshalb, weil seine Nutzung oder Bewirtschaftung in der bisherigen Form nicht mehr möglich sei, der Ausblick auf eine 8m hohe Lärmschutzwand weitaus schlimmer sei als auf eine 4m hohe oder neben dem Wohn- auch der Terrassennutzwert bzw. Freizeit- und Erholungswert durch die Zunahme des Verkehrs-

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

lärms bei Grundstücken im Umkreis von Autobahnquerungen deutlich gemindert werde. Eine finanzielle Entschädigung für die deutliche Zunahme der Belastung wird gefordert.

Ferner betreffen Einwendungen den Umgang mit sich auf Grundstücken befindende Einrichtungen wie Garagen oder Carports. So wird der Anspruch erhoben, ein Umsetzen bzw. Abbruch dieser durch den Einsatz von Hebekränen bei der Neuerrichtung der Lärmschutzwände gänzlich zu vermeiden. Andere Einwender fordern bei einem erforderlichen Abbau ihres Carports, den früheren Zustands nach Beendigung der Arbeiten wiederherzustellen.

Auch käme es aufgrund der vorgesehenen Erhöhung der Wand-Wall-Kombination zu weiteren Wasserstauungen auf dem parallel zur Böschung verlaufenden Grundstück. Bereits im derzeitigen Zustand der Lärmschutzanlage seien diese die Folge nach gewöhnlichen Regenereignissen. Gefordert wird daher vom Einwender mit der Schlüsselnummer 18 die Anlage einer Entwässerungs-Sickermulde in Böschungsnähe oder eines Durchlasses zur Autobahnseite hin.

Eine Entscheidung seitens der Planfeststellungsbehörde über die letztgenannte Einwendung kann unterbleiben. Der Vorhabenträger hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung Maßnahmen zur Versickerung des von der Wallböschung ablaufenden Regenwassers vorzusehen.

Hinsichtlich der Einwendungen zum Umgang mit sich auf Grundstücken befindende Einrichtungen ist festzustellen, dass von der Baumaßnahme betroffene private Grünflächen nach Beendigung der Arbeiten durch den Vorhabenträger grundsätzlich wieder in den Zustand zu versetzen sind, den sie zuvor hatten. Anderes kann jedoch dann gelten, wenn solche baulichen Anlagen nicht im Einklang mit dem formellen und materiellen Baurecht stehen. Der Vorhabenträger hat sich jedoch einverstanden erklärt, im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob solche Einrichtungen erhalten werden können (vgl. Ziff. 1.5.4, S. 11).

Bereits an anderer Stelle hat die Planfeststellungsbehörde ihre Entscheidung insbesondere zu den Einwendungen betreffend Verschattungswirkungen (Ziff. 2.5.2.5, S. 48), unzureichenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Ziff. 2.5.2.2, S. 44), der Beeinträchtigung der Aussicht (Ziff. 2.5.2.6, S. 48) sowie der befürchteten Zunahme von Abgasen an Brückenöffnungen (Ziff. 2.5.2.8, S. 49) begründet. Auch soweit die vorbeschriebenen Einwendungen weitergehende Argumente oder Forderungen als die dort behandelten beinhalten, greifen diese nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht durch. Letztlich waren die mit der Erhöhung der Lärmschutzanlagen verbundenen Vor- und Nachteile gegenüberzustellen und abzuwägen. Insbesondere wegen der vom Vorhabenträger vorgenommenen Änderungen der Planungen überwiegen die Vorteile: Durch die teilweise transparente Ausgestaltung der Lärmschutzwände wird die von ihnen ausgehende zusätzliche Verschattungswirkung auf ein Minimum reduziert und gleichzeitig eine erhebliche Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner erreicht. Dies gilt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch an Brückenquerungen (vgl. hierzu insbesondere Ziff. 2.5.2.2, S. 44). Die Planfeststellungsbehörde kann schon deshalb nicht nachvollziehen, wodurch die Einwender eine erhebliche Gebrauchs- und Wertminderung des Grundstücks – bis hin zu einem enteignungsgleichen Eingriff – begründet sehen. Im Übrigen kann nicht außer Acht gelassen werden, dass der Abschnitt zwischen dem heutigen AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt bereits 1963 Jahren dem Verkehr übergeben wurde. Nachbarn von derartigen Verkehrsflächen müssen stets mit Veränderungen dieser selbst oder an ihr rechnen.

Die mit dem rechtmäßigen Vorhaben möglicherweise tatsächlich einhergehenden Beeinträchtigungen sind entschädigungslos hinzunehmen. Das Vorhaben mag zwar Hoffnungen und Erwartungen der Betroffenen für die Nutzbarkeit des eigenen Grundstücks beschränken. Es greift aber nicht in Rechte ein, die diese Hoffnungen oder Erwartungen schützen. Wegen solcher Nachteile besteht daher kein Entschädigungsanspruch.

2.5.2.10 Sonstiges

Der Vorhabenträger wurde ferner im Anhörungsverfahren aufgefordert folgende Antworten bzw. Zusagen zu geben:

- ob der derzeit vorhandene Wanderweg entlang des Lärmschutzwalles an der Autobahn (Dagebüller Weg/An der Glinder Au) nach Beendigung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird,
- dass eine Erweiterung der BAB 1 um weitere Fahrbahnen erfolgt,
- dass die Anbindung eines bisher nicht an das hamburgische öffentliche Wegenetz angeschlossenen Grundstücks im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens vorgenommen wird
sowie
- dass bei neuen medizinischen Erkenntnissen, insbesondere im Hinblick auf Lärm als Auslöser für eine Gesundheitsschädigung, weitere Verbesserungen der Lärmschutzanlagen vorgenommen werden und die durch eine solche Erkrankung ggf. entstehenden Kosten (beispielsweise für die Behandlung, Therapie o. ä.) nicht vom Betroffenen zu tragen sind.

Insoweit hat der Vorhabenträger die Wiederherstellung des Wanderweges zugesichert. Im Übrigen aber hat er keine Zusagen getroffen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Vielmehr ist dem Vorhabenträger darin zuzustimmen, dass über zukünftig eventuell erforderlich werdende Planungen – wie beispielsweise die Erweiterung der BAB 1 um weitere Fahrbahnen – nicht im Rahmen dieses Verfahrens entschieden wird. Auch die Anbindung eines Grundstücks an das hamburgische öffentliche Wegenetz ist nicht vorzunehmen. Der Einwander mit der Schlüsselnummer 15 ist mit seinem Grundstück schon jetzt nicht unmittelbar an das hamburgische Wegenetz angeschlossen. Es besteht aber eine zumindest mittelbare Belegenheit an einem schleswig-holsteinischen Weg. Das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben verschlechtert die Situation des Einwenders mithin nicht. Ein Anspruch auf einen Anschluss an das hamburgische öffentliche Straßennetz besteht nicht.

Des Weiteren werden durch die Baumaßnahmen vermietete bzw. verpachtete Flächen der Flurstücke 1543 und 1547 der Gemarkung Hamburg Öjendorf betroffen. Beide obligatorisch Nutzungsberechtigte – ein Rassezuchtverein sowie ein Pferdehalter – haben Einwendungen erhoben. Der Rassezuchtverein wendet sich gegen die Inanspruchnahme der ihm überlassenen Flächen. Zum einen seien Bereiche betroffen, auf denen der Lärmschutzwall errichtet werden solle, zum anderen solle ein weiterer Teil nach Abschluss der Arbeiten dauerhaft beschränkt werden. Hierdurch seien die eingerichteten Übungsplätze nicht mehr als solcher nutzbar. Ferner legt der Rassezuchtverein dar, zur Nutzung der Flächen für seine Zwecke seien verschiedene Arbeiten – wie beispielsweise die Verlegung einer Drainage oder das Aufstellen von Zäunen – erforderlich gewesen. Auch sei durch die Inanspruchnahme der Flächen das errichtete Vereinsheim von diesen „eingekesselt“ und daher nicht mehr nutzbar. Es müsse an anderer Stelle mit finanzieller Unterstützung durch den Vorhabenträger neu erbaut werden. Soweit die vorgenommenen Maßnahmen durch das geplante Bauvorhaben beeinträchtigt würden, seien daher die für diese aufgewandten Kosten zu ersetzen. Gleiches müsse für die Kosten gelten, die für Umbauarbeiten auf dem Gelände anfielen. Denn diese seien nur deshalb vorzunehmen, weil auf dem für den Verein verbleibendem Gelände der Vereinsbetrieb nicht aufrechterhalten werden könne und daher die Anmietung neuer, noch nicht für die Vereinszwecke herzurichtender, Flächen erforderlich werde.

Der von der Flächeninanspruchnahme desgleichen betroffene Pferdehalter hat gegenüber der Anhörungsbehörde angezeigt, an „Ersatzland“ interessiert zu sein.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Im Rahmen eines Vor-Ort-Gesprächs mit dem Eigentümer der Flurstücke 1543 und 1547, den Vorsitzenden des Rassezuchtvereines und Vertretern des Vorhabenträgers am 9.11.2005 konnte über nachstehende Punkte eine Einigung erzielt werden. Dem nicht teilnehmenden Pächter der weiteren Bereiche der Flurstücke wurde ein Gesprächsvermerk übersandt. Eine Reaktion hierauf blieb aus.

Es wurde vereinbart,

- die Fläche des parallel zum Wall verlaufenden Unterhaltungsweges ist von der Bundesfernstraßenverwaltung zu erwerben,
- dass der durch den Bund wiederherzustellende Zaun zwischen Unterhaltungsweg und Trainingsgelände angeordnet wird,
- dass die über das Gelände verlaufende Baustraße und der spätere Unterhaltungsweg auf den Flächen der jetzt schon bestehenden Zuwegung und in dessen Fortsetzung gesehen werden,

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen hat der Vorhabenträger im Einvernehmen mit dem Eigentümer und dem Pächter zugesichert, statt einer Baustraße eine Wendemöglichkeit zu schaffen. Diese werde auch dauerhaft gesichert.

- dass die dem Rassezuchtvereinen zur Verfügung stehenden Flächen verkleinert werden. Da die Trainingsplätze über bestimmte Mindestmaße verfügen müssen ist ihre Verlegung erforderlich,
- dass für die wegen der Verlagerung der Trainingsflächen zu versetzenden Zäune und Beleuchtungseinrichtungen eine Entschädigungen geleistet wird,
- dass die Drainagen für die zu verlegenden Trainingsflächen im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit dem Rassezuchtverein verlegt werden,

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Der Vorhabenträger hat zwischenzeitlich die Kostentragung für diese Maßnahme zu übernehmen.

- dass vor Baubeginn eine Baubesprechung unter Beteiligung der Bauleitung und des Rassezuchtvereines erfolgen wird; thematisiert werden soll insbesondere der Bauablauf im Bereich des Vereinsheimes,
- dass für die Verlegung der Trainingsflächen Teile der bestehenden Pferdekoppel benötigt werden,

sowie

- dass der Grundeigentümer versucht [...], zum vorgesehenen Grunderwerb eine Einigung mit den Pächtern zu erzielen.“

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:

Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass eine solche erfolgt sei.

Wie bereits o. a. (Ziff. 2.5.2, S. 43) ist der Vorhabenträger verpflichtet, die hier getroffenen Zusagen einzuhalten. Im Hinblick auf die mit der Verlegung der Trainingsplätze in Zusammenhang stehenden Maßnahmen gilt dies jedoch nur insoweit, als diese Umgestaltung nach den Änderungen der Planungen für die in Anspruch zu nehmenden Flächen noch erforderlich ist. Dies ist dann der Fall, wenn die Mindestmaße für Hundetrainingsplätze gleichwohl nicht eingehalten werden. Im Gegensatz zur ursprünglichen Planung sollen – im nördlichen und an das Flurstück 1547 angrenzenden Teil des Flurstücks 1543 – nicht mehr 857m² und 955m² während der Bauphase vorübergehend in Anspruch genommen und im Anschluss dauerhaft beschränkt werden. Geplant ist ledig-

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

lich noch 266m² in dieser Art sowie 220m² vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Beide vorgenannte Flächen sind nebeneinander, angrenzend an den Lärmschutzwall, belegen. Eine Inanspruchnahme des Flurstücks 1547 war in keiner Planung vorgesehen.

Sofern die vom Rassezuchtverein errichteten baulichen Anlagen im Einklang mit der Rechtsordnung stehen und diese durch Baumaßnahmen beeinträchtigt werden, besteht zugunsten des Vereins dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch. Nicht Gegenstand dieses – sondern eines gesonderten – Verfahrens ist demgegenüber die Frage nach dem „wie“ – insbesondere der Höhe – der zu leistenden Entschädigung.

Im Hinblick auf die Forderung zum Vereinsheim bedeutet dies, dass ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach nicht gegeben ist. Dies nicht deshalb, weil die Planfeststellungsbehörde die Vereinsinteressen nicht erkennt. Jedoch ist das Gebäude jedenfalls materiell baurechtswidrig in der 40 m breiten so genannten Anbauverbotszone entlang der Autobahn (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 des Bundesfernstraßengesetzes) errichtet worden. Die geltend gemachten Belange werden daher nicht von der Rechtsordnung gestützt und müssen zurückgestellt werden.

Ferner folgt aus Vorstehendem, dass in diesem Rahmen auch die Einwendung des Pferdehalters nicht beschieden wird.

2.5.2.11 Bauzeitbezogene Einwendungen

Zahlreiche Einwender befürchten schwerwiegende Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

2.5.2.11.1 Wirkungen auf das Grundstück und seine Nutzung

Sie wenden sich u. a. gegen die vorübergehende Inanspruchnahme eines Teils ihrer Grundstücksfläche bzw. fordern eine finanzielle Entschädigung hierfür.

Wie bereits o. a. (Ziff. 2.5.2.9, S. 49) ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens lediglich die Entscheidung darüber, ob ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach besteht. Die „Ausgestaltung“ des Entschädigungsanspruchs ist hingegen Gegenstand eines gesonderten Verfahrens. Im vorliegenden Fall besteht zugunsten aller Eigentümer von Flächen, die durch die Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden, ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach. Die Planfeststellungsbehörde stimmt mit dem Vorhabenträger darin überein, dass die geplanten Inanspruchnahmen erforderlich sind. Eine andere Ausgestaltung der Bauabläufe drängt sich der Behörde nicht auf.

Hinsichtlich der Einwendung des Eigentümers mit der Schlüsselnummer 2 ist festzustellen, dass sich sein Grundstück (Km 144+600) nicht im Planfeststellungsabschnitt befindet. Die in diesem Bereich geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurden bereits mit dem 6streifigen Ausbau der BAB 1 zwischen AS HH-Billstedt und AD HH-Südost im Jahr 2003 planfestgestellt. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens werden daher hinsichtlich dieses Grundstücks keine Entscheidungen getroffen. Auch ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt, ob eine Inanspruchnahme des Grundstücks bei der Verwirklichung der damals planfestgestellten Maßnahmen erfolgen wird.

Das Grundstück des Einwenders mit der Schlüsselnummer 20 wird für die Baumaßnahmen nicht in Anspruch genommen. Zu beachten ist aber, daß ein Teil dieses Grundstücks bereits nach dem Planfeststellungsbeschluss für den 6streifigen Ausbau der BAB 1 von 1985 für die Bundesfernstraßenverwaltung erworben wurde, jedoch noch nicht als Eigentum des Bundes geführt wird. Eine Einwendungsberechtigung gegen diese Inanspruchnahme besteht daher nicht mehr.

2.5.2.11.2 Erschütterungen, Lärm, Staub

Beeinträchtigungen werden auch durch Erschütterungen, Staub oder Lärm befürcht-

tet. Dies z. B. aufgrund des Einsatzes schwerer Baustellenfahrzeuge oder der Anwendung des sog. Rüttelverfahrens bei der Errichtung der Lärmschutzwände. Ebenso wird die Lärmbelastung für die Anwohner nach dem Abbau der alten und vor Errichtung der neuen Lärmschutzmaßnahmen bemängelt.

Im Zuge der Baumaßnahmen wird es trotz der Auflage unter Ziffer 1.5.3 (S. 11) und der im Anhörungsverfahren vorgenommenen Zusicherung des Vorhabenträgers, bei der Errichtung der Lärmschutzwände das erschütterungsarme Bohr- ansatt des Rüttelverfahrens einzusetzen, zu bauzeitlichen Immissionen kommen. Diese sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Insoweit war in die Entscheidung insbesondere einzubeziehen, dass die Immissionen zum einen auf das realisierbare Minimum zu beschränken sind (Ziff. 1.5.3, S. 11) und zum anderen der Verbesserung der Lärmbelastung der Anwohner der BAB 1 im Planfeststellungsabschnitt „dienen“. Denn es ist nicht ersichtlich, dass Maßnahmen von einem solchen Umfang gänzlich ohne bauzeitliche Auswirkungen zu realisieren sind. Ferner ist in die Entscheidungserwägungen einzubeziehen, dass Anwohner einer solchen Verkehrsfläche stets mit Veränderungen dieser selbst oder an dieser rechnen müssen. Darüber hinaus spricht für die Zumutbarkeit die Tatsache, dass diese Auswirkungen gerade nur bauzeitbedingt sind; also zeitlich beschränkt auftreten.

Auch im Hinblick auf die Lärmbelastung der Anwohner in dem Zeitraum zwischen dem Abbau der alten und vor Fertigstellung der neuen Lärmschutzmaßnahmen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Grenze des Zumutbaren nicht überschritten wird. Die Anordnung der Verwendung mobiler Lärmschutzanlagen kann daher unterbleiben. Die Planfeststellungsbehörde ist sich bei dieser Entscheidung im Klaren darüber, dass die Lärmbelastung zunächst immens steigen wird. Jedoch wird diese Zeit durch den vorgesehenen Bauablauf auf das erforderliche Maß beschränkt. Dieser sieht vor, nicht zunächst alle Lärmschutzanlagen abzubauen und erst im Anschluss daran mit der Neuerrichtung zu beginnen. Vielmehr ist vorgesehen, jeweils Teile in Gänze zu bearbeiten (Abbruch und Neubau). Vor diesem Hintergrund rechtfertigen sich die Kosten für mobile Lärmschutzwände – sie betragen EUR 180/m² – nicht. Schwerer als das Kostenargument wiegt noch die Tatsache, dass der Einsatz mobiler Lärmschutzwände zusätzlichen Platz benötigen würde. Dieser aber ist nicht in dem Maße vorhanden, dass ihr Einsatz ohne Behinderung des Bauablaufs möglich wäre. Die Schaffung dieses Raumes rechtfertigt sich des Weiteren nicht. Denn dies wäre erneut mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden.

2.5.2.11.3 Gefahr von Personen- und Sachschäden durch Bauverkehr

Schließlich sehen verschiedene Einwander die Gefahr von Personen- und Sachschäden infolge des Bauverkehrs.

In diesem Zusammenhang fordern sie u. a. die rechtzeitige Bereitstellung von Informationen über die Baumaßnahmen vor Baubeginn, die Durchführung einer Beweissicherung vor und während der Arbeiten oder die Sicherung der an die Baustellenflächenn angrenzenden Grundstücke bzw. der Baustelle selbst durch Bauzäune. Auch insoweit hat der Vorhabenträger bereits im Anhörungsverfahren Zusagen gemacht. Er hat erklärt

- eine angemessene Zeit vor Beginn der Ausführungsarbeiten die Anwohner über ihren Ablauf zu informieren und auch während dessen einen Ansprechpartner für sie bereitzustellen,
- vor Beginn der Baudurchführung Beweissicherungen an allen Gebäuden vorzunehmen vorzunehmen, die ganz oder teilweise weniger als 50m von Flächen entfernt sind, die dauerhaft oder vorübergehend für das Vorhaben in Anspruch genommen werden (vgl. auch Ziff. 1.3, S. 10),

- die in der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche des Grundstücks mit der Schlüsselnummer 13 verlaufenden Ver- und Entsorgungsleitungen zu schützen.
sowie
- die Baustellenflächen bzw. die an sie angrenzenden Grundstücke durch Bauzäune zu sichern.

Demgegenüber greift die Forderung nach der Bereitstellung einer anderorts verlaufenden Bauwegung nicht durch. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabensträger verschiedene Routen überprüft. Die Auswahl erfolgte nach logischen und wirtschaftlichen Kriterien. Sie ist nicht zu beanstanden. Die Interessen einzelner Grundstückseigentümer – wie der Erhalt von Parkraum, bestehender Garagen bzw. Carports oder des „Stichstraßen-Charakters“ der Straße, an dem das Grundstück belegen ist – müssen hier zurückstehen. Anwohner einer Verkehrsfläche müssen stets mit Arbeiten an dieser sowie damit einhergehend mit Baustellenverkehr – insbesondere auf öffentlichen Straßen – rechnen. Diese Beeinträchtigung ist vor allem auch deshalb hinzunehmen, weil sie zum einen nur baubedingt auftritt; d. h. zeitlich beschränkt ist. Zum anderen dient sie dem Ziel, Lärmschutzanlagen neu zu errichten bzw. zu verbessern und so die Belastung der Anwohner mit der von der BAB 1 ausgehenden Lärm zu minimieren.

Des Weiteren stellen Einwender die Frage nach der Haftung für Schäden an Gebäuden oder Straßen infolge des Einsatzes schwerer Baustellenfahrzeuge oder bei Unfällen Dritter auf privater, aber durch den Vorhabenträger in Anspruch genommener, Fläche. Im Hinblick auf mit dem Bauvorhaben in Zusammenhang stehende Schäden an der Stichstraße des Kollwitzrings hat der Vorhabenträger zugesagt, dass diese auf Kosten des Baulastträgers beseitigt würden. Im Übrigen obliegt dem Vorhabenträger die deliktsrechtliche Verkehrssicherungspflicht. Er hat die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schäden anderer zu verhindern. Das durch den Vorhabenträger vorzunehmende Beweissicherungsverfahren bringt den Betroffenen dabei erhebliche Beweiserleichterungen.

2.5.2.11.4 Sonderfall: Schlüsselnummer 19

Die Nutzung des Grundstücks des Eigentümers mit der Schlüsselnummer 19 stellt einen Sonderfall dar. Es handelt sich hierbei um ein gewerblich genutztes Grundstück, dessen private Zufahrt sowie Flächen parallel zur Glinder Straße und entlang der Autobahn vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen.

Der Einwender macht neben bereits behandelten Forderungen folgendes geltend:

Der Betrieb einschließlich der betrieblichen genutzten Außen- und Zufahrtsbereiche müsse während dieser Zeit uneingeschränkt möglich bleiben. Behinderungen durch Baustelleneinrichtungen, Baustellenverkehr o. ä. müssten unterbleiben. Insbesondere sei sicherzustellen, dass

- die Zuwegung von der Glinder Straße aus nicht behindert wird,
- etwaige Verschmutzungen unterbleiben bzw. umgehend beseitigt,
- beschädigte Flächen in Abstimmung mit dem Einwender umgehend wiederhergestellt würden,
- die Werbeanlagen (Einfahrpylon und Fahnenmasten) weiterhin gut sichtbar bleiben
und
- nach Abschluss der Baumaßnahmen die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands der Flächen erfolgt.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Diesen Forderungen hat der Vorhabensträger nachzukommen. Dies gilt jedoch nicht in Bezug auf die Werbeanlagen (Ziff. 1.5.5, S. 11). Insoweit ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht unbillig den Einwander auf eine Entschädigungsleistung zu verweisen, sofern die Beseitigung oder Versetzung von Werbeanlagen erforderlich ist. Ein Anspruch hierauf besteht dem Grunde nach.

3 Umweltverträglichkeit

Gemäß §§ 3e Abs. 1 S. 1, 3c Abs. 1 UVPG in Verbindung mit Anlage 2 des Gesetzes war für das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen. Diese kam zu dem Ergebnis, dass insoweit keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen war. Dieses Ergebnis ist im Amtlichen Anzeiger Nr. 81 vom 17. Juli 2002 bekannt gemacht worden.

Hinsichtlich der im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen – und diesen Teil-Planfeststellungsbeschluss betreffenden – Änderungen der ursprünglichen Planung war keine erneute Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles zu vollziehen. Denn durch diese kommt es nicht zu weiteren Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen die Einbringung einer lärmindernden Asphaltenschicht und die Ausgestaltung der neu zu errichtenden Lärmschutzwände bzw. Wand-Wall-Kombinationen mit transparenten Wandelementen.

4 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt unter Zugrundelegung der vorstehenden Erwägungen zu dem Ergebnis, dass dem Vorhaben des „Ergänzenden Lärmschutzes an der BAB 1 zwischen dem AK HH-Ost und der AS HH-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au“ öffentliche oder private Belange nicht entgegenstehen. Aus ihrer Sicht wurde zwischen dem Ziel der Verbesserung des Lärmschutzes auf der einen Seite und den damit verbundenen Nachteilen – wie der Herbeiführung von (weiteren) Verschattungen, eines Gefängnismauereffekts, bauzeitbezogener Immissionen, der Beeinträchtigung der Aussicht insbesondere durch die vorgenommenen Planänderungen – ein angemessener Ausgleich geschaffen. Dies gilt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch mit Blick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens und hier zuvorderst hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft. Diese können durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und seinen Ergänzungen vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – zu deren Umsetzung der Vorhabenträger mit diesem Beschluss verpflichtet wird – aufgefangen werden.

5 Rechtsmittelbelehrung

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

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87b Abs. 3 und § 128a der Verwaltungsgerichtsordnung gelten entsprechend.

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

6 Anhang: Schlüsselnummernverzeichnis

Einwender werden in diesem Beschluss aus Datenschutzgründen nach Schlüsselnummern benannt. Das Schlüsselnummernverzeichnis (S. 58f. dieses Beschlusses) wird nur dem Vorhabenträger und – soweit für ihre Belange erforderlich – den Trägern öffentlicher Belange bekannt gegeben. Dem Einwender wird seine Schlüsselnummer bei Zustellung des Teil-Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Hamburg, den 15. Januar 2010

Alexandra Lott

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Schlüsselnummernverzeichnis

zum Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

Nr.	Einwender	Anschrift
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
13.		
14.		
15.		
16.		
17.		
18.		
19.		
20.		
21.		
22.		
23.		
24.		
25.		
26.		

Teil-Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 für den „Ergänzenden Lärmschutz an der Bundesautobahn 1 zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost und der Anschlussstelle Hamburg-Billstedt ohne den Neubau der Brücke über die Glinder Au

27.		
-----	--	--