



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

Abschrift

RECHTSAMT  
als Planfeststellungsbehörde  
Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg  
Gz.: RP2/150.1409-000  
17. Dezember 2012

**Planfeststellungsbeschluss**  
nach § 17 FStrG für den  
Ausbau der Autobahn A7 von vier auf sechs Fahrstreifen  
im **Bauabschnitt Schnelsen**  
vom Autobahndreieck Hamburg-Nordwest  
bis zur Landesgrenze mit Schleswig-Holstein  
(km 148+300 bis km 144+026)

als Teilabschnitt der insgesamt vorgesehenen  
Erweiterung der Bundesautobahn A7 von der Anschlussstelle Othmarschen  
bis zur Landesgrenze zu Schleswig-Holstein und weiter bis Bordesholm.

Hamburg, den 17. Dezember 2012  
Az.: 150.1409-000 (vormals 60.18-052/094-006)

## **1 ENTSCHEIDUNG**

### **1.1 Tenor**

**Auf Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland (Vorhabensträgerin) vom 02. August 2011 in der Fassung des Änderungsantrags vom 26. Juli 2012 wird der Plan für das vorstehend bezeichnete Vorhaben mit Änderungen und Ergänzungen (Ziffern 3.4, 4.1.6) sowie Nebenbestimmungen (Ziffer 2) festgestellt, § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 74 Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG).**

**Die Einwendungen der Betroffenen und die Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabensträgerin oder auf andere Weise erledigt haben (Ziffer 4.17.1).**

**Für die Durchführung des Vorhabens ist die Enteignung zulässig, § 19 FStrG (Ziffer 4.14).**

**RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:**

**Gegen diese Entscheidung kann binnen eines Monats nach Zustellung Klage bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden (§ 17 e Abs. 1 FStrG i. V. m. §§ 50 Abs. 1 Nr. 6, 74 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)).**

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. In diesem Fall muss sie den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof vom 26.11.2004 (BGBl. I S. 3091) entsprechen (§ 55a VwGO).

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Planfeststellungsbehörde, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten (§§ 81, 82 Abs. 1 VwGO).

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben; Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden (§ 17 e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Autobahn A7, für den nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden (§ 17 e Abs. 2 FStrG).

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur die in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO bezeichneten Personen zugelassen (z. B. Rechtsanwälte oder Rechtslehrer mit bestimmten Voraussetzungen). Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts können sich u. a. durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf § 67 Abs. 4 VwGO verwiesen.

---

<b>1</b>	<b>ENTSCHEIDUNG</b>	<b>2</b>
1.1	Tenor	2
1.2	Festgestellte Unterlagen	7
1.2.1	Erläuterungsbericht	7
1.2.2	Erläuterungsbericht zur Planänderung	7
1.2.3	Pläne	7
1.2.4	Verzeichnisse	8
1.2.5	U11.1 schalltechnische Untersuchung mit Anhang 1 und Ergebnistabellen	8
1.2.6	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) inkl. Artenschutzbeitrag,	8
1.3	Nachrichtlich beigefügte Unterlagen	8
1.3.1	Pläne, Gutachten etc.	8
1.3.2	Ersetzte Unterlagen	10
<b>2</b>	<b>NEBENBESTIMMUNGEN</b>	<b>10</b>
2.1	Beweissicherung, Monitoring	11
2.2	Umweltauswirkungen in der Bauzeit	11
2.3	Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial	13
2.4	Gewässerschutz	14
2.5	Baum- und Gehölzschutz	14
2.6	Baustelleneinrichtung	14
2.7	Gefahren durch die Bauausführung	15
2.8	Vorübergehende Inanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung	15
2.9	Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Verkehr und Baustellen	15
2.10	Konkludenter Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen	16
2.11	Leistungsarbeiten	17
2.12	Verkehrslärmschutz	18
2.12.1	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	18
2.12.2	Passive Lärmschutzmaßnahmen	19
2.13	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz und Monitoring	19
2.14	Entschädigung für Bauschäden	21
2.15	Allgemeiner Auflagenvorbehalt	21
<b>3</b>	<b>HINWEISE</b>	<b>21</b>
3.1	Betroffenenverzeichnis	21
3.2	Umfang der Zulassung	21
3.2.1	Widmung	23
3.2.2	Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG	23
3.2.3	Ausführungsplanung	23
3.2.4	Entschädigungen	24
3.3	Kreuzungsrechtliche Entscheidungen	24
3.4	Änderungen und Ergänzungen	24
3.5	Flächeninanspruchnahme	25
3.6	Kampfmittel	25
3.7	Vereinbarungen und Zusagen	25
3.8	Nachträgliche Auflagen	25
3.9	Kostentragung	26
3.10	Außerkräfttreten der Entscheidung	26
<b>4</b>	<b>BEGRÜNDUNG</b>	<b>27</b>
4.1	Verfahren	27
4.1.1	Antrag und Auslegung	27
4.1.2	Einwendungsfrist	27
4.1.3	Beteiligung der Betroffenen	27
4.1.4	Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange	28
4.1.5	Erörterungstermin	28
4.1.6	Änderungen	28
4.2	Planungsziel	30
4.3	Wesentliche Planungsmerkmale	33
4.4	Planrechtfertigung	35
4.5	Prognosezeitraum	36

4.6	Alternativenprüfung	38
4.7	Abschnittsbildung	39
4.8	Baulärm und Erschütterungen	41
4.9	Bauzeitlicher Verkehrslärm	42
4.10	Bauzeitliche Luftschadstoffbelastung	44
4.11	Bauzeitliche Verkehrsbeeinträchtigungen	46
4.12	Tunnelsicherheit	46
4.13	Gewässerdurchlässe	49
4.14	Private Belange	51
4.15	Begründung der Nebenbestimmungen	52
4.15.1	Beweissicherung	52
4.15.2	Umweltauswirkungen in der Bauzeit	53
4.15.3	Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial	54
4.15.4	Gewässerschutz	54
4.15.5	Baum- und Gehölzschutz	55
4.15.6	Baustelleneinrichtung	55
4.15.7	Gefahren durch die Bauausführung	55
4.15.8	Vorübergehende Inanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung	55
4.15.9	Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Verkehr und Baustellen	55
4.15.10	Konkludenter Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen	56
4.15.11	Leistungsarbeiten	56
4.15.12	Verkehrslärmschutz	57
4.15.13	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz und Monitoring	60
4.15.14	Entschädigung für Bauschäden	60
4.15.15	Allgemeiner Auflagenvorbehalt	61
4.16	Umweltverträglichkeit	61
4.16.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	61
4.16.1.1	Schutzgut Mensch	61
4.16.1.2	Schutzgüter Tiere und Pflanzen	64
4.16.1.3	Schutzgut Boden	69
4.16.1.4	Schutzgut Wasser	71
4.16.1.5	Schutzgüter Luft und Klima	73
4.16.1.6	Schutzgut Landschaft	75
4.16.1.7	Schutzgüter Kultur- und Sachgüter	76
4.16.1.8	Wechselwirkungen	77
4.16.2	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung	77
4.16.3	Landschaftspflegerische Begleitplanung	79
4.16.4	Artenschutz	82
4.16.5	Bewertung der Umweltauswirkungen	84
4.17	<b>EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN</b>	86
4.17.1	Einwendungen	86
4.17.1.1	Einwendung Nr. 1	87
4.17.1.2	Einwendung Nr. 2	89
4.17.1.3	Einwendung Nr. 3	92
4.17.1.4	Einwendung Nr. 4	93
4.17.1.5	Einwendung Nr. 5	94
4.17.1.6	Einwendung Nr. 6	95
4.17.1.7	Einwendung Nr. 7	121
4.17.1.8	Einwendung Nr. 8	124
4.17.1.9	Einwendung Nr. 9	126
4.17.1.10	Einwendung Nr. 10	127
4.17.1.11	Einwendung Nr. 11	139
4.17.1.12	Einwendung Nr. 12	156
4.17.1.13	Einwendung Nr. 13	158
4.17.1.14	Einwendung Nr. 14	163
4.17.1.15	Einwendung Nr. 15	163
4.17.1.16	Einwendung Nr. 16	165
4.17.1.17	Einwendung Nr. 17	167
4.17.1.18	Einwendung Nr. 18	169

4.17.2	Stellungnahmen	169
4.17.2.1	Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr	170
4.17.2.2	Behörde für Inneres, Polizei, Verkehrsdirektion 2	173
4.17.2.3	Behörde für Inneres und Sport, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht	190
4.17.2.4	Hamburger Verkehrsverbund GmbH	191
4.17.2.5	Hamburger Hochbahn AG	192
4.17.2.6	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein, Pinneberger Verkehrsgesellschaft	196
4.17.2.7	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr Schleswig-Holstein	197
4.17.2.8	Bezirksamt Eimsbüttel	201
4.17.2.9	Finanzbehörde, Immobilienmanagement 423/11	220
4.17.2.10	Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz	222
4.17.2.11	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt LP, Projektgruppe Deckel	234
4.17.2.12	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt WSB, WSB 226	245
4.17.2.13	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt NR, NR 32	246
4.17.2.14	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt IB, IB 211	252
4.17.2.15	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt U, U 1	255
4.17.2.16	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt V	257
4.17.2.17	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer	266
4.17.2.18	Hamburger Wasserwerke GmbH	283
4.17.2.19	Hamburger Stadtentwässerung	283
4.17.2.20	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	293
4.17.2.21	Vattenfall Europe Netzservice GmbH	294
4.17.2.22	Versatel GmbH	297
4.17.2.23	Dataport AöR	298
4.17.2.24	Kabel Deutschland GmbH	298
4.17.2.25	Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.	298
<b>5</b>	<b>GESAMTABWÄGUNG</b>	<b>300</b>

## 1.2 Festgestellte Unterlagen

Zum festgestellten Plan gehören die folgenden Planunterlagen. **Nicht** zum festgestellten Plan gehören die unter Ziffer 1.3 genannten Planunterlagen. Sie sind nur zur Information beigefügt. Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Blauzeichnungen in Texten und Plänen bzw. durch Deckblätter kenntlich gemacht. Solche Unterlagen sind in den nachfolgenden Tabellen *blau und kursiv* dargestellt. Beantragt wurden zunächst Änderungen mit Schreiben vom 26.07.2012, auf den Unterlagen selbst ist jedoch das jeweilige Datum der Erstellung bzw. Nachlieferung der Unterlagen angegeben, meist mit dem 20.01.2012, aber auch mit dem 24.04.2012 oder dem 20.10.2012. Am 18.10.2012 folgte die Ergänzung des Kabelhauses, und mit Schreiben vom 15.11.2012 wurden schließlich weitere Änderungen im Hinblick auf die Einwendungen Nr. 6 und Nr. 10 beantragt; diese Änderungen tragen das Datum 30.10.2012 und sind in den nachfolgenden Tabellen *rot und kursiv* dargestellt.

### 1.2.1 Erläuterungsbericht

aufgestellt am 16.05.2011, *mit den mit Schreiben vom 26.07.2012 beantragten Änderungen sowie der am 18.10.2012 erfolgten Ergänzung in Punkt 4.10.2 (letzter Absatz, das Kabelhaus betreffend).*

### 1.2.2 Erläuterungsbericht zur Planänderung

*eingereicht mit Schreiben vom 26.07.2012, am 18.10.2012 ergänzt um die Nr. 37 (Kabelhaus) sowie mit Schreiben vom 15.11.2012 geändert in Ziffern 3.2 (Wendeanlage) und 8.2 (Erreichbarkeit des Betriebswegs).*

### 1.2.3 Pläne

Unterlage	Maßstab	Zeichnsnr.	aufgestellt	<i>geändert</i>
Straßenquerschnitte	1:50	U06, 1-4	16.05.2011	
<i>Lagepläne</i>	<i>1:1.000</i>	<i>U07, 1A, 2, 4-6, 5 A</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>20.01.2012 / 20.07.2012</i>
<i>Lageplan</i>	<i>1:1.000</i>	<i>U07, 1</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>20.01.2012 / 20.07.2012 / 30.10.2012</i>
<i>Lageplan</i>	<i>1:1.000</i>	<i>U07, 3</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>20.01.2012 / 30.10.2012</i>
<i>Lageplan</i>	<i>1:1.000</i>	<i>U07, 6 A Kabelhaus</i>	<i>26.09.2012</i>	
Höhenpläne Rfb FI	1:1.000/100	U08, 2FI-5FI	16.05.2011	
<i>Höhenpläne Rfb FI</i>	<i>1:1.000/100</i>	<i>U08, 1FI, 6FI</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>20.01.2012</i>
Höhenpläne Rfb H	1:1.000/100	U08, 2H-6H	16.05.2011	
<i>Höhenplan Rfb H</i>	<i>1:1.000/100</i>	<i>U08, 1H</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>20.01.2012</i>
Höhenpläne / Nebenachsen	1:1.000/100	U08.1, 1-2	16.05.2011	
<i>Grunderwerbspläne</i>	<i>1:1.000</i>	<i>U14.1, 2, 3 A, 4-6, 5 A</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>20.01.2012</i>
<i>Grunderwerbsplan</i>	<i>1:1.000</i>	<i>U14.1, 6 A Kabelhaus</i>	<i>16.05.2011</i>	
<i>Grunderwerbsplan</i>	<i>1:1.000</i>	<i>U14.1, 1, 3</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>20.01.2012 / 30.10.2012</i>
Querschnitte	1:100	U15.4 1-3	16.05.2011	

### 1.2.4 Verzeichnisse

Unterlage	aufgestellt	geändert	ergänzt
<i>U05 Bauwerksverzeichnis</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>Stand 06.2012</i>	<i>Lfd. Nr. 344 Kabelhaus</i>
<i>U14.2 Grunderwerbsverzeichnis</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>Stand 26.09.2012</i>	<i>Lfd. Nr. 6 A Kabelhaus</i>
<i>U14.2 Grunderwerbsverzeichnis</i>	<i>16.05.2011</i>	<i>Lfd. Nr. 009.2, 010.2, 010.3, 028.1, 030.3, 031.2, 032.2, 051.1, 052.1 Rückänderung Stand 15.11.2012</i>	

### 1.2.5 U11.1 schalltechnische Untersuchung mit Anhang 1 und Ergebnistabellen

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Mai 2011, *geändert Januar 2012*  
*mit den zugehörigen Lageplänen der Immissionsorte U11.2-1 bis-4*

### 1.2.6 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) inkl. Artenschutzbeitrag,

**Büro IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG, Wallenhorst, den 16. Mai 2011**

bestehend aus:

- U12.1 Erläuterungsbericht, *mit den mit Schreiben vom 26.07.2012 beantragten Änderungen*
- U12.1 Fauna 1 Potenzialabschätzung
- U12.1 Fauna 2 Faunistische Kartierungen
- U12.1 Fauna 3 Totholzkäferkartierung
- U12.2 Übersichtslageplan Bestand / Konflikte, Maßstab 1:5.000
- U12.3 Lagepläne Bestand/Konflikte, Maßstab 1:1.000, Blätter 2, 4-6, 5 A, *geändert 20.01.2012 (1-6) / 20.10.2012 (5 A)*
- U12.3 Lagepläne Bestand/Konflikte, Maßstab 1:1.000, Blätter 1 und 3, *geändert 20.01.2012 und 30.10.2012*
- U12.4 Übersichtslageplan landschaftspflegerische Maßnahmen, Maßstab 1:5.000
- U12.5 Lagepläne landschaftspflegerische Maßnahmen, Maßstab 1:1.000, Blätter 2, 4-6, 5 A, *geändert 20.01.2012 (1-6) / 20.10.2012 (5 A)*
- U12.5 Lagepläne landschaftspflegerische Maßnahmen, Maßstab 1:1.000, Blätter 1 und 3, *geändert 20.01.2012 und 30.10.2012*
- U12.6 Maßnahmenkartei, *geändert 20.01.2012*

### 1.3 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen

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

#### 1.3.1 Pläne, Gutachten etc.

- **U16 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**, Büro IPW Ingenieurplanung GmbH & Co. KG, Wallenhorst, den 16. Mai 2011

Erläuterungsbericht, Pläne 1-7

- **Allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie** (als Anhang zum Erläuterungsbericht), Verfasser und Datum wie vorstehend
- **U02 Übersichtskarten** - U02-1 Maßstab 1:150.000, *U02-2 Maßstab 1:25.000 mit Änderung (blau)*
- **U03 Übersichtslageplan**, Maßstab 1:5.000
- **U04 Übersichtshöhenplan**, Maßstab 1:5.000/500
- **U09 Bodenuntersuchungen**, Büro GuD, Hamburg, 18.02.2011, geotechnischer Bericht und Anlagen
- **U10 Bauwerksskizzen**, verschiedene Maßstäbe, U10 -01.1, -01.2, -02.1, -02.2, -03.1, -03.2, -4--14, aufgestellt am 16.05.2011
- **U11L Luftschadstoffuntersuchung**
- **U13 Wassertechnische Untersuchung**  
bestehend aus:
  - U13.1 Erläuterungsbericht, aufgestellt am 16.05.2011, *mit Ergänzung des Nachweises der Dimensionierung der Versickerungsmulde bei 144+050 bis 144+100, ergänzt mit Datum vom 24.04.2012*
  - U13.2 Übersichtslageplan der Entwässerungsabschnitte, Maßstab 1:5.000
  - U13.3 Lagepläne Wassertechnik, Maßstab 1:1.000, Blätter 1-6, 5 A
  - U13.4 Prinzipdarstellung Regenrückhaltebecken, Maßstab 1:100, Blätter 1-2
  - U13.5 Prinzipdarstellung Havariebecken, Maßstab 1:25
- **U15.1 01 Verkehrsgutachten**, Verkehrsprognose 2025, Büro ptv, Karlsruhe den 06.10.2009, Bericht und Anlagen
- **U15.1 02 Mikrosimulation**, Prof. Brilon et al., Berlin, 25.05.2011, Bericht und Anhang
- **U15.1 03 Kapazitätsnachweis der Anschlussstellen**, Büro Argus, Berlin, 09.02.2010, Bericht und Anhänge
- **U15.1 04 Verkehrskonzept nachgeordnetes Netz während der Bauzeit**, Büro Argus, Berlin, 10.08.2010, Bericht und Anhang
- **U15.2 Verkehrsführung während der Bauzeit**, Pläne 1-7
- **U15.3 Leitungspläne**, Maßstab 1:5.000, Blätter 1, 4-6, 5 A
- **U15.3 Leitungsplan**, Maßstab 1 : 1.000, Blatt 6A/6 (Kabelhaus)
- **U15.5 Luftbildlagepläne**
- **Luftschadstoffgutachten für die Bauphase mit Schwerpunkt Tunnel Schnelsen**, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Januar 2012
- **Bauzeitlicher Lärmschutz Oldesloer Straße 166 (Park Inn Hotel)**, CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, 13.01.2012

### 1.3.2 Ersetzte Unterlagen

- **U02** **nachrichtliche Übersichtskarte** U02-2 Maßstab 1:25.000
- **U05** **Bauwerksverzeichnis**, aufgestellt am 16.05.2011
- **U07** **Lagepläne**, 1:1.000, Blätter 1 bis 6, -5 A, aufgestellt am 16.05.2011
- **U07** **Lageplan**, 1:1.000, Blatt 1, aufgestellt am 16.05.2011, *geändert am 20.01.2012 / 20.07.2012*
- **U07** **Lageplan**, 1:1.000, Blatt 3, aufgestellt am 16.05.2011, *geändert am 20.01.2012*
- **U08** **Höhenpläne Rfb FI**, 1:1.000/100, Blätter 1FI, 6FI, aufgestellt am 16.05.2011
- **U08** **Höhenplan Rfb H**, 1:1.000/100, Blatt 1H, aufgestellt am 16.05.2011
- **U11.1** **schalltechnische Untersuchung** mit Anhang 1 und Ergebnistabellen, CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Mai 2011, mit den zugehörigen Lageplänen der Immissionssorte U11.2-1 bis-3
- **U12.3** **Lagepläne Bestand/Konflikte**, Maßstab 1:1.000, Blätter 1-6, 5 A, aufgestellt am 16.05.2011
- **U12.3** **Lagepläne Bestand/Konflikte**, Maßstab 1:1.000, Blätter 1 und 3, *geändert 20.01.2012*
- **U12.5** **Lagepläne landschaftspflegerische Maßnahmen**, Maßstab 1:1.000, Blätter 1-6, 5 A, aufgestellt am 16.05.2011
- **U12.5** **Lagepläne landschaftspflegerische Maßnahmen**, Maßstab 1:1.000, Blätter 1 und 3, *geändert 20.01.2012*
- **U12.6** **Maßnahmenkartei**, aufgestellt am 16.05.2011
- **U14.1** **Grunderwerbspläne**, 1:1.000, Blätter 1-6, 5 A aufgestellt am 16.05.2011
- **U14.1** **Grunderwerbspläne**, 1:1.000, Blätter 1, 3 aufgestellt am 16.05.2011, *geändert 20.01.2012*
- **U15.3** **nachrichtliche Leitungspläne**, Maßstab 1:5.000, Blätter 2 und 3, aufgestellt am 16.05.2011

## 2 NEBENBESTIMMUNGEN

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

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

Neben den ausdrücklich aufgeführten Nebenbestimmungen sind auch die weiteren Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde, wie sie sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben, zu befolgen.

## **2.1 Beweissicherung, Monitoring**

Vor Beginn der Bauarbeiten ist an baulichen Anlagen Dritter sowie an denkmalgeschützten Anlagen, die ganz oder teilweise weniger als 50 m von dauerhaft oder vorübergehend für die Herstellung des Autobahnausbaus in Anspruch zu nehmenden Flächen entfernt sind oder die sich sonst im Gefahrenbereich der Baustelle befinden, der vorhandene bauliche Zustand durch einen geeigneten Sachverständigen festzuhalten, sofern der Eigentümer zustimmt.

Zur Vermeidung von Gebäudeschäden durch die dauerhafte Grundwasserabsenkung im Bereich des Tunnelbauwerks, insbesondere im Bereich des Gebäudes Frohmestraße 59, sowie zur Vermeidung von Gebäudeschäden durch die Verdichtung des Planums ist in den gefährdeten Bereichen zusätzlich ein baubegleitendes Monitoring zur Beobachtung des Entstehens und Fortschreitens von Schäden durchzuführen.

Die Erforderlichkeit der Beweissicherung sowie des Monitorings ist im Zweifel durch Einholung eines Gutachtens zu ermitteln, es sei denn, die Kosten des Gutachtens überstiegen die Kosten der Beweissicherung bzw. des Monitorings; in diesem Fall ist eine Beweissicherung bzw. ein Monitoring durchzuführen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.1 verwiesen.

## **2.2 Umweltauswirkungen in der Bauzeit**

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, während der Durchführung der Baumaßnahme die Einhaltung der aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsbestimmungen sowie der VDI-Richtlinien und sonstigen rechtlichen und technischen Vorschriften zur Minderung von Immissionsbelastungen zu gewährleisten. Schädliche Umwelteinwirkungen, etwa durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG). Insbesondere sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sowie die Maßgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ und Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“, zu beachten (vgl. auch Ziffern 4.8 und 4.10).

Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schalldämmend und schadstoffarm sind, vgl. Ziffern 4.8, 4.10 und 4.15.2. Die Vorhabensträgerin hat im

Bauvertrag gemäß ihrer Zusage weitestgehend lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren vorzuschreiben.

Die Verwendung von Rammen in der Nähe von Gebäuden darf aus Gründen des Lärm- und Erschütterungsschutzes nur im Ausnahmefall erfolgen. Ein solcher Ausnahmefall ist beispielsweise gegeben, wenn das Einbringen aufgrund bodenmechanischer Hemmnisse mit erschütterungsärmeren oder leiseren Einbringverfahren nicht zum Erfolg führt oder ein Gründungselement mittels des erschütterungsärmeren oder leiseren Einbringverfahrens nicht die statisch erforderliche Endfestigkeit erreicht. Die Vorhabensträgerin hat zu gewährleisten, dass das Rammen nur im Rahmen der Erforderlichkeit angewandt wird. Eine später z. B. im Rahmen der Ausschreibung oder der Bauausführung entwickelte, hiervon abweichende Vorgehensweise bleibt unbenommen, wenn und soweit sie das vorstehend umschriebene Erschütterungs- und Lärm-schutzziel in gleichwertiger Weise verfolgt.

Zur Minimierung impulshaltigen Baulärms ist bei dem Einsatz von Drehbohrgeräten für die Herstellung von Bohrpfählen oder Bodenankern sowie bei Schlitzwandbaggern auf ein Ausklopfen durch gegenläufiges Drehen des Bohrkopfes bis zum Anschlag oder durch das Anschlagen der Schaufeln zu verzichten und der anhaftende Boden auf andere Weise zu beseitigen.

Für den bauzeitlichen Verkehrslärmschutz sind die geplanten und damit planfestgestellten bauzeitlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Während der Bauzeit ist die Geschwindigkeit im jeweiligen Baubereich dort, wo kein hinreichender bauzeitlicher aktiver Lärmschutz vorhanden ist, auf 60 km/h zu beschränken. Weitergehende Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde bleiben unbenommen. Vgl. hierzu auch Ziffer 4.15.2 und 4.17.1.11.

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

- die Sperrzeiten von Fahrbeziehungen auf der BAB, an Anschlussstellen und im nachgeordneten Straßennetz sind auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren,
- die Baufahrzeuge haben solange wie möglich die öffentlichen Straßen zu nutzen,
- zwischen dem Baubereich und der öffentlichen Straße sind Schutzwände aufzustellen,
- der Transport auf der Baustraße hat überwiegend auf befestigten Straßen zu erfolgen (z. B. die Nutzung der alten Straße so lange wie möglich, Neubau der Straße vor Fertigstellung der Tunneldecke),
- die befestigten Baustraßen sind regelmäßig zu reinigen,
- die unbefestigten Baustraßen sind regelmäßig zu befeuchten,
- durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abdeckung, Beregnung o. ä.) ist sicherzustellen, dass es insbesondere bei Trockenheit oder windigem Wetter nicht zu Verwehungen offener Baumaterialien oder Erdmassen kommt,
- es sind ausschließlich Transport- und Baufahrzeuge mit Partikelfilter einzusetzen,

- Schmutzmitnahme auf öffentliche Straßen ist auszuschließen (z. B. mittels Reifenreinigungsanlagen).

Die Umsetzung dieser Minderungsmaßnahmen ist im Rahmen einer Bauüberwachung zu überwachen.

Die absehbar von den Bauarbeiten betroffenen Anlieger sind je nach Bauabschnitt rechtzeitig vorab von dem Beginn und der vorgesehenen Art und Dauer der jeweils geplanten Baumaßnahmen zu unterrichten. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin den Anliegern einen Ansprechpartner vor Ort zu benennen, an den sie sich im Hinblick auf bauzeitliche Beeinträchtigungen jederzeit wenden können.

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die vorstehenden Anforderungen entsprechend auszu-schreiben, bei der Vergabe durch Aufnahme entsprechender Bestimmungen in Bauverträge und Leistungsbeschreibungen zu gewährleisten und die Einhaltung bei der Bauausführung zu überwachen.

Die Einhaltung der vorgenannten Vorschriften, Richtlinien und eigens angeordneten Nebenbestimmungen hat die Vorhabensträgerin durch regelmäßige Baustellenkontrollen zu gewährleisten. Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.2 verwiesen.

### **2.3 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial**

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßen-aufbruch etc.) sind je nach Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Be-seitigung zuzuführen. Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festge-stellt werden, die einen Verdacht auf Bodenverunreinigungen begründen (z. B. Verfärbung, Ge-rüche, Behältnisse), sind das Bezirksamt Eimsbüttel, Verbraucherschutzamt, Grindelberg 66, 20139 Hamburg, Tel.: 42801-3367 oder -2963, Fax: 42790-3362, e-mail: Umweltschutz@eimsbuettel.hamburg.de und das Schadensmanagement der Behörde für Stadtent-wicklung und Umwelt (Tel.: 42840-2300, außerhalb der Dienstzeiten erfolgt die Alarmierung über die Polizei-Einsatzzentrale, Tel.: 42866 -6053, -6054 oder -6055) zu benachrichtigen. Un-tersuchung, Bewertung, Umgang und Verbleib haben sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz samt Nebenverord-nungen, dem Gesetz zum Schutz des Bodens (HmbBodSchG, BBodSchG), der Bundesboden-schutzverordnung (BBodSchVO) sowie den anerkannten Regeln der Technik zu richten (z. B. die Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall LAGA). Es ist dafür zu sorgen, dass kein Kontakt pechhaltigen Asphaltaufbruchs mit Grund- und Oberflächenwasser entsteht.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.3 verwiesen.

## 2.4 Gewässerschutz

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in angrenzende Gewässer und das Grundwasser ist zu verhindern. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat unter Beachtung der wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften (z. B. §§ 5 Abs. 1, 32 und 48 Abs. 2 WHG, § 28 a HWaG, Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), die „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben“) zu erfolgen. Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken. Die Verschleppungsgefahr von Schadstoffen aus dem Oberboden in grundwasserführende Schichten ist durch sachgemäße Auswahl der Pfahlsysteme zu minimieren. Baugrunderwasser ist ordnungsgemäß zu reinigen. Die Versorgung der Baumaschinen und Fahrzeuge mit Betriebsstoffen ist nur auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen vorzunehmen. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das geplante Wasserschutzgebiet.

Das dauerhaft abzuleitende eisenhaltige Grundwasser ist in Abstimmung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Abteilung Wasserwirtschaft, mittels einer hierzu geeigneten Anlage zu behandeln.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.4 verwiesen.

## 2.5 Baum- und Gehölzschutz

Die Beeinträchtigungen des Baum- und Gehölzbestandes sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Dabei ist insbesondere auf zu erhaltende, in unmittelbarer Nähe zu den Bauarbeiten stehende Bäume Rücksicht zu nehmen. Sie sind durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Der Einsatz von schwerem Gerät im Wurzelbereich ist zu vermeiden.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.5 verwiesen.

## 2.6 Baustelleneinrichtung

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.6 verwiesen.

## **2.7 Gefahren durch die Bauausführung**

Bei einer durch die Bauausführung drohenden Gefahr der Schädigung Einzelner, der Allgemeinheit oder der Umwelt, insbesondere der Schutzgüter Boden und Gewässer, sind unverzüglich Gegenmaßnahmen zu ergreifen und die unter Ziffer 2.2 genannten Stellen sowie ggf. Polizei und Feuerwehr zu benachrichtigen. Außerdem sind entsprechende Hilfsmittel vorzuhalten.

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.7 verwiesen.

## **2.8 Vorübergehende Inanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung**

Die geplante vorübergehende Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen und soll so kurz wie möglich dauern, vgl. auch Ziff. 3.5. Nach vollständiger Beendigung der Baumaßnahmen sind die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und baulichen Anlagen mindestens entsprechend dem vorherigen Zustand wiederherzustellen.

Hinsichtlich der Pflicht zur rechtzeitigen Benachrichtigung über bevorstehende Arbeiten vgl. die folgende Ziffer 2.9.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.8 verwiesen.

## **2.9 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Verkehr und Baustellen**

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

Die bauzeitliche Verkehrslenkung ist frühzeitig zusammen mit der Vorhabensträgerin, der Verkehrsdirektion 2 (VD 2/Projekt A7), dem Polizeikommissariat 24, der Feuerwehr, der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (BWVI/KOST/V 43) und dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer / Abteilung Planung und Entwurf Stadtstraßen (LSBG/S 2) zu entwickeln und abzustimmen. Soweit erforderlich, sind weitere Betroffene zu beteiligen. Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen sind zeitgerecht vor Baubeginn mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzusprechen und von diesen anordnen zu lassen. Erforderliche Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalgeregelte Knoten sind mit LSBG/S 2 und VD 52 abzustimmen sowie ggf. anordnen zu lassen.

Bei Umleitungen sind der Durchgangs- und Anliegerverkehr sowie der Fußgänger- und Radverkehr sicher und effektiv unter Berücksichtigung der damit verbundenen Auswirkungen für die Anlieger der Umleitungsstrecke zu lenken. Der Verlauf aller umgeleiteten Wegebeziehungen ist deutlich sichtbar auszuschildern. Dies gilt auch für namentliche Hinweise auf Gewerbebetriebe,

die während der Bauzeit ohne entsprechende Beschilderung nur mit erheblichem Suchverkehr verbunden gefunden werden könnten.

Der durch die Baumaßnahme bedingte Transport- und Baustellenverkehr soll besonders lärmempfindliche Bereiche (Wohngebiete, Krankenhäuser etc.) nach Möglichkeit schonen.

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

Der Baubeginn, der voraussichtliche Bauablauf, die Ansprechpartner bei der Bauleitung sowie die während der Bauzeit erfolgenden Aktualisierungen der Bauablaufplanung sind den Betroffenen so frühzeitig wie möglich und nötig in geeigneter Weise mitzuteilen. Dies betrifft neben den Einwendern auch diejenigen weiteren Betroffenen, die sich erkennbar auf die Bauausführung einstellen müssen.

Die Erreichbarkeit, Ver- und Entsorgung und Belieferungsmöglichkeit der Anliegergrundstücke ist für die Anlieger und ihre Besucher sowie für die Kunden der Gewerbebetriebe sowohl per Straße als auch per Fuß- bzw. Radweg durchgängig zu gewährleisten. Ebenfalls sicherzustellen ist der durchgängige Anschluss an die Ent- und Versorgungsleitungen sowie an das Telekommunikationsnetz. Zu berücksichtigen ist hierbei insbesondere das erhebliche Verkehrsinteresse der anliegenden Gewerbebetriebe. Müssen Erreichbarkeit oder Anschlüsse kurzzeitig unterbrochen werden (beispielsweise für Umschlusarbeiten), ist der hierfür erforderliche Zeitrahmen nach Termin und Dauer in Absprache mit den Betroffenen frühzeitig im Voraus festzulegen und so kurz wie möglich zu halten; dabei sind die terminlichen Belange der Betroffenen soweit möglich zu berücksichtigen. Ausgenommen hiervon sind kurzfristige Unterbrechungen, die nicht vorhersehbar und auch nach Abwägung mit den betroffenen Belangen dringend erforderlich sind.

Bei einer Veränderung der Wegebeziehungen sind, insbesondere im Hinblick auf gewerbliche Nutzungen und auf von der Öffentlichkeit genutzte Örtlichkeiten, gut sichtbare Hinweisschilder anzubringen, jedoch ohne werbenden Charakter.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.9 verwiesen.

## **2.10 Konkludenter Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen**

Mit der aus der Feststellung des Plans resultierenden Verpflichtung zum Abbruch oder zur Änderung von Leitungen und baulichen Anlagen, zur Aufgabe oder zeitweiligen Aussetzung einer Nutzung etc. werden die diesen Sachverhalten zu Grunde liegenden Genehmigungen etc. widerrufen, soweit sie dem Ausbau entgegenstehen. Dies gilt auch für außer Betrieb genommene Leitungen sowie nicht mehr genutzte bauliche Anlagen.

Der Widerruf erfolgt lediglich in dem Maße, in dem dies für den Ausbau erforderlich ist, weil die genehmigte Leitung, Anlage oder Nutzung etc. dem Ausbau ansonsten bauzeitlich oder dauer-

haft entgegenstünde. Im Übrigen bleiben die Genehmigungen etc. bestehen. Für die bauzeitliche oder nach Abschluss der Arbeiten erforderliche Anpassung der Genehmigungen etc. ist die ursprünglich zuständige Behörde zuständig. Weitere Einzelheiten ergeben sich ggf. aus der Entscheidung über die einzelnen Einwendungen, vgl. Ziffer 4.17.1.

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

Demgegenüber werden sämtliche für das Vorhaben erforderliche Genehmigungen etc. durch den vorliegenden Beschluss erteilt, vgl. Ziffer 3.2. Soweit hierfür noch nicht alle entscheidungserheblichen Details vorliegen, weil diese erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu ermitteln sind, die Genehmigungsfähigkeit jedoch zweifelsfrei feststeht und nur Detailregelungen noch offen bleiben müssen, geschieht dies dem Grunde nach. Die Befugnis, diese dem Grunde nach erteilten Genehmigungen insbesondere wegen technischer Einzelheiten und notwendiger Detail- und Nutzungsregelungen nachträglich zu ergänzen, insbesondere mit weiteren Nebenbestimmungen zu versehen, besitzt wieder die ursprünglich zuständige Behörde.

So ist sowohl für die dem Grunde nach zugelassene Ableitung von Wasser aus Baugrubenwasserhaltungen und dessen Ableitung als auch für die dem Grunde nach zugelassene dauerhafte Grundwasserentnahme und dessen Ableitung über die Grundwasserbehandlungsanlage hinsichtlich der genauen Parameter und weiteren Details eine diesen Planfeststellungsbeschluss ergänzende Erlaubnis bei der zuständigen Wasserbehörde zu beantragen. Hierfür sind u. a. Angaben zu Zeitpunkt, Menge und Beschaffenheit der jeweiligen Einleitung vorzulegen.

Die Vorhabensträgerin hat der zuständigen Wasserbehörde

- die wasserbautechnischen Unterlagen,
- den Planfeststellungsbeschluss,
- einen Übersichtsplan einschließlich der Darstellung der zu entwässernden Flächen,
- einen Lageplan mit Kenntlichmachung der Lage der Einleitungsstellen,
- die Bezeichnung der Vorfluter sowie
- die jeweilige Einleitungsmenge einschließlich der Berechnungsgrundlage zu übersenden.

Die Einleitungen sind in das Wasserbuch einzutragen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.10 verwiesen.

## 2.11 Leitungsarbeiten

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

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.11 verwiesen.

## **2.12 Verkehrslärmschutz**

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche aus dem Betrieb der A7 nach Fertigstellung werden aktive Lärmschutzmaßnahmen (Tunnel, Lärmschutzwälle und/oder Lärmschutzwände) sowie auf Antrag der Betroffenen die Erfüllung von Ansprüchen auf passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) entsprechend den Ergebnissen der für das planfestgestellte Vorhaben gemäß der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und unter Beachtung der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführten lärmtechnischen Untersuchung angeordnet:

### **2.12.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen**

Die Vorhabensträgerin hat die planfestgestellten Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten. Hierbei handelt es sich neben dem Tunnelbauwerk um Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle und offenporigen Asphalt. Die Wände sind als einseitig einkragende Wand am Fahrbahnrand mit einer Höhe von bis zu 8,50 m, als beidseitig einkragende Wand im Mittelstreifen ebenfalls mit einer Höhe von bis zu 8,50 m und als vertikale Wand ohne Einkragung am Fahrbahnrand mit einer Höhe bis max. 7,50 m, jeweils über dem Niveau des äußersten Fahrstreifens gemessen, herzustellen. Der offenporige Asphalt ist auf gesamter Länge der BAB mit Ausnahme des Tunnelbereichs herzustellen.

Insgesamt sind sich folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen planfestgestellt:

- 3,7 km lärmarme, offenporige Fahrbahnoberfläche,
- 6,1 km Lärmschutzwände,
- 1,0 km Mittelwände,
- 0,55 km Lärmschutztunnel,
- 0,5 km Lärmschutzwälle.

Die Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht, dort S. 45 ff., der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlagen U 11.1 und U 11.2) sowie den Lageplänen und Querschnitten zu entnehmen.

Die Vorhabensträgerin hat sicherzustellen, dass die in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigte Schallminderung nach Beendigung der Baumaßnahme auch real erzielt wird und die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte bei prognosegemäßer Verkehrsentwicklung auf Dauer eingehalten werden.

Desweiteren hat die Vorhabensträgerin sicherzustellen, dass der planfestgestellt einzubauende offenporige Asphalt eine lärmmindernde Wirkung von mindestens - 5,0 dB(A) erzielt und hat diese lärmmindernde Wirkung dauerhaft zu gewährleisten. Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, erstmals acht Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens und danach wiederkehrend alle drei Jahre die lärmtechnische Wirksamkeit des Belags zu prüfen. Gelingt der Nachweis nicht, sind geeignete Maßnahmen (z.B. Reinigung oder Erneuerung) vorzunehmen und nachzuweisen, damit die festgelegte Wirkung erhalten bzw. wiederhergestellt wird. In Betracht kommt dabei auch der Einbau von Deckschichten anderer Bauart aber gleichwertiger Lärmschutzwirkung, sofern der Stand der Technik sich entsprechend fortentwickelt. Die Planfeststellungsbehörde behält sich weitere Anordnungen für den Fall vor, dass der o. g. Nachweis nicht gelingt.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.12 verwiesen.

#### **2.12.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen**

Die Vorhabensträgerin hat die Eigentümer der Gebäude und Außenwohnbereiche, für die ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen dem Grunde nach besteht, auf ihren Erstattungsanspruch ausdrücklich hinzuweisen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.12 verwiesen.

#### **2.13 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz und Monitoring**

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen, mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 abzustimmen und dort rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen; vgl. hierzu auch Ziffer 4.17.2.13.

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die im Kapitel 6 des landschaftspflegerischen Begleitplans festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zeitgleich mit dem Eingriff und, soweit im Hinblick auf die CEF-Maßnahmen erforderlich, ggf. bereits vor Baubeginn zu beginnen und zügig umzusetzen. Die Details können der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung überlassen bleiben, da diese mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32, vor Baubeginn abzustimmen ist, vgl. vorstehend.

Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Arbeiten zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / 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 Be-

hörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 eine Bestätigung des mit der Durchführungsplanung beauftragten Fachbüros vorgelegt werden, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Die in der Maßnahmenkartei dargestellten und planfestgestellten Pflegemaßnahmen sind unverzüglich nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen. Über die Durchführung der Pflegemaßnahmen ist der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 erstmalig zwei Jahre nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen und im Anschluss daran fünfmal wiederkehrend in Abständen von drei Jahren ein Bericht eines beauftragten Fachbüros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle enthalten ist; vgl. hierzu auch Ziffer 4.17.2.13.

Für die im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Kapitel 6, näher beschriebenen Kompensationsmaßnahmen auf den im Grunderwerbsverzeichnis genannten und näher bezeichneten Grund-/Flurstücken hat die Vorhabensträgerin Sorge zu tragen, dass die Flächen im „Hamburgischen Automatischen Liegenschaftskataster“ („HALB“) als Kompensationsflächen gekennzeichnet werden.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Bepflanzungen aus standortgerechten heimischen Gehölzen sind mit forstlichem Herkunftsnachweis vorzunehmen, der der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 vorzulegen ist. Kann kein forstlicher Herkunftsnachweis erbracht werden, ist die Auswahl der Gehölze vorab mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 abzustimmen.

Die Einhaltung der Bewirtschaftungsauflagen für die Bewirtschaftung der von der FHH zur Verfügung gestellten Ausgleichsflächen durch einen Pächter ist im Rahmen eines regelmäßigen Monitorings zu überprüfen. Dauer und Zeitabstände des Monitorings sind mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 zu vereinbaren. Die Details der Bewirtschaftungsauflagen sind gemäß der Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplans im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 abzustimmen; als Entscheidungsgrundlage hierfür ist durch die Vorhabensträgerin noch eine Kartierung durchführen zu lassen.

Für die Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (vgl. den Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie Ziffern 4.16.2 und 4.16.4 dieses Beschlusses) ist seitens der Vorhabensträgerin eine ökologische Baubegleitung, im Hinblick auf die Zwergfledermaus unter Zuhilfenahme eines Fledermausexperten, zur Verfügung zu stellen, vgl. auch Ziffer 4.17.2.13. Die Ergebnisse dieses Monitorings sind der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 339 unverzüglich mitzuteilen.

Die Baufeldräumung darf, insbesondere im Hinblick auf die Nester der Vogelarten, die in Afrika überwintern, nicht im gesetzlich festgelegten Zeitraum vom 1. März bis 30. September erfolgen (§ 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).

Der Rückbau des Walles am Farnweg ist im Rahmen der Bauarbeiten vorzunehmen, damit der zeitliche Zusammenhang mit den im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten eingriffsmindernden Maßnahmen gewahrt wird, vgl. Ziffer 4.17.1.7.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.13 verwiesen.

#### **2.14 Entschädigung für Bauschäden**

Soweit es bei ordnungsgemäßer Ausführung des Planfeststellungsbeschlusses zu Schäden an benachbarten Gebäuden infolge von Erschütterungen oder Setzungen kommt, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht worden sind, ist die Vorhabensträgerin zur Beseitigung der Schäden oder Leistung einer Entschädigung verpflichtet.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.14 verwiesen.

#### **2.15 Allgemeiner Auflagenvorbehalt**

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens, insbesondere auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf, bleibt die Auferlegung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.15.15 verwiesen.

### **3 HINWEISE**

#### **3.1 Betroffenenverzeichnis**

Die zahlenmäßigen Flächenangaben im Betroffenenverzeichnis sind nicht durch besondere Feldvermessungen ermittelt, sondern anhand der zeichnerischen Darstellungen des Flächenbedarfsplans berechnet worden, in den die Flurstücksgrenzen aus den Katasterkarten der Freien und Hansestadt Hamburg übernommen worden sind. Die bei diesem Berechnungsverfahren nicht zu vermeidenden Ungenauigkeiten bedingen, dass den Flächenangaben im Betroffenenverzeichnis nur orientierende Funktion zukommt. Maßgeblich sind demgegenüber die festgestellten zeichnerischen Darstellungen selbst sowie die Ergebnisse der Grenzfeststellung nach Bauende.

#### **3.2 Umfang der Zulassung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zu-

stimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 HmbVwVfG (Konzentrationswirkung). Einige der ersetzten Zulassungen sind im Folgenden exemplarisch aufgeführt, die Aufzählung ist jedoch nicht abschließend. Einer ausdrücklichen Erwähnung bedarf es nicht.

Diesbezüglich bestehen zwei Besonderheiten:

- Für das Vorhaben erforderliche Zulassungen, die noch nicht abschließend beurteilt werden konnten, die jedoch keiner abschließenden Würdigung bedürfen weil sie unter keinem Gesichtspunkt dem Vorhaben entgegenstehen können, werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach erteilt und bedürfen noch der späteren Ergänzung. Der Planfeststellungsbeschluss beschränkt sich insoweit auf die Prüfung, ob diesen Zulassungen unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen bzw. ob die spätere Ergänzung entscheidungserheblich sein könnte, so dass es eines Vorbehaltes bedürfte. Soweit dies nicht der Fall ist, weil die Ergänzung nur noch nicht entscheidungserhebliche Details festlegt, wird sie durch die insoweit auch sachnähere Behörde vorgenommen, die nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und Erlöschen der Konzentrationswirkung (wieder) hierfür zuständig ist. Zweckmäßigerweise hat die Vorhabensträgerin demnach vor Baubeginn bei den zuständigen Stellen die gegebenenfalls noch erforderlichen Ergänzungen der Zulassungen zu beantragen.
- Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen sind nach § 19 WHG zwar dergestalt in das fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebunden, dass ebenfalls die Planfeststellungsbehörde über deren Erteilung entscheidet (Zuständigkeitskonzentration). In Bezug auf die Entscheidungskonzentration wird jedoch die Eigenständigkeit des Entscheidungsbestandteils unter dem Verfahrensregime des WHG betont (BVerwGE 123, 243; 125, 279). Die wasserrechtliche Entscheidung tritt daher, auch wenn sie im Planfeststellungsbeschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung. Dies kommt u. a. auch darin zum Ausdruck, dass die Entscheidung gemäß § 19 Abs. 3 WHG nur im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen ist. Dem liegen die Erwägungen zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind und das wasserwirtschaftliche Entscheidungsermessen nicht beschnitten werden soll. Dementsprechend werden auch die wasserrechtlichen Entscheidungen dieses Planfeststellungsbeschlusses - im Einvernehmen mit der Wasserbehörde - nur dem Grunde nach erteilt, während die erforderliche Ergänzung unmittelbar von der zuständigen Wasserbehörde vorgenommen wird, vgl. vorstehenden Absatz.

In diesem Zusammenhang wird auch auf Ziffer 2.10 verwiesen.

### **3.2.1 Widmung**

Wird eine Bundesfernstraße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet (...) (§ 2 Abs. 6a FStrG). Daher bedarf es keiner gesonderten Entscheidung über die Widmung.

### **3.2.2 Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG**

Das Amt für Natur- und Ressourcenschutz der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat das Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG erteilt.

### **3.2.3 Ausführungsplanung**

Grundsätzlich müssen alle durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Konflikte im Planfeststellungsbeschluss bewältigt werden. Hinsichtlich der Bauausführung gilt jedoch die Ausnahme, dass solche Fragen, die auch ohne Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss vorhersehbar gelöst werden können, keiner Entscheidung bedürfen. Voraussetzung hierfür ist, dass für die später erfolgende Lösung keine planfeststellungsrechtliche Abwägung erforderlich ist oder eine solche bereits im Planfeststellungsbeschluss vorweggenommen werden kann. Es muss also zur Zeit des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses feststehen, dass ein Sachverhalt in der späteren Bauausführung ohne Weiteres auf die eine oder andere Weise zu bewältigen ist und es hinsichtlich der Gesamtabwägung unerheblich ist, wie diese Bewältigung aussehen wird. Dies war vorliegend durchgehend der Fall, so dass es sich als nicht erforderlich erwies, die Ausführungsplanung vor Baubeginn durch die Planfeststellungsbehörde noch einmal prüfen zu lassen.

Insbesondere ergibt sich auch hinsichtlich des auf einer Teilstrecke entstehenden Tunnels und aus der Tatsache, dass nach Fertigstellung des aus mehreren Abschnitten bestehenden Gesamtausbaus (vgl. Ziffer 4.3) eine Tunnelkette entstehen wird, kein Regelungsbedarf, der über die in diesem Beschluss getroffenen Entscheidungen hinausgeht. Nach derzeitiger Sachlage ist nicht erkennbar, dass die sich hieraus ergebenden Konsequenzen weitere Auswirkungen, insbesondere baulicher Natur, hätten, die einer Bewältigung im Planfeststellungsbeschluss bedürften. Die mit einem Tunnel an sich sowie mit einer Aneinanderreihung von Tunneln („Tunnelkette“) einhergehenden und die Tunnelsicherheit betreffenden Fragestellungen bewegen sich weit überwiegend auf der Ebene der verkehrstechnischen Ausstattung und der betrieblichen Anforderungen. Diesbezüglich stellt die Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) durch ihren detaillierten Anforderungskatalog sicher, dass die Verkehrssicherheit einschließlich der Rettungskonzepte gewährleistet ist. Auch die Berücksichtigung einer Tunnelkette ordnet die (RABT) in die Bestimmungen zu den verkehrstechnischen Einrichtungen und das verkehrstechnische Konzept ein (vgl. RABT Ziffer 5.1). Die von der baulichen Anlage unabhängige Bestimmung der verkehrstechnischen Einrichtungen und betrieblichen Anforderungen kann demnach der Ausführungsplanung überlassen werden. Dass die planfestgestellte

bauliche Anlage der Herstellung und Durchführung der nach der RABT erforderlichen Ausstattung und betrieblicher Maßnahmen entgegenstünde oder den Einbau derselben nicht ermöglichte, ist nicht erkennbar. Das Gegenteil ist der Fall: Durch die Planung in Zusammenarbeit mit der für die Abnahme und den Betrieb zuständigen Verwaltungsbehörde ist gewährleistet, dass die Anforderungen der RABT erfüllt werden. Dies stellt schließlich auch die abschließende und umfängliche Überprüfung und anschließende Abnahme durch die Verwaltungsbehörde gemäß 1.1.6.1. RABT sicher. Der Tunnel wird nicht in Betrieb gehen, wenn die Bestimmungen der RABT nicht eingehalten werden. Vgl. hierzu auch Ziffer 4.12.

### **3.2.4 Entschädigungen**

Die Planfeststellungsbehörde setzt lediglich Entschädigungen aufgrund untunlicher oder mit dem Vorhaben unvereinbarer Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 HmbVwVfG fest. Entschädigungen für eine unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, Entscheidungen über den Kaufpreis bei freihändigem Grunderwerb, Schadensersatz- und ähnliche Ansprüche sind dagegen nicht Gegenstand der Planfeststellung, da der Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabensträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, vgl. § 75 Abs. 1 Satz 2 HmbVwVfG. In der Regel ergeben sich die genannten Ansprüche bereits aus vorhandenen gesetzlichen Regelungen, wie z. B. dem allgemeinen Schadensersatzrecht, so dass für eine eigenständige Regelung kein Raum ist.

Für Entscheidungen über eine Enteignungsentschädigung ist die Finanzbehörde zuständig, § 19 FStrG i.V.m. Abschnitt III Abs. 3 Nr. 3 der Anordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes.

Soweit sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss Ansprüche auf Lärmschutz ergeben, wird auf Ziffer 2.12 verwiesen.

### **3.3 Kreuzungsrechtliche Entscheidungen**

Die Kosten für die planfestgestellte Errichtung neuer sowie die wesentliche Änderung bestehender Kreuzungen zwischen der Bundesautobahn A7 und anderen öffentlichen Straßen oder Gewässern trägt die Vorhabensträgerin (§§ 12 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 12 Abs. 3 Nr. 1 FStrG, § 12a Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 12a Abs. 1 FStrG).

### **3.4 Änderungen und Ergänzungen**

Änderungen und Ergänzungen in den öffentlich ausgelegten Planunterlagen sind in der Regel durch Blauzeichnungen kenntlich gemacht. Im Bauwerksverzeichnis findet sich teilweise auch nur der Hinweis „Korrektur“ bzw. „Ergänzung“. Bei umfangreicheren Änderungen und Ergänzungen

gen sind die Unterlagen aus Gründen der Übersichtlichkeit zum Teil vollständig ersetzt worden. In diesem Fall ist die ursprüngliche Fassung nachrichtlich beigelegt worden, vgl. hierzu Ziffern 1.2 und 1.3.

Für einen inhaltlichen Überblick über die Änderungen wird auf Ziffer 4.1.6 hingewiesen.

### **3.5 Flächeninanspruchnahme**

Eine - auch nur vorübergehende - Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Soweit zusätzliche Flächen beansprucht werden sollen, sind die erforderlichen Genehmigungen, Zustimmungen oder Einwilligungen gesondert einzuholen. Auch innerhalb der genehmigten Flächen ist die Inanspruchnahme auf das unbedingt Erforderliche zu begrenzen, vgl. auch Ziff. 2.8.

### **3.6 Kampfmittel**

Im Bereich der Baumaßnahme ist gemäß der Kampfmittelverordnung eine Sondierung auf Bombenblindgänger und Kampfmittel sowie gegebenenfalls eine Bergung derselben vorzunehmen. Der Beginn baulicher Maßnahmen ist gemäß § 5 Abs. 2 der Kampfmittelverordnung erst nach Abschluss der Sondierung zulässig.

### **3.7 Vereinbarungen und Zusagen**

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen sowie die in dieser Entscheidung 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 Planfeststellungsverfahren abgegebene Zusagen gehen im Zweifel früheren Zusagen vor.

### **3.8 Nachträgliche Auflagen**

Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen. Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Planes auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Träger des Vorhabens durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die vorstehend genannten Anträge

sind schriftlich an die Planfeststellungsbehörde zu richten. Sie sind nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Vorhabens oder der Anlage Kenntnis erhalten hat; sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes dreißig Jahre verstrichen sind. Vgl. hierzu § 75 Abs. 2, 3 HmbVwVfG.

### **3.9 Kostentragung**

Die Kostentragung, z. B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens nicht berührt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung öffentlich-rechtlich unbedenklich ist. Auf die Kostentragungspflichten hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss; ein Hinweis in der Planfeststellung hat nur klarstellende Bedeutung. Die Kostentragungspflicht ergibt sich z. B. aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen, den Verträgen mit den Leitungsunternehmen oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Daneben ergeben sich u. U. Kostenfolgen für die Vorhabensträgerin aus deren Zusagen.

Davon ausgenommen sind Kostenentscheidungen, die der Planfeststellungsbehörde durch Gesetz auferlegt sind, z.B. in § 12 Abs. 4 FStrG (vgl. Ziffer 3.3).

### **3.10 Außerkrafttreten der Entscheidung**

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag der Vorhabensträgerin von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 17 c Nr. 1 FStrG).

## **4 BEGRÜNDUNG**

### **4.1 Verfahren**

#### **4.1.1 Antrag und Auslegung**

Die Planfeststellung gemäß §§ 17 FStrG, 72 ff. HmbVwVfG erfolgt auf Antrag der Vorhabens-trägerin vom 02. August 2011. Die Planunterlagen einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen (vgl. Ziffern 1.2, 1.3) haben in der Zeit vom 22. August 2011 bis zum 21. September 2011 in der Dienststelle Lokstedt des Bezirksamts Eimsbüttel sowie aufgrund des unmittelbar angrenzenden Landes Schleswig-Holstein auch im Amt Pinnau und im Gemeindebüro Hasloh zur Einsicht ausgelegt. Auf die Auslegung war im Amtlichen Anzeiger Nr. 63 vom 12. August 2011 und im Amtsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 33 vom 15. August 2011 hingewiesen worden.

#### **4.1.2 Einwendungsfrist**

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnte bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei dem Bezirksamt sowie dem Amt Pinnau Einwendungen gegen den Plan erheben. Die Einwendungsfrist endete am 05. Oktober 2011. Mit ihrem Ablauf sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung hingewiesen worden. Für Vereinigungen gilt dies entsprechend. Vgl. hierzu auch §§ 73 Abs. 4, 5 HmbVwVfG, 17 a Nr. 3 FStrG.

#### **4.1.3 Beteiligung der Betroffenen**

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt sind, sind von der Auslegung der Planunterlagen gemäß §§ 17 a Nr. 4 FStrG, 73 Abs. 5 Satz 3 HmbVwVfG benachrichtigt worden.

Ebenso sind die von einer Inanspruchnahme ihres Grundstücks betroffenen Grundeigentümer besonders unterrichtet worden, obwohl das Verfahrensrecht die unter Ziffer 4.1 dargestellte Bekanntgabe der Auslegung der Planunterlagen im Amtlichen Anzeiger insoweit genügen lässt. Im Hinblick auf die Schwierigkeit einer exakten Bestimmung des Betroffenenkreises ist dies auch zweckmäßig. Andererseits wiegt die Betroffenheit der Grundeigentümer aufgrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses aber besonders schwer, während gleichzeitig zumindest deren Kreis bestimmbar ist und die Anschriftenermittlung durch die grundbuchliche Eintragung in der Regel keine besonderen Schwierigkeiten aufweist. Aus diesen Gründen erschien es als angemessen, die von einer Inanspruchnahme ihres Grundstücks betroffenen Grundeigentümer zusätzlich zur Bekanntgabe im Amtlichen Anzeiger unmittelbar schriftlich von der Auslegung der Planunterlagen zu unterrichten.

#### **4.1.4 Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange**

Die Anhörungsbehörde hat unter dem 28.07.2011 unter Beifügung der Planunterlagen die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und andere Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme ebenfalls bis zum 05.10.2011 aufgefordert. Mit gleichem Schreiben wurden die in Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen über das Vorhaben, die öffentliche Auslegung und das Datum des Ablaufs der Stellungnahmefrist unterrichtet, obwohl nach § 17 a Nr. 2 FStrG die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 S. 1 HmbVwVfG insoweit genügt.

#### **4.1.5 Erörterungstermin**

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind am 29. und 30.11.2011 erörtert worden. Der Erörterungstermin war zuvor im Amtlichen Anzeiger Nr. 88 vom 08.11.2011 und im Amtsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 46 vom 14.11.2011 sowie mit Schreiben vom 02.11.2011 gegenüber

- der Vorhabensträgerin,
- den Behörden,
- den Trägern öffentlicher Belange,
- den Personen, die Einwendungen erhoben haben und
- den Vereinigungen, die fristgerecht Stellung genommen haben,

schriftlich bekannt gegeben worden.

Die Behörden, die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen hatten zur Vorbereitung der Erörterung die Synopse mit den innerhalb des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und den Erwidern der Vorhabensträgerin hierzu erhalten. Die Einwender hatten zur Vorbereitung auf den Erörterungstermin die Erwidern der Vorhabensträgerin auf ihre Einwendung erhalten.

#### **4.1.6 Änderungen**

Mit Schreiben vom 26.07.2012 beantragte die Vorhabensträgerin eine Reihe von Änderungen. Der größte Teil hiervon erfolgte als Reaktion auf die Einwendungen und Stellungnahmen. Die Änderungen betreffen somit in erster Linie die Vermeidung bzw. die Minderung ursprünglich vorhandener Beeinträchtigungen, sie beinhalten aber auch die planerische Fortschreibung durch zwischenzeitlichen Erkenntnisgewinn sowie Korrekturen der ursprünglichen Planunterlagen. Soweit durch die Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, ist diesen die Änderung Ende Juli 2012 mitgeteilt und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen

gegeben worden (§ 73 Absatz 8 HmbVwVfG). Die Frist endete je nach Zugang der Mitteilung etwa Mitte August 2012.

Gegenstand der Änderungen ist im Wesentlichen der Bau eines großzügigeren Wendehammers auf einem angrenzenden Betriebsgrundstück, der Bau eines zusätzlichen Wildschutzauns östlich der A7 und nördlich der Oldesloer Straße, die Verlängerung der Lärmschutzwand 13 um 96 m zur Minderung der Lärmbeeinträchtigungen im Bereich des Schleswiger Dammes, der Einbau von Maulprofilen sowie Steinwalzen als Bermen statt einfacher Durchlässe in mehreren Fällen zur Schaffung einer Durchlässigkeit für Kleintiere und Amphibien, die Errichtung eines Bauzaunes zum Schutz des Bewuchses von Stat. 145+850 bis 145+950 auf der Westseite, die Verlängerung des Einfädungsstreifens der Richtungsfahrbahn Hannover, die Erhöhung der Stützmauer und Anpassung der Garagenzufahrt sowie Änderung der Dammböschung an der Heidlohstraße 49, die Einzäunung von Grundstücken an der neuen Straßengrenze (Stat. 146+862 bis 146+895 und 147+170 bis 147+565, Ostseite), der Entfall der Anbindung eines privaten Wirtschaftsweges an den Betriebsweg (Station 147+430, Ostseite), die Neuanlage eines privaten Wirtschaftsweges (Stat. 147+395 bis 147+515, Ostseite), die Änderung des Auslaufs und der Zufahrt am Regenrückhaltebecken 1.5/1.6, die Herstellung einer Zufahrt zum Flurstück 4305, die Verkürzung des BAB-Betriebsweges und Herstellung eines Wendehammers statt der Führung des Weges über ein Privatgrundstück, die Verkürzung der LSW 24 um 40 m aus statischen Gründen, der Anschluss des Regenwassersieles Vielohkamp an die Autobahnentwässerung und die Herstellung der Betriebswege inkl. Umfahrungenwege der Regenrückhaltebecken in ungebundener Bauweise.

Mit Schreiben vom 18.10.2012 beantragte die Vorhabensträgerin die Ergänzung der Planung um ein Kabelhaus. Da während der gesamten Bauzeit aller für den Ausbau vorgesehenen Abschnitte der A7 der ununterbrochene Betrieb der autobahneigenen Streckenfernmeldeanlagen und seiner daran befindlichen Streckenstationen zu gewährleisten und das vorhandene Kabelhaus Eidelstedt auf Grund seiner ungünstigen Lage sowie der veralteten Technik hierfür nicht geeignet ist, bedarf es eines neuen Kabelhauses als zentraler Schnittstelle. Der Bau des Kabelhauses ist im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Eidelstedt (A23) geplant. Das Kabelhaus wird mittels einer Zufahrt an die Holsteiner Chaussee angeschlossen. Die Kabeltrasse wird von Norden entlang der Rampe 3.1 des AD HH-Nordwest herangeführt.

Das Kabelhaus muss bereits zu Beginn des Baues des ersten Bauabschnitts der A7 errichtet werden, damit es zu keinen Unterbrechungen kommt. Da ursprünglich davon ausgegangen worden war, dass dies der Planungsabschnitt Stellingen sein würde, war das Kabelhaus bisher Gegenstand des diesbezüglich - bei derselben Planfeststellungsbehörde anhängigen - Planfeststellungsverfahrens Stellingen und also bereits Gegenstand der Planung mit all ihren Facetten sowie der Auslegung dieser Planung. Einwendungen oder Stellungnahmen hierzu waren nicht eingegangen.

Eine Beteiligung Dritter gemäß § 73 Absatz 8 HmbVwVfG bezüglich der Ergänzung der Planung um das Kabelhaus war nicht erforderlich. Zum einen sind schon für sich außer der größeren Inanspruchnahme eines städtischen Grundstücks weder Rechte noch Belange Dritter oder anderer Behörden oder Umweltbelange erkennbar, die beeinträchtigt werden könnten. Zum anderen war eine Beteiligung diesbezüglich bereits im Planfeststellungsverfahren Stellung genommen, s.o. Daher ist das Kabelhaus keine Neuplanung, sondern lediglich von einem Abschnitt in den anderen gewechselt. Dies bedeutet auch, dass sämtliche damit verbundenen Auswirkungen einschließlich der Umweltauswirkungen ordnungsgemäß geprüft und in die Planung eingearbeitet worden sind sowie dass die Planung hinsichtlich des Kabelhauses ordnungsgemäß ausgelegt hat. Einwendungen oder Stellungnahmen hierzu sind nicht eingegangen. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Abwägung dementsprechend ebenfalls um das Kabelhaus erweitert und sieht keinen Anlass, das Kabelhaus nicht ebenfalls planfeststellen zu können.

Mit Schreiben vom 15.11.2012 wurden schließlich weitere Änderungen im Hinblick auf die Einwendungen Nr. 6 und Nr. 10 beantragt. Diese Änderungen erfolgten als Ergebnis der Anhörung im Änderungsverfahren. Auch insoweit war, mit Ausnahme der Finanzbehörde/Immobilienmanagement bezüglich der Erweiterung der Wendeanlage, keine weitere Beteiligung gemäß § 73 Absatz 8 HmbVwVfG erforderlich. Die Änderungen entsprechen den Forderungen der betroffenen Einwender, Dritte sind hiervon nicht betroffen. Die Finanzbehörde/Immobilienmanagement hat sich einverstanden erklärt. Geänderte Umweltauswirkungen sind ebenfalls nicht ersichtlich, da die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für die Wendeanlage nur geringfügig ausfällt und die Änderung hinsichtlich der Einwendung Nr. 10 lediglich in einer Rückänderung zur insoweit bereits geprüften ursprünglichen Planung besteht.

Hinsichtlich der weiteren Änderungen, insbesondere der hier nicht aufgeführten redaktionellen Änderungen, zusätzlichen Nachweise, Korrekturen etc. wird auf die Planunterlagen verwiesen (Ziffer 1.2).

#### **4.2 Planungsziel**

Die A7 dient sowohl der Erschließung des Hamburger Stadtgebietes als auch des Flughafens und des Hafens. Die Folge hiervon sind die Überlagerung einer hohen Grundbelastung durch die überregionalen Ströme mit sehr hohen Pendlerbelastungen insbesondere in der Morgen- und Abendspitze. Damit zählt der gesamte Streckenabschnitt der A7 zwischen Landesgrenze HH/SH und Elbtunnel und damit auch der hier planfestgestellte Abschnitt bundesweit zu den höchstbelasteten Autobahnen. Neben dem Durchgangsverkehr finden auch starke Verflechtungsströme zwischen den Anschlussstellen Hamburg-Schnelsen und Hamburg Schnelsen-Nord statt. Diese bereits vorhandene Belastung wird weiterhin steigen.

Auch die Auswertung der Unfallhäufungen zeigt den Bereich der AS HH-Schnelsen-Nord und HH-Schnelsen als besonders kritischen Punkt. Dies lässt den Rückschluss zu, dass durch Ein-

und Ausfädelungsmanöver der durchgehende Verkehr gestört wird und nicht ausreichend sicher abgewickelt werden kann.

Der derzeit vorhandene 4-streifige Querschnitt mit ca. 11,5 m breiten Richtungsfahrbahnen entspricht in etwa einem Regelquerschnitt von 31 m Straßenbreite inkl. Bankette. Dieser Querschnitt ist für eine Verkehrsbelastung von bis zu 70.000 Kfz/24h ausgelegt. Diese Verkehrsmenge ist im hier betrachteten Abschnitt Landesgrenze HH/ SH - AS HH-Schnelsen-Nord mit 75.100 Kfz/24h deutlich überschritten (Stand 2009). Auch die Abschnitte AS HH-Schnelsen-Nord - AS HH-Schnelsen (104.700 Kfz/24h) und AS HH-Schnelsen - AD HH-Nordwest (113.300 Kfz/24h) weisen mit deutlich jeweils über 100.000 Kfz/24h hohe Verkehrsdichten auf, verfügen aber überwiegend über einen sechsstreifigen Querschnitt.

Die Erweiterung ist daher bereits jetzt überfällig, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes den zu erwartenden Verkehrsbelastungen anzupassen. Darüber hinaus zeigt die im Oktober 2009 erarbeitete Verkehrsprognose für das Jahr 2025, dass mit weiter ansteigendem Verkehr zu rechnen ist. So belaufen sich die danach für das Jahr 2025 zu erwartenden Verkehrsmengen auf:

- Landesgrenze HH/ SH - AS HH-Schnelsen-Nord 98.800 Kfz/24h,
- AS HH-Schnelsen-Nord - AS HH-Schnelsen 126.400 Kfz/24h,
- AS HH-Schnelsen - AD HH-Nordwest 132.500 Kfz/24h.

Sowohl aus dem bereits aktuellen Verkehrsaufkommen als auch aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen resultiert aber nicht nur die Notwendigkeit des Ausbaus mit dem Ziel der Verbesserung des Verkehrsflusses. Gleichzeitig sind die Lärmbelastungen stark angestiegen und werden dies, analog zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens, auch weiterhin tun. Dringend geboten ist demnach neben der Verbesserung des Verkehrsflusses auch die Verbesserung des Lärmschutzes.

Dies zeigt gleichzeitig die Alternativlosigkeit: Bei Eintritt der prognostizierten Verkehrsgrößen ohne einen Ausbau käme es zu einer inakzeptablen Überlastung mit langdauernden Stauereignissen und den daraus resultierenden volkswirtschaftlichen und Umweltfolgen. Daher ist das Vorhaben im öffentlichen Interesse dringend erforderlich. Diese Erforderlichkeit hat zu der vom Bundesgesetzgeber vorgenommenen Einstufung des Vorhabens in den vordringlichen Bedarf geführt, vgl. Ziffer 4.4.

Die teilweise Verlegung der A7 in einen Tunnel dient der Gewährleistung des Lärmschutzes. Dieser wäre vorliegend zwar auch mittels Lärmschutzwänden zu erreichen gewesen, aus der Gesamtschau heraus fiel jedoch die Entscheidung, einen Tunnel herzustellen. Dieser dient nicht nur der Optimierung des Lärmschutzes, sondern berücksichtigt gleichzeitig die Belange des Stadtbildes. Nachdem die A7 nach deren Errichtung eine starke Barrierewirkung erzeugt hatte, kann nun durch die Ausbildung eines Teilabschnitts als Tunnel ein Teil dieser städtebaulichen Beeinträchtigung im Nachhinein abgemildert werden. Allein die Einkapselung der A7 mittels des Tunnelbauwerks samt dessen begrünter Oberfläche wird zu einer akustischen und op-

tischen Beruhigung dieser Teilstrecke führen, die schon für sich genommen den höheren Aufwand des Tunnelbauwerks rechtfertigte.

Darüber hinaus ist neben diesen in die Abwägung einzustellenden Belangen auch der Wunsch der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigt worden, die Tunneloberflächen später städtebaulich zu gestalten, etwa durch die Anlage von Grünanlagen, Kleingärten etc. Insoweit stellt sich daher die Tunnellösung als nicht zwingend erforderliche, aber vorzugswürdige Variante dar. Im Ergebnis sind hiermit grundsätzlich keine stärkeren Beeinträchtigungen, insbesondere der Rechte Dritter oder von Umweltbelangen, verbunden. Es überwiegen die positiven Wirkungen. Soweit im Hinblick auf einzelne Teilaspekte mit der beantragten Variante stärkere Beeinträchtigungen einhergehen als mit einer reinen Lärmschutzwand-Variante (z. B. durch etwas größere Grundstückinanspruchnahmen, eine längere Bauzeit), wird dies durch die erhebliche Verbesserung des Lärmschutzes, die stadtbildverträglichere Ansicht und die Minderung der Barrierewirkung mehr als aufgewogen. Dies gilt bereits für das planfestgestellte Bauwerk ohne anschließende städtebauliche Gestaltung; letztere würde die positiven Wirkungen ggf. noch weiter optimieren, bleibt hier aber insoweit unberücksichtigt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die festgestellte Planung eine spätere Ansiedlung von Kleingärten auf der Tunneloberfläche, wie von der Freien und Hansestadt Hamburg vorgesehen, zwar ermöglicht, aber nicht zum Gegenstand hat. Die von der Tunnellösung ausgehenden positiven Wirkungen bestehen auch unabhängig von der Ansiedlung von Kleingärten. Die planfestgestellte Tunnelvariante ist in keiner Weise abhängig von der späteren Nutzung der Oberfläche. Sie funktioniert auch ohne jedwede Bebauung oder anderweitige Gestaltung. Bereits die Einkapselung der A7 für sich genommen rechtfertigt die Tunnelvariante.

Daraus folgt unmittelbar, dass eine Inanspruchnahme von Kleingartenparzellen zwecks Umsiedlung für den Ausbau der A7 aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht stattfindet. Hierzu fehlte es bereits an einer Rechtsgrundlage, denn eine Beseitigung von abseits der Ausbautrasse gelegenen Kleingärten, deren Grundstücke für den Ausbau der Straße selbst nicht benötigt werden, kann erkennbar weder unmittelbar Gegenstand des Ausbaus einer Bundesfernstraße sein noch eine notwendige Folgemaßnahme darstellen. Eine einheitliche Entscheidung über den Fernstraßenbau und die vorgesehene Umsiedlung von Kleingärten ist daher nicht möglich. Eine Umsiedlung von Kleingartenparzellen auf die Tunneloberfläche ist für die Funktion der Fernstraße weder unmittelbar erforderlich, noch handelt es sich dabei um eine notwendige Folgemaßnahme. Für die zukünftige Funktion der A7 ist es nicht von Bedeutung, ob die Stadt Hamburg ihre Planung ins Werk setzen wird. Bereits aus diesem Grunde ist es verfahrensrechtlich nicht möglich, die städtebauliche Planung ohne Verstoß gegen die Zuständigkeitsordnung über die unmittelbar vom Fernstraßenbau ausgelösten Konflikte hinaus (z. B. die optische Wirkung hoher Lärmschutzwände) in die fernstraßenrechtliche Planung zu integrieren. Darüber hinaus werden von einer städtebaulichen Planung Konflikte ausgelöst, für deren Lösung die Planfeststellung auch inhaltlich kein geeignetes Instrumentarium bereitstellt. Hierzu dient allein das dafür speziell vorgesehene Bebauungsplanverfahren. Dort werden die von einer

Umsiedlung aufgeworfenen Fragestellungen sowohl auf den Absiedlungs- als auch auf den Tunneloberflächen umfassend in einem geordneten städtebaulichen Planungsprozess einer Lösung zugeführt. Ob und wie die Planung zur Umsiedlung von Kleingärten verfolgt wird, ist damit keine fernstraßenrechtliche Entscheidung, sondern eine städtebauliche. Hierzu bedarf es der Aufstellung eines Bebauungsplanes sowie darauf beruhender weiterer Schritte bis hin zur evtl. Kündigung der Pachtverträge. In diesem Rahmen sowie im Rahmen einer möglichen späteren Kündigung bestehen auch die insoweit vorgesehenen Beteiligungsrechte und Rechtsschutzmöglichkeiten, so dass durch die rechtlich gebotene Trennung der Vorhaben keine Verkürzung des Rechtsschutzes hervorgerufen wird. Konflikte, die durch die Trennung der Vorhaben ungeklärt blieben, sind nicht erkennbar. Damit sind Bedenken gegen die Umsiedlung von Kleingärten innerhalb des Bebauungsplanverfahrens geltend zu machen, nicht jedoch gegen den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zu richten.

#### **4.3 Wesentliche Planungsmerkmale**

Gegenstand des Vorhabens ist der Ausbau der A7 von vier auf sechs Fahrstreifen vom AD Hamburg Nordwest bis zur Landesgrenze mit Schleswig-Holstein. Vom Vorhaben umfasst sind unter anderem die Anpassung bzw. der Neubau der Ingenieurbauwerke, der Neubau der Entwässerung, der Neubau der Fahrbahnbefestigung, der Neubau von Lärmschutzwänden und die Anpassung von vorhandenen Lärmschutzwällen sowie der Neubau eines ca. 550 Meter langen Lärmschutztunnels.

Das Vorhaben ist unabhängiger Teil der Gesamtplanung des Ausbaus der A7 von der Anschlussstelle (AS) HH-Othmarschen bis zur Landesgrenze der Freien und Hansestadt Hamburg (HH) zu Schleswig-Holstein (SH) und weiter bis Bordesholm. Dieser Ausbau ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten und dort in den vordringlichen Bedarf eingeordnet. Der Bedarf ist damit vom Gesetzgeber verbindlich festgestellt worden.

Die ca. 11,6 km lange Gesamtstrecke in Hamburg ist in die nachfolgend genannten Planungsabschnitte aufgeteilt, für die jeweils ein gesondertes Planfeststellungsverfahren vorgesehen ist:

- Planungsabschnitt Othmarschen,  
8-streifige Erweiterung von der AS HH-Othmarschen bis zur AS HH-Volkspark, Länge 3,15 km
- Planungsabschnitt Stellingen,  
8-streifige Erweiterung von der AS HH-Volkspark(m) bis zum AD HH-Nordwest, Länge 4,2 km
- **vorliegend planfestgestellter Abschnitt Schnelsen**  
6-streifige Erweiterung vom AD HH-Nordwest bis zur Landesgrenze HH/SH.

Die Länge des letztgenannten Abschnitts beträgt 4,274 km. Die Baumaßnahme beinhaltet im Einzelnen:

- a) Erweiterung der A7 von 4 auf 6 Fahrstreifen auf einer Länge von ca. 4.274 m, beidseitige Erweiterung nach außen,
- b) Erweiterung und Anpassung aller Rampenfahrbahnen der AS HH-Schnelsen-Nord und AS HH-Schnelsen bis zum nachgeordneten Straßennetz,
- c) Anpassung von Rampenfahrbahnen des AD HH-Nordwest,
- d) Abbruch der Unterführung Schlehenweg,
- e) Abbruch und Neubau der Unterführung Oldesloer Straße,
- f) Böschungssicherung vor den Widerlagern der Überführung Vielohweg,
- g) Abbruch und Neubau des Durchlasses Kollau,
- h) Abbruch und Neubau des Durchlasses Düpwichsgraben,
- i) Böschungssicherung vor den Widerlagern der Überführung Schleswiger Damm,
- j) Abbruch der Überführung Frohmestraße und Ersatz durch eine Überführung auf der Tunneldecke,
- k) Abbruch der Überführung Heidlohstraße und Ersatz durch eine Überführung auf der Tunneldecke,
- l) Abbruch und Neubau der Unterführung Wanderweg am Brookgraben, dabei Zusammenlegung mit dem Durchlass Brookgraben,
- m) Abbruch des Durchlasses Brookgraben,
- n) Abbruch und Neubau von Stützwänden,
- o) Neu- und Umbau der Entwässerungsanlagen,
- p) Neubau von 6.770 m Lärmschutzwänden,
- q) Neubau von 220 m Lärmschutzwällen und Anpassung eines Lärmschutzwalles,
- r) Neubau eines 550 m langen Lärmschutztunnels zuzüglich Portalbauwerke.

Derzeit vorhanden ist ein 4-streifiger Querschnitt mit einer Querschnittsbreite von 30 m. Hergestellt wird ein 6-streifiger Autobahnquerschnitt mit 36 m Straßenbreite inkl. der Bankette und einem Mittelstreifen von 4,00 m gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen 2009. Die Gesamtquerschnittsbreite beträgt damit 36,0 m (im Tunnel 32,20 m). Aufgrund der engen Knotenpunktabstände (1.400 m) zwischen der AS HH-Schnelsen Nord und der AS HH-Schnelsen werden zwischen den Anschlussstellen in beiden Fahrtrichtungen Verflechtungsstreifen vorgesehen.

Mit der Erweiterung wird die vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik nicht geändert. Durch den Neubau zusätzlicher Fahrstreifen wird die Kapazität erhöht und damit dem zukünftig

weiter ansteigenden Verkehrsaufkommen Rechnung getragen und der Verkehrsfluss verstetigt. Durch eine Erhöhung der Querneigungen wird zusätzlich die Verkehrssicherheit verbessert.

#### 4.4 Planrechtfertigung

Eine hoheitliche Fachplanung trägt ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes und vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG), objektiv erforderlich sein. Diese Voraussetzung ist nicht erst bei einer unabweislichen Notwendigkeit erfüllt, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Dies ergibt sich vorliegend sowohl aus der Tatsache der starken und weiter ansteigenden Verkehrsbelastung (vgl. Ziffer 4.2), als auch daraus, dass der Bundesgesetzgeber das Vorhaben aus diesem Grunde in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenbaugesetzes (FStrAbG), als vordringlichen Bedarf verbindlich aufgenommen hat: Nach § 1 Abs. 2 S. 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 FStrG verbindlich (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Diese Bindung gilt auch für das gerichtliche Verfahren. Danach sind sowohl Einwendungen als auch Klagen mit dem Vorbringen, für den planfestgestellten Autobahnabschnitt bestehe kein Verkehrsbedarf, durch gesetzgeberische Entscheidung ausgeschlossen, vgl. auch BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98. Demnach ist das Vorhaben erforderlich, die Planrechtfertigung liegt vor.

Dies allein bedeutet noch nicht, dass damit bereits über die Planfeststellung positiv entschieden wäre. Diese Prüfung ist Gegenstand der sich an die Frage der Planrechtfertigung anschließenden Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde. Im Rahmen der Abwägung wird folglich zwar der Bedarf als gegeben vorausgesetzt und unterliegt nicht der eigenen Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde. Dennoch werden in diesem Planfeststellungsbeschluss den für das Vorhaben sprechenden Argumenten die dem Vorhaben entgegenstehenden Rechte und Belange sowie dessen Umweltauswirkungen vollinhaltlich gegenübergestellt.

Die Finanzierung des Vorhabens gehört demgegenüber nicht zu den Abwägungsgegenständen. So ist die Art der Finanzierung eines Fernstraßenbaus weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die Finanzierung einer Bundesfernstraße ist ihrer Art nach eine finanz- und haushaltspolitische Entscheidung, die haushaltsrechtlichen Bindungen unterliegt. Der sachliche Geltungsbereich und der Adressatenkreis der haushaltsrechtlichen Normen sind begrenzt. Das Haushaltsrecht begründet vornehmlich organschaftliche Bindungen für die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie ihrer Kontrolle befassten Organe und Behörden des Staates. Es entfaltet keine materiellrechtliche Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger. Das gilt auch für das Verhältnis zwischen Haushaltsrecht und straßenrechtlicher Fachplanung. Das planungsrechtliche Abwä-

gungsgebot soll die Zielkonflikte, die die Planung eines bodenbeanspruchenden Infrastrukturvorhabens auslöst, einer kompromisshaften, interessenausgleichenden Lösung zuführen. Diese Planungsaufgabe beschränkt den Kreis der abwägungsbeachtlichen Belange. § 17 Satz 2 FStrG bringt dies mit den Worten zum Ausdruck, dass bei der Planfeststellung "die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange" im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen seien. Von dem Vorhaben "berührt" werden vor allem die Belange, die inhaltlich einen bodenrechtlichen Bezug aufweisen. Die öffentlichen und privaten Belange, die "nach Lage der Dinge" - d.h. nach den tatsächlichen Verhältnissen - in die Abwägung einzustellen sind, ergeben sich aus den Lebenssachverhalten, auf die die Planung trifft. Haushaltsrechtliche Gesichtspunkte, die die Art und Weise der Vorhabenfinanzierung betreffen, fallen darunter nicht. Der Planfeststellungsbeschluss regelt daher nicht, auf welche Weise ein Straßenbauvorhaben zu finanzieren ist (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98; im Ergebnis ebenso BVerwG, Beschluss vom 26. März 1998, 11 B 27.97 -; BayVGH, DVBl 1997, 842, 845; BVerfG, Beschluss vom 08. Juni 1998, NVWZ 1998, 1060, 1061).

Anders wäre dies lediglich zu beurteilen, wenn offensichtlich wäre, dass die Realisierung aus finanziellen Gründen ausgeschlossen wäre. Dann fehlte dem Vorhaben die Planrechtfertigung, vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, Az. 4 A 12.98. Hierzu darf jedoch im Zeitpunkt der Planfeststellung lediglich nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung nur zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden. Dies ist jedoch nicht der Fall. Der Beschluss der Bundesregierung, ein Straßenbauprojekt der Dringlichkeitsstufe des "vordringlichen Bedarfs" zuzuordnen, und die Entscheidung des Bundesgesetzgebers, diese Einstufung in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes zu übernehmen, schließen in aller Regel die Annahme aus, die direkte Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts sei ausgeschlossen. Dem steht nicht entgegen, dass alle Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans unter Haushaltsvorbehalt stehen, d.h. ihre Finanzierung nur im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen kann. Die Ausweisung als "vordringlicher Bedarf" unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben; vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98.

#### **4.5 Prognosezeitraum**

Für die Planung von Straßeninfrastrukturmaßnahmen des Bundes bildet derzeit die Verflechtungsprognose des Bundes mit einem Prognosehorizont 2025 die Grundlage. Diese Verflechtungsprognose berücksichtigt die zu erwartende Entwicklung der Personen- und Güterströme. Derselbe Prognosehorizont ist auch für das Verkehrsgutachten angesetzt worden, um zu einer kohärenten Aussage zu gelangen. Dies bedeutet, dass bei einem Baubeginn im Jahre 2014 (Angabe Stand 11/2012) noch 11 Jahre, bei einer Fertigstellung 2018 (Angabe ebenfalls Stand 11/2012) noch 7 Jahre bis zum Ende des Prognosezeitraums vergingen.

Dies scheint zunächst knapp bemessen. Bei näherer Betrachtung besteht hierzu aber keine Alternative. Die Anwendung eines Prognosehorizonts von 10 bis 15 Jahren, wie er bei Straßenbauvorhaben in der Praxis in der Regel angesetzt wird, beruht auf der Erwägung, dass bei längeren Zeiträumen eine hinreichend zuverlässige Aussage über die künftige Entwicklung der Verkehrszahlen nicht getroffen werden kann. Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, bergen in hohem Maße die Gefahr fehlerzuschlagen (vgl. VG Augsburg vom 13.01.2010, Az Au 6 K 08.1659). Vorliegend wäre daher eine Erweiterung des Prognosezeitraums etwa auf das Jahr 2030 mit einem unvermeidbar hohen Unsicherheitsrisiko behaftet. Aus diesem Grunde wird daher von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein Prognosemaßstab von 10 bis 15 Jahren als angemessen anerkannt (vgl. BVerwG vom 07.03.2007, Az 9 C 2/06). Das gilt sowohl für die Frage, ob eine Straßenbaumaßnahme im Hinblick auf die absehbare Verkehrsentwicklung „vernünftigerweise geboten“, die Planung also gerechtfertigt ist, als auch für die Bewältigung etwaiger Verkehrs(lärm)probleme. Der Aufkommensprognose im Zusammenhang mit der Erforderlichkeit der Baumaßnahme einerseits und mit den damit einhergehenden (Lärm-)Belastungen andererseits kann der gleiche Prognosehorizont zugrunde gelegt werden (OVG Schleswig vom 28.06.2010, Az 1 LA 24/10).

Im Hinblick auf die Verkehrsprognose ist demnach die Zeit bis 2025 ein angemessener Prognosezeitraum, der eine realistische Abschätzung der Verkehrsentwicklung und damit zugleich die Abwägung zur Planrechtfertigung trägt. Entscheidend ist insoweit das Datum des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses:

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommt es für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Beschlusses an. Für die rechtliche Beurteilung des Prognosehorizonts gilt insoweit nichts anderes (vgl. auch BVerwG vom 21.3.1996, Az. 4 A 10.95). Denn selbst unter Zugrundelegung einer großzügigen Prognosefrist ist nicht auszuschließen, dass die Inbetriebnahme aufgrund von Rechtsschutzverfahren und einer entsprechenden Bauzeit außerhalb des Prognosehorizonts liegt. Sollte sich bei späterer Inbetriebnahme herausstellen, dass die Prognose unzutreffend war, kann diesem im Wege nachträglicher Schutzauflagen nach § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG angemessen begegnet werden (vgl. BVerwG vom 25.5.2005, Az. 9 B 41/04). Anderes würde nur gelten, wenn im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bereits erkennbar ist, dass das Vorhaben bei Eintritt des Prognosehorizonts noch nicht fertig gestellt und in Betrieb genommen sein wird (vgl. VG Augsburg vom 13.01.2010, Az. Au 6 K 08.1659). Hierfür gibt es vorliegend Verfahren keine Anhaltspunkte. Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses besteht noch ein Prognosezeitraum von 13 Jahren. Dies sollte mehr als genügen, damit die Verkehrsfreigabe innerhalb des Prognosezeitraums erfolgen kann.

#### 4.6 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).

Im Planfeststellungsverfahren war demnach zu prüfen, ob es für die zu bewältigende Aufgabe (vgl. Ziffer 4.2) eine bessere Möglichkeit gibt oder ob zumindest eine genauso geeignete Variante erkennbar ist, die zudem dem Vorhaben entgegenstehende private und öffentliche Interessen in geringerem Maße beeinträchtigen würde. Dabei muss die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht allen denkbaren Alternativen nachgehen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind nur solche Alternativen differenzierter zu untersuchen, die sich „anbieten oder gar aufdrängen bzw. eindeutig vorzugswürdig“ sind (z. B. BVerwG, Urteil vom 30. Mai 1984, Az.: 4 C 58/81). Alternativen sind danach (nur) so weit zu untersuchen, bis sie sich als eben nicht eindeutig vorzugswürdig erweisen. Dies kann dazu führen, dass Alternativen, die bereits bei einer groben Analyse eindeutige Nachteile aufzeigen, in einem Frühstadium der Alternativenprüfung ausgeschieden werden können. Nach diesem Maßstab sind vorliegend allein diejenigen Varianten abwägungsrelevant, die einen Ausbau der vorgegebenen, weil vorhandenen Strecke vorsehen. Angesichts der dichten und engen Bebauung beidseitig der vorhandenen A7 sowie der aufgrund der in Abhängigkeit zu Entwurfsgeschwindigkeit und Radienforderungen nicht kleinräumig beliebig verschwenkbaren Streckenführung waren in erster Linie Varianten zu prüfen, die lediglich auf der vorhandenen Trasse unterschiedliche Anzahlen von Fahrstreifen und Verflechtungsstreifen, unterschiedliche Gestaltungen der Ein- und Ausfahrten etc. aufwiesen. Ein weiteres wesentliches Unterscheidungsmerkmal der Varianten war die Herstellung eines Tunnelbauwerks an Stelle von Lärmschutzwänden.

Die Nullvariante, also der Verzicht auf den Ausbau, kam angesichts der bereits seit langem vorhandenen Überlastung der A7 nördlich des Elbtunnels und der daraus resultierenden verkehrlichen Probleme nicht in Betracht. Im Hinblick auf die zu erwartende weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie vor dem Hintergrund des aktuell unzureichenden Schallschutzes erweist sich der Ausbau gegenüber dem Status quo als deutlich vorzugswürdig, vgl. auch Ziffer 4.2.

Die größten Unterschiede wiesen die Planfälle „Erforderlicher Lärmschutz“ und „Optimaler Städtebau“ auf. Bei ersterem wird der erforderliche Lärmschutz allein durch Lärmschutzwände und -wälle gewährleistet. Bei dem Planfall „Optimaler Städtebau“ wird daneben zudem die städtebauliche Wirkung einer Einhausung der A7 durch ein Tunnelbauwerk und den damit verbundenen (teilweisen) Entfall der Barrierewirkung berücksichtigt, denn auch die städtebaulichen Auswirkungen eines Fernstraßenausbaus gehören zu den abwägungsrelevanten Belangen. Bei näherer Betrachtung weisen jedoch auch diese, auf den ersten Blick stark unterschiedlichen Varianten

ten nahezu identische Umweltauswirkungen bei allen Schutzgütern sowie weitgehend identische Beeinträchtigungen Dritter auf, denn beide Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der Flächenbeanspruchungen kaum. Demgegenüber beinhaltet die Tunnellösung folgende Vorteile:

- Verbesserter Lärmschutz, der über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht,
- Verminderung der Barrierewirkung im Tunnelbereich durch die Schaffung einer geschlossenen Oberfläche,
- hieraus resultierend geringere Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Bei dem Planfall „Optimaler Städtebau“ handelt es sich somit um die Variante, die gegenüber der Variante „erforderlicher Lärmschutz“ in der Summe die geringeren nachteiligen Umweltauswirkungen erwarten lässt.

Von den geprüften Alternativen erschien daher letztlich die vorliegend planfestgestellte als vorzugswürdig. Sie genügt den Anforderungen an den Straßenbau und berücksichtigt die weiteren betroffenen Belange in angemessener Weise. Die beantragte Variante stellte damit bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung eine sich nicht nur aus technischer und wirtschaftlicher, sondern auch aus eigentumsrechtlicher und umweltseitiger Sicht empfehlende Lösung mit im Vergleich zum Vorhabensziel zumutbaren Beeinträchtigungen und allein für die Schutzgüter Mensch sowie Tiere und Pflanzen mittleren baubedingten Risiken dar; letztere werden jedoch durch verschiedene Maßnahmen vermindert, Ziffer 4.16.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde werden die beteiligten Belange durch die planfestgestellte Variante einem angemessenen Ausgleich zugeführt. Zu den Einzelheiten wird insbesondere auf die Entscheidung über die Einwendungen und Stellungnahmen sowie auf die Umweltverträglichkeitsstudie und die planfestgestellte landschaftspflegerische Begleitplanung verwiesen.

#### **4.7 Abschnittsbildung**

Straßen, insbesondere Autobahnen, können aufgrund ihrer Länge grundsätzlich nur in einzelnen Bauabschnitten hergestellt werden, weil sowohl die baulichen Kapazitäten als auch die mit dem Bau einhergehenden Beeinträchtigungen eine Aufteilung eines solchen langen Linienbauwerks in einzelne Abschnitte erzwingen. Dies gilt aufgrund der hohen baulichen Komplexität der hoch belasteten Anschlussstellen mit ihren Verflechtungsströmen umso mehr für Autobahnabschnitte in städtischen Ballungsgebieten und spiegelt sich wider in der verfahrensrechtlichen Behandlung eines solchen Ausbaus. Angesichts der Tatsache, dass - wie vorstehend beschrieben - ohnehin nur Teilabschnitte errichtet werden können, aber vor allem aufgrund der Vielzahl der bereits in einem einzelnen Bauabschnitt zu betrachtenden Belange kommt eine Planfeststellung einer gesamten Autobahn kaum in Betracht. Ein solches Verfahren wäre inhaltlich und zeitlich nicht in angemessener Zeit zu bewältigen.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass nicht auch die Gesamtplanung in den Abwägungsprozess einflüsse. Letztlich gewährleistet nur der Blick auf die Gesamtplanung, dass Konflikte, die erst durch die Endausbaustufe ausgelöst werden könnten, nicht durch die Aufteilung in kleinere Teilabschnitte unberücksichtigt blieben. Dasselbe gilt für Konflikte, die durch eine andere Abschnittsbildung vermieden würden. Aus diesem Grunde fordert auch die Rechtsprechung, dass die Bildung von Teilabschnitten das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein hat. Danach muss auch ein Teilabschnitt einen sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung aufweisen, so dass die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung als ausgewogen angesehen werden kann (BVerwG, 05.06.1992, 4 NB 21/92). Dieser Abwägungsprozess hat vorliegend sowohl auf Seiten der Vorhabensträgerin als auch auf Seiten der Planfeststellungsbehörde stattgefunden. Die Vorhabensträgerin hat der Planung des hier planfestgestellten Abschnittes eine einheitliche Gesamtplanung von der Anschlussstelle HH-Othmarschen im Süden bis zur Landesgrenze mit Schleswig-Holstein im Norden und weiter bis Bordesholm zugrunde gelegt. Sie hat ein Gutachten erstellen lassen, in welchem die Aufteilung der Gesamtstrecke unter verkehrlichen und sicherheitsrelevanten Aspekten untersucht worden ist („Gutachten zur sicherheitsbezogenen Behelfsverkehrsführung“ Dr. Hess, Kocks Consult, 2008). Die Planfeststellungsbehörde wiederum hat daneben eigenständige Betrachtungen, insbesondere der betroffenen Rechte und Belange, angestellt. Zu berücksichtigen war hierbei allerdings auch, dass es sich nicht um einen vollständigen Neubau mit erstmaligen Beeinträchtigungen der Anlieger und einer vollständig neu zu beurteilenden bzw. zu prognostizierenden Verkehrssituation handelt, sondern lediglich um einen Ausbau einer vorhandenen Autobahn, deren derzeitige Wirkungen insoweit bereits bekannt sind und es demnach in erster Linie um die Frage der Erhöhung bzw. - nach Möglichkeit - Minderung der vorhandenen Beeinträchtigungen ging. Hiervon abweichend war allerdings die Aneinanderreihung mehrerer Tunnelabschnitte als neu entstehende Situation zu betrachten. Jedoch ergab auch diese Betrachtung kein Erfordernis einer veränderten Gesamt- oder Teilplanung; hierzu wird auf die Ziffern 3.2.3, 4.12, 4.17.2.1, 4.17.2.2, 4.17.2.16 und 4.17.2.17 verwiesen.

Weiteres Kriterium bei der Abschnittsbildung ist die eigenständige Verkehrsbedeutung, d. h. ein Straßenabschnitt muss für sich gesehen, also auch wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte und die Anschlussabschnitte nicht gebaut würden, eine eigene Funktion erfüllen können, vgl. u. a. BVerwG, 25.01.1996, 4 C 5.95. Hinter dieser Rechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10/96). Dies ist in der Regel der Fall, wenn mindestens am Ende als auch am Anfang des Abschnittes ein Anschluss an eine bestehende Autobahn oder das nachgeordnete Streckennetz besteht. So auch hier: Da die A7 nicht neu hergestellt, sondern lediglich ausgebaut wird, besitzt jeder einzelne Bauabschnitt bereits jetzt als auch in Zukunft eine eigenständige Verkehrsbedeutung, unabhängig vom weiteren Ausbau der Nachbarabschnitte.

Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass es zu der beantragten Abschnittsbildung keine zu bevorzugende Alternative gibt. Die Abschnitte sind so gewählt, dass sie eine eigenständige Verkehrsbedeutung besitzen und sowohl baulich als auch verfahrenstechnisch gut beherrschbar sind. Selbst wenn die Nachbarabschnitte nicht ausgebaut würden, bliebe eine eigenständige Verkehrsbedeutung aufgrund der Lage zwischen den Anschlussstellen, aufgrund der Entzerrung der Verkehrsströme durch die Herstellung eines breiteren Querschnittes und der neuen Verflechtungsstreifen etc. sowie der Gewinn an Lärmschutz. Die verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit sind zwar erheblich, aber ebenfalls beherrschbar und im Übrigen alternativlos. Die Wahl eines längeren Ausbauabschnittes würde vermutlich wie eine langfristige Sperrung der A7 wirken, während kürzere Ausbauabschnitte die nötige Flexibilität und Effektivität der Baudurchführung verhindern und zu einer insgesamt längeren Bauzeit führten. Durch die Gesamtplanung auftretende Konflikte, die durch die Abschnittsbildung unsichtbar bleiben könnten, sind nicht erkennbar. Ebenso sind keine Konflikte erkennbar, die durch eine andere Abschnittsbildung hätten vermieden werden können.

#### **4.8 Baulärm und Erschütterungen**

Neben den Abbrucharbeiten gehen üblicherweise insbesondere von dem Einbringen der Gründungselemente erhebliche Lärmbeeinträchtigungen aus. Aufgrund der räumlichen Nähe lärmempfindlicher Nutzungen hat die Vorhabensträgerin sich zu einer weitestgehend lärm- und erschütterungsarmen Vorgehensweise entschlossen. So hat sie zugesagt, die Minimierung der Geräuschemissionen anzustreben und den Stand der Lärminderungstechnik sowie die Beachtung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen- (AVV Baulärm) zum Gegenstand der Ausschreibung zu machen. Um dies abzusichern, ist eine entsprechende Auflage ergangen, vgl. Ziffer 2.2.

Die AVV Baulärm bestimmt zunächst gebietsbezogene Immissionsrichtwerte, die grundsätzlich einzuhalten sind. Bei einer Überschreitung dieser Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A) sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden. Dabei kann es sich z. B. um Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, Maßnahmen an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Aufstellung von Schallschutzschirmen oder Lärmschutzwänden, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren oder die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen handeln. Weitere Überschreitungen oberhalb dieser 5 dB (A)-Grenze sind ferner zulässig, wenn die hier im öffentlichen Interesse dringend erforderlichen Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden könnten. Das öffentliche Interesse ergibt sich bereits aus Planungsziel (Ziffer 4.2) und Planrechtfertigung (Ziffer 4.4).

Ob es zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte kommen wird, und ob die Arbeiten in diesem Fall ohne die Überschreitung der Richtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden könnten, bleibt der Prüfung im Einzelfall durch die hierfür zuständige Behörde vorbehalten.

ten. Hierüber kann noch nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden, weil die Beurteilung einer hierzu führenden konkreten Bausituation aus dem zeitlichen Abstand der Planfeststellung heraus nicht sicher möglich ist. Insbesondere kann im Planfeststellungsverfahren nicht von vornherein das Überschreiten der Immissionsrichtwerte durch Bezugnahme auf den sogenannten Eingreifwert nach Nr. 4.1 zugelassen werden, vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 12.11. Diesbezüglich bedarf es aber auch keiner abschließenden Entscheidung, weil die Vorhabensträgerin zum einen die Beachtung der AVV Baulärm zugesagt hat und zum anderen die für die Beherrschbarkeit der Situation erforderlichen Instrumentarien - von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen bis hin zur Stilllegung der Baustelle - vorhanden sind.

Entschädigungsleistungen hinsichtlich des Baulärms sind nicht angeordnet worden, weil die Einhaltung der den Bereich der grundsätzlich entschädigungslosen Duldungspflicht beschreibenden Bestimmungen der AVV Baulärm einschließlich der danach ggf. zulässigen Überschreitungen durch die Zusage der Vorhabensträgerin und die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2 gewährleistet werden. Hierdurch ist sichergestellt, dass keine entschädigungspflichtigen Wirkungen auftreten werden.

Entscheidungserhebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen während der Bauzeit sind aufgrund der Entfernung der Gebäude zur Baumaßnahme und der vorgesehenen Vorgehensweise, z.B. bei der Herstellung von Pfahlgründungen für Lärmschutzwände in sensiblen Bereichen die Pfähle durch Bohren statt Rammen einzubringen, nicht anzunehmen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, im Bauvertrag weitestgehend erschütterungsarme Bauverfahren und die Einhaltung der ohnehin zu beachtenden Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ und Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ vorzuschreiben, indem sie diese als Auflagen im Bauvertrag verankert und im Rahmen der Bauüberwachung kontrolliert, vgl. auch Ziffer 2.2. Sollte es dennoch zu erschütterungsbedingten Schäden kommen, weil die Maßgaben dieser DIN-Vorschriften nicht eingehalten wurden, sind diese zu ersetzen. Zu diesem Zweck wird ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, vgl. Ziffer 2.1.

#### **4.9 Bauzeitlicher Verkehrslärm**

Der vorhandene Lärmschutz bleibt bis auf wenige Ausnahmen während der gesamten Bauzeit erhalten, weil die neuen Lärmschutzeinrichtungen vor dem Rückbau der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen errichtet werden. Eine der Ausnahmen stellt der Bereich beim Hotel Park Inn (Richtungsfahrbahn Hannover) dar. Dort verläuft die geplante Lärmschutzwand in der Flucht der vorhandenen Lärmschutzwand. Als bauzeitlicher Lärmschutz ist eine Trägerbohlwand mit Holzverkleidung vorgesehen (vgl. Unterlage 10-04 bauzeitlicher Lärmschutz sowie Ziffer 4.17.1.11). Aus dem gleichen Grund kann der Lärmschutz an der vorhandenen Lärmschutzwand L 70 (km 148+138 bis 148+300) an der Außenseite der Richtungsfahrbahn Hannover für

den Zeitraum der Geländeaufschüttung und Herstellung der geplanten Lärmschutzwand 25 (km 148+124 bis km 148+300) nicht aufrechterhalten werden.

Beim Hotel wird der für die Stützwandherstellung erforderliche Baugrubenverbau zu einer temporären Lärmschutzwand ausgebaut. Um diese errichten zu können, wird die vorhandene Lärmschutzwand auf einer Länge von etwa 20 m abgebrochen, dort das Fundament hergestellt und danach der bauzeitliche Lärmschutz an dieser Stelle errichtet. Damit wird für eine Dauer insgesamt von etwa 2,5 Monaten eine „wandernde“ Lücke von jeweils ca. 20 m Breite entstehen, wobei die Hauptlärmquelle während dieser Zeit auf den gegenüberliegenden Fahrstreifen in Richtung Flensburg liegen wird. Zusammen mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h erreichen die Pegel aus dem Straßenverkehr während der Bauzeit nach dem hierfür angefertigten Gutachten („Bauzeitlicher Lärmschutz Oldesloer Straße 166 (Park Inn Hotel)“, CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH vom 13.01.2012, vgl. auch Ziffer 1.3.1) an allen Geschossen sowohl tagsüber als auch nachts geringere Werte als im Prognose-Nullfall (Bestandslage A7, bestehende Lärmschutzwand). Damit wird laut Gutachten durch den bauzeitlichen Lärmschutz gegen den Straßenverkehrslärm mindestens das Schutzniveau des Bestandes erreicht.

Im Bereich der Lärmschutzwand L 70 ist mangels unmittelbar in der Nähe befindlicher Bebauung kein bauzeitlicher aktiver Lärmschutz erforderlich. Dort kompensieren im Übrigen die bauzeitliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h sowie die vorhandenen Lärmschutzbauwerke an der A 23 die bauzeitlich auftretende erhöhte Verlärmung.

Damit sieht die Planung - durch die Nebenbestimmung zusätzlich gesicherten - bauzeitlichen Verkehrslärmschutz vor, obwohl § 41 BImSchG nicht für die Bauzeit und bauzeitliche Provisorien anwendbar ist. Ein Verkehrslärmschutz, wie er für den späteren Betrieb erforderlich ist, kann daher nicht verlangt werden. Dies ist auch naheliegend, weil die Errichtung des endgültigen Lärmschutzes in der Regel nicht als erste Teilbaumaßnahme durchführbar ist, ohne den weiteren Bau zu stören. Dies gilt hier besonders, da es sich nicht um einen Neubau, sondern um einen Ausbau handelt, bei dem - insbesondere vor dem Hintergrund der Enge des Baufeldes - vielfältig vorhandene und abzubrechende Bauteile die frühzeitige Errichtung des endgültigen Schallschutzes erheblich erschweren und zum Teil unmöglich machen können. Wo dies jedoch möglich ist, und dies ist überwiegend der Fall, wird zunächst der endgültige Lärmschutz errichtet.

Wo dies nicht möglich ist, lässt der weiterlaufende Betrieb der Straße unter Abbruch der planfestgestellten alten Lärmschutzanlagen in Verbindung mit der erheblichen Dauer der Baumaßnahme es jedoch als geboten erscheinen, auch einen bauzeitlichen Verkehrslärmschutz zu gewährleisten. Maßstab ist jedoch nicht die Erforderlichkeit eines Lärmschutzes nach § 41 BImSchG, s. o., sondern maximal der vorhandene Lärmschutz. Auch hiervon sind jedoch Abstriche zu machen, weil hinsichtlich der Durchführung von Baumaßnahmen grundsätzlich eine entschädigungslose Duldungspflicht besteht, so dass nicht jede nachteilige Veränderung der vorhandenen Situation zur Aufrechterhaltung des Status Quo zwingen kann. Dies gilt insbeson-

dere für Bauvorhaben der öffentlichen Hand, die wie hier aus Gründen des Allgemeinwohls durchgeführt werden. Aus diesem Grunde ist die Planfeststellungsbehörde der Ansicht, dass der geplante bauzeitliche Verkehrslärmschutz durch die Aufrechterhaltung des vorhandenen Lärmschutzes bis zur Errichtung des neuen Lärmschutzes bzw. durch die längen- und zeitmäßige Minimierung der jeweils entstehenden Lücken in den betroffenen Lärmschutzwänden erforderlich, aber auch ausreichend ist.

#### **4.10 Bauzeitliche Luftschadstoffbelastung**

Gemäß „Luftschadstoffgutachten für die Bauphase mit Schwerpunkt Tunnel Schnelsen“ (vgl. Ziffer 1.3.1) führen die baubedingten Emissionen bezogen auf die Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) zu erhöhten Schadstoffbelastungen im Nahbereich des Tunnels. Um die bauzeitliche Luftschadstoffbelastung soweit wie möglich zu reduzieren, sind Minderungsmaßnahmen angeordnet worden; insoweit wird auf Ziffer 2.2 verwiesen. Im Einzelnen:

##### **NO<sub>2</sub>**

In **Phase 1** (Herstellung Tunnel Westseite) ist eine Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwertes wegen des zusätzlichen Eintrages der Heidlohstraße am auf der Ostseite gelegenen **Wohnhaus im Kreuzungsbereich Heidlohstraße/Röthmoorweg** zu erwarten. Dies ist allerdings im Wesentlichen auf die hohe Vorbelastung infolge des durchgehenden öffentlichen Verkehrs zurückzuführen. Die baubedingte NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastung liegt an diesem Wohngebäude unterhalb des analog angewandten Irrelevanzkriteriums der TA Luft, d. h. die Zusatzbelastung durch die Bautätigkeit beträgt im Jahresmittel nicht mehr als 3 % des Grenzwertes.

Daneben ist auch der **Gewerbebetrieb in der Frohmestraße 59** von einer Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes betroffen. Doch auch hier ist die Überschreitung überwiegend auf die hohe Vorbelastung zurückzuführen, während die baubedingten Immissionen unterhalb des analog angewandten Irrelevanzkriteriums der TA Luft liegen.

Während der Sperrung der Westrampe der Anschlussstelle Schnelsen ist außerdem entlang der **Frohmestraße** wegen des Umleitungsverkehrs im Nahbereich der A7 mit Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes zu rechnen. Davon ist auch **Wohnbebauung** betroffen. Deshalb sind die Sperrzeiten der Westrampe auf ein Minimum zu reduzieren, vgl. hierzu auch Ziffer 2.2.

Im Übrigen sind keine Grenzwertüberschreitungen an Wohnhäusern zu erwarten.

In **Phase 2** (Herstellung Tunnel Ostseite) sind an der Wohnbebauung im Tunnelbereich keine relevanten NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen mehr zu erwarten. Grenzwertüberschreitungen treten allerdings im Bereich der Portale bis zu einem Abstand von mindestens 30 m auf, sodass die **Wohn- und Geschäftshäuser** am Südportal sowie wiederum der **Gewerbebetrieb** in der Frohmestraße 59 am Nordportal betroffen sein werden. Allerdings liegen die baubedingten Zu-

satzbelastungen auch in diesen Fällen unterhalb des analog angewandten Irrelevanzkriteriums der TA Luft.

### **PM10**

In **Phase 1** wird der Jahresmittelgrenzwert bei Einhaltung der angeordneten Minderungsmaßnahmen zur Reduktion der Staubemissionen (vgl. Ziffer 2.2) im gesamten Untersuchungsgebiet unterschritten und damit eingehalten. Der Tagesmittelgrenzwert (= 24-Stunden-Grenzwert, der lediglich 35-mal im Jahr überschritten werden darf) wird lediglich bei dem **Gewerbebetrieb** in der Frohmestraße 59 überschritten, wobei die Überschreitungswahrscheinlichkeit bei 40 % liegt. Wohnbebauung ist damit insgesamt nicht betroffen.

In **Phase 2** wird der Jahresmittelgrenzwert bei Einhaltung der angeordneten Minderungsmaßnahmen zur Reduktion der Staubemissionen (vgl. Ziffer 2.2) im gesamten Untersuchungsgebiet unterschritten und damit eingehalten.

Hinsichtlich des Tagesmittelgrenzwertes ist lediglich im Bereich des **Gewerbebetriebes** in der Frohmestraße 59 mit einer Überschreitung in einer Wahrscheinlichkeit von ca. 85 % sowie an der nächstliegenden **Wohnbebauung** des Südportals mit einer Überschreitung in einer Wahrscheinlichkeit von nur ca. 25 % zu rechnen.

Neben den planfestgestellten Minderungsmaßnahmen (vgl. Ziffer 2.2) sind weitere Maßnahmen selbst bei trotz der Minderungsmaßnahmen noch auftretenden Grenzwertüberschreitungen nicht anzuordnen. Schon für vorhabensbedingte, also dauerhafte Überschreitungen von Luftschadstoffgrenzwerten bildet die Einhaltung der Grenzwerte keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung, weil die Einhaltung der Grenzwerte nicht vorhabensbezogen zu gewährleisten ist; sie steht vielmehr im unmittelbaren Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, 9 A 6/03, Rn. 24; Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08, juris Rn. 117ff.). Dies gilt für bauzeitliche, also lediglich temporäre, Zusatzbelastungen erst recht. Wäre dies anders, käme jegliche Bautätigkeit in bereits stark vorbelasteten Gebieten gänzlich zum Erliegen (BVerwG, 9 A 6/03, a.a.O.).

Um vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Problembewältigung dennoch den Sachverhalt aufklären und, soweit möglich und erforderlich, Schutzvorkehrungen anordnen zu können, hat die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die Vorhabensträgerin gebeten, das Luftschadstoffgutachten für die Bauphase mit Schwerpunkt Tunnel Schnelsen anzufertigen. Dass für die Beurteilung der Erheblichkeit der Überschreitungen der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte das Irrelevanzkriterium der TA Luft angewandt wurde, obwohl selbige für Straßenbauvorhaben nicht gilt, ist dabei nicht zu beanstanden. Die TA Luft erhebt Gültigkeit für dauerhafte Zusatzbelastungen, während es hier lediglich um temporäre Zusatzbelastungen geht. Wenn sich - wie gutachterlich festgestellt - temporäre Überschreitungen der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte innerhalb des Irrelevanzkriteriums der TA Luft bewegen, diese Überschreitungen also bei einer unter die TA Luft fallenden Anlage so-

gar dauerhaft vorliegen dürften, ist eine lediglich temporäre Überschreitung erst recht zulässig. Damit hat das Gutachten gezeigt, dass die Hauptquelle der Luftschadstoffbelastungen aus der Vorbelastung besteht, hingegen die baubedingten Zusatzbelastungen für sich allein unbedenklich wären. Dass sich die Vorbelastung um diese Zusatzbelastungen baubedingt erhöht, ist bedauerlich und daher mittels der angeordneten Minderungsmaßnahmen so gut wie möglich zu minimieren. Darüber hinaus dennoch auftretende baubedingte Luftschadstoffbelastungen sind unvermeidbar und vor dem Hintergrund ihres auf die Bauzeit beschränkten Auftretens als zumutbar hinzunehmen.

#### **4.11 Bauzeitliche Verkehrsbeeinträchtigungen**

Der Verkehr auf der A7 wird während der Bauzeit vollen Umfangs aufrechterhalten. Die Zahl der vorhandenen Fahrstreifen wird nicht vermindert, deren Abmessungen entsprechen den geltenden Vorschriften. Eine gleichzeitige Sperrung aller Fahrbeziehungen an den AS HH-Schnelsen und AS Schnelsen Nord ist ausgeschlossen, so dass immer mindestens eine der beiden Anschlussstellen zur Verfügung steht. Gleichwohl wird es im Zuge der Bauarbeiten zu Verkehrsbeeinträchtigungen sowohl auf der A7 selbst als auch auf den anschließenden Stadtstraßen kommen. Desweiteren werden Behinderungen durch den Verkehr mit Baustellenfahrzeugen von und zur Baustelle eintreten. Auch die Geh- und Radwege werden während der Bauausführung bereichsweise nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus sind ggf. auch andere, parallel geplante Baumaßnahmen je nach dortigem Planungs- und Bauverlauf zu berücksichtigen, um unnötige Behinderungen zu vermeiden. Um die Verkehrsbeeinträchtigungen so weit wie möglich zu minimieren, erfolgt eine entsprechende Planung durch die Straßenverkehrsbehörde, vgl. Ziffer 2.9.

#### **4.12 Tunnelsicherheit**

Der Bau und vor allem auch der spätere Betrieb von Tunneln unterliegen den umfangreichen Sicherheitsanforderungen der „Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im trans-europäischen Straßennetz“ und den „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT). Bei ihrer Anwendung sind die vielfältigen und unterschiedlichen Anforderungen an Verkehrsqualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sowie an die Umweltverträglichkeit ausgewogen zu berücksichtigen und in ein Gesamtsicherheitskonzept einzubinden. Dies ist geschehen (PTV AG, Stuttgart, Oktober 2012, wird fortgeschrieben). Aufgrund der Tunnellänge von mehr als 400 m ist auch eine Risikoanalyse durchgeführt worden, um festzustellen, ob zur Gewährleistung der Sicherheit im Tunnel zusätzliche Maßnahmen oder weitere Ausrüstungen erforderlich sind, die über dem Standard der RABT liegen (PTV AG, Stuttgart, Oktober 2012).

Der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer als die nach den RABT (dort Ziffer 1.1.1) zuständige Verwaltungsbehörde (LSBG B 240) hat im Nachgang zur Planfeststellung dauerhaft dafür zu sorgen, dass sämtliche die Sicherheit des Tunnels betreffende Anforderungen eingehalten werden, und die hierzu erforderlichen Bestimmungen zu erlassen, um die Einhaltung dieser Richtlinien sicherzustellen. Beim Landesbetrieb angesiedelt ist auch die Position des Tunnelmanagers gem. RABT 1.1.2 (LSBG B 244). Dieser wiederum hat gemäß RABT 1.1.3 die Stelle LSBG B 236 als von der Verwaltungsbehörde anerkannten Sicherheitsbeauftragten benannt. Dieser koordiniert sämtliche Präventiv- und Sicherungsmaßnahmen, um die Sicherheit der Nutzer und des Betriebspersonals sicherzustellen. Er wirkt an der Ausgestaltung von Sicherheitsprogrammen und an der Festlegung von Spezifikationen für bauliche Einrichtungen, Ausstattung und Betrieb mit. Vor Baubeginn stellt der Tunnelmanager die Sicherheitsdokumentation zusammen, die er fortlaufend aktualisiert, und zieht den Sicherheitsbeauftragten hinzu. Der Tunnelmanager reicht die Sicherheitsdokumentation zusammen mit der Stellungnahme des Sicherheitsbeauftragten und/oder der Untersuchungsstelle, sofern verfügbar, bei der Verwaltungsbehörde ein.

Die erstmalige Eröffnung des Tunnels für den allgemeinen Verkehr (Inbetriebnahme) unterliegt der Genehmigung durch die Verwaltungsbehörde (Abnahme). Hierdurch ist sichergestellt, dass der Tunnel nicht in Betrieb gehen kann, wenn er nicht in durch die zuständige Stelle anerkannter Weise den sich aus den RABT ergebenden Sicherheitsanforderungen entspricht.

Um einen sicheren Verkehrsablauf vor und im Tunnel zu gewährleisten, ist ein umfassendes verkehrstechnisches Konzept für das Gesamtsystem „Tunnel“ zu erstellen.

Zuständig für mögliche Einschränkungen von Gefahrguttransporten in Straßentunneln sind die Straßenverkehrsbehörden, vgl. Ziffer 9 RABT. Vor der Festlegung oder Änderung von Vorschriften und Anforderungen für den Gefahrguttransport durch einen Tunnel ist eine Risikoanalyse durchzuführen. Soweit Alternativrouten für den Transport von Gefahrgütern oder gegebenenfalls auch vergleichbarer Beladungen zur Verfügung stehen, sind sie in eine Risikoanalyse mit aufzunehmen.

Die vorstehend beschriebenen Anforderungen sind teilweise bereits beim Bau des Tunnels zu beachten, größtenteils beziehen sie sich jedoch auf den späteren Betrieb. Im Planfeststellungsbeschluss sind allein diejenigen baulichen Anforderungen zu berücksichtigen, die sonst nicht oder nur schwer nachträglich oder nicht ohne Auswirkungen auf die Gesamtabwägung berücksichtigt werden könnten. Dies ist geschehen. Angesichts der regelkonformen Ausbildung des Tunnelbauwerks sind bauliche Rückwirkungen späterer betrieblicher Anforderungen auf das Tunnelbauwerk, die nicht mehr berücksichtigt werden könnten, nicht erkennbar. Hinsichtlich der betrieblichen Anforderungen, die überwiegend der zukünftigen Situation angepasst und flexibel gehandhabt werden müssen, ist die Regelung im Planfeststellungsbeschluss nicht sinnvoll und überwiegend auch nicht möglich. Insoweit muss die Planfeststellungsbehörde sich lediglich davon überzeugen, dass die hieraus potentiell resultierenden Konflikte ohne Auswirkungen auf

das Abwägungsergebnis sicher beherrschbar sein werden. Da die RABT insoweit umfassende Aufgaben definieren und zuweisen sowie entsprechende inhaltliche Anforderungen stellen, besteht hieran kein Zweifel.

Die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen und Ausstattungen/Anlagen und die entsprechende Abstimmung zwischen den hierfür zuständigen Stellen, insbesondere dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (dort Sicherheitsbeauftragte, Tunnelmanager, Entwurfs- und Betriebsdienststellen), können daher hier als nicht über die vorstehend beschriebene Plausibilitätsprüfung auf zukünftige Beherrschbarkeit hinaus abwägungsrelevant der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Die von der Feuerwehr geforderte zusätzliche Wache ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Straßenbaulast umfasst den Bau und die Unterhaltung der Autobahn einschließlich des Tunnels, grundsätzlich jedoch nicht den Betrieb und insbesondere nicht die Gefahrenabwehr. Letzteres ist Landesangelegenheit. Hierzu hat bereits der Bundesrechnungshof am 16.01.1981 mit Bezug auf die Tunnelbetriebszentrale der A7 ausgeführt, dass „die Straßenbaulast (...) keine Kompetenz des Bundes für die Hilfeleistung bei Unfällen und für das Feuerlöschwesen (begründet). Es ist auch nicht seine Aufgabe, auf eine schnelle Wiederherstellung des Verkehrsflusses nach einem Unfall hinzuwirken. Diese Aufgaben fallen in den Hoheitsbereich des Landes. Die Kostentragung für hoheitliche Aufgaben wird auch nicht durch die Bauform eines Verkehrsweges beeinflusst. Ein gewisses Eigeninteresse des Bundes für den Feuerschutz ist insofern zu erkennen, als durch schnelle Brandbekämpfung baulicher Schaden vom Tunnelbauwerk abgewendet werden kann. Insofern könnte eine Kostenbeteiligung des Straßenbaulastträgers an den Personalkosten für die Tunnelverkehrswarte und für die Vorhaltung der Feuerlöschfahrzeuge gerechtfertigt werden. Die Vorhaltung der übrigen Rettungs- und Hilfsfahrzeuge wäre dann allein von Hamburg zu finanzieren. Im Übrigen bliebe es der städtischen Feuerwehr freigestellt, einen Feuerwehrposten im Tunnel zu stationieren (...)“.

Zwar muss die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Gesamtabwägung sicherstellen, dass die auf landesrechtlicher Zuständigkeit beruhenden Aufgaben im späteren Betrieb eingehalten werden können und dass anderenfalls kein Betrieb stattfindet. Dies könnte theoretisch z. B. durch einen Baubeginnvorbehalt oder einen Betriebsbeginnvorbehalt geschehen. Dies ist hier jedoch nicht erforderlich. Die Anforderungen der RABT stellen auch insoweit sicher, dass der Betrieb nicht aufgenommen würde, wenn die Sicherheitslage dies nicht zuließe. So ist u. a. eine Abnahme erforderlich, s.o. Es ist - auch aufgrund der geringen Tunnellänge - nicht ersichtlich, dass es darüber hinaus besonderer Regelungen oder Vorbehalte seitens der Planfeststellungsbehörde bedürfte. Im Übrigen hat die bereits im Planfeststellungsverfahren beteiligte, für die spätere Abnahme und insgesamt für die Tunnelsicherheit zuständige Verwaltungsbehörde (LSBG) selbst keine besondere Feuerwache gefordert.

#### 4.13 Gewässerdurchlässe

Von verschiedenen Seiten wurde gefordert, alle neuen Gewässerdurchlässe durch Brückenbauwerke zu ersetzen bzw. zumindest mit Bermen auszustatten und alle umzubauenden Gewässerdurchlässe mit Bermen auszustatten und Lichtschächten zu versehen, um den Durchgängigkeitskriterien zu entsprechen. Um den Platz für eine Berme zu erhalten, könnten die Durchlässe mit einem ovalen Profil ausgestaltet werden.

Bei den betroffenen Gewässern handelt es sich um gradlinig in - heute teilweise verfallenen - Regelprofilen ausgebaute Gewässer. Nach gutachterlicher Einschätzung besteht aufgrund ihrer technischen Auslegung keine erkennbare faunistische Vernetzungsfunktion oder Durchgängigkeit. Insbesondere im Nahbereich der Autobahn bzw. unterhalb von ihr handelt es sich bereits seit Jahrzehnten um stark veränderte Oberflächengewässer. Durch den Neubau ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen von Tierarten, da sich der Gewässerzustand in Bezug auf faunistische Funktionen, insbesondere die Gewässerdurchgängigkeit, nicht nachteilig verändert. Soweit allgemeine Biotopfunktionen überplant werden, sind diese als Eingriff bilanziert worden. Die Gewässerdurchlässe verbinden den stark anthropogen überprägten städtischen Raum auf der Westseite der A7 mit dem städtischen Offenland-Randbereich auf der Ostseite. Beide Teilräume zeichnen sich nicht durch besondere boden- oder gewässergebundene Tierartenvorkommen aus, die auf einen Wechsel zwischen den Teilräumen angewiesen wären. Es ist daher davon auszugehen, dass die derzeitige ökologische Funktionsfähigkeit und Durchlässigkeit schon derzeit soweit eingeschränkt ist, dass die Verlängerung der Bauwerke Kollau und Döpwich im Bereich vorbelasteter Gewässerbereiche zu keiner wesentlichen Verschlechterung führt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Verlängerungen der Durchlässe Kollau und Döpwich zusammen mit der Verkürzung des Durchlasses Wanderweg/Brookgraben in der Bilanz aller drei Durchlässe zu lediglich insgesamt 7 m Verlängerung führen. Grundsätzlich sind daher nach gutachterlicher Einschätzung Bermen und Lichtschächte im Bereich der Durchlässe nicht erforderlich.

Dennoch hat sich die Vorhabensträgerin entschlossen,

- den **Durchlass der Kollau bei Station 145 + 680** vor dem Durchlass unter der A7 (beim Betriebsweg) als Maulprofil und mit Sohlsubstrat und Bermen aus Steinwalzen herzustellen,
- die **beiden Durchlässe beim RRB 1.5/1.6** als Maulprofil und mit Sohlsubstrat und Bermen aus Steinwalzen herzustellen,
- die **Durchlässe der Kollau, des Döpwichgrabens** und der **Unterführung Wanderweg/Brookgraben** unter der A7 mit Sohlsubstrat und Bermen aus Steinwalzen herzustellen.

Hierdurch werden gegenüber der ursprünglichen Planung erhebliche Verbesserungen erzielt.

Hinsichtlich der geforderten Lichtschächte ist darüber hinaus zu ergänzen, dass eine Herstellung im Zuge des Durchlasses des Brookgrabens schon deshalb nicht erforderlich ist, weil es dort bereits eine Beleuchtung gibt und der Brookgraben zudem bereits ein deutlich größeres

Profil aufweist als die anderen Durchlässe. Im Zuge der Düpwisch kann ein Lichtschacht nicht mit angemessenem Aufwand hergestellt werden, weil sich auf der für die Herstellung des Lichtschachtes benötigten Fläche im Mittelstreifen bereits die Gründung der Lärmschutzwand befindet. Bei der Kollau wiederum rechtfertigt deren Bedeutung keinen entsprechenden Aufwand. Mitgeteilt werden kann an dieser Stelle jedoch, dass im Bereich Stellingen zumindest für den Durchlass der Mühlenau nach derzeitigem Sachstand und vorbehaltlich der dort noch ausstehenden Planfeststellung die Herstellung eines Lichtschachtes vorgesehen ist.

Die grundsätzlich zu beachtenden Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer ergeben sich aus den §§ 27 ff des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit den §§ 27a ff des hamburgischen Wassergesetzes (HWaG). Danach bestehen sowohl ein Verschlechterungsverbot als auch ein Verbesserungsgebot. Beide sind auch bei der planfeststellungsrechtlichen Abwägung grundsätzlich zu beachten.

Hinsichtlich des Verbesserungsgebotes ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sich dieses im Wesentlichen an die insoweit zuständigen Verwaltungseinheiten richtet, die die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele erforderlichen Maßnahmenprogramme und Bewirtschaftungspläne aufzustellen haben. Eine Pflicht für die Vorhabensträgerin, mit hohem baulichen und finanziellen Aufwand erhebliche Verbesserungen gegenüber dem Bestand vorzunehmen, ist daraus nicht abzuleiten. Dennoch ergeben sich solche Verbesserungen durch die o. a. Maßnahmen.

Demgegenüber ist das Verschlechterungsverbot vollinhaltlich wirksam, mit den Ausnahmemöglichkeiten des § 31 WHG. Neben der gebotenen Beachtung der §§ 27 ff WHG in Verbindung mit §§ 27a ff HWaG bestimmt daher § 49 a Abs. 1 HWaG, dass der Gewässerausbau auf die ökologische und landschaftsgestalterische Funktion des Gewässers und der anschließenden Uferstreifen Rücksicht zu nehmen und eine natürliche Entwicklung zu begünstigen habe. Es soll nur so ausgebaut werden, dass es mindestens im bisherigen Umfang als Lebensstätte für Pflanzen und Tiere geeignet ist. Auch dies ist durch das Vorhaben in der Fassung des Änderungsantrags gewährleistet. Neben den bereits oben dargestellten Verbesserungen durch die Planänderung ist zusätzlich darauf hinzuweisen, dass der Durchlass des Brookgrabens in neuer Lage ca. 51 m lang sein wird statt zuvor gut 62 m. Er wird also ca. 11 m kürzer und erleichtert die Durchgängigkeit gegenüber dem Bestand damit erheblich.

Selbst jedoch, wenn eine Verschlechterung einträte, stünde dies der Zulässigkeit des Vorhabens nicht entgegen. Gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 3, 4 WHG verstößt dies nicht gegen die Bewirtschaftungsziele nach den §§ 27 und 30 WHG, wenn die Ziele, die mit der Veränderung des Gewässers verfolgt werden, nicht mit anderen geeigneten Maßnahmen erreicht werden können, die wesentlich geringere nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben, technisch durchführbar und nicht mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden sind und alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um die nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verringern. Die Vorhabensträgerin hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt, dass die Durchlässe unter der A7 vor dem Hintergrund der vorhandenen Geländesi-

tuation nicht ohne erheblichen Aufwand höher, breiter oder kürzer ausgebaut werden könnten. Angesichts der bereits beantragten Verbesserungen, der relativ niedrigen gutachterlichen Bewertungen des Bestandes und des Entwicklungspotenzials und dem schlechten Kosten-/Nutzenverhältnis weiterer Verbesserungen wären demnach auch Verschlechterungen der Gewässerdurchlässigkeit in zulässiger Weise hinzunehmen.

#### **4.14 Private Belange**

Das Vorhaben beinhaltet sowohl unmittelbare als auch mittelbare Auswirkungen auf private Belange und Rechte.

Unmittelbare Auswirkungen ergeben sich sowohl aus der vorübergehenden als auch aus der dauerhaften Inanspruchnahme privater Grundstücke. Ihr Umfang ergibt sich aus den planfestgestellten Unterlagen, insbesondere aus den Grunderwerbsplänen und -verzeichnissen.

Die für die dauerhafte Inanspruchnahme erforderlichen Flächen werden von der Vorhabensträgerin erworben werden. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung nicht gelingt, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 19 Abs. 1 FStrG das Enteignungsrecht, soweit dies zur Ausführung des planfestgestellten Vorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht. Insbesondere bedarf es keiner ausdrücklichen Prüfung, ob das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit entspricht, denn durch die gesetzgeberische Entscheidung in § 19 FStrG steht dies für den Bau einer Bundesfernstraße bereits fest. Zu prüfen bleibt allein die Notwendigkeit der Enteignung, also ob das zu enteignende Eigentum für die Verwirklichung des Vorhabens überhaupt oder in dem beantragten Maße benötigt wird. Dies ist vorliegend durchgehend der Fall, soweit der Plan nicht entsprechend geändert wurde. Über die Höhe der zu zahlenden Enteignungsentschädigung befindet die Enteignungsbehörde.

Dasselbe gilt für die vorübergehende Inanspruchnahme. Auch sie darf nur erfolgen und erfolgt auch nur, soweit dies erforderlich ist. Für die vorübergehende Inanspruchnahme steht den Betroffenen eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Der Entschädigungsanspruch ist gegenüber der Vorhabensträgerin geltend zu machen. Auch insoweit entscheidet die Enteignungsbehörde, wenn eine Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und den Betroffenen nicht zustande kommt.

Die mittelbaren Auswirkungen betreffen in erster Linie Lärm- und Schadstoffbelastungen und Erschütterungen (vgl. hierzu insb. Ziffern 4.8, 4.9, 4.10, 4.16) sowie andere üblicherweise mit dem Betrieb von Straßen und den zu ihrem Bau erforderlichen Arbeiten verbundene Auswirkungen, wie z. B. Einschränkungen der Nutzbarkeit der Wegebeziehungen (vgl. hierzu z. B. Ziffer 2.9). Diese Beeinträchtigungen werden vielfach bereits durch die Planung vermieden oder gemindert und im Übrigen durch entsprechende Auflagen minimiert, soweit dies möglich war (vgl. Ziffer 2). Die verbleibenden Auswirkungen sind unvermeidbar, den Betroffenen zuzumuten und daher zu dulden.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass den Beeinträchtigungen der Anlieger - ob dauerhaft oder temporär, ob unmittelbar oder mittelbar - der erhebliche verkehrliche Vorteil der Erweiterung der A7 sowie die ebenfalls erhebliche Verbesserung des Lärmschutzes gegenüberstehen. Diese Verbesserungen sowohl zugunsten der Allgemeinheit als auch zugunsten eines Großteils gerade auch der betroffenen Anlieger sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde so gewichtig, dass es gerechtfertigt ist, die entgegenstehenden Individualinteressen zugunsten des Vorhabens einzuschränken.

Vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Duldungspflicht von Bauarbeiten, der bereits planungsseitig berücksichtigten Reduzierungen der Beeinträchtigungen sowie der Anordnung und Sicherstellung von Minimierungsmaßnahmen durch entsprechende Nebenbestimmungen ließ die Abwägung der für das Vorhaben streitenden Belange mit den privaten Belangen des Vorhabens als verhältnismäßig und insgesamt vorzugswürdig erscheinen.

Weitere Einzelheiten im Hinblick auf die individuelle Betroffenheit der benachbarten Grundstücke ergeben sich aus den Planunterlagen sowie den einzelnen Entscheidungen über die Einwendungen, vgl. Ziffer 4.17.1. Soweit dieser Planfeststellungsbeschluss im Einzelfall, insbesondere im Rahmen der Entscheidungen unter Ziffer 4.17.1, von den vorstehenden Ausführungen abweichende Bestimmungen enthält, gehen diese vor.

Hinsichtlich der Kostentragung enthält dieser Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich keine eigenen Regelungen, soweit nicht im Rahmen der Entscheidung über die einzelnen Einwendungen besondere Regelungen getroffen werden. Die Kosten für das Vorhaben sowie dessen notwendige Folgemaßnahmen hat grundsätzlich die Vorhabensträgerin zu tragen. Abweichungen können sich aus vorhandenen Verträgen und Genehmigungen etc. sowie Zusagen der Vorhabensträgerin ergeben. Vgl. hierzu auch Ziffer 3.9.

#### **4.15 Begründung der Nebenbestimmungen**

##### **4.15.1 Beweissicherung**

Diese Nebenbestimmung dient der Erleichterung des Nachweises von Schäden, die durch die Baumaßnahme möglicherweise entstehen könnten, und damit dem Schutz von Ansprüchen Dritter. Sie schützt gleichzeitig die Vorhabensträgerin vor unberechtigten Begehren.

Das Monitoring dient der frühzeitigen Erkennung von Gebäudeschäden und ermöglicht ein Eingreifen von Gegenmaßnahmen.

Soweit im Zeitpunkt der Planung nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens, d. h. nachteilige Entwicklungen, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten bei der Planfeststellung verständigerweise nicht rechnen konnten, auftreten sollten, steht den Klägern ein Anspruch nach § 75 Abs. 2 Sätze 2 und 4 VwVfG zu (vgl. BVerwG vom 7.3.2007 BVerwGE 128, 177), vgl. hierzu auch Ziffern 2.14 und 4.15.14. Durch das angeordnete Beweissicherungsverfahren ist auch sichergestellt, dass den Klägern bei entgegen der Prognose eintretenden Schä-

digungen - etwa Setzungsschäden trotz Wahl einer möglichst sicheren Bauweise - kein Rechtsnachteil entsteht (vgl. hierzu BVerwG vom 23.6.2009 UPR 2009, 346, juris Rn. 20, VGH München, Urteil vom 24.01.2011 - 22 A 09.40045, juris Rn. 147).

#### **4.15.2 Umweltauswirkungen in der Bauzeit**

Diese Nebenbestimmung ist geboten, um von den Arbeiten ausgehende Emissionen und Erschütterungen soweit wie erforderlich zu begrenzen.

Sie dient u. a. der zusätzlichen Sicherung der ohnehin geltenden Bestimmungen der AVV Baulärm, vgl. insoweit Ziffer 4.8.

Hinsichtlich der Auflage zu den Erschütterungen wird auf Ziffern 2.1, 2.2 und 4.8 verwiesen.

Der vorhandene Lärmschutz gegen den Verkehrslärm bleibt bis auf wenige Ausnahmen während der gesamten Bauzeit erhalten, weil die neuen Lärmschutzeinrichtungen vor dem Rückbau der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen errichtet werden. Eine der Ausnahmen stellt der Bereich beim Hotel Park Inn (Richtungsfahrbahn Hannover) dar. Insgesamt sieht die Planung durch die Nebenbestimmung zusätzlich gesicherten bauzeitlichen Verkehrslärmschutz vor, obwohl § 41 BImSchG nicht für die Bauzeit und bauzeitliche Provisorien anwendbar ist. Der weiterlaufende Betrieb der Straße unter Abbruch der planfestgestellten alten Lärmschutzanlagen in Verbindung mit der erheblichen Dauer der Baumaßnahme gebietet es jedoch, auch einen bauzeitlichen Verkehrslärmschutz zu gewährleisten. Zu den Einzelheiten wird auf Ziffer 4.9 verwiesen.

Die bauzeitliche Schadstoffbelastung ist anhand eines Luftschadstoffgutachtens prognostiziert worden, vgl. Ziffer 1.3.1. Danach treten während der Baudurchführung zeitweise Überschreitungen von Luftschadstoffgrenzwerten auf. Betroffen hiervon sind stets nur vergleichsweise wenige Gebäude. Auslöser der Grenzwertüberschreitungen ist jedoch fast ausschließlich der vorhandene Verkehr und die großräumige Hintergrundbelastung. Die baubedingte Zusatzbelastung ist demgegenüber geringfügig. Zu den Einzelheiten wird auf Ziffer 4.10 verwiesen.

Die Informationspflicht über die jeweils anstehenden Bauarbeiten soll es den Anwohnern ermöglichen, sich rechtzeitig auf die bevorstehenden Beeinträchtigungen einstellen und ggf. entsprechende Vorkehrungen treffen zu können. Sie ist jedoch nicht zu überdehnen. So ist es nicht erforderlich und aufgrund der mit der Durchführung von Bauarbeiten verbundenen Unwägbarkeiten ggf. auch kontraproduktiv, zu kleinräumig und detailliert zu informieren. Es muss lediglich über größere Bauabschnitte und längere Zeiträume informiert werden.

Ein generelles Bauverbot während der Nachtstunden und Feiertage wird nicht ausgesprochen. Zum einen gelten nachts bereits nach der AVV Baulärm niedrigere Immissionsrichtwerte, zum anderen finden die Arbeiten im Schutz der zunächst noch erhalten bleibenden Lärmschutzwände unter bauzeitlicher Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h statt, so dass davon auszugehen ist, dass die gesamte Lärmsituation zumindest nicht schwerer beeinträchtigend sein dürfte

als die vorhandene Lärmbelastung aus dem Straßenverkehr es bereits ist. Um die Bauzeit nicht unnötig in die Länge zu ziehen erscheint es vorzugswürdig, die Arbeiten, soweit erforderlich, auch nachts durchführen zu können.

Insgesamt ist zu bedenken, dass die bauzeitlichen Auswirkungen nur temporär wirksam werden. Zum einen ist die Durchführung der Gesamtbaumaßnahme zeitlich begrenzt, zum anderen wird auch nicht in jedem Bereich über die volle Gesamtbauzeit gleichmäßig gearbeitet, so dass es für den einzelnen Betroffenen zwar während der gesamten Bauzeit immer wieder zu Phasen stärkerer Beeinträchtigungen kommen kann, jedoch nicht durchgängig. Letztlich lässt sich die Baumaßnahme auch nicht ohne Beeinträchtigungen durchführen. Zudem werden diese durch verschiedene Maßnahmen minimiert, vgl. z. B. Ziffern 2.2, 4.16.2. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind vor dem Hintergrund der Bedeutung des Ausbaus für die Allgemeinheit, insbesondere aber auch angesichts der dauerhaften Reduzierung der anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen nach Fertigstellung der Baumaßnahme gerade auch für die Anwohner hinzunehmen.

#### **4.15.3 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial**

Die Nebenbestimmung dient dem Schutz der Gesundheit sowie der Umweltschutzgüter vor einer Beeinträchtigung durch Schadstoffe. In Verbindung mit den genannten Bestimmungen und Regeln gewährleistet sie, dass neue Belastungen - auch außerhalb des Plangebiets - nicht entstehen und bestehende Belastungen nicht erhöht werden.

#### **4.15.4 Gewässerschutz**

Diese Nebenbestimmung dient dem Schutz der Oberflächengewässer sowie des Grundwassers. Sie verpflichtet die Vorhabensträgerin, soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, auch den Eintrag von Baumaterial und anderen bei der Durchführung der Ausbaumaßnahme anfallenden Stoffen, die nicht schon aufgrund gesetzlicher Bestimmungen nicht in die Gewässer gelangen dürfen, zu minimieren.

Das nach seinem Zutagefördern anfallende Wasser darf die geltenden Grenzwerte für Eisen nicht überschreiten, bevor es wieder in den Wasserkreislauf zurückgelangt. Nach derzeitigem Sachstand ist dafür eine Enteisungsanlage erforderlich, deren Bau der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Abteilung Wasserwirtschaft (BSU/U), von der Vorhabensträgerin zugesagt und zwischen beiden Stellen abgestimmt worden ist bzw. im Rahmen der Ausführungsplanung weiter abzustimmen ist. Die Enteisungsanlage kann aufgrund ihrer relativ geringen Größe dauerhaft oder ggf. auch als mobile Anlage so untergebracht werden, dass Flächen Dritter nicht weiter in Anspruch genommen werden müssen, als dies bereits planfestgestellt ist und auch sonst keine Konflikte entstehen, die nicht der Ausführungsplanung überlassen bleiben können. Darüber hinaus steht es der Vorhabensträgerin frei, weitere Flä-

chen freihändig zu erwerben bzw. entsprechend zu belasten oder eine Planänderung mit dem Ziel der Unterbringung auf einem Grundstück Dritter zu beantragen. Damit ist in ausreichender Weise sichergestellt, dass eine Grenzwertüberschreitung für Eisen und damit eine Verockerung vermieden werden wird. Weiterer Regelungen im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht; vgl. hierzu grundsätzlich auch Ziffer 3.2.3.

#### **4.15.5 Baum- und Gehölzschutz**

Diese Nebenbestimmung dient der Minimierung der Beeinträchtigung des Baum- und Gehölzbestandes. In Betracht kommende Maßnahmen sind z. B. die Einzäunung des Traufbereichs, die Verwendung von Baumschutzschilden, behutsames Arbeiten im Wurzelbereich, keine Verdichtung der Baumscheibe etc. Einzelheiten enthalten z. B. die DIN 18920 und RAS-LP 4.

#### **4.15.6 Baustelleneinrichtung**

Die Sicherung der Baustelle ist geeignet und erforderlich, um die umliegenden Flächen zu schonen und die Unfallgefahr für Dritte, insbesondere Kinder, zu reduzieren. Die Nebenbestimmung dient ebenfalls der Sicherung von Maschinen und Material.

#### **4.15.7 Gefahren durch die Bauausführung**

Diese Nebenbestimmung dient der Gefahrenabwehr sowie der Sicherstellung einer unverzüglichen Durchführung schadensbegrenzender Maßnahmen.

#### **4.15.8 Vorübergehende Inanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung**

Die vorübergehende Inanspruchnahme der im Flächenbedarfsplan entsprechend gekennzeichneten Flächen ist erforderlich, um die hier festgestellte Planung umzusetzen. Die Nebenbestimmung verhindert eine weitergehende Inanspruchnahme und bestimmt den Zustand, in den die betroffenen Flächen nach Fertigstellung des Vorhabens zu versetzen sind. Ggf. sind abgebrochene bauliche Anlagen hierzu an ihrem ursprünglichen oder einem neuen Ort neu herzustellen. Soweit Aufwuchs nicht wiederhergestellt werden kann, wird er entschädigt.

#### **4.15.9 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Verkehr und Baustellen**

Diese Nebenbestimmung dient der Minimierung der diesbezüglichen Auswirkungen der Baumaßnahme. Das von den Arbeiten betroffene Gebiet ist dicht besiedelt und beherbergt eine Vielzahl an Nutzungen, die eine Funktionsfähigkeit der Verkehrsbeziehungen voraussetzen. Nur beispielhaft genannt seien das Möbelhaus IKEA sowie das ModeCentrum Hamburg, deren Geschäftsbetrieb im Falle einer erschwerten Auffindbarkeit einen der Allgemeinheit abträglichen

Suchverkehr erzeugte, zumal Navigationsgeräte während der Bauzeit überwiegend ein fehlerhafte Navigation liefern werden.

#### **4.15.10 Konkludenter Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen**

Wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (vgl. Ziff. 3.2) sind u. a. auch zu der Frage der Erteilung bzw. des Widerrufs von Genehmigungen grundsätzliche Regelungen getroffen worden. Diese Regelungen sind, soweit sie ausdrücklich erfolgen, nicht als abschließend zu betrachten. Teilweise ergeben sich die Rechtsfolgen auch unmittelbar aus den Planunterlagen oder mittelbar aus dem Gesamtzusammenhang sowie aus Sinn und Zweck der Planfeststellung, ohne in jedem Einzelfall ausdrücklich benannt zu werden.

Soweit bauliche Anlagen dem Vorhaben bauzeitlich oder dauerhaft entgegenstehen, werden die entsprechenden Genehmigungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss insoweit widerrufen, im Übrigen jedoch aufrechterhalten. Das bedeutet beispielsweise für einen nur bauzeitlich erforderlichen Widerruf, dass die Nutzungsgenehmigung während der Bauzeit vollständig oder, soweit sie teilbar ist, teilweise entfällt, nach Abschluss der Arbeiten jedoch wieder auflebt. Soweit für die zukünftige Fortsetzung der Nutzung Änderungen erforderlich werden, ist hierfür nicht die Planfeststellungsbehörde, sondern die ursprünglich zuständige Behörde zuständig. Bei einem dauerhaft erforderlichen Widerruf dagegen erlischt die Nutzungsgenehmigung. Ob und inwieweit in diesem Fall oder im Fall einer notwendigen Anpassung der Nutzungsgenehmigung ein Anspruch auf Neuerteilung oder Ersatzansprüche bestehen, richtet sich nach dem Inhalt der widerrufenen Genehmigung.

Soweit Genehmigungen durch den Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach neu erteilt werden, kann dies geschehen, weil Art und Maß der baulichen Anlagen beziehungsweise der späteren Nutzung nach dem Zweck des planfestgestellten Vorhabens grundsätzlich vorgegeben sind und der Erteilung der Genehmigungen erkennbar keine entscheidungserheblichen Tatsachen entgegenstehen. Da sich jedoch die - für die Entscheidung dem Grunde nach nicht erheblichen - Details zur Zeit des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht in jeder Hinsicht festlegen lassen und sich auch während der Baudurchführung noch ändern können bzw. sich zum Teil auf nicht den Gegenstand der Planfeststellung bildende Nutzungen nach Fertigstellung des Vorhabens beziehen, bleibt die Ergänzung der Genehmigungen der jeweils zuständigen Stelle vorbehalten. Die Einräumung eines Vorbehalts ist diesbezüglich nicht erforderlich, da es den zur Zeit noch unbekannt Details an Entscheidungserheblichkeit bzw. Abwägungsrelevanz fehlt. Vgl. auch Ziffer 3.2.

#### **4.15.11 Leitungsarbeiten**

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können,

werden die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabensträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

#### **4.15.12 Verkehrslärmschutz**

Diese Nebenbestimmung dient der zusätzlichen Absicherung der Lärmschutzmaßnahmen.

Um die Wirksamkeit der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zeigen zu können, ist der Zustand ohne Ausbau der A7 und damit auch ohne die Erweiterung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu vergleichen mit dem beantragten Vorhaben mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Dieser Vergleich auf Basis der prognostizierten Zahlen für das Jahr 2025 sieht für die einzelnen Abschnitte so aus:

##### **Bereich westlich der BAB A 7 zwischen Landesgrenze SH und AS Schnelsen-Nord**

Hier befinden sich der Campingplatz Schnelsen, ein Gewerbegebiet und in ca. 100-200 m Entfernung zur Autobahn Wohngebiete. Trotz der Entfernung der Wohngebiete zur Autobahn besteht eine starke Verlärmung. Die Beurteilungspegel liegen hier bei bis zu 62 dB(A) am Tage und 58 dB(A) in der Nacht. Durch die vorgesehenen und teilweise bereits vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen wird aufgrund der Pegelminderungen zwischen 5 und 9 dB(A) ein deutlich besserer Lärmschutz erreicht. Es verbleiben lediglich Nachtgrenzwertüberschreitungen. Die Beurteilungspegel mit aktivem Lärmschutz liegen maximal bei 57 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht.

##### **Bereich östlich der BAB A 7 zwischen Landesgrenze SH und AS Schnelsen-Nord**

Hier befinden sich zwei als Mischgebiet einzustufende Gebiete. Aufgrund der Entfernung von über 200 m liegen ausschließlich Nachtgrenzwertüberschreitungen mit Beurteilungspegeln von bis zu 62 dB(A) am Tage und 58 dB(A) in der Nacht vor. Durch den vorgesehenen Lärmschutz durch lärmarmen offenporigen Asphalt werden die Beurteilungspegel entsprechend gemindert. Nur noch vereinzelt treten danach noch geringe Nachtgrenzwertüberschreitungen auf. Die Beurteilungspegel mit dem offenporigen Asphalt liegen in den beiden als Außenbereich einzustufenden Gebieten bei maximal 59 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht.

##### **Bereich westlich der BAB A 7 zwischen AS Schnelsen-Nord und AS Schnelsen**

Hier befinden sich ein langgestrecktes Wohngebiet (Oldesloer Straße) parallel zur Autobahn, ein Mischgebiet und zwei Gewerbegebiete. Die Beurteilungspegel liegen hier bei bis zu 70 dB(A) am Tage und 65 dB(A) in der Nacht. Zum Schutz dieses Gebietes ist eine bis zu 8,5 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Nach Fertigstellung werden hier zukünftig die Tagesgrenzwerte eingehalten, die Pegelminderungen liegen im Wohngebiet teilweise bei über 12 dB(A), die

maximalen Beurteilungspegel bei nur noch 59 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht. Lediglich im Nachtbereich verbleiben Grenzwertüberschreitungen.

#### **Bereich östlich der BAB A 7 zwischen AS Schnelsen-Nord und AS Schnelsen**

Hier befinden sich entlang des Vielohweges zwei Wohngebiete und ein Mischgebiet. Im unmittelbar an die Autobahn grenzenden Wohngebiet werden die Immissionsgrenzwerte am Tage und in der Nacht deutlich überschritten, die Beurteilungspegel liegen hier bei bis zu 76 dB(A) am Tage und 71 dB(A) in der Nacht. Auch in diesem Bereich werden die Wohngebiete künftig durch eine 8,5 m hohe Lärmschutzwand geschützt. Dieser Lärmschutz führt zu Pegelminderungen von bis zu 15 dB(A). Aufgrund der Nähe der Gebäude zur Autobahn verbleiben Grenzwertüberschreitungen mit maximal 61 dB(A) am Tage und 56 dB(A) in der Nacht.

#### **Bereich westlich und östlich der BAB A 7 zwischen AS Schnelsen und AD Nordwest**

Dieser Bereich, in dem mehrere Wohngebiete an der Autobahn liegen, ist aufgrund der unmittelbaren Nähe der Bebauung und der hohen Gebäudeanzahl am stärksten von Grenzwertüberschreitungen im Tag- und Nachtzeitraum betroffen. Die Beurteilungspegel liegen hier bei bis zu 80 dB(A) am Tage und 76 dB(A) in der Nacht. Deshalb sind hier ein 565 m langer Lärmschutztunnel zwischen der Frohmestraße und der Heidlohstraße sowie in den Anschlussbereichen 8,5 m hohe Schallschutz-Außenwände und eine 8,5 m hohe Schallschutz-Mittelwand geplant. Durch diesen Lärmschutz werden zukünftig an fast allen Gebäuden die Grenzwerte am Tage eingehalten werden. Die Pegelminderungen durch die Maßnahmen liegen insbesondere im Tunnelbereich teilweise bei über 20 dB(A). Eine Ausnahme bilden nur vereinzelte Gebäude, die sehr nahe an der Autobahn stehen. Die Beurteilungspegel liegen auch bei diesen Gebäuden nur noch bei maximal 64 dB(A) am Tage und 59 dB(A) in der Nacht, ansonsten maximal bei 59 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht.

#### **Bereich östlich der BAB A 7 am AD Nordwest**

In diesem Bereich befindet sich eine Kleingartenanlage (Klgv. 217). Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Anlage liegen die Beurteilungspegel hier derzeit bei bis zu 73 dB(A) am Tage. Durch das Vorhaben mit der geplanten 5,0 bis 6,0 m hohen Lärmschutzwand wird die Kleingartenanlage zukünftig geschützt, so dass die Grenzwerte in der Kleingartenanlage eingehalten werden können. Die Beurteilungspegel mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen liegen bei bis zu 60 dB(A) am Tage.

#### **Bereich Schleswiger Damm (zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen)**

Südwestlich des geplanten Rechtsabbiegestreifens befinden sich die Wohngebiete Meddenwarf und am Hasenkamp. Die Bebauung besteht dort aus Einfamilienhäusern. Zum Schutz des Gebietes ist eine 4,0 m hohe Lärmschutzwand geplant. Hierdurch werden die Beurteilungspegel an den betreffenden Immissionsorten je nach Fassadenseite um 3,7 bis 15,2 dB(A) gemindert. Trotz dieser hohen Minderung verbleiben bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung des Schleswiger Dammes Grenzwertüberschreitungen für die 5 Gebäude. Dort besteht ein An-

spruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach, wobei für 4 dieser Gebäude ein solcher bereits aus der Erweiterung der A7 besteht.

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, werden erhebliche Lärminderungen erzielt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden im Tagbereich fast vollständig und im Nachtbereich überwiegend eingehalten. Insgesamt wird sich nach Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Lärmsituation für den gesamten Planungsabschnitt im Vergleich zum Bestand deutlich verbessern. Dass das Ziel des Vollschutzes trotz der sehr umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig erreicht wird (es verbleiben Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum an 258 Gebäuden und Grenzwertüberschreitungen im Tagzeitraum an 4 Gebäuden), ist insbesondere den hohen Verkehrsbelastungen, den beträchtlichen Straßenbreiten und der Mehrgeschossigkeit der sich in unmittelbarer Nähe zur A7 befindenden Gebäude geschuldet.

Ein vollständiger Schutz vor Grenzwertüberschreitungen ist unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen jedoch nicht erforderlich, weil die Kosten der hierfür notwendigen Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Um auch die letzten Grenzwertüberschreitungen zu beseitigen, wären umfangreiche Erweiterungen der aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Es müssten hierzu

- der geplante Tunnel um ca. 640 m verlängert werden (oder alternativ die Lärmschutzwände höher als 12 m ausgeführt werden, was aus städtebaulichen und statischen Gründen nicht realisierbar erscheint),
- ein zusätzlicher ca. 600 m langer Lärmschutztunnel errichtet werden (die Alternative wären ebenfalls Lärmschutzwände höher als 12 m, siehe vorstehend),
- eine zusätzliche, mindestens 8,5 m hohe einkragende Lärmschutzwand von 340 m Länge gebaut werden,
- die von km 144+340 bis km 144+920 geplanten Lärmschutzwände auf 8,5 m erhöht werden und
- eine zusätzliche 8,5 m hohe Mittelwand von km 147+490 bis km 147+900 errichtet werden.

Die hierdurch zu veranschlagenden zusätzlichen Kosten würden ca. 90 Mio. € betragen. Im Vergleich zu den bereits planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen mit Kosten in Höhe von ca. 92 Mio. € entspräche dies einer Verdopplung der Kosten. Die Ersparnis von ca. 0,77 Mio. € für die dann nicht erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigungen fällt demgegenüber kaum ins Gewicht. Da die Einhaltung der Grenzwerte für den Tagbereich, insbesondere in den Erdgeschoss und an den unbebauten Außenwohnbereichen, sowie der Vollschutz der Schulen und Krankenhäuser durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen fast vollständig gewährleistet ist und die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen im Vergleich zur vorhandenen Situation immer noch eine deutliche Verbesserung für den gesamten Planungsabschnitt beinhalten und durch den erheblich

günstigeren passiven Lärmschutz weiter minimiert werden können, ist der zusätzliche Aufwand mit einer Verdoppelung der Kosten als außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehend anzusehen. Gemäß §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG besteht danach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

Bei den Gebäuden, für die der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach gegeben ist, handelt es sich um die im Erläuterungsbericht, S. 48, und in Anhang 1 der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1) genannten. Bei diesen Objekten sind in jedem Einzelfall zunächst noch die Details zu untersuchen, um die Erforderlichkeit weiterer Lärmschutzmaßnahmen sowie die Höhe der erstattungsfähigen Kosten ermitteln zu können. So könnten beispielsweise bereits vorhandene moderne Fenster eine Schallschutzwirkung entfalten, die die Erforderlichkeit weiterer Schutzmaßnahmen entfallen ließe. Das hierbei anzuwendende Verfahren richtet sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Anspruchsgegner ist zunächst die Vorhabensträgerin. Diese hat die Eigentümer der betroffenen Grundstücke auf ihren Erstattungsanspruch ausdrücklich hinzuweisen, vgl. Ziffer 2.12.2. Kommt zwischen der Vorhabensträgerin und dem Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande, setzt das Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt, Grindelberg 62-66, 20144 Hamburg, auf Antrag eines der Beteiligten die Entschädigung durch schriftlichen Bescheid fest (§ 42 Abs. 3 BImSchG in Verbindung mit der Anordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Amtl. Anz. 2005, S. 1811)).

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die schalltechnische Untersuchung verwiesen, der auch die vorstehenden Ergebnisse entnommen wurden.

#### **4.15.13 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz und Monitoring**

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der Wirksamkeit der planfestgestellten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen. Zur weiteren Begründung wird auf Ziffern 4.17.2.13 und 4.16, dort insbesondere Ziffern 4.16.2, 4.16.3 und 4.16.4, verwiesen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan samt dort enthaltenem Artenschutzbeitrag ist Gegenstand der Planfeststellung, so dass es einer weiteren Festsetzung als Auflage nicht bedarf.

#### **4.15.14 Entschädigung für Bauschäden**

Nach derzeit erkennbarer Sachlage ist nicht davon auszugehen, dass es bei der Bauausführung zu Schäden an benachbarten Gebäuden infolge von Erschütterungen, Setzungen o. ä. kommen wird. Sollte dies wider Erwarten dennoch der Fall sein, ermöglicht die angeordnete Beweissicherung die Herstellung des Kausalzusammenhangs, vgl. Ziffern 2.1 und 4.15.1.

Da die Regelungen der §§ 74 Abs. 2 S. 2, 75 Abs. 2 S. 4 HmbVwVfG mit der Konstituierung der Duldungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses einen umfassenden Ausschluss sämtlicher

zivilrechtlicher Ausgleichsansprüche bezwecken (BGH, Urt. v. 10.12.2004, Az: V ZR 72/04, Rn. 19; OLG Hamm, Urt. v. 21.04.2010 Az: 11 U 194/08, Rn. 32f., LG Köln, Urteil vom 18.10.2011, 7 O 140/11), richtet sich ein Entschädigungsanspruch für Bauschäden nach Art und Umfang grundsätzlich nach § 75 Abs. 2 S. 2, 4 HmbVwVfG. Eine der hierfür erforderlichen Tatbestandsvoraussetzungen ist jedoch, dass die Bauschäden nicht voraussehbar gewesen sein dürfen. Diesbezüglich können im Einzelfall erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten bestehen. Genauso wie argumentiert werden kann, der Eintritt von Bauschäden sei nie vollständig auszuschließen und also voraussehbar, kann auch darauf abgestellt werden, dass bei Vorliegen von Gutachten, die einen Schadenseintritt grundsätzlich verneinen, dennoch eintretende Schäden eben gerade nicht voraussehbar gewesen seien. Um auf die schwierige Abgrenzung zwischen nicht prognostizierten und auch nicht voraussehbaren Schäden einerseits und nicht prognostizierten aber gleichwohl voraussehbaren Schadensereignissen andererseits verzichten zu können, erfasst die unter Ziffer 2.14 getroffene Entschädigungsregelung im Interesse der Betroffenen und zur Vermeidung von Schutzlücken alle Schäden, die trotz ordnungsgemäßer Bauausführung eintreten und nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht worden sind. Ausgenommen hiervon sind Schäden, die auf Mängel in der Sphäre des Geschädigten zurückzuführen sind und die die Vorhabensträgerin bei Einhaltung der Regeln der Technik nicht zu vertreten hat.

#### **4.15.15 Allgemeiner Auflagenvorbehalt**

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

#### **4.16 Umweltverträglichkeit**

##### **4.16.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen**

Im Folgenden werden auf der Grundlage der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie in einer zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 UVPG die baubedingten (= zeitlich begrenzten) und die anlage- und betriebsbedingten (= jeweils dauerhaften) Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter aufgezeigt. Ein Teil der folgenden Textstellen stammt entweder unmittelbar oder sinngemäß aus der Umweltverträglichkeitsstudie. Auf eine Kennzeichnung eines jeden einzelnen Zitates ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet worden.

##### **4.16.1.1 Schutzgut Mensch**

Das Leben und das Wohlbefinden des Menschen stehen in enger Beziehung zu sämtlichen weiteren Umweltschutzgütern, da diese die natürliche Lebensgrundlage des Menschen darstel-

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

Das Untersuchungsgebiet ist eine seit jeher und in ständig steigendem Maße vom Menschen geprägte und nachhaltig beeinflusste Kulturlandschaft und mittlerweile zu einem großen Teil bebaut mit Ein- und Zweifamilienhäusern, Reihenhäusern und kleineren Wohnblocks. Zusätzlich zur Wohnbebauung finden sich vorwiegend im nordwestlichen und im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes auch gewerblich genutzte Flächen. Im südöstlichen sowie im nordöstlichen Teil grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an die A7. Mit der beschriebenen Entwicklung einher ging eine nachhaltige Veränderung sämtlicher Umweltschutzgüter, im Wesentlichen verursacht durch Überbauung und Versiegelung, Verlärmung und die Erhöhung von Schadstoffbelastungen. Der Verkehr insbesondere auf der A7, aber auch auf den weiteren Hauptverkehrsstraßen, und die daraus resultierenden Lärm- und Abgasemissionen führen zu einer erheblichen Vorbelastung.

Die Wohnnutzung besitzt schon aufgrund ihres Flächenanteils eine sehr hohe Bedeutung. Das Gleiche gilt für die mit der Wohnnutzung in Zusammenhang stehenden sozialen Einrichtungen. Im Untersuchungsraum gehören dazu vor allem Schulen, Kindergärten, Seniorenwohnheime und kirchliche Einrichtungen. Eine hohe Bedeutung kommt den Sport- und Freizeitanlagen sowie den Kleingärten zu. Der Funktion der Gewerbegebiete als Arbeitsstätte ist eine mittlere Bedeutung beizumessen.

Neben der Wohnfunktion bildet auch die Erholungsfunktion einen wesentlichen Aspekt im Rahmen der Betrachtung des Schutzgutes Mensch. Erholungsfunktionen mit einer sehr hohen bis hohen Bedeutung bieten sowohl die privaten Frei- und Grünflächen innerhalb der Wohnbebauung als auch die öffentlichen Bereiche. Letztere Bereiche, insbesondere bestehend aus Kleingartenanlagen und - soweit zugänglich - landwirtschaftlich und als Wald genutzten Flächen, sind vor allem als Naherholungsbereiche und für die Feierabenderholung wichtig.

Beide Teilschutzgüter sind durch die von den Verkehrsanlagen, insbesondere der A7, aber auch durch die von den gewerblichen Ansiedlungen ausgehenden Beeinträchtigungen in teilweise nicht unerheblicher Weise beeinträchtigt. Aus diesem Grunde ist die vorstehend geschilderte grundsätzliche Bedeutung der Wohn- und Erholungsfunktion derzeit zu relativieren. Andererseits sind die Schutzgüter aufgrund der hohen Vorbelastung entsprechend empfindlich gegenüber weiteren Beeinträchtigungen.

Die baubedingten Auswirkungen der Maßnahme werden in erster Linie aus Belastungen durch Lärm, Staub und Abgase, Verkehrsbeeinträchtigungen sowie vorübergehende Flächeninanspruchnahmen, Beschädigungen der Vegetation, Erschütterungen etc. bestehen. Diese Beeinträchtigungen werden im Wesentlichen hervorgerufen durch die erheblichen Transportvorgänge (Anstieg des Schwerlastverkehrs, Verkehrsbehinderungen, Schadstoffbelastungen etc.), sowie den Abriss und die anschließende Neuerrichtung baulicher Anlagen (Baumaschinen). Zwar wird immer nur abschnittsweise gebaut, so dass nicht der gesamte Bauabschnitt zu jeder Zeit in gleicher Weise von Arbeiten betroffen sein wird. Dennoch ergäben sich angesichts der Bedeutung und Empfindlichkeit des Bereichs ohne Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen baubedingt hohe Beeinträchtigungen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Ausbau der A7 unter laufendem Verkehr erfolgt, der bauzeitlich vorgesehene Lärmschutz maximal die Wirkung des derzeit vorhandenen, nach heutigen Maßstäben unzureichenden Lärmschutzes erreichen kann und voraussichtlich nicht in jedem Fall unmittelbar nach dem Abriss des vorhandenen Lärmschutzes zur Verfügung stehen kann (vgl. z. B. Ziffer 4.17.1.11). Wo kein bauzeitlicher aktiver Lärmschutz in Betracht kommt, wird die auftretende erhöhte Verlärmung durch eine bauzeitliche Geschwindigkeitsreduzierung soweit möglich kompensiert werden, vgl. Ziffer 2.2. Darüber hinaus kommt es zu bauzeitlichen Luftschadstoffbelastungen, die in einigen Bereichen zeitweise zu Grenzwertüberschreitungen führen werden. Diese sind zwar im Wesentlichen auf die Vorbelastung zurückzuführen, d. h. die zusätzliche Belastung als solche ist für sich genommen unerheblich. Dennoch gilt es, die Zusatzbelastung so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren, um die Grenzwertüberschreitungen auf ein Minimum zu reduzieren, vgl. hierzu Ziffer 2.2.

Die anlagebedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch bestehen hauptsächlich aus der Inanspruchnahme weiterer Flächen, insbesondere auch privater Flächen. Hierdurch gehen den Betroffenen privat genutzte, landwirtschaftlich genutzte und gewerblich genutzte Flächen in teilweise nicht unerheblichem Maße verloren. Da zum Ausbau der A7 auch die Errichtung der Lärmschutzwände gehört, gehören auch die hiermit verbundenen Reduzierungen der Lärmbeeinträchtigungen letztlich zu den anlagebedingten - positiven - Auswirkungen. Sie werden jedoch im Folgenden bei den betriebsbedingten Auswirkungen dargestellt.

Die betriebsbedingten Auswirkungen resultieren aus den prognostizierten Steigerungen des Verkehrsaufkommens. Im Vordergrund stehen hierbei Betrachtungen des Lärms, der Schadstoffbelastungen und der verkehrlichen Auswirkungen im engeren Sinne. Hierfür ist der Ausbau der A7 zwar nicht ursächlich, und ohne den Ausbau wären die vorstehenden Belastungsfaktoren sicher nicht günstiger zu beurteilen. Dennoch bleibt es dabei, dass auch die ausgebaute A7 nach wie vor Lärm erzeugen wird. Dem gegenüber steht jedoch eine für den überwiegenden Teil der Menschen im Untersuchungsgebiet erhebliche Entlastung durch die Durchführung der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen, also der planfestgestellten Lärmschutzwände (inkl. bauzeitlichem Lärmschutz), der Überdeckung der Autobahn auf einer Strecke von etwa einem halben Kilometer, der Erneuerung der Fahrbahndecke mit offenporigem Asphalt und der Durch-

führung von ergänzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen. Hierdurch wird es zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmimmissionen kommen. Die Schadstoffbeeinträchtigungen werden ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung (vgl. Unterlage 11L) begrenzt sein auf den Fahrbahnbereich und die gegebenenfalls anschließenden Böschung. In den Bereichen, in denen sich Menschen nicht nur kurzfristig aufhalten (z.B. Wohnhäuser, Gewerbe, Kleingärten etc.), liegen alle Luftschadstoffbelastungen deutlich unterhalb der entsprechenden Grenzwerte.

Um - der Empfindlichkeit Rechnung tragend - die Umweltauswirkungen und die damit verbundenen ökologischen Risiken so gering als möglich ausfallen zu lassen, sind Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen zu treffen. Gleichzeitig können diese auch zu einer Steigerung der Bedeutung des Schutzgutes führen. Hervor sticht hier die Umsetzung von umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, s. o.

Im Übrigen wird auf die Ziffern 4.16.2 (Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung), 4.16.3 (Landschaftspflegerische Begleitplanung) und 4.16.4 (Artenschutz) verwiesen.

Ohne die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen führte das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt zu hohen ökologischen Risiken. Unter Berücksichtigung der durchzuführenden umweltrelevanten Maßnahmen ist im Ergebnis baubedingt nur noch von einem mittleren ökologischen Risiko auszugehen. Die anlagebedingten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch führen unter Berücksichtigung insbesondere der Lärmschutzmaßnahmen letztlich nur noch zu geringen bis keinen ökologischen Risiken. Dies gilt ebenso für die betriebsbedingten Auswirkungen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen, auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 2 besonders festgesetzten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verwiesen.

#### **4.16.1.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen**

Zusätzlich zu der bei der Überbauung von Böden zwangsläufigen Zerstörung der dort vorhandenen Pflanzen und fluchtunfähigen Kleinlebewesen erfolgt eine Beeinflussung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere auch auf indirektem Wege über den Lebensraum. Es ist daher auch die Bedeutung der betroffenen Biotope für deren Bewohner darzustellen.

Die natürliche Vegetation bestünde überwiegend aus Eichen-Buchenwald und Birken-Eichenwald auf Flugsand und sandiger Grundmoräne. Diese ursprünglich vorhandene Prägung ist im Untersuchungsgebiet praktisch nicht mehr vorhanden. Sie ist durch die bereits im Zusammenhang mit der Darstellung des Schutzgutes Mensch beschriebene Entwicklung im Zuge der zunehmenden Besiedelung des Untersuchungsraumes verdrängt worden. An ihrer Stelle

finden sich heute insbesondere westlich der A7 Siedlungs- und Gewerbeflächen. Einen weiteren hohen Anteil nehmen intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen ein. Diesen flächenmäßig dominierenden Biotoptypen-/komplexen kommt im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen und Biotope nur eine relativ geringe oder mäßige, teilweise sogar aufgrund vollständiger Versiegelung und intensivster Nutzung überhaupt keine Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere auch für die Biotopkomplexe besiedelter Flächen und der Freizeit-, Erholungs- und -Grünanlagen. Lediglich das kleinflächig vorhandene mesophile Grünland sowie eine seggen-/binsenarmen Feucht-/Nasswiese weisen eine mittlere bis hohe Bedeutung auf. Eine weitere Ausnahme bilden die vorhandenen kleinen Waldbiotope, die zwar einer recht hohen anthropogenen Beeinflussung und teilweise forstwirtschaftlichen Nutzung unterliegen und sich vorwiegend im unmittelbaren Einflussbereich stark frequentierter Verkehrswege befinden, aber immerhin eine mittlere tlw. hohe (degenerierter Erlenbruch) Bedeutung besitzen. Das Gleiche gilt für die linearen Gehölzbiotope der Agrarlandschaft und des besiedelten Bereichs, die teils gut entwickelten Böschungsschnitte der A7 sowie einzelne Baumgruppen und Einzelbäume. Die ruderalen oder halbruderalen Krautfluren des Untersuchungsgebietes weisen eine mittlere bis geringe Bedeutung für Pflanzen und Biotope auf. Die Fließgewässer schließlich sind lediglich von mittlerer Bedeutung. Sie sind entweder anthropogenen Ursprungs oder anthropogen stark überprägt und können daher ihrer ökologischen Funktion nur teilweise gerecht werden. Dies gilt auch für die Mehrheit der Stillgewässer, wobei einzelne hiervon eine hohe Lebensraumbedeutung aufweisen.

Von den insgesamt vier der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten konnten von der Breitflügelfledermaus und dem großen Abendsegler nur im geringen Umfang Jagdaktivitäten ohne ausgeprägte Jagdhabitatnutzung festgestellt werden. Hinweise auf eine besondere Bedeutung dieser Jagdräume für die entsprechenden Arten ergeben sich nicht. Insofern weisen die von der Planung betroffenen Bereiche im Hinblick auf die Funktion als Jagdhabitat für Fledermäuse lediglich eine mittlere Bedeutung auf. Hinweise auf eine Quartiernutzung von Fledermäusen ergaben sich mit Ausnahme der Zwergfledermaus nicht. Für die Zwergfledermaus wurde ein Wochenstubenquartier mit 168 ausfliegenden Tieren ca. 30 m vom Fahrbahnrand der A7 entfernt festgestellt. Aufgrund der Höhe der Individuenzahl und da Wochenstubenquartiere dieser Art in der Nähe nicht bekannt sind, kommt diesem Quartierstandort eine sehr hohe Bedeutung zu.

Bei den übrigen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Säugetierarten handelt es sich um häufige, anspruchslose Arten, keine gehört zu den „streng geschützten“ Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG. Die Habitate des von der Planung betroffenen Bereiches werden daher, abgesehen von den Fledermäusen, lediglich als faunistische Funktionsräume mit mäßiger Bedeutung für die Säugetierfauna beurteilt.

An Vögeln wurden im Untersuchungsraum 51 mögliche Brutvogelarten festgestellt, von denen 37 Arten mit mindestens einem Brutpaar im Untersuchungsgebiet vertreten sind (darunter Gelbspötter, Grauschnäpper, Mäusebussard, Nachtigall und Teichhuhn als bei artenschutzrechtlich

chen Fragestellungen besonders zu beachtende Arten). Die Feldlerche ist als einzige Art nach bundesdeutscher Roter Liste als gefährdet eingestuft. Feldsperling, Haussperling, Rauchschwalbe und Teichhuhn stehen auf der Vorwarnliste. Als einzige nach Hamburger Roter Liste gefährdete Brutvogelart tritt der Gelbspötter auf. Dohle, Feldlerche, Grauschnäpper, Grünspecht, Haussperling, Nachtigall und Rauchschwalbe sind in der Vorwarnliste der FHH geführt. Grünspecht, Habicht, Mäusebussard, Sperber und Teichhuhn sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützt. Alle übrigen Arten sind als gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG besonders geschützte Arten einzustufen. Arten des Anhangs I der EG-Vogelschutzrichtlinie wurden nicht festgestellt.

Der Brutvogelbestand des Untersuchungsgebietes setzt sich dabei im Wesentlichen aus Arten zusammen, die sich an veränderte Lebensbedingungen gut anpassen können. Es finden sich mit vielen Arten der halboffenen Kulturlandschaft und Vogelarten mit Bindung an Feldgehölze und Gehölzstrukturen sogenannte "Allerweltsarten" mit Vorkommen in nahezu allen Bereichen mit Gehölzen innerhalb der strukturierten Landschaft. Zusätzlich finden sich Arten, die vornehmlich in Gärten und Dorfgebieten siedeln. Bei diesen Arten handelt es sich ebenfalls um verbreitete bis häufige Brutvögel des Tieflandes sowie der Felder und Grünflächen. Es kommen demnach keine Arten mit hoher oder mittlerer Lärmempfindlichkeit bzw. lärmbedingter erhöhter Gefährdung durch Raubtiere vor. Die Habitate mit Brutvorkommen gefährdeter Vogelarten werden damit als Funktionsräume mittlerer Bedeutung beurteilt. Die übrigen Bereiche weisen für die Vogelwelt lediglich eine mäßige Bedeutung auf. Insgesamt weisen die Bereiche des Untersuchungsgebietes damit eine mittlere Bedeutung als avifaunistischer Lebensraum auf.

An Amphibien konnten nur am Regenrückhaltebecken am Brookgraben in kleinen Populationen die Arten Teichmolch, Erdkröte und Grasfrosch festgestellt werden. Bei diesem Regenrückhaltebecken ist aufgrund der Barrierewirkung der Autobahn davon auszugehen, dass ihm nur eine mäßige Bedeutung als Laichhabitat der regionalen Amphibienfauna zukommt.

Westlich der A7 konnte keine, östlich sechs nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Käferarten festgestellt werden. Keine davon ist nach der Roten-Liste der Käfer Deutschlands bundesweit gefährdet. Das Habitat mit Vorkommen besonders geschützter Käferarten wird als faunistischer Funktionsraum mittlerer Bedeutung für diese Artengruppe beurteilt.

Bezüglich des Vorkommens von Reptilien, Fische und Rundmäuler, Käfer, Libellen, Schmetterlinge, Echte Netzflügler, Heuschrecken, Spinnen, Hautflügler, und Weichtiere lässt sich zusammenfassend feststellen, dass aufgrund der Habitatausstattung keine seltenen oder spezialisierte Arten aus den betrachteten Artgruppen zu erwarten sind. Die Habitate des Untersuchungsgebietes weisen somit eine mittlere Bedeutung als Lebensraum für Arten aus diesen Gruppen auf.

Insgesamt ist die Bedeutung des Untersuchungsgebiets für das Schutzgut Tiere und Pflanzen als vielfach gering und überwiegend mittel zu bewerten. Einzig der Quartierstandort der Zwergfledermaus weist eine sehr hohe Bedeutung auf.

Durch baubedingte Flächeninanspruchnahmen kommt es zu dem Verlust von Biotopen. Biotop-typen mit einer besonderen Bedeutung sind hierdurch allerdings nicht betroffen. Auch die bau-bedingte Nutzung der landwirtschaftlichen Nutzflächen stellt keine erhebliche Beeinträchtigung dar, da die betroffenen Biotope nach der zeitlich befristeten Nutzung als Bauflächen wieder re-kultiviert werden. Insoweit ist somit nicht mit erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen. Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere kommt es durch die Bautätigkeit neben den vor-stehend beschriebenen Flächeninanspruchnahmen und den damit verbundenen unmittelbaren Beeinträchtigungen auch zu optischen und akustischen Störreizen. Hierdurch werden entspre-chend empfindliche Tierarten aus ihren angestammten Quartieren vertrieben. Ohne entspre-chende Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen käme es diesbezüglich zu hohen Beeinträchtigungen. Durch deren Durchführung wird das ökologische Risiko jedoch deut-lich auf einen mittleren Wert gesenkt; vgl. insoweit Ziffern 4.16.2, 4.16.3 und 4.16.4.

Anlagebedingt steht auch hier die zusätzliche Flächeninanspruchnahme im Vordergrund. Hier-durch kommt es zu einem vollständigen Verlust der betroffenen Biotope. Der größte Verlust er-folgt dabei jedoch im Bereich von autobahnbegleitenden Gehölzbeständen, die bereits einer hohen Vorbelastung unterliegen. Als wertvollster Biotoptyp mit einer hohen Lebensraumbedeu-tung, der sehr kleinräumig auf weniger als 500 m<sup>2</sup> überplant wird, sind Randbereiche eines de-generierten Erlenbruchwaldes im Übergang zu autobahnbegleitenden Gehölzbeständen zu nennen. Damit werden im Ergebnis vor allem nur durchschnittlich bedeutsame Lebensräume in Anspruch genommen werden. Ohne entsprechende Vermeidungs-, Minderungs- und Kompen-sationsmaßnahmen käme es diesbezüglich angesichts der Größe der beeinträchtigten Fläche zu hohen Beeinträchtigungen. Durch deren Durchführung besteht jedoch lediglich noch ein ge-ringes ökologisches Risiko. Die Flächenverluste sind auch der wesentliche Beeinträchtigungs-faktor hinsichtlich der Tierarten. Darüberhinaus kommen theoretisch Zerschneidungseffekte in Betracht. Vorliegend kommt es jedoch angesichts der bereits vorhandenen diesbezüglichen Ef-fekte zu keinen weiteren erheblichen Beeinträchtigungen, da die überplanten Flächen bereits stark vorbelastete Bereiche mit keiner oder einer nur sehr eingeschränkte Bedeutung für die Tierwelt betreffen. Hinsichtlich der neu betroffenen Bereiche gelingt es ebenfalls durch die Durchführung von Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen, die verblei-benden Beeinträchtigungen auf ein geringes Maß zurückzuführen.

Auch betriebsbedingt kommt es im Ergebnis nur zu geringen Neubelastungen. Im Umfeld der vorhandenen A7 besteht auch diesbezüglich bereits eine erhebliche Vorbelastung. Unter weite-rer Berücksichtigung des Fehlens von Biotoptypen mit sehr hoher Empfindlichkeit gegenüber Nähr- und Schadstoffeintrag ist davon auszugehen, dass keine erheblichen nachteiligen Beein-trächtigungen des Schutzgutes Pflanzen/ Biotope durch verkehrsbedingte Emissionen auftreten werden. Dies gilt umso mehr, da die geplanten Lärmschutzwände zu einer deutlichen Reduzie-

rung der lärm- und schadstoffspezifischen Beeinträchtigungen führen werden. Hinsichtlich des Schutzgutes Tiere kommt eine Beunruhigung durch Lärmimmissionen und visuelle Störungen mit der Folge der Vergrämung von Arten in Betracht sowie Kollisionen von Tieren mit Fahrzeugen. Da es sich bei der vorgesehenen Planung jedoch lediglich um die Erweiterung einer vorhandenen Autobahn handelt, ist nicht von einem betriebsbedingten Verlust an Habitatsignung auszugehen. Auch die optischen Störreize und das Kollisionsrisiko nehmen in diesem Fall insbesondere aus Sicht der Vögel nicht weiter zu. Erhebliche nachteilige Auswirkungen sind somit nicht zu erwarten. Letztlich wird auch die Tierwelt durch die erhebliche Reduzierung des Verkehrslärms aufgrund der umfangreichen Schallschutzmaßnahmen, die gleichzeitig auch die optischen Störreize reduzieren, profitieren.

Lediglich hinsichtlich folgender Tierarten bedarf es hier noch näherer Betrachtungen:

- Aufgrund der sehr hohen Bedeutung des Wochenstubenquartiers der Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) ist der Erhalt dieses Quartiers durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten. Es darf darüberhinaus keine baubedingte Störung der Tiere während der Wochenstubenzeit zwischen Anfang Mai und Ende Juli geben. Außerdem ist der Gehölzbewuchs auf dem angrenzenden Wall als Leit- und Schutzstruktur im unmittelbaren Umfeld des Quartiers zu erhalten.
- Der Niststandort der besonders geschützten Rauchschwalbe (*Hirundo rustica*) in dem Pferdeunterstand nahe der Kollau ist ebenfalls zu erhalten und dessen Nutzbarkeit als Niststätte für die Rauchschwalbe zu gewährleisten.
- Der Horstbaum des streng geschützten Mäusebussards (*Buteo buteo*) darf lediglich außerhalb der Brutzeit entfernt werden.
- Insgesamt muss gewährleistet sein, dass eine Entfernung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich der Gehölzstrukturen lediglich nach Abschluss der Brutsaison und vor Beginn der neuen Brutsaison erfolgt.

Um die vorstehenden Bedingungen zu erfüllen und auch insgesamt die vom Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen und die damit verbundenen ökologischen Risiken so gering als möglich ausfallen zu lassen, sind Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen zu treffen. Insoweit wird auf Ziffern 4.16.2 (Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung), 4.16.3 (Landschaftspflegerische Begleitplanung) und 4.16.4 (Artenschutz) verwiesen.

Ohne die Durchführung der umweltrelevanten Maßnahmen führte das Vorhaben bau- und anlagebedingt zu hohen und betriebsbedingt zu mittleren ökologischen Risiken. Unter Berücksichtigung der durchzuführenden umweltrelevanten Maßnahmen ist im Ergebnis baubedingt nur noch von einem mittleren ökologischen Risiko auszugehen. Die anlagebedingten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen führen unter Berücksichtigung der Maßnahmen letztlich nur noch zu geringen bis keinen ökologischen Risiken. Dies gilt ebenso für die betriebsbedingten Auswirkungen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen, auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 2 besonders festgesetzten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verwiesen.

#### **4.16.1.3 Schutzgut Boden**

Böden sind in Bezug auf Aufbau und Funktion vielgestaltige Komplexe. Sie erfüllen wesentliche landschaftshaushaltliche und gesellschaftliche Funktionen. So sind sie Träger der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, der ökologischen Kreisläufe sowie der Rohstoff- und Wasservorkommen, bilden den Lebensraum für Bodenbewohner, sind Wurzelraum für Pflanzen, bewirken die räumlich differenzierte Vielfalt des Landschaftsraumes und dienen als Fläche für Wohnen, Erholung, Verkehr, Industrie, Gewerbe etc. Insbesondere unversiegelte Flächen besitzen eine generell hohe Bedeutung im Ökosystem.

Der Untergrund des Untersuchungsraums ist durch die Grundmoränenlandschaft der Saale- und Weichselkaltzeit geprägt. Charakteristisch sind Geschiebelehm, Geschiebemergel und Beckenablagerungen aus der Saale-Kaltzeit sowie flächenhaft verbreitete Flugsande und weitere fluviatile (sowie fluviatil-äolische) Ablagerungen, aus denen Böden der Grundmoränenplatten und lehmigen Endmoränen entstanden sind.

Die Böden im Untersuchungsgebiet sind in weiten Teilen überbaut oder werden intensiv genutzt. Böden mit hohem Natürlichkeitsgrad sind nur in geringem Umfang vorhanden. So trifft man Böden mit einer sehr hohen Bedeutung lediglich in den kleinen Waldparzellen sowie im Bereich einer Sumpffläche an. Der weit überwiegende Teil der Böden besitzt lediglich eine mittlere, die Böden der Siedlungsbereiche aufgrund der anthropogenen Überprägung eine geringe Bedeutung. Östlich der A7 lassen sich Bereiche finden, die eine besondere Bedeutung für die Funktion der Böden als Archiv für Natur- und Kulturgeschichte besitzen. So werden im Ergebnis durch das Vorhaben vorwiegend Flächen mit einer aufgrund der bereits vorhandenen Versiegelung oder intensiven Nutzung nur sehr geringen bis geringen Bedeutung für das Schutzgut Boden in Anspruch genommen.

Bei den Vorbelastungen des Schutzgutes Boden sind insbesondere die Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie Altlastverdachtsflächen zu nennen. Bei den beiden ermittelten Altlastverdachtsstandorten, die sich innerhalb des Wirkungsbereiches des Vorhabens befinden, ist im Zuge der Bauarbeiten unter Umständen mit kontaminiertem Bodenaushub zu rechnen. Dies erfordert entsprechende Schutzmaßnahmen (vgl. Ziffer 2.3) und kann zu Mehrkosten bei der Entsorgung führen.

Die baubedingten Beeinträchtigungen führen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen. Zwar geht mit den Bauarbeiten die Anlage von Baustelleneinrichtungen, Lagerplätzen, Baustraßen, Baustellenzufahrten sowie die Lagerung von Baustoffen und Bodenmassen einher, die zu einer bauzeitlichen Versiegelung oder Verdichtung führt. Zum einen betrifft dies jedoch weitgehend Flächen mit einer ohnehin bereits geringen Bedeutung, zum anderen werden die betroffenen Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert.

Die anlagebedingten Auswirkungen führten hingegen zu teilweise hohen Neubelastungen, die entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erforderlich machen. Zwar besteht der größte Anteil der noch unversiegelten, in Anspruch zu nehmenden Flächen aus ebenfalls bereits stark beeinträchtigten Böden (16,5 ha von 19 ha), so dass insoweit keine bzw. eine nur relativ geringe Neubelastung erfolgt. Böden mit hoher oder sehr hoher Bedeutung als Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen werden durch den Ausbau ebenfalls nicht betroffen. Dennoch beträgt der Anteil der Neuversiegelung immerhin rund 4,3 ha, auf denen es zu einem Totalverlust aller Bodenfunktionen kommt. Die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen mildert die diesbezüglichen Auswirkungen jedoch ab, so dass im Ergebnis nur geringe anlagebedingte Beeinträchtigungen gegeben sein werden.

Bei den betriebsbedingten Auswirkungen ist an eine weitere Erhöhung der aus den Abgasen stammenden Schadstoffgehalte im Boden in unmittelbarer Nähe der A7 zu denken. Hier bedingen die zukünftigen Lärmschutzwände zum einen eine Begrenzung der Ausbreitung (was für die anderen Schutzgüter zu positiven Auswirkungen führt), zum anderen aber auch eine verstärkte Anreicherung im unmittelbaren Straßenrandbereich. Hieraus ergeben sich jedoch im Vergleich zur vorhandenen Situation lediglich geringe Neubelastungen.

Hinsichtlich der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen (umweltrelevante Maßnahmen) wird auf Ziffern 4.16.2 (Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung), 4.16.3 (Landschaftspflegerische Begleitplanung) und 4.16.4 (Artenschutz) verwiesen.

Ohne die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen führte das Vorhaben anlagebedingt zu hohen, bau- und betriebsbedingt jedoch lediglich zu geringen bis keinen ökologischen Risiken. Unter Berücksichtigung der durchzuführenden Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen ist im Ergebnis bau-, anlage und betriebsbedingt von geringen bis keinen ökologischen Risiken auszugehen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen, auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 2 besonders festgesetzten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verwiesen.

#### 4.16.1.4 Schutzgut Wasser

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

Die Oberflächengewässer im Untersuchungsraum bestehen aus kleinen Fließgewässern (Gräben, Bäche, einige namenlose Vorfluter) und wenigen Stillgewässern. Bei den Fließgewässern sind vor allem die Burgwedelau, die Kollau und der Brookgraben zu erwähnen. Bei den Stillgewässern des Untersuchungsraumes handelt es sich um im Zuge des Straßenbaus oder der Siedlungstätigkeit angelegte Regenrückhaltebecken und um einen Teich auf einem ehemaligen Gärtneireigelände.

Vor dem Hintergrund der Größe des Gewässers, der Art der Wasserführung (dauerhaft / episodisch) und der sind der Kollau und dem Düpwischgraben eine hohe Bedeutung zuzumessen, während der Burgwedelau, dem Wendloher Graben, dem Brookgraben sowie den weiteren kleineren Gräben und Vorflutern eine mittlere, mäßige oder geringe Bedeutung zukommt. Die Bedeutung der Stillgewässer ist nach den Kriterien der Größe und Naturnähe als überwiegend mittel bis gering einzustufen. Insbesondere die Regenrückhaltebecken, die zum Teil nur temporär wasserführend sind, besitzen wegen der geringen Naturnähe nur eine geringe Bedeutung.

Die hydrogeologische Situation im Untersuchungsgebiet ist komplex. Für die Umweltverträglichkeitsprüfung ist vorliegend jedoch nur der oberflächennahe Grundwasserkörper von Interesse, weil die tieferen Grundwasserkörper durch Deckschichten gut gegen Schadstoffeinträge geschützt sind, so dass eine Gefährdung durch die Flächennutzung nicht zu erwarten ist. Der Grundwasserspiegel liegt überwiegend deutlich tiefer als 2 m. Lediglich im nordöstlichen Teil des Untersuchungsraumes befindet sich relativ oberflächennah anstehendes Grundwasser. Bereiche mit einer relevanten Verunreinigung sind nicht bekannt.

Kriterien für die Bewertung des Teilschutzgutes Grundwasser sind dessen Bedeutung für die Grundwassernutzung, Funktion im Landschaftswasserhaushalt und Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen. Dem geplanten Wasserschutzgebiet Eidelstedt/ Stellingen (Teile des Vorhabens lägen in dessen Schutzzone III) kommt danach eine besondere Bedeutung zu, während alle anderen Bereiche eine mittlere Bedeutung für die Grundwassernutzung aufweisen. In Be-

zug auf die „Funktion des Grundwassers im Landschaftswasserhaushalt“ sind vor allem oberflächennahe Grundwasservorkommen (Flurabstände von 0-2 m) von grundlegender Bedeutung, da sie direkten Einfluss auf die Lebensbedingungen der Pflanzen und Tiere nehmen. Im Untersuchungsraum kann davon ausgegangen werden, dass lediglich im nordöstlichen Teil des Untersuchungsraumes relativ oberflächennah anstehendes Grundwasser mit Flurabständen unter 2 m anzutreffen ist. Diesem Bereich wurde eine besondere Bedeutung zugewiesen. Allen anderen Bereichen mit Grundwasserflurabständen von mehr als 2 m kommt nur eine allgemeine Bedeutung hinsichtlich der Funktion des Grundwassers im Landschaftswasserhaushalt zu.

Da im Untersuchungsraum in größeren Bereichen eine schützende Deckschicht zum Grundwasser fehlt, ist davon auszugehen, dass der obere Grundwasserleiter gefährdet ist. Aus diesem Grunde ist dort von einer hohen Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen auszugehen.

Im Zuge der Baumaßnahmen an den Durchlassbauwerken können bauzeitliche Gewässereintrübungen nicht völlig ausgeschlossen werden. Da es sich um zeitlich beschränkte Beeinträchtigungen handelt, sind nachhaltige negative Auswirkungen auf die Gewässer jedoch nicht zu erwarten. Durch die angeordnete Beachtung der erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers gemäß RiStWag (vgl. Ziffer 2.4) ist auch davon auszugehen, dass es zu keinen baubedingten Beeinträchtigungen des geplanten Wasserschutzgebietes kommt. Beim Bau der Rückhaltebecken wird zwar das Grundwasser temporär angeschnitten bzw. abgesenkt, aufgrund der Kurzfristigkeit der unmittelbaren Beeinträchtigung und durch eine Abdichtung der Regentrückhaltebecken (vgl. Vermeidungsmaßnahme V 8) können erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen jedoch auch hier ausgeschlossen werden. Auch im Tunnelbereich wird das Grundwasser durch die Planumsdrainage angeschnitten. Das abzuleitende Grundwasser wird vor Einleitung in den nächst gelegenen Vorfluter behandelt, so dass keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Ebenso sind durch die Gründung der Bohrpfähle für die Tunnelseitenwände keine baubedingten Beeinträchtigungen zu erwarten.

Da das Fließgewässer Kollau vollständig in Regelprofilen und überwiegend geradlinig ausgebaut ist und bereits heute durch die A7 gequert wird, ist die ökologische Funktionsfähigkeit und Durchlässigkeit schon derzeit soweit eingeschränkt, dass die Verlängerung des bereits 36,35 m langen Durchlassbauwerks um 8,72 m auf der West- und 5,87 m auf der Ostseite zu keinen zusätzlichen anlagebedingten Beeinträchtigungen führen wird. Gleiches gilt für die Durchlassverlängerungen der in ähnlicher Weise vorbelasteten Gewässer Düpwichgraben (Verlängerung um 6,20 m auf 50,55 m) und Brookgraben (Verlängerung um 13,20 auf 98,72 m). Stillgewässer sind nicht von der Planung betroffen.

Bodenversiegelungen führen zu einem Verlust von Grundwasserneubildungsflächen. Dementsprechend wird die Grundwasserneubildungsrate auf einer Fläche von rd. 4,3 ha negativ beeinflusst. Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel durch das Tunnelbauwerk sind demgegenüber nicht zu erwarten. Das auf den Tunneldeckel fallende Niederschlagswasser wird größten-

teils von dem auf dem Deckel aufgetragenen Boden aufgenommen werden. Eventuell anfallendes Überschusswasser bei Starkregenereignissen wird über eine im Tunneldecke eingebaute Drainage dem nächsten Vorfluter zugeführt.

Die anfallenden Straßenabwässer werden einer Rückhaltung und Reinigung mittels Leichtflüssigkeitsabscheidern unterzogen, die Auffangräume für Leichtflüssigkeiten und Feststoffe besitzen. Ferner erfolgt die Einleitung in die Vorfluter gedrosselt. Hierzu werden sechs nicht trockenfallende Regenrückhaltebecken hergestellt. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind daher nicht zu erwarten.

Um die Umweltauswirkungen und die damit verbundenen ökologischen Risiken so gering als möglich ausfallen zu lassen, sind Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen zu treffen. Insoweit wird auf Ziffern 4.16.2 (Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung), 4.16.3 (Landschaftspflegerische Begleitplanung) und 4.16.4 (Artenschutz) verwiesen.

Ohne die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen führte das Vorhaben anlage- und baubedingt zu mittleren, betriebsbedingt jedoch lediglich zu geringen bis keinen ökologischen Risiken. Unter Berücksichtigung der durchzuführenden Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen ist im Ergebnis bau-, anlage und betriebsbedingt von geringen bis keinen ökologischen Risiken auszugehen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen, auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 2 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

#### **4.16.1.5 Schutzgüter Luft und Klima**

Die Luft und das Klima stellen unmittelbare Lebensgrundlagen der Menschen und aller Lebewesen mit aerobem Stoffwechsel dar. Das Klima im Untersuchungsgebiet ist ozeanisch geprägt mit relativ feuchten, kühlen Sommern und relativ milden Wintern. Hinsichtlich der kleinklimatischen Verhältnisse ergeben sich durch die bereits vorhandenen menschlichen Veränderungen der Geländeoberfläche (Versiegelung, größere Rauigkeit etc.) geringfügige Abweichungen.

Durch die benachbarten Verkehrswege, Industrie und Gewerbe besteht eine deutliche Vorbelastung mit einer Tendenz zur Überwärmung und zur Akkumulation von Schadstoffen, die allerdings durch die im Untersuchungsgebiet vorherrschenden, fast stets vorhandenen Westwinde und den damit verbundenen Abtransport von Schadstoffen gemildert wird. Dennoch sind die Verkehrs-, Siedlungs- und Gewerbeflächen als bioklimatische und lufthygienische Belastungsräume einzustufen, die eine Veränderung der Klimaelemente gegenüber dem Freiland aufweisen. Demgegenüber stehen die Acker- und Wiesenflächen im östlichen Untersuchungsraum,

von denen positive Ausgleichswirkungen auf die angrenzenden thermisch belasteten Siedlungsbereiche ausgehen. Größere Wald- und Gehölzbestände mit klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktion sind im Untersuchungsraum allerdings nicht vorhanden.

Grundsätzlich besteht eine hohe Empfindlichkeit von bioklimatisch ausgleichend wirkenden Landschaftsbestandteilen wie vegetationsreichen Flächen oder Gewässern gegenüber Flächenverminderung/Versiegelung. Demnach besteht hier korrespondierend zur Bedeutung eine hohe Empfindlichkeit der Acker- und Wiesenflächen, während die Empfindlichkeit der Siedlungsbereiche nur gering ist. Gleiches gilt für die Reinhaltung der Luft durch Vermeidung von Luftverunreinigungen und die Erhaltung von Reinluftgebieten.

Durch die baubedingte Entfernung von Vegetation im Baufeld können negative Auswirkungen auf das Mikroklima entstehen. Desweiteren erfolgt eine lufthygienische Belastung durch Baustellenverkehr (Staubimmissionen, Abgase). Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Flächen rekultiviert. Es ist somit nicht mit erheblichen baubedingten Auswirkungen zu rechnen.

Anlagebedingt werden primär die gehölzbestandenen Böschungsbereiche der bestehenden Autobahn in Anspruch genommen. Der Verlust dieser Gehölzbestände mit eingeschränkter Immissionsschutzwirkung wird durch den Bau von Lärmschutzwänden und durch die Neuanpflanzung von Gehölzen funktional kompensiert. Die zusätzliche Bodenversiegelung kann ferner zu einer Veränderung des Kleinklimas entlang der A7 führen, da sich versiegelte Flächen wesentlich rascher aufheizen als begrünte Flächen. Aufgrund der im Verhältnis zu den bestehenden Freiflächen vergleichsweise geringen Flächenverluste und unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Versiegelung sind diese möglichen Auswirkungen aber als nicht erhebliche Beeinträchtigung anzusehen.

Die Erhöhung bzw. Errichtung von Lärmschutzanlagen kann möglicherweise zu einer Veränderung der lokalen Luftströmungsverhältnisse führen. Aufgrund der qualitativen Vorbelastung, insbesondere die schon derzeit vorhandenen Baukörper ist aber mit keinen nachteiligen Umweltauswirkungen hinsichtlich der Frischluftfunktionen zu rechnen. Auch sind Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen ausschließlich im Bereich der Fahrbahnen selbst und im unmittelbar angrenzenden Böschungsbereich zu erwarten; in den Bereichen, in denen sich Menschen nicht nur kurzfristig aufhalten, liegen alle Luftschadstoffbelastungen deutlich unterhalb der entsprechenden Grenzwerte. Auch diesbezüglich sind daher keine erheblichen anlagebedingten Beeinträchtigungen zu erkennen.

Um die Umweltauswirkungen und die damit verbundenen ökologischen Risiken so gering als möglich ausfallen zu lassen, sind Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen zu treffen. Insoweit wird auf Ziffern 4.16.2 (Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung), 4.16.3 (Landschaftspflegerische Begleitplanung) und 4.16.4 (Artenschutz) verwiesen.

Bereits ohne die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen führte das Vorhaben anlage-, bau- und betriebsbedingt lediglich zu geringen bis keinen

ökologischen Risiken. Dies gilt erst recht unter Berücksichtigung der durchzuführenden Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen, auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 2 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

#### **4.16.1.6 Schutzgut Landschaft**

Eine sehr hohe Bedeutung des Schutzguts kommt einem Teil der Landschaftselemente östlich der A7 zu. Es sind dies Bereiche, die der natürlichen Erholungseignung, dem sogenannten Landschaftserleben, dienen. Denn die landschaftliche Eigenart, die Vielfalt und Schönheit von Natur und Landschaft ist primär in den östlich der Autobahn angrenzenden Freiräumen erlebbar. Auch die Teile der landwirtschaftlich genutzten Bereiche mit einem hohen Grünlandanteil und einer hohen Strukturvielfalt besitzen eine sehr hohe Bedeutung. Je geringer die Strukturvielfalt, desto geringer die Bedeutung für das Schutzgut Landschaft. So besitzen die Ackerflächen überwiegend zwar immer noch eine hohe Bedeutung, ein Teil der Ackerflächen ist jedoch als sehr strukturarm und relativ monoton zu bezeichnen und besitzt damit nur eine mittlere Bedeutung. Dies gilt auch für die frei zugänglichen Grün-/Parkanlagen, während die nicht zugänglichen Bereiche und die meist kleineren Freiflächen im urbanen Gebiet in der Regel eine geringe Bedeutung aufweisen.

Während der Bauphase ist fast im gesamten Planungsraum mit visuellen und lärmspezifischen Beeinträchtigungen zu rechnen. Dies betrifft zum einen die Autobahnerweiterung selbst und zum anderen den Bau von Regenrückhaltebecken.

Anlagebedingt ergeben sich vor allem durch die Erhöhung und Neuanlage der Lärmschutzanlagen visuelle Störeffekte. Diese werden jedoch durch eine landschaftsgerechte Einbindung durch Begrünung abgemildert, so dass im Ergebnis die aus der geringeren Verlärmung resultierenden Positiveffekte überwiegen.

Betriebsbedingte Funktionsbeeinträchtigungen durch Schadstoffimmissionen sind vorliegend von untergeordneter Relevanz, da die Autobahnerweiterung lediglich Flächen umfasst, die für das Landschaftsbild aufgrund der bestehenden Vorbelastungen nur von geringer Bedeutung sind.

Um die Umweltauswirkungen und die damit verbundenen ökologischen Risiken so gering als möglich ausfallen zu lassen, sind Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen zu treffen. Insoweit wird auf Ziffern 4.16.2 (Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung), 4.16.3 (Landschaftspflegerische Begleitplanung) und 4.16.4 (Artenschutz) verwiesen.

Ohne die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen führte das Vorhaben anlage- und baubedingt zu hohen und betriebsbedingt zu mittleren ökologischen Risiken. Unter Berücksichtigung der durchzuführenden Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen ist im Ergebnis bau-, anlage und betriebsbedingt von geringen bis keinen ökologischen Risiken auszugehen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen, auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 2 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

#### **4.16.1.7 Schutzgüter Kultur- und Sachgüter**

Bei dem Schutzgut der Kulturgüter handelt es sich in erster Linie um gemäß dem Denkmalschutzgesetz eingetragene oder erkannte Kulturdenkmale, deren Erhaltung aufgrund ihrer geschichtlichen, wissenschaftlichen oder künstlerischen Bedeutung oder zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im öffentlichen Interesse liegt. Aber auch andere Sachgüter sind Bestandteile unserer Umwelt und aus diesem Grunde bei einer umfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Hierzu zählen z. B. Gebäude, Straßen- und Brückenbauwerke etc.

Auf eine Darstellung der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Kulturgüter wird an dieser Stelle verzichtet und auf die Umweltverträglichkeitsstudie, S. 85 ff und S. 120 ff, verwiesen. Ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie kommt es hier zu keinen Beeinträchtigungen.

An Sachgütern sind in erster Linie die Straße einschließlich der Brückenbauwerke, Lärmschutzwände etc. selbst betroffen. Soweit vereinzelt bauliche Anlagen auf Privatgrundstücken beseitigt werden müssen, ist dies ggf. unter Ziffer 4.17.1 dargestellt. Diese Verluste werden entsprechend ersetzt oder entschädigt.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Hinblick auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind aufgrund der Distanz zum Vorhaben weder anlage- noch betriebsbedingt zu erwarten. Dies gilt grundsätzlich auch für die baubedingten Auswirkungen. Zwar können Gebäude theoretisch durch Erschütterungen im direkten Umfeld beschädigt werden, durch die seitens der Vorhabensträgerin vorgesehenen sowie im Planfeststellungsbeschluss festgeschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind die diesbezüglichen Risiken jedoch als gering einzustufen. Soweit erforderlich, werden die Schutzgüter vor Erschütterungen geschützt, vgl. Ziffer 2.2. Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter wird daher insgesamt als nicht vorhanden bis gering eingestuft.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen, auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf die unter Ziffer 2 besonders festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

#### **4.16.1.8 Wechselwirkungen**

Unter Wechselwirkungen im Sinne des § 2 UVPG sind die in der Umwelt ablaufenden und sich gegenseitig beeinflussenden Prozesse in ihrer Gesamtheit zu verstehen. Zu nennen sind hier beispielhaft die Wechselbeziehungen zwischen dem Grundwasserstand und der Bodenentwicklung bzw. den einzelnen Biotopen oder die Wechselwirkungen zwischen dem Landschaftsbild und der Erholung des Menschen. Grundsätzlich werden diese Wechselwirkungen im Rahmen der Untersuchung der einzelnen Schutzgüter bereits mit erfasst.

Bei Betroffenheit größerer Wechselwirkungskomplexe von bedeutsamen Strukturen und Funktionen sind diese Wirkungsgefüge jedoch zusätzlich zu beschreiben, um die Wirkungszusammenhänge aufzuzeigen und Landschaftsbereiche zu ermitteln, welche aufgrund besonderer ökosystemarer Beziehungen zwischen den Schutzgütern eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Störwirkungen besitzen. Im Untersuchungsraum lassen sich solche Systeme und Komplexe mit besonderen Standortfaktoren und ausgeprägten Wechselwirkungen jedoch nicht ausmachen. Die verschiedenen Umweltauswirkungen werden somit ausreichend über die Auswirkungsprognosen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst.

#### **4.16.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung**

Nach § 17 FStrG ist neben den ansonsten vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen auch die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Zudem erfolgt nach §§ 3c, e UVPG eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Frage nach der Umweltverträglichkeit geht im Wesentlichen dem Verhältnis zwischen dem vorhandenen Zustand von Natur und Umwelt und den vom geplanten Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Umweltauswirkungen nach. Die Verpflichtung, diese Auswirkungen möglichst zu vermeiden, jedenfalls aber zu minimieren bzw. bei Unvermeidbarkeit zu kompensieren, ergibt sich aus einer Vielzahl gesetzlicher, insbesondere speziell umweltrechtlicher Vorschriften (z. B. BNatSchG, HmbBNatSchAG). Dementsprechend bestimmt § 6 Abs. 3 Nr. 2 UVPG, dass die von der Vorhabensträgerin einzureichenden entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens eine Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens vermieden, vermindert oder, soweit möglich, ausgeglichen werden, sowie der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft, enthalten müssen.

Nachfolgend sind zunächst die wesentlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen aufgeführt, die die Umweltverträglichkeitsstudie benennt. Zum Teil sind diese auch zusätzlich durch Nebenbestimmungen gesichert, vgl. Ziffer 2. Hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird auf Ziffer 4.16.3 verwiesen, hinsichtlich der artenschutzspezifischen Maßnahmen wird auf Ziffer 4.16.4 verwiesen.

- Umsetzung umfangreicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände inkl. teilweisem bauzeitlichem Lärmschutz, Überdeckelung einer Teilstrecke, Erneuerung der Fahrbahndecke mit offenporigem Asphalt),
- passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden,
- Verminderung des technischen Charakters der Lärmschutzwände durch Begrünung und andere optische Maßnahmen,
- deutliche Reduzierung der vorhandenen Barrierewirkung durch die Überdeckelung der Teilstrecke,
- Einbindung der Regenrückhaltebecken in das Orts- bzw. Landschaftsbild durch eine möglichst naturnahe Gestaltung (Form und Böschungsneigungen), innenseitige Begrünung (Schilf und Rasen) und z.T. Gehölzeingrünung.
- wo kein bauzeitlicher aktiver Lärmschutz in Betracht kommt, erfolgt eine Reduzierung der Lärmbelastung durch eine bauzeitliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h,
- Rekultivierung baubedingt in Anspruch genommener Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme,
- dem Stand der Technik entsprechende Behandlung des Aushubs, ggf. ordnungsgemäße Beseitigung,
- Unterlassung vermeidbarer baubedingter Bodenverdichtungen,
- Beachtung der zum Schutz des Grundwassers notwendigen bautechnischen Maßnahmen gemäß RiStWag,
- Behandlung des abzuleitenden Grundwassers vor Einleitung in den nächst gelegenen Vorfluter; durch die Wasserrückhalte- und Reinigungsanlagen werden die Vorfluter zukünftig qualitativ und quantitativ geringer belastet.

Es ist außerdem darauf hinzuweisen, dass sich nach Fertigstellung des Ausbaus bereits aus dem verbesserten Verkehrsfluss durch die zusätzlichen Fahrstreifen eine Verringerung des Luftschadstoffaufkommens ergeben wird.

#### 4.16.3 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Ein Teil der folgenden Textstellen stammt entweder unmittelbar oder sinngemäß aus dem Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans. Auf eine Kennzeichnung eines jeden einzelnen Zitates ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet worden.

Mit dem Ausbau der A7, Abschnitt Schnelsen, gehen Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels einher, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Diesen Sachverhalt bezeichnet das Gesetz in § 14 BNatSchG als Eingriff. Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Bei einem Eingriff, der - wie vorliegend - auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat die Vorhabensträgerin die für die Beurteilung des Eingriffs und der hieraus folgenden Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Angaben im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen (vgl. § 17 BNatSchG).

Mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung liegt ein Dokument vor, das den beschriebenen Anforderungen vollumfänglich genügt. Die einzelnen Eingriffstatbestände werden nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend dargestellt und fachkundig bewertet. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen erscheinen ebenfalls plausibel. Die Planfeststellungsbehörde sieht sich daher weder veranlasst, zusätzliche Ermittlungen anzustellen, noch die vorgenommenen Bewertungen und die vorgeschlagenen Maßnahmen anzuzweifeln. **Die Planfeststellungsbehörde macht sich das Ergebnis der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu eigen und damit vollumfänglich - wie von § 17 Abs. 4 BNatSchG gefordert - zum Bestandteil der Planfeststellung.**

#### Zusammenfassung der wesentlichen Umweltauswirkungen

Diese Aufstellung ist nicht abschließend, weitere Einzelheiten hierzu finden sich im landschaftspflegerischen Begleitplan auf den Seiten 54 ff.

- Bauzeitliche und dauerhafte Flächeninanspruchnahmen mit einhergehender Versiegelung oder Verdichtung,
- Funktionsverlust biotisch aktiver Böden bzw. die Überprägung der bestehenden Bodenhorizontierung auf einer Gesamtfläche von ca. 19 ha, wovon allerdings rund 16,5 ha bereits stark anthropogen verändert sind,
- Neuversiegelung auf ca. 4,33 ha,
- Teilverlust von landschafts- und stadtgliedernden Gehölzen (ca. 14 ha); hierbei handelt es sich überwiegend um autobahnbegleitende Gehölzbestände mit Sichtschutzfunktion im Nahbereich der Autobahn,

- Verlust von Biotopen in einem Gesamtraum von ca. 33 ha, wovon allerdings ca. 14 ha bereits Straßenverkehrsflächen darstellen,
- Inanspruchnahme der Fließgewässer Kollau, Düpwischgraben und Brookgraben, Durchlassverlängerungen
- Gefahr der Freilegung von Grundwasser,
- bauzeitliche Gewässereintrübungen,
- negative Auswirkungen auf das Mikroklima durch Entfernung von Vegetation und zusätzliche Bodenversiegelung,
- betriebsbedingte Immissionen in unmittelbarer Trassennähe können zu erhöhten Schadstoffgehalten im Boden führen,
- Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid und Feinstaub im Bereich der Fahrbahnen und im unmittelbar angrenzenden Böschungsbereich; in den Bereichen, in denen sich Menschen nicht nur kurzfristig aufhalten, liegen alle Luftschadstoffbelastungen deutlich unterhalb der entsprechenden Grenzwerte),
- visuelle und lärmspezifische Beeinträchtigungen während der Bauphase,
- temporärer Entfall des Lärmschutzes bei km 148+138 bis 148+300 an der Außenseite der Richtungsfahrbahn Hannover. Da kein bauzeitlicher aktiver Lärmschutz möglich ist, wird die auftretende erhöhte Verlärmung durch eine bauzeitliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h kompensiert sowie durch die vorhandenen Lärmschutzbauwerke an der A 23 teilweise aufgefangen,
- Überplanung von Randbereichen eines degenerierten Erlenbruchwaldes auf ca. 477 m,

### **Zusammenfassung der wesentlichen Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen**

Bei den mit dem Zusatz „cef“ (continuous ecological functionality-measures) gekennzeichneten Maßnahmen handelt es sich um artenschutzrechtliche Maßnahmen, die eine Kontinuität der beeinträchtigten Funktionen sicherstellen sollen, indem sie ggf. bereits vor Beginn der Beeinträchtigung - also zeitlich vorgezogen - durchgeführt werden. So werden beispielsweise Ersatzlebensräume geschaffen, bevor die ursprünglichen Lebensräume verloren gehen. Diese Vorgehensweise gewährleistet, dass es zu keinem Verstoß gegen einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand kommen kann.

Welche konkreten Einzelmaßnahmen insoweit vorgesehen sind, ist dem landschaftspflegerischen Begleitplan auf den Seiten 64 ff (für die Vermeidungsmaßnahmen), 78/79 (für die Schutzmaßnahmen), 79 (für die Gestaltungsmaßnahme) und 80 ff (für die Ausgleichsmaßnahmen) zu entnehmen.

### **Vermeidungsmaßnahmen**

**V 1** = Ausweisung von Baustelleneinrichtungsflächen

**V 2** = Vermeidung von zusätzlicher Bodenverdichtung und -versiegelung

**V 3** = Schonende Behandlung der bei Bauarbeiten anfallenden Bodenmaterialien

**V 4** = Sachgemäßer Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

**V 5** = Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers

**V 6** = Ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung

**V 7** = Umgang mit archäologischen Funden

**V 8** = Bau von Regenrückhaltebecken

**V 9** = Verminderung der Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Lärmimmissionen

**VCEF10** = Spezielle Bauzeitenbeschränkung zum Schutz (Funktionserhalt) einer bedeutenden Fledermauspopulation

**V 11** = Gestaltung der Gewässerdurchlässe

**V 12** = Rekultivierung von baubedingt in Anspruch genommenen Flächen

**VCEF 13** = Allgemeine Bauzeitenbeschränkung

**V 14** = Begrünung des Deckels

### **Schutzmaßnahmen**

**S 1** = Schutz bedeutender Vegetationsbestände und Lebensräume

**SCEF 2** = Schutz von wichtigen Leitstrukturen (Gehölze) einer bedeutenden Fledermauspopulation

**SCEF 3** = Schutz und Sicherung des Niststandorts einer örtlichen Rauchschnalbenkolonie

Bereits bei der Aufstellung der Planung hat die Vorhabensträgerin darauf geachtet, Eingriffe in Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Dies lässt sich aber bei einem Vorhaben dieser Größenordnung nur teilweise realisieren. Die weitere Überprüfung der Planung durch die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie und den landschaftspflegerischen Begleitplan führte zwar zu weiterem Verminderungspotenzial, das in die Planung einfluss. Diese Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind voranstehend beschrieben worden. Die verbliebenen Beeinträchtigungen sind nicht weiter vermeidbar, weil sie mit dem Vorhaben zwangsläufig verbunden sind. Aus diesem Grunde sind die verbleibenden Eingriffe auszugleichen. Diesem Zweck dienen die folgenden Maßnahmen:

### **Gestaltungsmaßnahmen**

**G 1** = Begrünung der Lärmschutzwände

### **Ausgleichsmaßnahmen**

**A 1** = Entsiegelung von Flächen

**A 2** = Entwicklung von Gras- und Krautfluren

**A 3** = Anpflanzung von Gehölzen (insb. Strauch-Baumhecken)

**A 4** = Begrünung der Regenrückhaltebecken

**A 5** = Eingrünung eines Regenrückhaltebeckens mit Gehölzen

**A 6** = Entwicklung von mesophilem Extensivgrünland artenreicher Ausprägung – Bereich 1

**A 7** = Entwicklung von mesophilem Extensivgrünland artenreicher Ausprägung – Bereich 2

**A 8** = Entwicklung von mesophilem Extensivgrünland artenreicher Ausprägung – Bereich 3

Die Durchführung der vorgenannten Maßnahmen führt dazu, dass die vom Vorhaben ausgehenden Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen werden. Insbesondere den lebensraum-spezifischen Eingriffen in das Schutzgut Tiere und Pflanzen stehen die Wiederherstellung biotisch aktiver Böschungsstrukturen, die Anlage von geschlossenen Gehölzflächen und die Schaffung eines zusammenhängenden Grünlandkomplexes (ca. 19,4 ha) gegenüber. Vor allem dort wird eine Vielzahl von neuen bzw. optimierten Lebensräumen Pflanzen geschaffen. Unter Beachtung dieser quantitativen Verhältnismäßigkeit, aber vor allem aufgrund der Neuschaffung des Grünlandkomplexes können die Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen als vollständig ausgeglichen angesehen werden. Auch der Veränderung biotisch aktiver, aber primär stark vorbelasteter Bodenstrukturen von ca. 19 ha (hiervon ca. 4,33 ha Neuversiegelung) stehen Extensivierungsmaßnahmen von ca. 20 ha gegenüber. Die Eingriffe in das Schutzgut Boden können daher ebenfalls als vollständig ausgeglichen angesehen werden. Dies gilt auch für die Oberflächengewässerfunktionen, die unter Berücksichtigung der neugeschaffenen ökologischen Wertigkeiten und des quantitativen Verhältnisses von Eingriffs- zu Ausgleichsflächen als kompensiert angesehen werden können. Schließlich führen die großflächigen Ausgleichsmaßnahmen A5 bis A8 auf einer Fläche von rd. 20 ha, deren Realisierung auch zu einer Aufwertung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des betroffenen Erholungsraumes führen wird, zu einer Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass es durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die deutlich über das derzeit existierende Maß hinausgehen, im überwiegenden Teil der an die Autobahn angrenzenden Siedlungsflächen und der erholungsrelevanten Freiräume zu einer deutlichen und vor Ort wahrnehmbaren Reduzierung der Lärmimmissionen kommen wird. Es handelt sich dabei um 3,7 km lärmarmen, offenporigen Asphalts, 6,0 km Lärmschutzwände, 1,0 km Lärmschutz-Mittelwände, 0,55 km Lärmschutztunnel und 0,3 km Lärmschutzwälle.

Gesetzlich geschützte Biotope werden durch das vorliegende Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen. Detailliertere Ausführungen zu den Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen finden sich im landschaftspflegerischen Begleitplan insbesondere auf den Seiten 69 ff.

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf Ziffer 4.16.2 verwiesen, hinsichtlich der artenschutzspezifischen Maßnahmen wird auf Ziffer 4.16.4 verwiesen.

#### **4.16.4 Artenschutz**

Ein Teil der folgenden Textstellen stammt entweder unmittelbar oder sinngemäß aus dem Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans. Auf eine Kennzeichnung eines jeden einzelnen Zitates ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet worden.

Im Wesentlichen sind folgende Artenschutzbelange betroffen:

- Durch die Entfernung eines Horstbaums kommt es zum Verlust einer relevanten Fortpflanzungsstätte des Mäusebussards.
- Der Baumaßnahme benachbart ist bei km 147+260 ein bedeutendes und planungsrelevantes Wochenstubenquartier der Zwergfledermaus nachgewiesen worden.
- Ebenfalls der Baumaßnahme benachbart ist ein Niststandort einer örtlichen Kolonie der Rauchschwalbe nachgewiesen worden.

Weitere Einzelheiten finden sich im landschaftspflegerischen Begleitplan, dort unter Ziffer 8.

Um die Artenschutzbelange zu wahren, sind die folgenden Maßnahmen erforderlich. Durch die verpflichtende Planfeststellung dieser Maßnahmen sind keine artenschutzrechtlichen Ausnahmen erforderlich.

- Das Baufeld darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar geräumt werden.
- Die Rodung des Horstbaums des Mäusebussards bei km 146 +090 darf darüber hinaus lediglich in der Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Januar erfolgen (vgl. Vermeidungsmaßnahme VCEF 13).
- Im Bereich des Wochenstubenquartiers der Zwergfledermaus sind die Gehölzstrukturen des Lärmschutzwalls zu erhalten und zu schützen. Der Erhalt der Gehölze muss auf der straßenabgewandten Seite und auf der Wallkrone am Quartier (ca. km 147+260) und bis zu einer Entfernung von mindestens 100 Metern nördlich und südlich des Quartierstandortes (mind. von ca. km 147+160 bis mind. ca. km 147+360) gesichert sein und durch entsprechende Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt werden (vgl. Schutzmaßnahme SCEF 2).
- Kein Einsatz von Baufahrzeugen, die über die Böschungskante hinausreichen, keine Baustellenbeleuchtung während der nächtlichen Aktivitätszeit der Zwergfledermäuse und kein Setzen von Lärmschutzwänden und deren Gründungen im Bereich der Einflugkorridore zum Wochenstubenquartier der Zwergfledermäuse (km 147+160 bis km 147+360) während der Wochenstubenzeit zwischen Mai und Mitte Juli (vgl. Vermeidungsmaßnahme VCEF 10).
- Der Niststandort der örtlichen Rauchschwalbenkolonie innerhalb eines Pferdeunterstandes in der Nähe der Kollau ist zu schützen und zu sichern. Der Erhalt dieses aus mehreren Brettverschlagen bestehenden Pferdeunterstandes bei ca. km 145+625) ist zu gewährleisten und dauerhaft zu sichern, vgl. Schutzmaßnahme SCEF 3.

Insgesamt kann für die besonders geschützten Artengruppen festgehalten werden, dass im Untersuchungsraum keine bedeutenden und planungsrelevanten Vorkommen oder wichtige Lebensraumstrukturen bekannt sind. Eine erhebliche nachhaltige anlage-, bau- oder betriebsbedingte Beeinträchtigung des Bestandes dieser Arten oder eines Lebens- und Funktionsraums

hoher Bedeutung ist unter Berücksichtigung der Bauzeitenbeschränkung und des Schutzes und Sicherung des Niststandortes der örtlichen Rauchschnalbenkolonie daher nicht zu erwarten. Grundsätzlich wird durch den Bau des Deckels eine Verbesserung der Querungsmöglichkeit für bodenbewohnende Tierarten in dem entsprechenden Abschnitt erzielt.

Weitere wesentlichen Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahme oder Zerschneidungseffekte sind nicht zu erwarten, da der Ausbau überwiegend in einem durch den Verkehr stark vorbelasteten Bereich erfolgt, dem keine oder nur eine sehr eingeschränkte Bedeutung für die Tierwelt zukommt. Bei dem von der Planung betroffenen Abschnitt handelt es sich bereits um eine 4-spurige Autobahn mit einer sehr intensiven Barrierewirkung für Bodenbewohner. Vor dem Hintergrund der bestehenden hohen Verkehrsbelastung ist daher von keiner wesentlichen Zunahme der Kollisionsgefährdung und somit von keinem signifikant erhöhten Tötungsrisiko für die Autobahn querende Tieren auszugehen, weder zu Lande noch in der Luft.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf den Artenschutzbeitrag als Bestandteil des planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplans verwiesen (dort Kapitel 8).

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf Ziffer 4.16.2 verwiesen, Hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird auf Ziffer 4.16.3 verwiesen.

#### **4.16.5 Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren und erfolgt zunächst getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Das heißt, dass eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen an dieser Stelle noch nicht vorgenommen wird. Das Ergebnis dieser Bewertung fließt dann anschließend in den Gesamtprozess der Abwägungsentscheidung ein.

Bewertungsmaßstab sind im Wesentlichen die Anforderungen der fach- und naturschutzrechtlichen Bestimmungen. Danach sind im Ergebnis keine Auswirkungen auf Natur und Umwelt zu erkennen, die einer Zulassung des Vorhabens entgegenstünden. Weder bau- noch anlage- oder betriebsbedingt sind - mit Ausnahme der mit mittleren Beeinträchtigungen einhergehenden baubedingten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Mensch sowie Tiere und Pflanzen - Beeinträchtigungen festzustellen, deren ökologisches Risiko ein geringes Maß überschritte. Dies ist eine Folge der umfangreichen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen, ohne die das Schutzgut Mensch bau-, anlage- und betriebsbedingt einem hohen ökologischen Risiko, die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Landschaft bau- und anlagebedingt einem hohen sowie betriebsbedingt einem mittleren ökologischen Risiko, das Schutzgut Boden anlagebedingt einem hohen ökologischen Risiko und das Schutzgut Wasser anlage- und baubedingt einem mittleren ökologischen Risiko ausgesetzt wäre.

Es kommt also entscheidend auf die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen an, die deshalb planfestgestellt wurden, vgl. Ziffern 1.2.6, 2. Durch deren hierdurch gesicherte Durchführung bestehen keine entscheidungserheblichen ökologischen Risiken.

Zusammenfassend werden im Folgenden exemplarisch einige der Bewertungskriterien dargestellt:

Diverse Bestimmungen stellen zwar das Gebot der Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen auf (vgl. z. B. § 13 BNatSchG, § 67 WHG etc.). Auch bringt das planfestgestellte Vorhaben Beeinträchtigungen der Umweltschutzgüter mit sich. Soweit sie nicht verhindert oder minimiert werden können (s. o.), sind sie für die Durchführung des Vorhabens erforderlich und unvermeidbar, um das Planungsziel zu erreichen. Sie sind aber insgesamt nicht von einem Ausmaß, das das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge als nicht vertretbar erscheine ließe (vgl. vorstehende Ausführungen). Die Möglichkeit einer generellen Vermeidung der dargestellten Beeinträchtigungen böte nur der Verzicht auf das Vorhaben, der angesichts der verkehrlichen Überlastung sowie des unzureichenden Lärmschutzes im Ergebnis jedoch zu dauerhaft hohen Umweltbeeinträchtigungen führt, die der Ausbau demgegenüber insoweit zu beseitigen vermag. Die weiteren geprüften Varianten beinhalten vergleichbare Umweltauswirkungen, wobei den Varianten ohne Tunnelbauwerk der Vorteil der optimierten Lärmschutzwirkung fehlt, vgl. hierzu auch Ziffer 4.6.

Zudem fordert das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot weder das grundsätzliche Unterlassen der Baumaßnahme noch die Wahl einer die Umwelt am geringsten belastenden Variante, sondern verlangt, dass im Zuge der Planung und Baudurchführung des konkret in Aussicht genommenen Vorhabens das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Rahmen des Vermeidbaren begrenzt wird. Dies ist zunächst im Wege einer entsprechenden Planung sowie ergänzend durch diesen Planfeststellungsbeschluss geschehen. So sind neben der Feststellung des vollständigen landschaftspflegerischen Begleitplans samt dessen umweltrelevanten Maßnahmen auch innerhalb der Nebenbestimmungen diverse Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Umweltschutzgüter gesichert worden, vgl. Ziffer 2. Damit werden u. a. Empfehlungen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Vermeidung und Minderung von Neubelastungen sowohl durch die Planung als auch in Ergänzung durch die Planfeststellung berücksichtigt. Im Übrigen ist ein wesentlicher Teil der Auswirkungen nur für den Zeitraum der Bauarbeiten gegeben. Anlage- und betriebsbedingt gehen mit dem Vorhaben vor allem auch erhebliche positive Effekte einher, allen voran der nicht nur im Bereich des Tunnelbauwerks deutlich verbesserte Lärmschutz, die Erhöhung der verkehrlichen Kapazität sowie die im Bereich des Tunnels erfolgende Reduzierung der Barrierewirkung.

Im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie Ziffer 4.16.3 verwiesen. Es werden umfangreiche Kompensationsmaßnahmen vorgenommen. Teile dieser Maßnahmen übernehmen artenschutzrechtliche Kompen-

sationsfunktionen. Entscheidungserhebliche Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope und Schutzgebiete sowie auf besonders und streng geschützte Arten bestehen ebenfalls nicht, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht erfüllt, vgl. Artenschutzbeitrag sowie Ziffer 4.16.4.

Die Landschaftsschutzverordnung enthält eine Vielzahl von Verboten und genehmigungsbedürftigen Tatbeständen. Die Durchführung des Vorhabens ohne die Erfüllung des einen oder anderen Tatbestandes ist nicht möglich, so dass sowohl entsprechende Genehmigungen gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 der Landschaftsschutzverordnung als auch Ausnahmen von den Verboten des § 2 der Landschaftsschutzverordnung gemäß § 6 der Landschaftsschutzverordnung erforderlich sind. Auch diese sind von der Konzentrationswirkung (vgl. Ziffer 3.2) umfasst und daher nicht gesondert einzuholen. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzes sind von der Umweltverträglichkeitsstudie erfasst und in der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt worden. Die Belange des Landschaftsschutzes sind soweit möglich beachtet (landschaftsgerechte Einbindung, Begrünung etc.) bzw. werden teilweise sogar unterstützt (Beseitigung der Barrierewirkung durch das Tunnelbauwerk). Im Übrigen wiegen die verkehrlichen Belange vorliegend schwerer als diejenigen des Landschaftsschutzes.

Dieser Beschluss enthält u. a. auch die Ausnahme vom Verbot, zur Zierde und Belebung des Landschaftsbildes dienende Bäume und Hecken zu roden, §§ 2, 4 BaumSchVO. Das naturschutzrechtliche Verbot der Baumrodung etc. nach § 39 Abs. 5 BNatSchG ist nicht anwendbar, so dass es insoweit keiner Ausnahme bedarf (§ 15 Abs. 5 S. 2 Nr.2 BNatSchG für behördlich zugelassene Maßnahmen und Nr. 3 für - wie vorliegend - nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe).

Insgesamt werden die sich durch das Vorhaben ergebenden Belastungen auf ein verhältnismäßiges Maß minimiert. Angesichts des Stellenwertes des Vorhabens erscheint die verbleibende Restbeeinträchtigung hinnehmbar. Aus diesen Gründen ist das Vorhaben im Hinblick auf das öffentliche Interesse am Ausbau und gemessen am Planungsziel vorliegend den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber vorrangig.

## **4.17 EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN**

### **4.17.1 Einwendungen**

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss stattgegeben wird oder sie sich nicht erledigt haben.

Die Einwendungen sind aus Datenschutzgründen anonymisiert und mit Einwendungsnummern versehen. Den Einwendern und Einwenderinnen wird die Nummer ihrer Einwendung bei Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

#### 4.17.1.1 Einwendung Nr. 1

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die Berücksichtigung der Einwendung zugesagt hat. Hinsichtlich des an der Grundstücksgrenze geforderten Zaunes hat sich die Einwendung mit Ausnahme der Höhe des Zaunes ebenfalls erledigt. Sie wird zurückgewiesen, soweit die geforderte Höhe 2,00 m übersteigt.

##### I.

Der Einwender fordert, dass zur Erhaltung der Betriebsstruktur nach Überlassung der Fläche zur Autobahnverbreiterung von der Vorhabensträgerin folgende Baumaßnahmen durchgeführt werden:

1. Das Regenwasser-Auffangbecken in der Nordecke des Grundstücks sei zu verlegen (Neubau eines Schachts aus Betonringen, Durchmesser 200 cm, Einlaufrohre von Dach und Hoffläche anschließen. Einbau einer Entwässerungspumpe mit Schwimmschalter. Entwässerung in PVC-Rohre, Durchmesser mindestens 50 mm, auf ca. 200 m Länge zur Südgrenze in ein vorhandenes Wasserbecken, dieses werde zur Pflanzenbewässerung benötigt).
2. Von einem Glashaus, in der Breite 5 m, Höhe 3 m, Länge 18 m, sei ein Bauelement von 3 m Länge abzubauen und zu entsorgen.
3. Auf einer Länge von ca. 65 m müsse der Wegebelag aus Betonstein neu mit Tiefbordsteinen eingefasst werden.
4. Ein Stahlcontainer, Länge 12 m, Breite 2,50 m, Höhe 2,80 m, der zur Pflanzen-Überwinterung benutzt werde, sei mit Hilfe eines Autokrans umzusetzen.
5. Es seien eine Platane, eine Eiche, ein Ahorn und zwei Linden, Stamm-Umfang 80-120 cm, zu fällen und die Stubben abzufräsen, das Holz solle beim Eigentümer verbleiben.
6. 40 m Fahrspurstreifen aus Betonplatten, 7 cm stark, seien aufzunehmen und neu zu verlegen, incl. des Unterbaus aus Betonrecycling.
7. Vorhandene Holzschuppen (Unterstände) müssten abgebaut und entsorgt werden, ein Holzschuppen (Carport, Länge 30 m, Tiefe 3-6 m, Höhe 3 m) sei aufzubauen.
8. Der vorhandene Drahtgitterzaun sei incl. der Betonpfähle und der zum Lärmschutz angebrachten Holzelemente abzubauen und zu entsorgen.
9. Die vorhandene Komposterde an der Südwestgrenze entferne der Eigentümer, incl. der dort wachsenden 5 Laubbäume, das Wurzelwerk verbleibe im Erdreich.
10. Die Vorhabensträgerin müsse über die gesamte Bauzeit einen Schutzzaun auf der ganzen Länge errichten, vor allem um Kunden (häufig Familien mit Kindern) vor Gefahren zu bewahren.
11. Nach Fertigstellung des Wirtschaftsweges müsse ein Stabgitterzaun, grün, Höhe 2,20 m, Länge ca. 227 m, incl. Stahlpfosten geliefert und aufgestellt werden; dabei sei die Verschrau-

bung an den Pfosten auf der Ostseite (also von innen; Anm. Planfeststellungsbehörde) auszuführen.

-----  
*Die Vorhabensträgerin sagte zu, vorhandene bauliche Anlagen auf dem Grundstück, welche infolge der Baumaßnahme beeinträchtigt werden, in mindestens gleicher Qualität an die neue Situation anzupassen und deren Funktion in vollem Umfang aufrechtzuerhalten. Der Carport werde umgesetzt. Sofern vorhandene Entwässerungsanlagen, Nebengebäude, Wegebelaag und dergleichen betroffen wären, würden die nötigen Ausführungsarbeiten für deren Anpassung oder ggf. Ersatzneubau durchgeführt. Die Arbeiten würden in Art und Umfang mit dem Eigentümer abgestimmt. Vor Baubeginn werde eine Bauanlaufberatung durchgeführt, bei welcher die Ansprechpartner der Baufirma und sonstige Modalitäten bekannt gegeben bzw. abgestimmt würden. Bäume, welche innerhalb des künftigen Bauraums stünden bzw. infolge der Baumaßnahme beeinträchtigt oder abgängig würden, würden entsprechend der dafür gültigen naturschutzfachlichen Gesetze beseitigt. Für die Feststellung des vorhandenen Zustandes von Grundstücken und Bebauung werde ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.*

*Die Vorhabensträgerin sagte außerdem zu, für die Dauer der Bauzeit einen Bauzaun in den Baubereichen zu errichten, zu unterhalten und mit Bauende wieder zu entfernen. Vorhandene Zäune würden nach Bauende in mindestens gleicher Qualität ersetzt.*

*Im **Erörterungstermin** erläuterte die Vorhabensträgerin, dass es sich bei dem neu zu errichten Weg längs der Autobahn lediglich um einen Betriebsweg handeln werde, nicht um einen öffentlichen Weg. Der Einwender ergänzte, dass der auf dem Grundstück vorhandene Wirtschaftsweg entfallen könne. Die Nutzung dieses Weges stünde demnach der Errichtung eines Zaunes an der Grundstücksgrenze als Abgrenzung zum Betriebsweg der Autobahn nicht entgegen. Daraufhin sagte die Vorhabensträgerin die Errichtung eines neuen Zaunes an der Grundstücksgrenze zu.*

*Der Zaun war dann auch einer der Gegenstände der **Planänderung vom 26.07.2012** (vgl. Ziffer 4.1.6). Im Erläuterungsbericht zum Änderungsantrag heißt es hierzu jedoch lediglich „Entsprechend der Forderung (...) wird an der neuen Straßengrenze ein Zaun gesetzt“. Hierauf äußerte sich der Einwender dahingehend, „mit der Lage des Zauns - Stabgitter, Höhe 2,20 m - an der Westgrenze zum Wirtschaftsweg der A7 einverstanden“ zu sein, alle weiteren Einwendungen blieben bestehen. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Ausführungsdetails präzisierte die Vorhabensträgerin ihre Zusage dahingehend, einen Stabgitterzaun mit Stahlpfosten, Farbe Grün, jedoch nur in einer Höhe von 2,00 m herzustellen. Dies sei das Standardmaß und reiche zur Absicherung vollkommen aus.*

II.

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die Berücksichtigung der Einwendung zugesagt hat. Hinsichtlich des an der Grundstücksgrenze geforderten Zaunes hat sich die Einwendung mit Ausnahme der Höhe des Zaunes ebenfalls erledigt. Sie wird zurückgewiesen, soweit die geforderte Höhe 2,00 m übersteigt.

Abgebrochene Anlagen etc. sind von der Vorhabensträgerin auf deren Kosten fachgerecht zu entsorgen. Das Holz zu beseitigender Bäume steht im Eigentum des Einwenders und darf nicht ohne dessen Einverständnis vom Grundstück entfernt werden.

Der aufgrund der Einwendung nunmehr an der Grundstücksgrenze vorgesehene Zaun ist seitens der Vorhabensträgerin unabhängig von der Existenz und Qualität des vorhandenen Zaunes in geeigneter Weise zu errichten, weil durch den Ausbau erstmalig eine offene Grenze zu einem Wegegrundstück, nämlich dem geplanten Betriebsweg, entsteht. Auch wenn es sich nicht um einen öffentlich gewidmeten Weg handeln wird, ergibt sich jedenfalls eine Nutzungsmöglichkeit durch Dritte. Diese könnten ohne Einzäunung ungehindert auf das Betriebsgrundstück gelangen. Die dort produzierte und gelagerte Ware wäre dem ungehinderten Zugriff preisgegeben, so dass allein ein angemessener Zaun, der ein Betreten wirksam unterbindet, hier Abhilfe schaffen kann. Der von der Vorhabensträgerin nunmehr zugesagte stabile Zaun, der nicht ohne Weiteres überstiegen oder durchtrennt werden kann, ist - auch im Hinblick auf die übrige Umzäunung des weitläufigen Grundstücks - als hierzu geeignet und angemessen anzusehen.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### 4.17.1.2 Einwendung Nr. 2

Die Einwendung hat sich mit Ausnahme der Bauart des Zaunes entlang der Grenze zur Autobahn erledigt. Die Bauart des Zaunes betreffend wird die Einwendung zurückgewiesen.

I.

Der Einwender wendet sich gegen die im Nordwesten des Grundstücks vorgesehene Zuwegung zu seinem Grundstück vom geplanten Betriebsweg aus. An der Stelle des geplanten Betriebswegs befindet sich derzeit der private Wirtschaftsweg des Einwenders, der mit dem Betriebsweg überbaut werden soll. Eine gemeinsame Nutzung des neuen Betriebsweges durch die Autobahnverwaltung und den Einwender lehnt dieser ab. Die Erschließung des Grundstücks solle vielmehr durch einen zusätzlichen Wirtschaftsweg parallel zum alten, aber in Richtung Osten versetzt, gesichert werden. Hierzu wäre ein neuer Weg herzustellen. Der Einwender überreichte im Erörterungstermin einen entsprechenden Plan. Der neue Betriebsweg der Autobahn müsse dann durch einen Zaun vom Grundstück abgetrennt werden. Hierbei müsse es sich

um einen wildsicheren Stahlgitterzaun handeln. Der Verkauf des zu benötigten Grundstücks dürfe für ihn keine Kosten verursachen.

Desweiteren seien seine vertraglichen Rechte an der Nutzung des Weges am Brookgraben zu berücksichtigen, sofern dort Änderungen vorgenommen würden. Diesbezüglich überreichte er im Erörterungstermin seine Verträge mit der Stadt von 1985 und 1991.

Im Erörterungstermin begehrte der Einwender die Fällung einer Eiche im Bereich der ursprünglich geplanten und nun wegfallenden Zuwegung vom geplanten Betriebsweg aus. Seiner Ansicht nach rage diese mit ihren Ästen auf den Standstreifen der A7, wenn diese verbreitert sei. Die Vorhabensträgerin sagte im Erörterungstermin eine Prüfung zu, ob das Fällen der Eiche erforderlich sei. Hierzu solle ein Ortstermin durchgeführt werden.

Zur **Planänderung vom 26.07.2012** erhob der Einwender folgende Einwendungen:

Die Eiche in der Nordwest-Ecke an der Autobahn stelle eine potentielle Gefahr durch herabfallende Äste dar. Sie solle deshalb wie von ihm gefordert gefällt werden. Es sei ihm nicht zuzumuten, dass aufgrund von Baumaßnahmen, die er nicht zu verantworten habe, die Sicherung des Baumes und die potentiell durch ihn verursachten Schäden zu seinen Lasten gingen. Das Wurzelwerk des Baumes werde durch die bevorstehenden Baumaßnahmen ohnehin in einer Art und Weise geschädigt, dass die Standfestigkeit sowie die Versorgung mit Wasser und Nährstoffen des Baumes nicht mehr ausreichend gegeben sei. Ferner sei festzustellen, dass der Baum sich nach dem Kartenmaterial innerhalb des im Punkt 35.1 Erläuterungsbericht zur Planänderung angegebenen Mindestabstandes von 4,5 m und somit innerhalb des Abstandsstreifens zum Straßenrand befinde. Es gebe somit nur zwei Möglichkeiten. Die eine sei, dass der Baum auf Kosten der Vorhabensträgerin gefällt werde oder aber der Baum, und somit jegliche Verantwortung für Pflege und Haftung für eventuelle Schäden, ginge in den Besitz der Vorhabensträgerin über.

Hinsichtlich des neuen Wirtschaftsweges müsse die Anbindung an den Brookgrabenweg mit einer Pforte in 4,5 m lichter Weite gewährleistet werden. Zwischen dem Brookgrabenweg und der Pforte müsse eine feste Überfahrt erstellt werden.

An der Westseite seines Grundstücks werde ein neuer Zaun gebaut. Die Trasse für den neuen Zaun habe die Vorhabensträgerin auf ihre Kosten herzustellen. Der Zaun müsse wildsicher sein und solle an den Zaun an der Südseite des Grundstücks anschließen. Alle eventuell zusätzlich erforderlichen Arbeiten, die mit der Erstellung des Zaunes verbunden seien, gingen zu Lasten der Vorhabensträgerin.

Bei den Bauarbeiten am Flurstück 5355 müsse der Abfluss des Oberflächenwassers in den Brookgraben jederzeit gewährleistet werden. Die Pforte auf der West-Seite des Grundstücks solle nach Beendigung der Bauarbeiten gegen die Pforte am Beentkamp auf Kosten der Vorhabensträgerin ausgetauscht (umgesetzt) werden.

-----

Die Vorhabensträgerin sagte im Erörterungstermin einen Zaun als Abgrenzung des geplanten Betriebsweges zum Grundstück des Einwenders zu. Die Ausbildung erfolge als Wildschutzzaun. Auf spätere schriftliche Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erklärte die Vorhabensträgerin, es werde sich dabei um einen wildsicheren Maschendrahtzaun handeln. Dieser Zaun ist im Änderungsantrag (vgl. Ziffer 4.1.6) enthalten.

Dadurch entfielen auch, wie vom Einwender gefordert, die Zuwegung vom Betriebsweg auf das Grundstück des Einwenders. An Stelle des alten Wirtschaftsweges, der dann vom Betriebsweg der Autobahn überbaut sei, werde weiter östlich auf dem Grundstück des Einwenders ein neuer privater Wirtschaftsweg mit einer ungebundenen Befestigung hergestellt. Die derzeit vorhandene Pforte am Anfang des privaten Wirtschaftsweges, die dann nicht mehr benötigt würde, werde an den neu zu erstellenden Wirtschaftsweg versetzt.

Änderungen am Brookgraben im Bereich des Flurstückes 5796 seien nicht beabsichtigt, die Nutzungsrechte am Weg blieben bestehen. Dies gelte auch hinsichtlich der weiteren Vereinbarungen mit der FHH, sofern deren Inhalt nicht wider die Regelungen des Planfeststellungsverfahrens laute. Desweiteren erläuterte die Vorhabensträgerin, dass die an der südwestlichen Grundstücksgrenze vorhandene Verrohrung in Richtung Brookgraben, mittels derer das anfallende Oberflächenwasser der angrenzenden Grundstücke in den Brookgraben geleitet werde, ebenfalls nicht verändert würde. Parallel zum Brookgraben solle eine Entwässerungsleitung verlegt werden, für die eine zu entschädigende Grunddienstbarkeit benötigt werde.

Vorhandene Drainageleitungen würden Berücksichtigung finden. Hierzu sagte der Einwender zu, der Vorhabensträgerin die insoweit vorhandenen Bestandsunterlagen zu übersenden, was zwischenzeitlich erfolgte.

Die im Zuge des Grunderwerbs entstehenden Kosten trage die Vorhabensträgerin, die genauen Modalitäten zur Abwicklung des Grunderwerbs würden im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen geklärt bzw. mit dem Eigentümer abgestimmt.

Zu den Einwendungen gegen die **Planänderung vom 26.07.2012** erwiderte die Vorhabensträgerin, entsprechend der Zusage im Erörterungstermin sei die Vereinbarkeit einer möglichen Baumfällung mit der Baumaßnahme geprüft worden. Der Baum befinde sich bereits in einem schlechten Zustand. Bei den Arbeiten zur Herstellung des Betriebsweges werde derart in den Wurzelraum eingegriffen, dass mit einem Absterben des Baumes zu rechnen sei. Die Vorhabensträgerin sage daher die Fällung und Rodung des Baumes im Rahmen der Ausführungsarbeiten zum Streckenbau zu. Die Fällung sei auch naturschutzrechtlich bilanziert.

Der Zaun werde auf den Erwerbsflächen der A7 hergestellt und an vorhandene Einfriedungen angeschlossen. Der Zaunbau umfasse alle für die Herstellung erforderlichen Ausführungsarbeiten. Die Ausbildung erfolge als Wildschutzzaun.

Der neue Wirtschaftsweg binde direkt an den Brookgrabenweg an. Das Tor an der südwestlichen Flanke des Grundstückes werde an die neue Anbindung des Wirtschaftsweges versetzt,

*die vorhandene Pforte am Beentkamp werde an die Stelle des alten Torstandortes versetzt. Damit werde auch der Forderung nach Pfortentausch voll entsprochen. Das vorhandene Tor, welches versetzt werde, habe die geforderte Breite. Der neue Weg sei befestigt und werde bis an den vorhandenen Weg Beentkamp in gleicher Qualität geführt und angeschlossen, zusätzliche Befestigungen seien nicht notwendig. Sämtliche Kosten für Zaun- und Wegebau trage die Vorhabensträgerin.*

*Die Vorhabensträgerin sage für die vorübergehende Beanspruchung des Flurstücks 5355 die Sicherstellung der Oberflächenentwässerung in Richtung Brookgraben zu. Sofern im Zuge der Ausführungsarbeiten der Versatz eines bestehenden Tores notwendig sei, würden die damit verbundenen Arbeiten durchgeführt.*

## II.

Die Einwendung hat sich mit Ausnahme der Bauart des Zaunes entlang der Grenze zur Autobahn erledigt. Die Bauart des Zaunes betreffend wird die Einwendung zurückgewiesen. Eine Prüfung der Verträge ergab, dass diese vom Vorhaben unberührt bleiben und Widersprüche nicht erkennbar sind. Hinsichtlich des Zaunes kommt es dem Einwender offensichtlich darauf an, dass der Zaun wildsicher ist, vgl. dessen Einwendung zur Planänderung. Diese Eigenschaft ist von der Vorhabensträgerin zugesagt worden und ergibt sich bereits aus der Bauart; ein Maschendrahtzaun ist deutlich stabiler als ein reiner Wildschutzzaun aus sogenanntem Knotengeflecht, bei dem es sich um ein recht grobmaschiges, leichtes Drahtgeflecht handelt. Da es sich lediglich um die Abzäunung eines landwirtschaftlich genutzten Grundstücks handelt und nicht, wie bei den Einwendungen Nr. 1 und 5 um ein gewerblich bzw. zu Wohnzwecken genutztes Grundstück, ist ein Maschendrahtzaun hier als angemessene Bauart anzusehen. Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

### 4.17.1.3 Einwendung Nr. 3

Die Einwendung hat sich aufgrund der Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

#### I.

Die Einwender erklären, ihr Haus habe bereits durch den damaligen Bau der Autobahn viele Risse erhalten. Die Schäden seien nicht anerkannt worden, weil eine vorherige Beweissicherung gefehlt habe. Dies sei nun wieder zu befürchten, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Ramm- und Bohrarbeiten. Es werde daher gefordert, dass die Vorhabensträgerin sich zwecks späterer Anerkennung etwaiger Beanstandungen das Grundstück vor Beginn der geplanten Arbeiten anzusehen und eine Beweissicherung durchzuführen habe.

Im Hinblick auf die Anhebung der Heidlohstraße im Brückenbereich würden außerdem weder Stufen noch Kosten und Arbeit akzeptiert.

-----

*Die Vorhabensträgerin sagte zu, die Forderungen zu erfüllen. Die Bauarbeiten und der damit verbundene Geräteinsatz seien umfangreich und vielfältig. Für die Erdbauarbeiten werde es sowohl Ramm- wie auch Bohrarbeiten geben. Die Ausführungsarbeiten und deren Auswirkungen auf die Umwelt unterlägen jedoch gesetzlichen Bestimmungen, welche eingehalten werden müssten. Entsprechende Vorgaben würden bindend im Bauvertrag festgeschrieben und auch überwacht. Vor Baubeginn werde ein Beweissicherungsverfahren an und in den Gebäuden durch einen Gutachter durchgeführt. Für Schäden, deren Ursache auf die Bautätigkeit zurückzuführen seien, werde die entsprechende Mängelbeseitigung bzw. Entschädigungszahlung im Rahmen der gesetzlichen Regelungen zugesichert.*

*Die Anhebung der Heidlohstraße beginne erst westlich des Röthmoorweges. Die Höhenlage vor dem Grundstück bleibe daher unverändert.*

II.

Die Einwendung hat sich aufgrund der Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt. Zusätzlich ist die Beweissicherung Bestandteil der Nebenbestimmungen, vgl. Ziffer 2.1 und somit auch insoweit gesichert.

#### **4.17.1.4 Einwendung Nr. 4**

Die Einwendung hat sich aufgrund der Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

I.

Der Einwender verlangt eine schriftliche Garantie, dass für ihn keine Straßenbau- und Sielbaukosten anfallen, weder in der Heidlohstraße, noch im Vogt-Kock-Weg, sowie dass durch die höhere Brücke keine Stufe zu seinem Grundstück entstehe.

Darüber hinaus fragt er, wie nahe der Tunnel durch die geplante Veränderung des Vogt-Kock-Weges an das Grundstück herankomme, wie die Gründungsarbeiten ausgeführt würden und ob dadurch wie beim damaligen Bau der A7 Risse entstehen könnten. Für diesen Fall verlangt er eine Beweissicherung. Weiterhin möchte er wissen, wann der Baubeginn zu erwarten sei und ob die Baustelle vom Vogt-Kock-Weg oder von der Autobahn aus bedient werde.

-----  
*Die Vorhabensträgerin erklärt, Kostenträger für Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen sei die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Zum Umfang der Baumaßnahme gehörten auch alle Folgemaßnahmen im nachgeordneten Netz, wie z. B. nötige Anpassungen und Änderungen an untergeordneten Straßen, Zufahrten, Entwässerungseinrichtungen und dergleichen. Kosten für Anwohner oder Anlieger entstünden nicht. Auf dem Erörterungstermin wiederholte die Vorhabensträgerin ihre Zusage, dass dem Einwender durch die Baumaßnahme weder Kosten noch Folgekosten entstünden.*

*Die Anlage von Stufen oder Absätzen zum Grundstück sei nicht notwendig. Das Grundstück befinde sich im Randbereich der Anpassungen an die bestehende Heidlohstraße.*

*Der Tunnel habe einen Abstand zwischen ca. 23 und 33 m zum Grundstück. Die Tunnelbaustelle befinde sich in einem ausreichenden Abstand zum Gebäude, signifikante Beeinträchtigungen des Gebäudes infolge der Tiefbauarbeiten seien nicht zu erwarten.*

*Der Baustellenverkehr werde im Wesentlichen innerhalb der planfestzustellenden Baueingriffsgrenzen organisiert.*

*Konkrete Aussagen zum Baubeginn könnten nicht gemacht werden, Voraussetzung dafür sei zunächst die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses.*

*Im Erörterungstermin präzisierte die Vorhabensträgerin seine Aussagen im Hinblick auf die Baudurchführung dahingehend, dass er erklärte, dass nach gegenwärtigem Planungsstand keine Rammarbeiten im direkten Bereich des Gebäudes vorgesehen seien. Das Gebäude sei von der Tunnelwand etwa 30 m entfernt, jegliche Auswirkungen könnten damit unabhängig vom gewählten Bauverfahren nahezu ausgeschlossen werden. Ein Beweissicherungsverfahren werde dennoch zugesagt. Zusätzlich würden die Bauverfahren dahingehend überprüft, dass die angrenzenden Gebäude keinen Schaden nähmen.*

II.

Die Einwendung hat sich aufgrund der Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt. Zusätzlich ist die Beweissicherung Bestandteil der Nebenbestimmungen, vgl. Ziffer 2.1 und somit auch insoweit gesichert.

Eine schriftliche Zusage hinsichtlich der Kostenneutralität für den Einwender ist nicht erforderlich, weil dieser Planfeststellungsbeschluss die diesbezügliche Zusage der Vorhabensträgerin, die im Übrigen lediglich die Rechtslage wiedergibt, hinreichend dokumentiert.

#### **4.17.1.5 Einwendung Nr. 5**

Die Einwendung hat sich aufgrund der Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

I.

Der Einwender erklärt, zu einem Verkauf der von der Vorhabensträgerin benötigten Grundstücksfläche nur bereit zu sein, wenn die Vorhabensträgerin auf ihre Kosten zur Begrenzung des Grundstücks und zur Unterbindung unbefugten Betretens einen ca. 2,50 m hohen Zaun mit Sichtschutzbepflanzung errichtet.

-----  
*Die Vorhabensträgerin hatte auf die Einwendung hin zugesagt, vorhandene Einfriedungen, welche infolge der Baumaßnahmen beseitigt bzw. verschoben werden müssen, mindestens*

*gleichwertig zu ersetzen. Dementsprechend war der geforderte Zaun im Änderungsantrag vom 26.07.2012 (vgl. Ziffer 4.1.6) enthalten. Im Erläuterungsbericht zum Änderungsantrag heißt es hierzu jedoch lediglich „Entsprechend der Forderung (...) wird an der neuen Straßengrenze ein Zaun gesetzt“. Auf telefonische Nachfrage der Planfeststellungsbehörde vom 05.10.2012 hinsichtlich der Ausführungsdetails sagte die Vorhabensträgerin dann zu, einen Stabgitterzaun mit Stahlpfosten in einer Höhe von 2,50 m herzustellen.*

## II.

Die Einwendung hat sich erledigt. Die Vorhabensträgerin errichtet einen neuen Zaun in höherer Qualität als sie der vorhandene Zaun aufweist, weil durch den Ausbau erstmalig eine offene Grenze zu einem Wegegrundstück, nämlich dem geplanten Betriebsweg, entsteht. Auch wenn es sich nicht um einen öffentlich gewidmeten Weg handeln wird, ergibt sich jedenfalls eine theoretische Nutzungsmöglichkeit durch Dritte. Diese könnten ohne angemessene Einzäunung ungehindert auf das Grundstück gelangen. Hier kann allein ein entsprechender Zaun das unbefugte Betreten wirksam unterbinden. Hinsichtlich der erforderlichen Höhe ist zu berücksichtigen, dass sich der Abzweig des Betriebsweges zur Heidlohstraße in unmittelbarer Nähe des Grundstücks des Einwenders befindet, so dass die neue Grundstücksgrenze für Dritte schnell und leicht erreichbar ist; zudem handelt es sich dabei um einen recht unbeobachteten Ort, der ein erhöhtes Risiko des Übersteigens des Zaunes hervorruft. Der von der Vorhabensträgerin nunmehr zugesagte Zaun ist als geeignet und angemessen anzusehen, dieses zu verhindern. Zusammen mit der Errichtung des neuen Zaunes ersetzt die Vorhabensträgerin auch die vorhandene Sichtschutzbepflanzung.

### 4.17.1.6 Einwendung Nr. 6

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin Inhalte der Einwendung berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Einwendung stattgegeben, soweit die Planfeststellungsbehörde im Folgenden oder in den Nebenbestimmungen entsprechende Entscheidungen und Anordnungen trifft, vgl. insoweit auch Ziffer 2. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

## I.

Die Einwenderin erklärt, sie sei Eigentümerin der Flurstücke 5905 und 5901, die für die Nutzung als Campingplatz verpachtet seien, und der Flurstücke 5972, 5971, 4616 und 5909, auf denen sich ein Einrichtungshaus, betrieben von der Einwenderin, Niederlassung Hamburg-Schnelsen, befinde. Das für das Einrichtungshaus genutzte, an seinem Rand fast durchgängig begrünte Gelände sei baulich zu einem großen Teil zum Parken von Kraftfahrzeugen hergerichtet - so auch an der Ostseite des Grundstücks, das dort an die A7 grenze. Zwischen den ebenfalls mit Bepflanzungen versehenen Parkplätzen und der östlich angrenzenden Autobahn befinde sich

eine Umfahrungsstraße, die großteils parallel zur Autobahn am Einrichtungshaus- und Parkplatz-Gelände vorbeiführe. Auch diese Straße werde durch Grünanlagen (Bäume) zur Autobahn hin gesäumt. Im nördlichen Teil des Grundstücks befinde sich das Einrichtungshaus selbst. Der große Bedarf an Parkflächen korrespondiere mit dem Umstand, dass 97 % der Besucher das Einrichtungshaus in Hamburg-Schnelsen mit dem eigenen Fahrzeug aufsuchten. Die Bepflanzungen auf dem Gelände beinhalteten notwendige Ausgleichsmaßnahmen für die bereits verwirklichten Baumaßnahmen.

## **1. Grundstücksinanspruchnahme**

### **a) Dingliche Sicherung statt Erwerb**

Das Vorhaben beinhalte unter anderem eine unmittelbare Inanspruchnahme von Flächen der Einwenderin. Dies betreffe ein Teilstück mit einer Größe von ca. 225 m<sup>2</sup> (Nr. 1.009.1, Flurstück 5905) und ein weiteres Teilstück mit einer Größe von ca. 680 m<sup>2</sup> (Nr.1.011.1, Flurstück 5971). Hierdurch würde sich die Grundstücksfläche der Einwenderin verringern.

Es sei nicht nachvollziehbar dargelegt, dass diesbezüglich der Entzug des Eigentums erforderlich sei. Es sei nicht erkennbar, dass die planbetroffenen Flächen unmittelbar für den Straßenbau, für Unterhaltungs- oder Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden müssten und ob hierfür keine Alternativflächen zur Verfügung stünden. Selbst wenn dies nicht der Fall wäre, sei unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit zu prüfen, ob die Inanspruchnahme nicht durch weniger beeinträchtigende Maßnahmen würde umgesetzt werden können. So erscheine etwa die Vereinbarung von Grunddienstbarkeiten oder Baulasten denkbar.

Für die planbetroffene Eigentümerin würde durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit oder Baulast wesentliche Nachteile für die zukünftige bauliche Ausnutzbarkeit und Nutzung, die mit der rein faktischen Verkleinerung der Grundstücksfläche einhergingen, vermieden. Die bauliche Ausnutzbarkeit des Grundstücks sei durch die zulässige Grundfläche (§ 19 BauNVO) determiniert, d.h. sie sei abhängig von der Grundstücksfläche insgesamt. Damit seien auch die bislang noch nicht bebauten Grundstücksteile für die weitere bauliche Entwicklung bauplanungsrechtlich maßgeblich. Es existiere die Grundflächenzahl von 0,8, so dass 80% der Grundstücksfläche z.B. auch durch Stellplätze bebaut werden könnten. Bei einem Erwerb verkleinere sich die Fläche insgesamt und damit auch der zu bebauende Anteil. Bei einer bloß dinglichen Belastung sei dies nicht der Fall. In diesem Zusammenhang sei darauf hinzuweisen, dass bereits jetzt Teile des Autobahndamms und z. B. Sickermulden auf Grundstücken der Einwenderin lägen.

Weiter werde darauf hingewiesen, dass hierüber eine entsprechende Vereinbarung bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu treffen sei, um ausreichende rechtliche Sicherheit zu erlangen.

In diesem Zusammenhang sei auch zu klären, ob die zuvor geäußerte Annahme, dass eine bloß dingliche Sicherung die umfassende Inanspruchnahme der durch den Bebauungsplan ge-

währten Grundstücksausnutzung (§ 2 Ziffern 4 und 7 der Verordnung über den Bebauungsplan Schnelsen 82 vom 31. Juli 2007) nicht verhindere, zutreffe.

#### **b) Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Wendeanlage**

Die vorhandene Wendeanlage werde sehr häufig genutzt von bis zu 40 t schweren LKW mit Anhänger bzw. Sattelzügen. Die geänderte Verkehrsführung und die Wendeanlage müssten auch künftig Ausmaße haben, die die Wendemöglichkeit für solche LKW gewährleisten. Ein Radius von 9,0 m sei hierfür nicht ausreichend. Die Richtlinien für den Ausbau von Straßenverkehrsflächen sähen hierfür einen Radius von 12,50 m vor. Die Vorhabensträgerin berücksichtige offenbar lediglich Wohnmobile und Gespanne (vgl. Erläuterungsbericht zur Planänderung, Ziffern 3.1 und 3.2).

Darüber hinaus sei auch weiterhin sicherzustellen, dass das der Stadt gehörende, zwischen den Grundstücken der Einwenderin gelegene Grundstück des Schlehenweges im Zuge der Umfahrungsstraße frei befahren werden dürfe.

Nach Änderung des Grunderwerbsverzeichnisses aufgrund der von der Vorhabensträgerin zugesagten Minderung der Beeinträchtigung der Einwenderin durch Änderung des ursprünglich geplanten Erwerbs in eine vorübergehende Inanspruchnahme mit anschließender dauerhafter Beschränkung erbat die Einwenderin eine Erläuterung der geänderten Flächenangaben. Nach den ursprünglichen Unterlagen im Grunderwerbsverzeichnis, laufende Nummer 1.009.1, hätten insgesamt 225 qm erworben werden sollen. Eine laufende Nummer 1.009.2 habe es im ursprünglichen Grunderwerbsverzeichnis nicht gegeben. Nach dem geänderten Grunderwerbsverzeichnis solle unter den laufenden Nummern 1.009.1 und 1.009.2 nunmehr eine Fläche von 160 und 450 qm dauernd beschränkt werden. Es sei nicht nachvollziehbar, woher und wofür diese zusätzliche Flächeninanspruchnahme erforderlich sei. Weiter sei nicht nachvollziehbar, ob es nunmehr auch zu einer vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen für die Herstellung der Wendeanlage komme oder nicht.

#### **c) Beseitigung der Sichtbarkeit des Unternehmens durch die geplante Lärmschutzwand Forderung nach transparenter Lärmschutzwand**

Die Planung sehe eine hohe und undurchsichtige Lärmschutzwand vor, die das Unternehmen der Einwenderin optisch weitgehend abschirmen würde. Selbst der von der Einwenderin erst im Jahr 2007 errichtete Navigations-Turm würde verdeckt.

Es werde nicht in Frage gestellt, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV und zur Verwirklichung des Planungsziels „Optimaler Städtebau“ zum Schutz der Wohnnutzung erforderlich seien. Demgegenüber sei der Lärmschutz für die von der Einwenderin ausgeübte gewerbliche Nutzung nicht erforderlich. Es sei nicht geprüft worden, ob die Ausgestaltung des aktiven Lärmschutzes in der beantragten Form erforderlich sei oder ob es Alternativen hierzu gebe, die die Einwenderin weniger stark belasteten, z. B. durch eine Unterbrechung der Wand oder deren transparente Ausführung.

Die beantragte Variante führe zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der planungsrechtlich gesicherten und bestandsgeschützten Nutzung des Grundstücks als Einrichtungshaus. Maßgeblich hierfür sei die Sichtbarkeit des Hauses zwecks Orientierung der Kunden auch von der A7 aus. 97% der Kunden gelangten mit dem eigenen Kraftfahrzeug zum Einrichtungshaus. Für die Orientierung sei ein Navigations-Turm errichtet worden. Die Orientierung anhand der Sichtbarkeit des Hauses und des Navigations-Turms sei in der besonders unübersichtlichen Abfahrtsituation in Schnelsen von besonderer Bedeutung auch für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs und hinsichtlich der mit zusätzlichen Suchverkehren verbundenen Lärmauswirkungen für die Wohnnutzung. Die Verkehrssituation werde dadurch erheblich entlastet. Die jetzt geplante Ausführung der Maßnahmen würde die Sichtbarkeit selbst über den Navigations-Turm vollkommen ausschließen. Diese Nachteile könnten durch eine transparente Gestaltung und den Verzicht auf die anschließende Bepflanzung vermieden werden. Wie im Erörterungstermin durch den Sachverständigen festgestellt worden sei, sprächen technische Gründe jedenfalls nicht dagegen. Die Nichtberücksichtigung der rechtlichen und wirtschaftlichen Interessen der Einwenderin sei zumindest aus Lärmschutzgründen nicht geboten. Es sei daher zu prüfen, ob die Lärmschutzwand in bestimmten Bereichen transparent ausgeführt werden könne.

Die der Einwenderin übersandte, rechtlich nicht verbindliche und sehr knappe Einschätzung des Herrn Oberbaudirektors, dass aus gestalterischen Gründen nur eine einheitliche Gestaltung möglich sei, überzeuge ebenfalls nicht, ebenso nicht der Hinweis auf die Kosten, weil die Einwenderin erforderliche Mehrkosten tragen würde.

#### **Forderung nach Erhöhung des Navigations-Turms**

Die vorstehenden Bedenken würden nur in dem Fall zurückgestellt, wenn der Navigations-Turm entsprechend erhöht werden könnte.

Zwar sei der Navigationsturm bereits jetzt von einigen Stellen der BAB aus nur eingeschränkt sichtbar. Andererseits sei er aus bestimmten Richtungen gut erkennbar und selbst durch die Bäume hinweg zumindest wahrnehmbar, abhängig von der Vegetationsphase bzw. der Vegetationspflege. Mit der Errichtung nicht-transparenter Lärmschutzwände verschwände die Erkennbarkeit insgesamt.

Das Interesse der Einwenderin an der Sichtbarkeit des Einrichtungshauses werde im Bebauungsplans Schnelsen 82 ausdrücklich berücksichtigt. In der Begründung des Bebauungsplans, festgestellt am 31. Juli 2007, heiße es: „Mit der Zulässigkeit der freistehenden Werbeanlage innerhalb der mit „(A)“ bezeichneten Fläche des Sondergebiets wird dem Interesse des Möbelmarktes an effektiver Eigenwerbung Rechnung getragen.“ (S. 33). Nicht zuletzt dieser Umstand habe im Rahmen der bauleitplanerischen Festsetzung zur aktuellen Höhe des Turms geführt (höher als im vorangegangenen Plan), damit die Erkennbarkeit über die Außenwerbung am Gebäude hinaus gewährleistet werde. Mit den Lärmschutzwänden entfielen nun alle Möglichkeiten. Auch die am Gebäude angebrachten Schriftzüge wären von der A7 nach Errichtung der Lärmschutzwände nicht mehr einsehbar.

Eine höhere Gestaltung des Navigationsturms könne im Wege einer Befreiung zu den Festsetzungen des Bebauungsplans zugelassen werden. Gemäß § 31 Abs. 2 BauGB könne eine Befreiung u. a. dann erteilt werden, wenn sie städtebaulich vertretbar ist, Gründe des Allgemeinwohls dies erfordern oder wenn die Durchführung zu einer nicht beabsichtigten Härte führt. Da die planerische Konzeption des Bebauungsplans auf die effektive Eigenwerbung abstelle, erscheine eine Erhöhung z. B. auf mindestens 50 m die planerische Grundkonzeption nicht zu berühren. Dass nachbarliche und öffentliche Belange gewahrt werden, sei jedenfalls aus Sicht der Einwenderin aufgrund der Erfahrungen mit Türmen dieser Höhe an vergleichbaren Standorten möglich.

Eine Stellungnahme der Vorhabensträgerin gegenüber der Baugenehmigungsbehörde könne auch öffentliche Gründe darlegen, die für eine Befreiungsentscheidung sprächen. Denn durch eine Erhöhung des Navigations-Turms könne eine rasche und kostengünstigere Umsetzung der im Zuge des Ausbaus erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden. Dabei seien die Lärmschutzwände nicht nur ihrerseits im öffentlichen Interesse geboten, sondern deren Umsetzung ermögliche erst die ebenfalls im öffentlichen Interesse liegende Erweiterung der BAB. Ein entsprechender Befreiungsantrag könne kurzfristig vorbereitet und eingereicht werden. Da es in erster Linie um eine planungsrechtliche Frage gehe, reichte die Form einer Bauvoranfrage, deren Bescheid vor der Planfeststellung - dies wäre für die Einwenderin entscheidend - möglich erscheine.

Die Straßenbauverwaltung würde mit Blick auf die Stellungnahme zum öffentlichen Belang der Verkehrssicherheit auf der BAB beteiligt werden. Die Baugenehmigung bzw. der Bauvorbescheid könnte dann im Prinzip zügig erteilt werden; sie könnte aus Sicht der Einwenderin auch auf die Rechtskraft oder die Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses oder den Beginn der tatsächlichen Bauarbeiten bedingt sein, um den Zweck der Befreiungsentscheidung zu unterstreichen.

#### **Hilfsweise Entschädigung für Beseitigung der Sichtbarkeit**

Der Bebauungsplan, der die Verwirklichung des aktuellen Navigations-Turms vorsehe, sei noch keine sieben Jahre alt ist. Die Umsetzung sei u. a. aufgrund der Schwierigkeiten mit der Straßenbauverwaltung sogar erst Ende 2008 erfolgt.

Der Gesetzgeber habe in § 42 Abs. 2 BauGB geregelt, dass der Eigentümer sieben Jahre in seinem Vertrauen auf die rechtlich gesicherte Grundstücksausnutzung im besonderen Maße geschützt sein solle. Danach werde die bei einer Aufhebung der Grundstücksausnutzbarkeit zu leistende Entschädigung nach dem Unterschied zwischen dem Grundstückswert mit und ohne die entsprechende Ausnutzung bewertet, im vorliegenden Fall also dem Grundstückswert mit oder ohne sichtbaren Navigationsturm bei blickdichten Lärmschutzwänden.

Sollte keine andere Lösung gefunden werden, die durch den Bebauungsplan verbürgte „effektive Eigenwerbung“ auch zukünftig zu ermöglichen, wäre im Planfeststellungsverfahren eine entsprechende Entschädigung festzusetzen oder jedenfalls auf die Festsetzung in einem Plan-

schadensverfahren zu verweisen. Aufgrund der Rechtsfigur als Einheitsgemeinde werde davon ausgegangen, dass eine unmittelbare Festsetzung im Planfeststellungsverfahren erfolge. In diesem Fall werde die Einwenderin gegenüber der Planfeststellungsbehörde Angaben zur festzusetzenden Entschädigungshöhe machen.

### **Beschilderung**

An anderen Orten erfolgte bereits eine Aufnahme eines Hinweises auf der Autobahnbeschilderung. Dies werde zur Minderung der Verschlechterung der Sichtbarkeit auch hier gefordert. Soweit dies nicht seitens der Vorhabensträgerin erfolgen oder seitens der Planfeststellungsbehörde angeordnet werden könne, sei mindestens eine entsprechende Nachfrage bei der Straßenbaubehörde bzw. der Verkehrsbehörde / Verkehrspolizei anzustellen.

## **2. Beeinträchtigung im Übrigen**

Das Vorhaben beeinträchtige zusätzlich auch die Bebaubarkeit und Nutzung der Grundstücke der Einwenderin auch außerhalb der unmittelbar planbetroffenen Bereiche.

### **a) Gewährleistung der Campingplatznutzung**

Der aktive<sup>1</sup> Lärmschutz müsse so ausgestaltet sein, dass die Campingplatznutzung weiter planungsrechtlich zulässig und nicht in stärkerem Maße als bisher beeinträchtigt werde. Passive<sup>2</sup> Lärmschutzmaßnahmen erschienen bei der Campingplatznutzung nicht denkbar.

### **b) Veränderung der Anbauverbotszone durch Heranrücken des Fahrbahnrandes**

Die Bebaubarkeit des Grundstücks sei abhängig vom Abstand zur Autobahn, da bauliche Anlagen nach § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in deren Nähe nur sehr eingeschränkt zulässig seien. Zurzeit sei für die bauliche Nutzung innerhalb des Bereichs nach § 9 FStrG für die Grundstücke der Einwenderin die östliche (Außen-) Seite des Gehwegs der Umfahrungsstraße die maßgebliche Grenze. Diese verlaufe zum jetzigen Verlauf der A7 in einem Abstand von ca. 20 m.

Das Vorhaben beinhalte ein Heranrücken des Autobahnrandes an das Gelände der Einwenderin. Es frage sich nun, ob die Bauverbotszone (40 m) sich mit dem Heranrücken der Autobahn an die Einwenderin ebenfalls in diese Richtung verschiebe. Wäre dies so, verlöre die Einwenderin insoweit ihre Gestaltungsmöglichkeiten zur Flächeninanspruchnahme aus dem Bebauungsplan. Dies stelle eine erhebliche wirtschaftliche Beeinträchtigung des Grundstücks und des Gewerbebetriebes dar.

Aus Sicht der Einwenderin müsse das Heranrücken der Autobahn jedoch nicht zur Konsequenz haben, die Regelung des § 9 FStrG strikt anzuwenden und neue und weitergehende Beschränkungen für die Grundstücke der Einwenderin hierauf zu stützen. Denn für den Fall, dass eine undurchsichtige Lärmschutzwand realisiert würde, bestünde keine Möglichkeit der Gefährdung

---

<sup>1</sup> Anm. der Planfeststellungsbehörde: Die Begriffe „aktiv“ und „passiv“ sind im Originaltext vertauscht und hier in der korrekten Bedeutung wiedergegeben.

<sup>2</sup> siehe vorstehende Fußnote.

der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch visuelle Ablenkung mehr, deren Verhinderung § 9 FStrG diene. Aus diesem Grunde erscheine eine Zusicherung gegenüber der Einwenderin möglich, zweckmäßig und erforderlich, dass sich die Auswirkungen des § 9 FStrG auf die Grundstücke durch das Heranrücken der Autobahn nicht ändern, also weiterhin die östliche Außenseite des Gehwegs der Umfahrungsstraße für die Bemessung der Anbauverbotszone maßgeblich sei. Auch hier werde auf das innerhalb von sieben Jahren nach Inkrafttreten eines Bebauungsplans in besonderer Weise geschützte Interesse verwiesen.

Schließlich sehe die Einwenderin der aus ihrer Sicht ebenfalls im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigenden Festlegung der Anbauverbotszone entgegen. Aus den damit verbindlichen Vorgaben für Befreiungen vom gesetzlichen Anbauverbot nach dem Bundesfernstraßengesetz könne dann abgelesen werden, ob die durch den Bebauungsplan auf dem Grundstück der Einwenderin festgesetzten Baufenster für das Einrichtungshaus und den Navigationsturm sowie die festgesetzte Fläche für Stellplätze und Garagen beeinträchtigt würden. Dasselbe gelte für das im Bebauungsplan "Schnelsen 48" festgesetzte Baufenster für ein Gebäude auf dem Gelände des Campingplatzes.

Eine Lösung über § 9 Abs. 7 FStrG, also die Nichtgeltung des Anbauverbots im Bereich eines Bebauungsplans, der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie an diesen gelegene überbaubare Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist, scheine aufgrund der Erfahrungen mit der Straßenbauverwaltung am konkreten Standort nicht möglich. Die Straßenbauverwaltung erkenne im konkreten Bebauungsplanbereich offenbar keinen Vorrang des Planungsrechts gem. § 9 Abs. 7 FStrG an, wohl weil der hier in Rede stehende Bebauungsplan nicht den Anforderungen des § 9 Abs. 7 FStrG entspreche, da er weder eine Begrenzung der Verkehrsfläche noch die überbaubaren Grundstücksflächen gem. § 19 Abs. 3 BauNVO festsetze.

#### **c) Sicherstellung der Wirksamkeit und Fortgeltung der von der Einwenderin bei der Bebauung des Grundstücks vorgenommenen Ausgleichsmaßnahmen**

Durch das Vorhaben würden Bepflanzungen und damit notwendige naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für die bereits verwirklichten baulichen Nutzungen durch die Einwenderin beseitigt. Es müsse sichergestellt werden, dass diese auf Grundstücken und auf Kosten der Vorhabensträgerin erneut durchgeführt und langfristig gesichert würden. Nur so könne vermieden werden, dass die Einwenderin erneut zur Durchführung oder Ausgleichszahlung verpflichtet werde. Hierzu könne in der Zulassungsentscheidung festgehalten werden, dass nach Abschluss der planfestgestellten Maßnahmen die durch die Einwenderin durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Böschungsgrundstücke bilanziell erhalten blieben.

#### **d) Baubedingte Beeinträchtigungen**

Die zeitintensiven und umfangreichen Baumaßnahmen seien mit erheblichen Verkehrsbehinderungen, insbesondere durch Straßennutzungseinschränkungen und sowohl umfangreichen wie lang andauernden Umleitungen verbunden. Insbesondere dem „Verkehrskonzept für das nach-

geordnete Netz während der Bauzeit" habe entnommen werden können, dass während der Bauphase mit erheblichen Umleitungsverkehren für lange Zeiträume sowie mit wechselnden Verkehrsführungen und unübersichtlichen Abfahrtsmöglichkeiten von der A7 zu rechnen sei. Konkrete Maßnahmen zur Abwendung oder Milderung der damit verbundenen Beeinträchtigungen der Einwenderin seien insoweit im Plan bislang nicht ersichtlich.

Die Erreichbarkeit des Einrichtungshauses und des Campingplatzes seien in für die besonderen Nutzungen als Einrichtungshaus und Campingplatz geeigneter Weise durch entsprechende Maßnahmen, wie z.B. frühzeitig abgestimmte Verkehrsführungen und Wegweiser / Beschilderung, zu gewährleisten. Das Verkehrsaufkommen bei der Einwenderin sei insbesondere am Freitag und Samstag sehr hoch und müsse bei der Planung berücksichtigt werden. Insbesondere seien verkehrslenkende Maßnahmen in Form von Hinweisschildern vorzunehmen. Die Beschilderung müsse so erfolgen, dass das Einrichtungshaus und insbesondere auch der Campingplatz von den Kunden schnellstmöglich gefunden würden.

#### **e) Rohrleitungen (Bw-Nr. 100 und 101)**

Es werde um Erläuterung gebeten, ob und ggf. wie eine vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme und eine Belastung vorgesehen sei. Soweit Anpassungsmaßnahmen in der Entwässerungssituation auf den Grundstücken der Einwenderin erforderlich würden, seien die Kosten von der Vorhabensträgerin zu tragen. Dies sei im Planfeststellungsbeschluss zu regeln.

-----  
*Die Vorhabensträgerin erklärte Folgendes:*

#### **1. Grundstücksinanspruchnahme**

*Der Flächengebrauch sei für die Herstellung der Verkehrsflächen notwendig und nachvollziehbar in den Planunterlagen dargestellt. Die Inanspruchnahme sei aufgrund der Verbreiterung der westlichen Richtungsfahrbahn von 2 auf 3 Fahrstreifen zuzüglich Verzögerungstreifen sowie für die Bankettaufweitung zur Aufnahme der westlichen Lärmschutzwand erforderlich. Die Parkplätze und die Umfahrt des Parkplatzes blieben unverändert.*

*Die Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke 5905 und 5971 (beide Flur 308) in einer Gesamtgröße von 885 m<sup>2</sup> sei aus straßenbautechnischer und nicht aus landschaftsplanerischer Sicht notwendig. In diesen Bereichen müssten die Böschungflächen der Autobahn mit einer neuen Neigung angelegt werden.*

#### **a) Dingliche Sicherung statt Erwerb**

*Die Vorhabensträgerin beantragte aufgrund der Einwendung im Rahmen der Planänderung vom 26.07.2012 die Vornahme einer dinglichen Sicherung statt des ursprünglich geplanten Erwerbs. Damit entfällt der Erwerb von 225 m<sup>2</sup> (Nr. 1.009.1 des Grunderwerbsplans U14.1-1) nördlich und 680 m<sup>2</sup> (Nr. 1.011.1 des Grunderwerbsplans U14.1-1) südlich des Grundstücks „Schlehenweg“. Als Ersatz hierfür ist auf der Fläche Nr. 1.009.1 des insoweit geänderten Grunderwerbsplans U14.1-01 für die Herstellung der BAB-Böschung eine vorübergehende In-*

*anspruchnahme sowie die anschließende Eintragung einer Dienstbarkeit in gegenüber den ursprünglich vorgesehenen 225 m<sup>2</sup> reduzierter Größe von nur noch 160 m<sup>2</sup> sowie auf der angrenzenden Fläche 1.009.2 des insoweit geänderten Grunderwerbsplans U14.1-01 eine vorübergehende Inanspruchnahme von 450 m<sup>2</sup> für die Herstellung des Wendekreises vorgesehen. Auf Fläche Nr. 1.011.1 des insoweit geänderten Grunderwerbsplans U14.1-01 bleibt es bei der Flächengröße von 680 m<sup>2</sup> für die Herstellung der BAB-Böschung, jedoch ist auf dieser nurmehr eine Dienstbarkeit einzutragen statt Erwerb vorzunehmen.*

#### **b) Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Wendeanlage**

*Die Vorhabensträgerin beantragte aufgrund der Einwendung im Rahmen der Planänderung vom 26.07.2012 statt der Erweiterung des ursprünglichen Wendehammers die Herstellung eines Wendekreises mit einem Radius von 9,0 m. Nachdem die Einwenderin den vorgesehenen Durchmesser als zu gering erachtete, sagte die Vorhabensträgerin die Erweiterung des Radius auf 12,50 m zu.*

#### **c) Beseitigung der Sichtbarkeit des Unternehmens durch die geplante Lärmschutzwand Forderung nach transparenter Lärmschutzwand**

*Die Vorhabensträgerin erläuterte, sie sei gesetzlich verpflichtet, gemäß Bundesimmissionschutzgesetz Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Die hierzu geplante, von der Einwenderin in der beantragten Form abgelehnte Lärmschutzwand sei zum Schutz der nordwestlich und westlich des Grundstücks der Einwenderin gelegenen Wohngebiete erforderlich. Ihre Errichtung führe unstreitig dazu, dass die derzeitige Sichtbarkeit des Einrichtungshauses und auch des Navigations-Turms zukünftig nicht mehr gegeben sei. Eine Verringerung der Wandhöhe würde jedoch in den betreffenden Wohngebieten zu einer Verschlechterung der Lärmsituation und zu zusätzlichen Betroffenheiten führen.*

*Eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand würde ebenfalls zu einer Verschlechterung der Lärmsituation führen. Die geplanten Lärmschutzwände würden hochabsorbierend ausgebildet, was bei einer transparenten Oberfläche nicht möglich sei. Bei einer transparenten Ausführung komme es durch die harte Oberfläche zu Reflexionen, die die Lärmsituation auf der gegenüberliegenden Straßenseite (Wohngebäude Oldesloer Weg 201 a-d und 203 a-e) verschlechterte. Um dem entgegenzuwirken, müsste die Lärmschutzwand zum einen geneigt werden, um die Reflexionen nach oben, über die Wohnbebauung auf der anderen Straßenseite zu lenken und zum anderen um mindestens 0,5 m erhöht werden, um die Verlagerung der Beugungskante zu kompensieren. Als Alternative käme der Bau einer ca. 3,0 m hohen Lärmschutzwand an der Richtungsfahrbahn Flensburg in Betracht. In diesem Fall könnte auf die Neigung und Erhöhung der transparenten Wand verzichtet werden. In beiden Fällen sei aufgrund der erforderlichen Neigung, der Erhöhung und der geänderten Materialwahl von einem deutlichen Anstieg der für die Lärmschutzwand erforderlichen Kosten auszugehen. Eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand komme deshalb auch nicht in Betracht.*

*Die Aufrechterhaltung der Sichtbeziehungen sei daher mit den Erfordernissen des Lärmschutzes nicht vereinbar.*

*Auf dem Erörterungstermin ergänzte das Amt für Landschafts- und Landesplanung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die Lärmschutzwände sollten auch aus stadtbildgestalterischer Sicht so einheitlich wie möglich gestaltet und keine transparenten Unterbrechungen installiert werden. Das Amt für Naturschutz der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt wies weiter darauf hin, die transparenten Wände erhöhten das Vogelschlag-Risiko. Es müsse ein Gittermuster aufgenommen werden, das mit dem Amt für Naturschutz abzustimmen sei.*

*Aufgrund des Einwandes des Amtes für Landschafts- und Landesplanung wandte sich die Vorhabensträgerin an den Oberbaudirektor. Gleichwertiger Lärmschutz könne durch eine geneigte (10:1) transparente Lärmschutzwand erreicht werden. Die Einwenderin sei bereit, die Mehrkosten dafür zu übernehmen. Hierdurch werde aber das Gestaltungskonzept der Lärmschutzwände wesentlich verändert. Im Erörterungstermin habe die Vorhabensträgerin zugesagt, die Meinung des Oberbaudirektors dazu einzuholen. Der Oberbaudirektor teilte mit, dass das Gestaltungskonzept beibehalten werden solle und keine Sonderlösungen mit transparenten Lärmschutzwänden im Bereich einzelner Gewerbebauten etabliert werden sollten. Die einzige Möglichkeit, transparente Lärmschutzwände im Bereich der Einwenderin umzusetzen, wäre die Verwendung von transparenten Lärmschutzwänden im gesamten Bereich, beginnend am Lärmschutzwall am Campingplatz bis zum Tunnel Schnelsen beidseitig der Autobahn inklusive der Mittelwand. Nur so ergäbe sich eine einheitliche Gestaltung. Die Mehrkosten seien für den gesamten Bereich von der Einwenderin zu übernehmen.*

*Hierauf schätzte die Vorhabensträgerin, für die Herstellung transparenter Wände auf der vom Oberbaudirektor geforderten Länge, also deutlich mehr als 2.000 m, entstünden Mehrkosten in Millionenhöhe. Dazu müsste die Lärmtechnische Untersuchung in Teilen komplett erneuert werden. Die reflektierende Wirkung der transparenten Wände habe eine Vielzahl von Lärm-Mehr- und Neubetroffenheiten zur Folge, was wiederum zusätzliche Kosten für passiven Lärmschutz nach sich zöge. Hinzu kämen andere Ansprüche an Wartung und Unterhaltung dieser Wände (Reinigungskosten etc.). Die transparente Herstellung der Lärmschutzwände im vorgenannten Umfang sei somit keine wirtschaftlich vertretbare Alternative zu den gewählten hochabsorbierenden Lärmschutzwänden.*

*Mit dem an die Einwenderin gerichteten Schreiben vom 01.11.2012 bekräftigte die Vorhabenssträgerin die Ablehnung. Ungeachtet der Zusage der Einwenderin, sich an den Mehrkosten angemessen beteiligen zu wollen, seien bei der Entscheidungsfindung auch die bundesweit gemachten schlechten Erfahrungen mit derartigen Anlagen zum Tragen gekommen. Erfahrungsgemäß würden transparente Lärmschutzanlagen bereits nach kurzer Zeit Opfer von Vandalismus bzw. Graffiti. Aufwändige Reinigungsaktionen versprächen keinen nachhaltigen Erfolg, da nach Entfernung der aufgespritzten Lackfarben Eintrübungen verblieben, die den von der Einwenderin gewünschten Effekt, die Sichtbarkeit des Möbelmarktes, beeinträchtigten. Neben den*

*hohen Aufwendungen für die Herstellung und Unterhaltung seien auch die negativen lärmtechnischen Auswirkungen (geringere Absorptionswirkung) sowie die Vogelschlagproblematik zu berücksichtigen. Möglicherweise würden die positiven Wirkungen einer transparenten Wand von der Einwenderin auch überschätzt. Die Lichtbrechung, Applikationen gegen den Vogelschlag, horizontale Stütz- und Tragelemente innerhalb der Wandkonstruktion würden die Sicht erheblich erschweren und zögen den gewünschten Effekt für ein Einzelobjekt in Zweifel.*

*Hinsichtlich des geplanten Bewuchses auf der von der Autobahn abgewandten Seite der Lärmschutzwand äußerte sich die Vorhabensträgerin dahingehend, dieser erfolge nicht aus schalltechnischen sondern allein aus gestalterischen Gründen. Durch Bewuchs würden keine nennenswerten Pegelminderungen erreicht, weshalb vorhandene und geplante Bäume und sonstige Vegetation bei der Schallberechnung nicht berücksichtigt würden.*

### **Forderung nach Erhöhung des Navigations-Turms**

*Die Vorhabensträgerin fertigte aufgrund ihrer Zusage aus dem Erörterungstermin eine Visualisierung an, aus der zu erkennen ist, dass das Einrichtungshaus sowie der Navigations-Turm aufgrund der vorhandenen, stark bewachsenen Wall/Wand-Kombination bereits jetzt von der Autobahn aus nur teilweise sichtbar sind.*

### **Beschilderung**

*Die Aufstellung von Verkehrszeichen bedürfe einer verkehrsbehördlichen Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Im Rahmen der Straßenplanung würden eine Beschilderung nach StVO und eine wegweisende Beschilderung geplant und mit der vorgenannten Behörde einvernehmlich abgestimmt. Die Aufstellung bzw. Integration von Sonderzeichen, wozu auch der Hinweis auf gewerbliche Standorte zähle, sei nicht Gegenstand dieser Planung. Das Anliegen sei daher bei der Verkehrsbehörde der FHH vorzutragen.*

## **2. Beeinträchtigung im Übrigen**

### **a) Gewährleistung der Campingplatznutzung**

*Die Vorhabensträgerin erläuterte, dass auf dem Campingplatzgelände keine Flächeninanspruchnahme vorgesehen und die Erreichbarkeit des Campingplatzgeländes sowohl während als auch nach Herstellung der Maßnahme gewährleistet sei.*

*Hinsichtlich des Lärmschutzes für den Campingplatz erklärte die Vorhabensträgerin, die vorhandene Lärmschutzwand/-wand-Kombination solle erhalten bleiben. Zusätzlich sei lärmarrer, offenporiger Asphalt vorgesehen. Desweiteren seien im Norden und Süden anschließend an den vorhandenen Lärmschutz ein Lärmschutzwand (LS-Wall 1A) sowie eine Lärmschutzwand (LSW 1) geplant. Durch diese Maßnahmen werde eine wesentliche Minderung der Immissionen erreicht. Die Beurteilungspegel am Campingplatz lägen bei 59 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht (nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit seien Kleingartenanlagen und Campingplatzgebiete wie Kern-, Dorf- und Mischgebiete zu behandeln). Die Grenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht würden somit eingehalten.*

**b) Veränderung der Anbauverbotszone durch Heranrücken des Fahrbahnrandes**

*Die Vorhabensträgerin erwiderte, die östliche Außenseite des Gehwegs der Umfahrungsstraße solle unverändert beibehalten werden. Sie beantragte aufgrund der Einwendung im Rahmen der Planänderung vom 26.07.2012 eine Änderung der geplanten Sickermulde von km 144+375 bis 144+400 von 2,00 m Breite auf bis zu 1,00 m Breite.*

*Hinsichtlich des Anbauverbotes nach § 9 Fernstraßengesetz äußerte die Vorhabensträgerin die Ansicht, gemäß § 9 Abs. 7 Bundesfernstraßengesetz stelle sich die Problematik nicht, da der Bebauungsplan Schnelsen 82 unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen sei und das Anbauverbot insoweit nicht gälte.*

**c) Sicherstellung der Wirksamkeit und Fortgeltung der von der Einwenderin bei der Bebauung des Grundstücks vorgenommenen Ausgleichsmaßnahmen**

*Die Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke 5905 und 5971 für die Neuanlage der Böschungsf lächen der Autobahn führe zum Verlust der vorhandenen autobahnbegleitenden Gehölzstrukturen. Nach Fertigstellung der Böschungen würden diese in gleichwertiger Art und Weise erneut mit Gehölzen bepflanzt, so dass die derzeitige biotopspezifische Situation wiederhergestellt werde. Die Bepflanzung werde durch die Vorhabensträgerin durchgeführt und langfristig gesichert.*

**d) Baubedingte Beeinträchtigungen**

*Der Ausbau solle von der Autobahn aus erfolgen. Eine Beeinträchtigung der Erreichbarkeit des Einrichtungshauses und des Campingplatzes sei daher nicht gegeben. Allerdings seien zeitweise versetzte Rampensperrungen der Anschlussstelle unumgänglich. Die entsprechenden Umleitungen würden regelgerecht ausgeschildert und von der zuständigen Verkehrsbehörde verkehrsbehördlich angeordnet. Die Erreichbarkeit von der A7 sei dann über die Anschlussstelle Schnelsen gegeben. In diesem Zusammenhang werde dann ein Linksabbiegerstreifen in der Oldesloer Straße für die Einfahrt in die Straße Wunderbrunnen gemäß Unterlage 15.2 Blatt 7 vorgesehen.*

*Die Vorhabensträgerin sagte außerdem zu, zu prüfen, inwieweit eine Beschilderung, die explizit das Einrichtungshaus und den Campingplatz hinweise, realisiert werden könne. Die Beschilderung werde im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Behörde für Inneres abgestimmt. Derzeit sei die Einwenderin nicht auf den Verkehrsschildern dargestellt. Die Entscheidung darüber liege bei der Behörde für Inneres.*

**e) Rohrleitungen (BWVZ-Nr. 100 und 101)**

*BWVZ-Nr. 100: Die Ausführungsarbeiten zum Anschluss der Regenwasserleitung an einen vorhandenen Graben erfolgten weiter nördlich auf dem Grundstück der BAB, Flächen der Einwenderin seien nicht betroffen.*

*BWVZ-Nr. 101: Sämtliche Maßnahmen an dem vorhandenen und ggf. neuen Durchlass erfolgten innerhalb der BAB-Flächen, Flächen der Einwenderin seien nicht betroffen. Die Vorhabens-*

*trägerin sage zu, die Funktion aller vorhandenen Entwässerungssysteme im Bereich der Einwenderin aufrecht zu erhalten bzw. an die neue Situation anzupassen. Sofern die dafür nötigen Maßnahmen eine vorübergehende bauliche Inanspruchnahme der Flächen der Einwenderin erforderten, werde eine rechtzeitige Abstimmung mit der Einwenderin bzw. das Einholen der entsprechenden Erlaubnis ebenfalls zugesagt. Jedwede Aufwendungen und Kosten oblägen der Vorhabensträgerin.*

-----

## II.

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin Inhalte der Einwendung berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Einwendung stattgegeben, soweit die Planfeststellungsbehörde im Folgenden oder in den Nebenbestimmungen entsprechende Entscheidungen und Anordnungen trifft, vgl. insoweit auch Ziffer 2. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

### **1. Grundstücksinanspruchnahme**

#### **a) Dingliche Sicherung statt Erwerb**

Hinsichtlich der Forderung nach dinglicher Sicherung der für den Ausbau benötigten Flächen hat sich die Einwendung erledigt. Die Vorhabensträgerin beantragte aufgrund der Einwendung im Rahmen der Planänderung vom 26.07.2012 die Vornahme einer dinglichen Sicherung statt des ursprünglich geplanten Erwerbs, s. o., die vorliegend planfestgestellt wird. Eine gesonderte Vereinbarung hierüber, wie von der Einwenderin gewünscht, ist nicht erforderlich. Die Planfeststellung der geänderten Belastung ist hinreichend verbindlich.

Die hierdurch erfolgende Belastung des Grundstücks ist gleichwohl ein Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwenderin. Dieser Eingriff ist im vorgesehenen Umfang zulässig. Die Vorhabensträgerin hat glaubhaft dargestellt, dass es zu der Grundstücksinanspruchnahme keine Alternative gibt. Gleichzeitig hat sie den Eingriff durch die Änderung der Planung minimiert. Eine weitere Minimierung ist nicht möglich, denn die dauerhafte Beschränkung des Grundstücks ist mindestens erforderlich, um die fernstraßenrechtliche Widmung der Böschung vornehmen zu können (§ 2 Abs. 2 FStrG). Insoweit entfaltet der Planfeststellungsbeschluss seine enteignungsrechtliche Vorwirkung im Sinne des § 19 Abs. 2 FStrG. Dabei ist eine angemessene Entschädigung selbstverständliche Voraussetzung der Belastung. Über die Höhe dieser Entschädigung wird nicht im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses entschieden, sondern entweder einvernehmlich zwischen Grundeigentümerin und Vorhabensträgerin oder im Rahmen eines gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahrens nach dem Hamburgischen Enteignungsgesetz, vgl. § 19a FStrG.

Die Allgemeinwohlgründe, die für den Ausbau der A7 in der beantragten Form und die damit einhergehenden Flächeninanspruchnahmen streiten, überwiegen in der Abwägung die entgegenstehenden Eigentumsinteressen der Betroffenen. Nach § 17 S. 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere darf die mögliche Enteignung der Einwenderin

nicht außer Verhältnis zu dem Zweck des Vorhabens stehen. Die Interessen der Einwenderin sind demnach zu dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Kfz-Verkehrs auf der A7 ins Verhältnis zu setzen.

Unter den Ziffern 4.2 und 4.4 ist bereits dargelegt, dass der Ausbau der A7 im Planungsabschnitt Schnelsen vernünftigerweise geboten ist. Der Ausbau ist geeignet, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den dabei erforderlichen Anwohnerschutz vor Lärmemissionen zu gewährleisten. Da andere Maßnahmen, wie die Optimierung von Steuerungs- und Signaltechnik, zur Erreichung dieses Ziels nicht in gleichem Maße geeignet sind, ist die Erweiterung um weitere durchgehende Fahrstreifen einschließlich der Anpassung der Anschlussstelle, des Verzögerungsstreifens, des Banketts sowie der Herstellung zusätzlichen Lärmschutzes auch das mildeste Mittel, um diese Ziele in gleich geeigneter Weise zu erreichen. Insbesondere hat die Vorhabensträgerin zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen, dass eine geringere Grundstücksinanspruchnahme wegen der notwendigen westlichen Ausdehnung der Autobahn und der für die angrenzenden Wohngebiete erforderlichen Lärmschutzwand 1 nicht möglich ist.

Der Eingriff in das Grundstück und damit in das Eigentumsrecht der Betroffenen ist auch angemessen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt zwar nicht, dass das Eigentumsrecht der Betroffenen einen hohen Stellenwert hat. Gleiches gilt für das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass hier kein Wohngrundstück betroffen ist, sondern ein Gewerbegrundstück, und dass dieses Grundstück lediglich randlich und im Verhältnis zu seiner Gesamtgröße in relativ geringem Umfang in Anspruch genommen werden muss. Weiter ist eine Minimierung der Inanspruchnahme erfolgt, indem kein Eigentumsverlust, sondern lediglich eine dingliche Sicherung erfolgen soll. Diese relativ geringfügige Inanspruchnahme ist der Einwenderin auch in Ansehung der damit weiter verbundenen Nachteile (siehe im Folgenden) zuzumuten.

Betrachtet man die Vorteile des Autobahnausbaus für die Verkehrssicherheit und Verkehrsleistung nebst der Verbesserung des Lärmschutzes, so überwiegen diese Allgemeinwohlbelange gegenüber den privaten Belangen der Einwenderin. Die Vorteile kommen nicht zuletzt auch dem von der Einwenderin betriebenen Einrichtungshaus und dem Campingplatz zugute. Beide Unternehmen profitieren von ihrer verkehrsgünstigen Lage und sind somit auf einen auch in Zukunft möglichst reibungslos funktionierenden Verkehrsfluss angewiesen. Hinzu kommt, dass auch die Lärmschutzwand 1 sowohl die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch die Besucherinnen und Besucher beider Betriebe (insbesondere des Campingplatzes) vor Verkehrsgeräuschen schützt. Angesichts dessen wird durch die dauerhafte Belastung einer Grundstücksfläche von 840 m<sup>2</sup> und die vorübergehende Inanspruchnahme von weiteren 450 m<sup>2</sup> der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht verletzt.

Dies gilt auch vor dem Hintergrund der Frage, ob die Annahme der Einwenderin zutrifft, eine lediglich dingliche Sicherung gewährleiste weiterhin die umfassende Inanspruchnahme der durch

den Bebauungsplan gewährten Grundstücksausnutzung, während ein Erwerb die Verringerung der Grundstücksfläche und damit prozentual auch eine Verringerung der zukünftigen Grundstücksausnutzung nach sich zöge. Zwar hat die Planfeststellungsbehörde Zweifel hieran. Denn auch wenn § 2 Nr. 4 der Verordnung zum Bebauungsplan Schnelsen 82 die Bebaubarkeit an die „Grundstücksfläche“ und nicht an die „Grundfläche“ (= der - gegenüber der gesamten Grundstücksfläche deutlich geringere - Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf, § 19 Abs. 2 BauNVO) knüpft, ist sich die Planfeststellungsbehörde nicht sicher, dass damit eine Abweichung von den Höchstmaßen der Grundflächenzahl gemäß § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO beabsichtigt war<sup>3</sup>.

Diese Frage kann und muss aber in diesem Zusammenhang nicht abschließend geklärt werden. Denn selbst wenn eine Verringerung der zukünftigen Grundstücksausnutzung einträte, änderte dies nichts an der Zulassung des Vorhabens in der beantragten Form. Die Inanspruchnahme ist in jedem Fall erforderlich und das Maß der Verringerung der zukünftigen Grundstücksausnutzung zumutbar (hierzu im Folgenden). Möglicherweise erheblich ist eine Beantwortung der Frage für die Gewährung einer Entschädigung. Diese wäre als Entschädigung für die Grundstücksinanspruchnahme jedoch nicht im Planfeststellungsbeschluss zu treffen, vgl. Ziffer 3.2.4. Eine abschließende Klärung ggf. auch mit der zuständigen Bauaufsichtsbehörde kann also dem Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

Um diese Frage letztlich unbeantwortet lassen zu können, muss die Planfeststellungsbehörde jedoch Betrachtungen anstellen, auf welche Weise sich eine Verringerung der zukünftigen Grundstücksausnutzung auswirken könnte. Hierzu genügt eine Abschätzung:

Geht man anders als die Einwenderin davon aus, dass der Bebauungsplan keine von der BauNVO abweichende Berechnung der Grundfläche beabsichtigt, bleibt § 19 Abs. 3 BauNVO maßgeblich. Aus dieser Vorschrift ergibt sich, dass Straßenflächen bei der Berechnung der Grundfläche außer Betracht bleiben. Die in Anspruch zu nehmenden 680 m<sup>2</sup> werden aber auch im Falle einer dinglichen Sicherung straßenrechtlich gewidmet, so dass diese Fläche auf jeden Fall aus der bauplanungsrechtlichen Flächenberechnung herausfällt.

In beiden Fällen entfällt auch die Bebaubarkeit auf der betroffenen 680 m<sup>2</sup> großen Fläche selbst. Diese Fläche ist jedoch bereits jetzt aus physikalischen Gründen als Böschung und auf der Ostseite der Parkplatzumfahrung kaum bebaubar, so dass ein realer Verlust hier nicht eintritt.

---

<sup>3</sup> Gegen diese Auffassung sprechen folgende Überlegungen: Im Bebauungsplan Schnelsen 82 ist nur innerhalb der Baugrenze eine Grundfläche von 20.000 m<sup>2</sup> festgesetzt. Ohne die Ausnahmeregelung in § 2 Nr. 4 der Verordnung dürften Stellplätze und Zufahrten nur noch weitere 10.000 m<sup>2</sup> in Anspruch nehmen (§ 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO). Vor diesem Hintergrund stellt sich § 2 Nr. 4 der Verordnung als Bestreben dar, deutlich mehr Fläche für Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Ein Motiv für eine Überschreitung einer Grundfläche von 0,8 ist dagegen nicht erkennbar. Dementsprechend heißt es in der Bürgerschafts-Drucksache 18/6113 (S. 19): „Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass die Errichtung der Stellplätze und des Parkhauses sowie die Umsetzung des Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes möglich sind.“ Wäre eine Abweichung von der höchstzulässigen Grundfläche nach BauNVO beabsichtigt gewesen, wäre eine weitere Begründung dazu zu erwarten gewesen.

Die durch den Verlust der 680 m<sup>2</sup> großen Fläche eintretenden Beeinträchtigungen der zukünftigen Bebaubarkeit wären gering. Die Grundstücke der Einwenderin sind nach Mitteilung der Architekten bzw. Planer der Einwenderin mit 63.770 m<sup>2</sup> bebaut. Daraus ergibt sich bei einer Grundstücksgröße von 85.295 m<sup>2</sup> eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,7476. Es können mithin noch gut 5% des Grundstücks bebaut werden, erst dann wäre die festgesetzte GRZ von 0,8 ausgeschöpft. Das wären zur Zeit 4.466 m<sup>2</sup>. Bei einer Verkleinerung des Grundstücks um 680 m<sup>2</sup> auf 84.615 m<sup>2</sup> ergäbe die vorhandene Bebauung eine GRZ von 0,7536 und eine verbleibende bebaubare Fläche von 3.926 m<sup>2</sup>. Der rechnerische Verlust an zukünftig bebaubarer Fläche beläuft sich demnach auf 540 m<sup>2</sup>.

Der Verlust bzw. die Beschränkung um 680 m<sup>2</sup> würde etwa 0,8 % der gesamten Grundstücksfläche betragen. Die Anzahl der hierdurch potentiell verloren gehenden weiteren Stellplätze ist im Verhältnis zu den bereits genehmigten 2.103 Stellplätzen und den auf der verbleibenden zukünftig bebaubaren Fläche von 3.926 m<sup>2</sup> theoretisch möglichen weiteren Stellplätzen zumutbar. Eine entscheidungserhebliche Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs wird von der Minderung der zukünftig möglichen Stellplatzanzahl nicht ausgehen.

Über die Entschädigung wegen der Grundstücksinanspruchnahme entscheidet die Planfeststellungsbehörde nicht. Das ist den Vereinbarungen zwischen der Einwenderin und der Vorhabens-trägerin oder - soweit eine solche einvernehmliche Lösung nicht zustande kommt - der Entscheidung durch die Enteignungsbehörde vorbehalten, vgl. Ziffer 3.2.4. Die Planfeststellungsbehörde hat auch keinen Anlass, Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 HmbVwVfG zuzusprechen. Solche Entschädigungen kommen nur als Ausgleich für nachteilige Wirkungen auf Rechte der Einwenderin in Betracht, setzen also eine Rechtsverletzung voraus, die ausnahmsweise nicht durch Schutzvorkehrungen abgewendet werden kann. Eine solche Rechtsverletzung ist vorliegend jedoch nicht erkennbar. Daher sind insoweit weder weitergehende Schutzvorkehrungen noch die Anordnung von Entschädigungen durch die Planfeststellungsbehörde geboten.

#### **b) Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Wendeanlage**

Hinsichtlich der Forderung nach Herstellung eines für Lkw mit Anhänger geeigneten Wendekreises hat sich die Einwendung erledigt. Die Vorhabensträgerin beantragte aufgrund der Einwendung im Rahmen der Planänderung vom 26.07.2012 statt der Erweiterung des ursprünglichen Wendehammers die Herstellung eines Wendekreises mit einem Radius von 9,0 m. Bereits dies bedeutete eine Verbesserung des vorhandenen Zustandes. Nachdem die Einwenderin den vorgesehenen Durchmesser dennoch als zu gering erachtete, sagte die Vorhabensträgerin die Erweiterung des Radius auf 12,50 m zu. Die für den hiermit verbundenen zusätzlichen Grunderwerb zuständige Finanzbehörde/Immobilienmanagement hat sich einverstanden erklärt.

In Bezug auf die Befahrung des der Stadt gehörenden, im Zuge der Umfahrungsstraße zwischen den Grundstücken der Einwenderin gelegenen Grundstücks des Schlehenweges (Flst. 7667) tritt mit der Planfeststellung keine Änderung der Situation ein. Vorhabensbedingte Arbeiten sind dort nicht vorgesehen, sodass kein Anlass zu einer Regelung besteht.

**c) Beseitigung der Sichtbarkeit des Unternehmens durch die geplante Lärmschutzwand**  
**Forderung nach transparenter Lärmschutzwand**

Zur Erforderlichkeit des Lärmschutzes vgl. Ziffern 2.12, 4.2 und 4.3. Dieser betrifft hier nicht in erster Linie die Einwenderin selbst - obwohl auch ihr Gewerbegrundstück und damit ihre Kunden sowie der Campingplatz profitieren - sondern die benachbarten Wohngrundstücke. Seine Erforderlichkeit ist auch unstrittig. Eine Unterbrechung der Lärmschutzwand oder eine Verringerung der Wandhöhe kommt damit nicht in Betracht. In Folge wird die Lärmschutzwand die Sichtbarkeit des Grundstücks einschließlich der Werbeanlagen sowie des Navigations-Turmes, soweit diese angesichts der zwischen A7 und dem Grundstück bereits vorhandenen Sichtblöcke überhaupt noch gegeben war, zukünftig noch stärker einschränken und teilweise endgültig verhindern.

Dabei wird nicht bestritten, dass die Sichtbarkeit des Unternehmens für die Einwenderin von einigem - auch finanziellem - Wert ist. Einschränkend ist hierbei jedoch zu berücksichtigen, dass die Sichtbarkeit bereits jetzt erheblichen Einschränkungen unterliegt bzw. in der Fernwirkung von Norden aus durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere der Navigations-Turm ist nur beschränkt geeignet, ortsunkundige und nicht über ein Navigationsgerät verfügende Fahrzeugführer zum Einrichtungshaus der Einwenderin zu lotsen. Folgt man der Richtungsfahrbahn Flensburg, so können das Einrichtungshaus und auch der Navigations-Turm zumindest bei belaubten Bäumen erst in einem Zeitpunkt gesehen werden, in dem die Anschlussstelle Schnelsen-Nord bereits passiert wurde. Für auf der A7 von Süden kommende Fahrzeuge ist der Navigations-Turm also nicht von allzu großem Nutzen, um die Autobahn an der richtigen Anschlussstelle zu verlassen. Wer von Norden kommend der Richtungsfahrbahn Hannover folgt, sieht den Navigations-Turm hingegen bereits für einige Zeit von schleswig-holsteinischem Boden aus. Diese Sichtbeziehung wird durch die Erstellung der Lärmschutzwand nicht berührt.

Darüber hinaus dürfte die Einwenderin von der bisher zumindest teilweise vorhandenen Sichtbarkeit zwar profitiert haben, aber nicht auf sie angewiesen sein. Die Kundschaft der Klägerin dürfte weniger aus Laufkundschaft als aus Kunden bestehen, die die Einwenderin gezielt aufsuchen. Diese Kunden wissen, wohin sie wollen. In den Katalogen und auf der Website der Einwenderin befinden sich ausführliche Lagebeschreibungen, die Ausfahrt Nr. 23 Schnelsen-Nord ist dort eindeutig benannt einschließlich der Darstellung der wenigen ab dort noch zu bewältigenden Meter. Darüber hinaus verwendet ein Großteil der Verkehrsteilnehmer heutzutage ein Navigationsgerät. Davon, dass das Haus der Einwenderin nur schwer zu finden sei, kann also keine Rede sein.

Insbesondere einschränkend zu berücksichtigen ist aber das nur geringe rechtliche Gewicht des Interesses an der Aufrechterhaltung der Sichtbarkeit. Weder gibt es ein Recht eines Grundeigentümers, zulässige Bebauungen außerhalb seines Grundstücks abzuwehren, noch kann ein Bebauungsplan auf Fernwirkung zielende Nutzungsansprüche durch eine Steuerung der baulichen Entwicklung außerhalb seines Geltungsbereiches absichern. Insbesondere Blickbeziehungen werden grundsätzlich nicht geschützt, weder aus einem Grundstück heraus, noch in es

hinein. Die Vorhabensträgerin ist daher grundsätzlich nicht verpflichtet, die Sichtbarkeit des Grundstücks bzw. der Gebäude und Werbeanlagen der Einwenderin zu gewährleisten.

Der Schutz des Eigentums durch Art. 14 GG umfasst nur den Bestand, nicht die Erwerbsmöglichkeiten eines Gewerbebetriebs (BVerfG, Beschluss vom 20.05.1993, BVerfGE 88, 366, 377). Bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten wie Lagevorteile, bestehende Geschäftsverbindungen, die Marktstellung des Unternehmens etc. werden nicht geschützt (BVerfG, Beschluss vom 06.10.1987, BVerfGE 77, 84, 117 f). Insbesondere bewahrt Art. 14 GG nicht vor dem Verlust eines Lagevorteils, der durch die Änderung einer Straße eintritt (vgl. BGHZ 48, 58/60/90; 66, 173/177; vom 13.01.1977 DVBl 1977, 523/524). Die durch den Werbeeffekt an der Autobahn begründeten Erwerbschancen der Einwenderin beruhen lediglich auf Lagevorteilen, die ihr jederzeit entschädigungslos genommen werden können (vgl. BGHZ a.a.O.). Ebenso wenig vermittelt Art. 12 Abs. 1 GG ein Recht auf Erhaltung eines bestimmten Geschäftsumfangs und auf Sicherung weiterer Erwerbsmöglichkeiten (vgl. BVerfGE 24, 236/251; 34, 252/256). Bei der Aufhebung von Sichtbeziehungen durch eine intransparente Lärmschutzwand handelt es sich daher um eine Begleiterscheinung einer Straßenbaumaßnahme, die jeden Unternehmer treffen könnte. Der Verlust einer rechtlich nicht geschützten Chance auf unternehmerischen Gewinn durch rechtlich zulässige Bauvorhaben in der Nachbarschaft liegt demnach in der Risikosphäre der Einwenderin. Es besteht keine Verpflichtung der Vorhabensträgerin, im Rahmen der Änderung von öffentlichen Straßen angrenzende Gewerbebetriebe vor geschäftlichen Verlusten zu bewahren. Besonders deutlich wird dies auch an dem hypothetischen Beispiel, der nur wenige hundert Meter später beginnende Lärmschutzwand bereits auf Höhe des Grundstücks der Einwenderin. Bei dieser Fallkonstellation leuchtet es unmittelbar ein, dass hierdurch keinerlei Ausgleichsansprüche der Einwenderin begründet würden. Anderenfalls könnte kaum eine öffentliche Straße, an der ein Gewerbebetrieb Anlieger ist, verändert werden, ohne dass Entschädigungsansprüche ausgelöst würden; dies würde aber den Planungsspielraum sämtlicher Straßenbaulastträger in unverträglicher Weise einschränken (BayVGh, Urteil vom 12.12.2001, 8 A 00.40054, m. w. N.).

Dennoch bleibt die Sichtbarkeit ein abwägungserheblicher Belang. Auch wenn es sich dabei nach den vorstehenden Ausführungen nicht um ein geschütztes Recht handelt, sind die nicht unerheblichen, aus der Werbewirksamkeit der nach § 9 Abs. 6 i.V.m Abs. 1 und Abs. 2 FStrG zulässigen Anlagen der Außenwerbung vermittelten wirtschaftlichen Interessen in die Abwägung einzustellen und mit den anderen von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Hierzu zählen im vorliegenden Fall insbesondere die Interessen der Anwohner an einem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche, die städtebaulichen Belange sowie die genannten Naturschutzbelange. Die durch eine transparente Lärmschutzwand entstehenden Mehrkosten werden aufgrund der Kostenzusage der Einwenderin nicht als entgegenstehend berücksichtigt; dabei wird unterstellt, dass das Interesse der Vorhabensträgerin an der langfristigen Ersparnis zusätzlicher Aufwendungen von der Kostenzusa-

ge der Einwenderin in jeder Hinsicht, also auch im Hinblick auf die spätere Unterhaltung etc., gedeckt würde, was nicht unbedingt als sicher angenommen werden kann.

Da es sich jedoch um ein nicht geschütztes Recht handelt, ist das Gewicht des abzuwägenden Belanges der Sichtbarkeit auch von geringerem Gewicht, als es bei einem geschützten Recht der Fall wäre. Aufgrund dieses geringeren Gewichts bedarf es korrespondierend hierzu auch keiner besonders schwerwiegenden Gegenpositionen, um den Belang der Sichtbarkeit zurückzudrängen. Insbesondere in der Gesamtschau wiegen die Gegenpositionen im Ergebnis schwerer als der Erhalt der Sichtbarkeit. Dabei hält es das BVerwG für geradezu abwägungsfehlerhaft, eine Lärmschutzwand in durchsichtigem Material auszuführen, um die Sichtbarkeit der Werbeanlagen von der Autobahn aus zu erhalten. Denn wie die Vorschrift des § 9 Abs. 6 FStrG verdeutliche, solle der Verkehr auf Bundesfernstraßen gerade vor Ablenkungen durch Werbeanlagen bewahrt bleiben (BVerwG, 4 VR 13/96, Beschluss vom 21.02.1997). Vorliegend befinden sich das Gebäude und der Navigations-Turm zwar (noch) gerade eben außerhalb des Geltungsbereiches des § 9 FStrG. Dennoch zeigt § 9 Abs. 6 FStrG grundsätzlich, dass die auf die Autobahn ausstrahlende Sichtbarkeit von Werbeanlagen grundsätzlich, also auch von außerhalb des von Anbauverbot und -beschränkungen geschützten Bereichs, nicht schützenswert ist. Denn Grund dafür, dass der Geltungsbereich von Anbauverbot und -beschränkungen auf 100 m begrenzt ist, ist allein die Tatsache, dass die Beeinträchtigung durch Werbeanlagen, die außerhalb dieser Zone stehen, nicht schwer genug wiegt, als dass ein Verbot in jedem Fall gerechtfertigt wäre. Daraus ist aber nicht zu schließen, dass eine Werbeanlage, die sich außerhalb dieser Zone befindet, durch besondere Gestaltung der Lärmschutzwände nun zu schützen wäre. Im Gegenteil, die ablenkende Wirkung wirkt außerhalb der 100 m-Zone zwar nicht mehr schwer genug, um sie in jedem Fall verbieten zu können, aber immer noch schwer genug, um sie nicht als schützenswerten Belang anerkennen zu müssen. So kann eine Werbeanlage nach der straßenverkehrsrechtlichen Vorschrift des § 33 StVO auch über die Anbaubeschränkungszone des FStrG hinaus, d.h. auch in einem Abstand von mehr als 100 m vom Rand der Fahrbahn, unzulässig sein (z.B. ein Pylon mit einer Höhe von über 20 m und beweglicher Werbung), vgl. Richtlinien zur Werbung an Bundesautobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht des BMVBS, ARS 32/2001, in Hamburg eingeführt durch das Rundschreiben Stadtverkehr Allgemeines RSA 2/04 vom 19.05.2004. Dort heißt es weiter, das Bundesverfassungsgericht habe mit Beschluss vom 09.02.1972 (NJW, S. 859) festgestellt, dass Werbeanlagen an der freien Strecke, die sich an den Verkehrsteilnehmer auf der betreffenden Straße wenden und den Zweck haben, seine Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, regelmäßig geeignet seien, die bestehenden Gefahrensituationen zu erhöhen. An anderer Stelle (BVerfG NJW 1976, S. 559) habe es ausgeführt, Werbung sei ihrem Wesen nach darauf gerichtet, die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. Dies bedeute zugleich eine Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Bei der potentiellen Gefährlichkeit des modernen Straßenverkehrs für Teilnehmer und Dritte könnten zusätzliche den Verkehrsablauf beeinflussende Vorgänge zu einer Erhöhung der an sich bereits bestehenden Gefahrenlage führen, zudem könne darüber hinaus die Flüssigkeit des Verkehrs be-

einträchtig werden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Bereits dieses Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs allein würde vor dem Hintergrund der geringen Schutzwürdigkeit der Sichtbarkeit genügen, die Anordnung einer entsprechenden Planänderung gegen den Willen der Vorhabensträgerin abzulehnen.

Auch das Interesse an einer einheitlichen, einem besonderen Gestaltungskonzept unterworfenen Ausbildung der Lärmschutzwände ist zu berücksichtigen. Insoweit ist auf die Stellungnahme des Oberbaudirektors zu verweisen, dass das beantragte Gestaltungskonzept beibehalten werden solle und keine Sonderlösungen mit transparenten Lärmschutzwänden im Bereich einzelner Gewerbebauten geschaffen werden sollten. Die Verwendung von transparenten Lärmschutzwänden käme danach nur in Betracht, wenn diese im gesamten Bereich, beginnend am Lärmschutzwand am Campingplatz bis zum Tunnel Schnelsen beidseitig der Autobahn inklusive der Mittelwand zum Einsatz kämen. Diesen Anforderungen an ein einheitliches Gestaltungsbild, das keine „Sichtfenster“ für einzelne Unternehmen vorsieht, erscheint vom Blickwinkel des Städtebaus aus auch plausibel. Es mag nicht zwingend sein, muss dies aber auch nicht. Angesichts der geringen Schutzwürdigkeit der Sichtbarkeit genügt es, dass die Gestaltung der Lärmschutzwände einem einheitlichen, besonderen Konzept folgt, das durch die begehrte Änderung zum Nachteil des Stadtbildes durchbrochen würde.

Darüber hinaus führte eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand aufgrund ihrer harten, nicht absorbierenden Oberfläche im Vergleich zu einer hochabsorbierenden Lärmschutzwand grundsätzlich zu einer Verschlechterung der Lärmsituation, die nur durch die Wahl einer aufwändigeren Konstruktion oder durch zusätzliche Lärmschutzwände kompensiert werden könnte. Auch dies steht der Herstellung einer transparenten Lärmschutzwand entgegen, denn es kann der Vorhabensträgerin angesichts des geringen rechtlichen Gewichts der Sichtbarkeit nicht zugemutet werden, einen deutlich erhöhten Aufwand zu treiben, der unabhängig von den daraus resultierenden Kosten zu einem erhöhten Planungs- und Zeitbedarf führte und ein Planänderungsverfahren erforderte. So müsste die Planung der betreffenden Lärmschutzwand neu angefertigt werden (Statik, Materialien etc.), die Lärmtechnische Untersuchung in großen Teilen erneuert werden (vollständig anderes Reflektions- und Absorptionsverhalten einer harten transparenten Wand), ein neues Gestaltungskonzept entworfen und die Auswirkungen auf die Umweltbelange erneut untersucht werden. Dabei entstünden möglicherweise auch neue Risiken hinsichtlich der Machbarkeit, wenn beispielsweise die Untersuchung der Umweltbelange zu dem Ergebnis käme, der Artenschutz sei gefährdet (Vogelschlag, Fledermäuse etc.). Dieser Aufwand wäre angesichts der geringen Schutzwürdigkeit ebenfalls nicht zu rechtfertigen.

Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin zu den die Transparenz erheblich beeinträchtigenden Punkten Graffiti, Eintrübungen, Lichtbrechung, Applikationen gegen Vogel-schlag sowie Stütz- und Tragelemente innerhalb der Wandkonstruktion verwiesen, s. o.

Die Errichtung einer transparenten Lärmschutzwand kann schließlich auch nicht auf § 7a FStrG gestützt werden. Dieser regelt lediglich die Kostenfolgen für Dritte, wenn eine Bundesfernstraße

wegen der Art des Gebrauchs durch einen anderen aufwändiger hergestellt oder ausgebaut werden muss, als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. In diesem Fall hat der andere dem Träger der Straßenbaulast die Mehrkosten für den Bau und die Unterhaltung zu vergüten. Hieraus ergibt sich jedoch kein Anspruch auf aufwändigere Herstellung, denn § 7a FStrG bestimmt nur die Kostenfolge. Voraussetzung für die aufwändigere Herstellung ist vielmehr die Erforderlichkeit eines aufwändigeren Ausbaus, wie dies beispielsweise bei einem besonderen Abbiegestreifen für ein Industrierwerk oder bei einem panzerfesten Ausbau in unmittelbarer Nähe zu einem Truppenübungsplatz der Fall sein kann. Eine solche Fallkonstellation liegt jedoch gerade nicht vor, s.o.

Der Schutz der von einer transparenten Ausführung der Lärmschutzwand beeinträchtigten Belange überwiegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das Interesse der Einwenderin an einer auch zukünftig gegebenen, gegenwärtig bereits eingeschränkten Sichtbarkeit, so dass die Einwendung insoweit zurückgewiesen wird.

#### **Forderung nach Erhöhung des Navigations-Turms**

Der Navigations-Turm wird nach Errichtung der neuen Lärmschutzwand nicht mehr in gleicher Weise sichtbar sein wie zuvor, s.o. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dessen Sichtbarkeit aufgrund der vorhandenen, stark bewachsenen Wall/Wand-Kombination bereits jetzt erheblich eingeschränkt ist, s.o. Dies bestätigen die Visualisierung der Vorhabensträgerin, ein Blick auf Google Street View sowie die eigene Anschauung der Planfeststellungsbehörde. Die Einwenderin räumt dies auch selbst ein.

Eine Erhöhung des Navigations-Turms wiche gleich in mehrfacher Hinsicht von den Genehmigungsgrundlagen ab. Zum einen ist dessen zulässige Höhe im Bebauungsplan Schnelsen 82 auf 35 m beschränkt. Ausnahmen hiervon sieht der Bebauungsplan nicht vor. Zum anderen steht der Navigations-Turm seit Beginn der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen (vergl. § 9 Abs. 4 FStrG) innerhalb der 100 m tiefen Anbaubeschränkungszone des § 9 FStrG. Eine Ausnahme von der Anbaubeschränkung käme nach Rücksprache mit der zuständigen Dienststelle voraussichtlich nicht in Betracht, so dass der Turm nach außerhalb des Geltungsbereichs der Anbaubeschränkung verschoben werden müsste. Dort wiche der Navigations-Turm dann sowohl hinsichtlich seiner Höhe als auch hinsichtlich seines Standortes von den Festsetzungen des Bebauungsplanes ab. Zwar kann der Begründung des Bebauungsplanes nach eine geringfügige Verschiebung zugelassen werden, die Höhe von 35 m bliebe jedoch bestehen. Danach steht fest, dass in jedem Fall - Verschiebung oder nicht - eine Abweichung vom Bebauungsplan hinsichtlich der Höhe gegeben wäre, die nur im Wege der Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans oder aber einer Änderung desselben bewältigt werden könnte.

Dieser Forderung kann seitens der Planfeststellungsbehörde schon deshalb nicht nachgekommen werden, weil eine Erhöhung des Navigations-Turms nicht im Wege der Planfeststellung erfolgen kann. Diese Möglichkeit wäre nur dann gegeben, wenn es sich dabei um eine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens handelte. Dies ist jedoch nicht der Fall. Hierzu müsste es

sich um eine bloße Anpassung des Turms handeln. Dies wäre vom baulichen Standpunkt aus zwar möglicherweise der Fall, nicht jedoch vom rechtlichen Standpunkt aus.

Unter einer notwendigen Folgemaßnahme sind alle Regelungen außerhalb der Zulassung des eigentlichen Vorhabens zu verstehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme erforderlich sind. Das damit angesprochene Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es indessen nicht, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern (BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, 9 A 62/03). Insbesondere ist bei der näheren Bestimmung des Begriffs "Folgemaßnahme" seine kompetenzerweiternde Funktion zu bedenken. Die für die anderen Anlagen bestehende originäre Planungskompetenz darf durch die vom Vorhabenträger mitzuerledigenden Folgemaßnahmen in ihrem Kern nicht angetastet werden. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss der dafür zuständigen Behörde überlassen bleiben. Folgemaßnahmen dürfen deshalb über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Das setzt auch dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu entwickeln. Nicht alles, was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge eines Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, darf der Vorhabenträger in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Das gilt selbst dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist. Die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben. Sie können ihre Zuständigkeiten nicht ohne weiteres an andere abtreten (BVerwG, Urteil vom 12.02.1988, 4 C 54/84, juris Rn. 8). Selbst unvermeidbare Anpassungen fallen deshalb dann nicht unter den Begriff der Folgemaßnahme, wenn sie ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraussetzen (BVerwG, Beschluss vom 24.08.1987, 4 B 129.87, DVBl. 1987, 1267). In einer solchen Lage muss der für die andere Anlage zuständige Planungsträger selbst planen. Der bei BVerwGE 57, 297, 300, Urteil vom 09.03.1979 allgemein formulierte Gedanke, dass stets eine bestmögliche Bewältigung aller durch das Vorhaben in seiner Umgebung aufgeworfenen Probleme anzustreben ist, bedarf insofern einer Einschränkung, als originäre Planungskompetenzen anderer Planungsträger nicht auf dem Wege der Planung von "Folgemaßnahmen" ausgeschaltet werden dürfen (BVerwG, Urteil vom 12.02.1988, 4 C 54/84, juris Rn. 9, 10). Dies gilt auch für den Stadtstaat Hamburg, in dem die Bauleitplanung und die Durchführung der HBauO regelmäßig den Bezirksämtern obliegen.

Höhe und Standort des Navigations-Turms sind Gegenstand sorgfältig austarierter Festsetzungen des Bebauungsplans Schnelsen 82. Insbesondere die Belange der Nachbarschaft sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dort mit den Interessen der Einwenderin an Eigenwerbung abgewogen worden. Ergebnis ist, dass der Navigations-Turm nur am festgesetzten Standort und nur in der festgesetzten Höhe zulässig ist. Andere Werbeanlagen, die nach ihrer Richtung, Größe oder Höhenlage vornehmlich auf den angrenzenden Landschaftsraum, auf die angrenzenden Wohngebiete oder in verkehrsgefährdender Weise auf die Benutzer der

Bundesautobahn einwirken, erklärt der Bebauungsplan ausdrücklich für unzulässig und sieht keine Ausnahmen hiervon vor. Einzig eine geringfügige Verschiebung der Anlage kann zugelassen werden. Diese Festsetzungen sind nach Durchführung des dafür vorgesehenen Verfahrens zur Aufstellung der Bauleitpläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit nach §§ 2, 3 BauGB getroffen worden und damit Ausdruck eines langwierigen und von einer Vielzahl gegensätzlicher Interessen geprägten, eigenständigen städtebaulichen Planungsprozesses, den die Planfeststellungsbehörde trotz der grundsätzlich aufgrund der Konzentrationswirkung gegebenen Möglichkeiten nicht durch eine Befreiungsentscheidung, die die umfangreichen Beweggründe und Abwägungsüberlegungen des Plangebers vorliegend nicht nachvollziehen kann, ersetzen darf.

Darüber hinaus ginge es vorliegend nicht lediglich um die Abwägung der städtebaulichen Belange im Rahmen einer Befreiungsentscheidung, sondern insbesondere auch um die Frage der Erforderlichkeit der Erhöhung des Navigations-Turms. Würde diese im Rahmen der Planfeststellung bejaht, hätte dies zur Folge, dass die Vorhabensträgerin entsprechend belastet würde, obwohl zuvor festgestellt wurde, dass ein Anspruch der Einwenderin auf Erhaltung der Sichtbarkeit des Navigations-Turms nicht besteht. Das Gesetz lässt jedoch nur "notwendige" Folgemaßnahmen zu. Notwendig sind Folgemaßnahmen, die Probleme von einigem Gewicht betreffen. Ebenso wie dem Vorhabenträger Vorkehrungen zum Schutz privater und öffentlicher Belange nur zum Ausgleich von erheblichen oder unzumutbaren Beeinträchtigungen aufgegeben werden können, sind auch Folgemaßnahmen nur erforderlich und zulässig, um nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit anderer Anlagen zu beseitigen (BVerwG, Urteil vom 12.02.1988, 4 C 54/84, juris Rn. 9, 10). Dies ist angesichts des nicht vorhandenen Anspruchs auf Sichtbarkeit und der weiterhin gegebenen Funktion hinsichtlich aller anderen Sichtbeziehungen außer derjenigen zur A7 auf Höhe des Grundstücks nicht der Fall.

Daran ändert auch die ausdrückliche Benennung des Interesses der Einwenderin an effektiver Eigenwerbung in der Begründung des Bebauungsplans Schnelsen 82 nichts. Hierin liegt nicht etwa eine besondere Betonung dieses Interesses, die auch im Rahmen der Planfeststellung Berücksichtigung finden müsste. Vielmehr bedarf es eines solchen Interesses, um eine derart weithin sichtbare Werbeanlage im Rahmen des Bebauungsplans überhaupt rechtfertigen zu können. Es handelt sich um eine städtebauliche Abwägung, keine aus Sicht der Planfeststellung. Aus diesem Grunde ist auch nicht ausgeschlossen, dass ein eigenständiges Befreiungsverfahren zu einem anderen Ergebnis käme, denn die dort erforderliche Beurteilungsgrundlage ist eine andere, nämlich eine rein städtebauliche, die nicht nach einer Verpflichtung fragt, sondern allein nach der städtebaulichen Verträglichkeit unter Würdigung der nachbarlichen Interessen (vgl. § 31 BauGB).

#### **Hilfsweise Entschädigung für Beseitigung der Sichtbarkeit**

Auch das Begehren der Einwenderin einer angemessenen Entschädigung in Geld für die durch die intransparente Lärmschutzwand bei ihr eintretenden Wertverluste ist nicht begründet. Der geltend gemachte Entschädigungsanspruch ist nicht gegeben, weil dieser als Ersatz für sonst

an sich notwendige Schutzmaßnahmen gedacht ist. Solche sind hier aber gerade nicht erforderlich. Ein Anspruch der Kläger aus § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG scheidet aus, weil es sich vorliegend bei der Forderung nach Sichtbarkeit nicht um geschützte Rechte anderer im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG handelt, sondern lediglich um in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigende sonstige Belange. Es geht lediglich um Erwerbchancen, die auf dem bisherigen Lagevorteil beruhen, mit deren Nichtverwirklichung im Fall von baulichen Veränderungen an der Autobahn aber jederzeit gerechnet werden muss, s.o. Solche sonstigen Belange sind im Rahmen von § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HmbVwVfG aber nicht geschützt (BayVGH, 8 A 00.40054, Urteil vom 12.12.2001, m. w. N.). Diese Belange können daher im Rahmen der Abwägung zum Nachteil der Einwenderin überwunden werden, ohne dass hierdurch Entschädigungsansprüche ausgelöst werden.

Auch aus dem Tatbestand, dass der Turm erst vor nicht allzu langer Zeit genehmigt worden ist und nun zum Teil seiner Funktion beraubt wird, folgt kein Entschädigungsanspruch. Bei den genannten Planschäden des BauGB handelt es sich um eine Entwertung einer ursprünglich zugelassenen Nutzung auf dem Baugrundstück durch Änderung, Ergänzung oder Aufhebung des Bebauungsplans (§ 39 BauGB) oder durch Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung eines Grundstücks (§ 42 BauGB). Darüber hinaus muss der Entfall kausal dem Plangeber zuzurechnen sein. Dies ist zu verneinen. Zum einen handelt es sich nicht um die Entwertung einer Nutzung durch die vorgenannten Änderungen etc., sondern um die rechtlich zulässige Bebauung eines Nachbargrundstücks, zum anderen ist dies nicht dem Plangeber, der Freien und Hansestadt Hamburg, zuzurechnen.

### **Beschilderung**

Die Autobahnbeschilderung fällt grundsätzlich in den Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde. Allerdings ist die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens in der Lage, Entscheidungen zu treffen, die in fremde Zuständigkeitsbereiche fallen. Hierzu bedarf es jedoch einer entsprechenden Erforderlichkeit. Grundlage für eine entsprechende Anordnung wäre § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG. Die Anordnung von Vorkehrungen hiernach setzt jedoch nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer voraus. Wie bereits festgestellt wurde, besteht seitens der Einwenderin kein rechtlich geschützter Anspruch auf Aufrechterhaltung der Sichtbarkeit. Somit mangelt es der Planfeststellungshörde an der Rechtfertigung, dem teilweisen Verlust der Sichtbarkeit durch die Anordnung von Vorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG und den damit verbundenen Eingriff in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde entgegenzuwirken. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Aufstellung von Hinweisschildern auf Gewerbebetriebe nur sehr restriktiv gehandhabt wird, weil kaum eine Grenze zu ziehen ist zwischen denjenigen, die einen Hinweis erhalten, und denjenigen, bei denen dies nicht der Fall ist. Müssten alle berücksichtigt werden, gäbe es schnell eine äußerst unübersichtliche Situation („Schilderwald“), die der Erkennbarkeit der aus verkehrlichen Gründen heraus erforderlichen Beschilderung entgegenstünde. Hinweisschilder auf Gewerbebetriebe werden daher in der Regel nur dort aufgestellt, wo dies auch aus verkehrlichen Grün-

den erforderlich ist, um etwa Unsicherheiten und damit verbundene Stauungen oder hastige Spurwechsel zu vermeiden. Die Prüfung, ob dies zukünftig der Fall sein wird, obliegt der Straßenverkehrsbehörde.

## **2. Beeinträchtigung im Übrigen**

### **a) Gewährleistung der Campingplatznutzung**

Hierzu wird auf die Stellungnahme der Vorhabensträgerin verwiesen.

### **b) Veränderung der Anbauverbots- und -beschränkungszone durch Heranrücken des Fahrbahnrandes**

Durch den - unvermeidbar, s.o. - an das Grundstück der Einwenderin heranrückenden Rand der befestigten Fahrbahn werden auch die Anbauverbotszone (§ 9 Abs. 1 FStrG) und die Anbaubeschränkungszone (§ 9 Abs. 2 FStrG) weiter als bisher in das Grundstück der Einwenderin hineinreichen. Die äußere Fahrbahnkante wird nach dem Ausbau der A7 ca. fünf Meter weiter westlich liegen, so dass sich die entsprechenden Verbots- und Beschränkungszone ebenfalls um dieses Maß weiter nach Westen verschieben werden. Der Bestand wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

Die zukünftige Errichtung von Gebäuden wäre durch das Heranrücken nicht beeinträchtigt, weil die im Bebauungsplan Schnelsen 82 festgesetzte Grundfläche ohnehin nahezu ausgenutzt ist (vgl. Ziffer 5.1.2 der B-Plan Begründung) und die 40 m breite Anbauverbotszone sowohl jetzt als auch künftig nur Flächen außerhalb der festgesetzten Baugrenzen erfasst, auf denen ohnehin nur Nebenanlagen nach § 14 BauNVO zulässig sind.

Eine eventuelle zukünftige Errichtung von Stellplätzen, Fahrgassen oder anderen Verkehrsflächen wird vom Anbauverbot des § 9 Abs. 1 FStrG nicht erfasst, weil es sich dabei nicht um Hochbauten im Sinne des § 9 Abs. 1 FStrG handelt (vergl. Marschall, FStrG-Kommentar, 6. Aufl., 2012, § 9, Rn. 3). Die Zustimmung nach § 9 Abs. 3 FStrG im Rahmen der gleichwohl geltenden Anbaubeschränkung des § 9 Abs. 2 FStrG dürfte bei Baugenehmigungsanträgen für (bebauungsplankonforme) Stellplätze, Fahrgassen oder andere Verkehrsflächen nur in sehr ungewöhnlichen Fällen versagt werden, weil eine optische Störung der Autobahnutzer durch die künftig vorhandenen Lärmschutzwände ausgeschlossen sein dürfte. Dies bedarf zwar der Entscheidung im Einzelfall, die von der Planfeststellungsbehörde nicht vorweggenommen werden kann. Dennoch ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde angesichts der geschilderten Umstände kaum merkliche Verschlechterungen.

Folge des Heranrückens der Anbauverbots- und beschränkungszone wäre aber, dass der Navigations-Turm im Falle seiner Erhöhung ggf. verschoben werden müsste, s.o. Die von der Einwenderin erbetene umfassende Zusicherung, dass sich die Auswirkungen des § 9 FStrG für ihr Grundstück „nicht ändern, also weiterhin die östliche Außenseite des Gehwegs der Umfahrungsstraße maßgeblich“ sein wird, kann von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht erteilt werden. Es ist der Planfeststellungsbehörde nicht möglich, die Grenzen der Anbauverbots- und -beschränkungszone in Abweichung von der gesetzlichen Regelung eigenständig festzulegen.

Sowohl die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG als auch die Ausnahme nach § 9 Abs. 8 FStrG können nur im Einzelfall, nicht aber abstrakt für potentielle zukünftige Bauvorhaben (und dann auch nicht von der Planfeststellungsbehörde, s.o.) erklärt werden. Der Einwenderin steht es jedoch frei, im Einzelfall Baugenehmigungen zu beantragen, über die die Bauaufsichtsbehörde dann im Benehmen mit der obersten Landesstraßenbaubehörde zu entscheiden hätte.

Eine Entschädigung nach § 9 Abs. 9 FStrG dürfte nicht in Betracht kommen, denn es bestand auch bisher kein Rechtsanspruch auf Zulassung, weder hinsichtlich einer Aufstockung am vorhandenen Ort (der Bebauungsplan begrenzt die Höhe ausdrücklich auf 35 m, ohne eine Ausnahme zuzulassen s.o.) noch auf einen Neubau an einem anderen, dann nicht von der Anbaubeschränkung betroffenen Ort (der Bebauungsplan setzt nur den jetzigen Standort fest, s.o.). In diesem Fall sind die Folgen des Heranrückens der Anbauverbotszone entschädigungslos zu dulden (Marschall, FStrG, § 9 Rn. 45). Diese Frage muss hier aber ebenfalls nicht abschließend entschieden werden, da es sich dabei nicht um eine von der Planfeststellungsbehörde festzusetzende Entschädigung nach § 74 Abs. 2 HmbVwVfG handelte, sondern um einen Entschädigungsanspruch für eine aufgrund einer Grundstücksinanspruchnahme entstehende Wertminderung des Grundstücks, der im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geltend zu machen wäre, s.o.

#### **c) Sicherstellung der Wirksamkeit und Fortgeltung der von der Einwenderin bei der Bebauung des Grundstücks vorgenommenen Ausgleichsmaßnahmen**

Die Vorhabensträgerin hat die Natur- und Landschaftsbereiche, die die Einwenderin aufgrund der Grünfestsetzung nach § 2 Abs. 7 der Bebauungsplanverordnung herzustellen hatte („Im Sondergebiet sind mindestens 20 v. H. der Grundstücksfläche als offene zusammenhängende Vegetationsfläche herzurichten und mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen“) und die die Vorhabensträgerin in Anspruch nehmen wird, durch gleichwertige Neupflanzungen naturschutzfachlich zu kompensieren, vgl. auch Ziffer 2.8. Die Vorhabensträgerin hat dies bereits zugesagt und der Umweltgutachter dazu erklärt, dass die betroffene Böschung lediglich in etwas steilerer Form wiederhergestellt und bepflanzt wird. Daher gebe es keine Verluste hinsichtlich der entsprechenden Festsetzungen des Bebauungsplans. Darüber hinaus besteht eine positive Bilanz mit einem Kompensationsüberschuss, so dass sichergestellt ist, dass der erforderliche Ausgleich vorhanden ist und keine weiteren Forderungen geltend gemacht werden können, weder gegenüber der Vorhabensträgerin, noch gegenüber der Einwenderin. Dies wurde seitens des Amtes für Naturschutz der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt bestätigt.

#### **d) Baubedingte Beeinträchtigungen**

Hierzu wird auf die Stellungnahme der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.9, 4.11 und 4.15.9 verwiesen. Dort wird u. a. für die Bauzeit auch eine Beschilderung der Umleitungsstrecken angeordnet, die Unternehmen mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen namentlich berücksichtigen muss.

Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Einwenderin nur dann unzumutbar beeinträchtigt wäre, wenn ihr Grundstück dauerhaft oder vorübergehend die Bele-

genheit an einem öffentlichen Weg verlieren würde. Dazu führt das Vorhaben aber nicht. Die Vorhabensträgerin hat die permanente Erreichbarkeit des Einrichtungshauses sowie des Campingplatzes zugesagt. Ein Anspruch auf gleichbleibende Auslastung oder Verfügbarkeit der öffentlichen Straßen besteht nicht, so dass, selbst wenn es zu den befürchteten Wirkungen auf den Verkehr käme, die Einwenderin sich darauf nicht mit Erfolg berufen könnte. Nach Fertigstellung des Vorhabens ist mit Verbesserungen des Verkehrsflusses zu rechnen.

**e) Rohrleitungen (Bw-Nr. 100 und 101)**

Hierzu wird auf die Stellungnahme der Vorhabensträgerin verwiesen. Die Regelung einer evtl. Kostentragung erfolgt im Planfeststellungsbeschluss nicht. Die Vorhabensträgerin hat der Rechtslage entsprechend die Kostenübernahme zugesagt, im Übrigen wird auf Ziffer 3.9 verwiesen.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

**4.17.1.7 Einwendung Nr. 7**

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat jedoch die Berücksichtigung der Einwendung zugesagt, soweit das abzutragende Material keiner Abfallklasse höher als Z1 zuzuordnen wäre und daher keiner besonderen Entsorgung bedürfte.

I.

Der Einwender fordert statt der geplanten teilweisen Beseitigung des auf dem Grundstück vorhandenen Walls dessen vollständige Beseitigung. Der Wall verliere nach Fertigstellung der Lärmschutzwand seine Funktion und sei deshalb entbehrlich. Er erklärt, auch die Interessen der gesamten Eigentümergemeinschaft des betroffenen Grundstücks zu vertreten. Die Zustimmungen aller Grundeigentümer des Flurstücks 5643 zur Beseitigung des Lärmschutzwalls auf diesem Flurstück liegen der Planfeststellungsbehörde vor.

-----  
*Die Vorhabensträgerin konnte die vollständige Beseitigung des Walls nicht bereits ursprünglich vorsehen, weil eine vollständige Beseitigung des Walles gegen den Willen der Eigentümer aufgrund der Nichterforderlichkeit für den Ausbau der A7 nicht durchsetzbar gewesen wäre. Zudem stellte sich die Frage nach einem eventuellen zusätzlichen Ausgleichserfordernis.*

*Nachdem im Erörterungstermin deutlich geworden war, dass der Bewuchs des Walles durch die Bauarbeiten ohnehin weitgehend absterben wird, sagte die Vorhabensträgerin eine Prüfung der Sachlage, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Eingriffsbilanzierung, zu. Wenn die Bilanzierung es zulasse, werde er den Wall vollständig beseitigen, sofern die Vollmacht aller Mit-*

*eigentümer vorliege und das abzutragende Material keiner besonderen Entsorgung bedürfe. Dazu dürfe es höchstens der Abfallklasse Z1 zuzuordnen sein.*

*Ohne dass dies eingewendet worden wäre, wurde im Erörterungstermin auch die Frage erörtert, ob zur Abgrenzung des Betriebsweges zum Grundstück der Einwender ein Zaun vorgesehen sei. Die Vorhabensträgerin erläuterte ihre Planungen, dass am Anfang und Ende der Betriebswege eine Toranlage vorgesehen sei, die ein unbefugtes Befahren verhindere. Sofern ein Zaun vorhanden sei, der durch die Maßnahme entfernt werde, werde dieser auch wiederhergestellt. Sie sagte außerdem die Prüfung zu, ob durch die Entfernung des Walls eine Absicherung des Grundstücks durch einen Zaun erforderlich werde.*

*Die weitere Prüfung ergab, dass der landschaftspflegerische Begleitplan bereits von einem weitgehenden Funktionsverlust des gesamten Walls ausgeht und den Eingriff entsprechend bilanziert (vgl. Unterlage 12.3 Blatt 4, Konflikte KBo 5.2 und KB 3.4). Eine weitere Eingriffsbilanzierung ist daher auch nach Ansicht des Amtes für Natur- und Ressourcenschutz der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU/NR) nicht erforderlich, der Eingriff ist bereits ausreichend berücksichtigt. BSU/NR wies in diesem Zusammenhang jedoch darauf hin, dass der Restwall im zeitlichen Zusammenhang mit den Bauarbeiten entfernt werden müsse, damit die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten eingriffsmindernden Maßnahmen (Schutzzeiten etc.) entsprechend eingehalten werden.*

*Das Bezirksamt Eimsbüttel machte außerdem darauf aufmerksam, dass für außerhalb der Grenze der Planfeststellung zu fällende Bäume, die der Baumschutzverordnung unterlägen, eine Genehmigung durch das Bezirksamt erforderlich sei. Diese werde jedoch in Aussicht gestellt. Wegen der Einbeziehung in die vorgesehene Ausgleichsregelung würden sich diesbezügliche Auflagen nur auf den Zeitraum der Gehölzrodung beziehen.*

*Schließlich wurde festgestellt, dass auf dem betreffenden Grundstücksteil eine neue Bepflanzung vorgesehen war (Maßnahme A03 = Gehölze). Da dies dem Ansinnen des Einwenders entgegensteht und Ausgleichsmaßnahmen auf Privatgrund Einvernehmen voraussetzen, müssen diese Pflanzungen entfallen. Ein Ersatz hierfür ist nicht erforderlich, weil die bei dem Verzicht entfallenden Wertpunkte gemäß Staatsrätemodell noch durch den vorhandenen Überschuss der Bilanzierung abgedeckt sind.*

## II.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat jedoch die Berücksichtigung der Einwendung zugesagt, soweit das abzutragende Material keiner Abfallklasse höher als Z1 zuzuordnen wäre und daher keiner besonderen Entsorgung bedürfte.

Die Beseitigung des streitgegenständlichen Teils des Walles ist für den Ausbau der A7 weder unmittelbar noch als notwendige Folgemaßnahme notwendig und kann daher von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden. Es steht der Vorhabensträgerin jedoch frei, den

Wall auf freiwilliger Basis zu entfernen. Dies wäre unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Auswirkungen zulässig.

Ob der Boden dem Vorbehalt der Vorhabensträgerin entsprechend unbelastet ist, wird sich erst im Laufe der Bauausführung herausstellen. Wenn dem nicht so wäre, müsste es bei dem ursprünglich vorgesehenen Teilrückbau des Walles bleiben, da der Rückbau des übrigen Teils eine freiwillige Leistung der Vorhabensträgerin darstellt und sie nicht verpflichtet ist, diese auch dann zu erbringen, wenn für sie damit wesentlich höhere Kosten verbunden wären. In diesem Fall stünde es dem Einwender jedoch frei, den Differenzbetrag zu tragen.

Dass schon die ursprünglichen Planunterlagen auch bei der teilweisen Beseitigung des Walles von einem vollständigen Verlust des gesamten Wallbewuchses ausgingen, ist nachvollziehbar, weil die teilweise Beseitigung des Walles mit erheblichen Eingriffen in das Wurzelwerk der vorhandenen Vegetation einhergeht. Aufgrund der auch insoweit bereits erfolgten entsprechenden Bilanzierung haben auch das Bezirksamt Eimsbüttel und die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt keine Bedenken gegen die vollständige Beseitigung des Walls.

Desweiteren folgt die Planfeststellungsbehörde dem Hinweis der BSU/NR und ordnet an, den Rückbau des Walles am Farnweg - ob vollständig oder teilweise - im zeitlichen Zusammenhang mit den Bauarbeiten zum Ausbau der A7 vorzunehmen, damit der zeitliche Zusammenhang mit den im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten eingriffsmindernden Maßnahmen gewahrt wird, vgl. Ziffer 2.13.

Für außerhalb der Grenze der Planfeststellung zu fällende Bäume, die der Baumschutzverordnung unterliegen, ist rechtzeitig vor Baubeginn beim Bezirksamt Eimsbüttel eine Fällgenehmigung zu beantragen. Zwar besitzt der Planfeststellungsbeschluss Konzentrationswirkung, so dass gesonderte Fällgenehmigungen nicht erforderlich sind. Dies gilt jedoch nur für die den Gegenstand der Planfeststellung bildenden Genehmigungstatbestände. Bei außerhalb der Planfeststellungsgrenze stehenden Bäumen, deren Fällung auch nicht als notwendige Folgemaßnahme anzusehen ist, ist dies jedoch nicht der Fall. Formal wird daher eine gesonderte Genehmigung erforderlich, deren Erteilung das Bezirksamt jedoch bereits in Aussicht gestellt hat.

Mit der vollständigen Beseitigung würde eine größere bauzeitliche Inanspruchnahme des Grundstücks einhergehen, mit der sich die Einwender jedoch einverstanden erklärt haben.

Weiterhin ordnet die Planfeststellungsbehörde an, dass, auch soweit dies nicht eingewendet worden ist, im Falle der Beseitigung des Walles unabhängig von der Existenz und Qualität des vorhandenen Zaunes ein geeigneter Zaun an der Grundstücksgrenze zu errichten ist bzw. die Kosten dafür zu übernehmen sind, weil durch den Ausbau erstmalig eine offene Grenze zu einem Wegegrundstück, nämlich dem geplanten Betriebsweg, entstünde. Auch wenn es sich nicht um einen öffentlich gewidmeten Weg handeln wird, ergäbe sich jedenfalls eine theoretische Nutzungsmöglichkeit durch Dritte. Diese könnten ohne Einzäunung ungehindert auf das Grundstück gelangen. Dies gilt unabhängig vom Entfernen des Walles, weil der Betriebsweg in

beiden Fällen neu entsteht und der Restwall kaum eine angemessene Abgrenzungsfunktion haben dürfte.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### 4.17.1.8 Einwendung Nr. 8

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin Inhalte der Einwendung berücksichtigt. Hinsichtlich des bauzeitlichen Lärmschutzes hat die Planfeststellungsbehörde die Zusage der Vorhabensträgerin in Ziffer 2.2 konkretisiert. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

##### I.

Der Einwender erklärt, der vorgesehene Schallschutz im Bereich der Zufahrt auf die A7 vom Schleswiger Damm in südliche Richtung sei nicht ausreichend. Die geplante Lärmschutzwand decke lediglich die Zufahrt ab, wo diese nicht mehr neben dem Schleswiger Damm verlaufe. Durch die Verlängerung der Zufahrt zur A7 sei auch auf Höhe des Schleswiger Damms mit erhöhter Lärmimmission zu rechnen. Die einfahrenden Fahrzeuge beschleunigten nicht nur auf Grund der Zufahrt selbst, sondern auch wegen des Höhenanstiegs der Fahrbahn, was zu einem höheren Energie- und damit Lärmpotenzial führe.

Er fordere deshalb, die Lärmschutzmaßnahmen auszuweiten durch Verlängerung der geplanten Lärmschutzwand im gesamten Einfahrtsbereich vom Beginn am Schleswiger Damm oder gegebenenfalls alternativer Maßnahmen. Die drohenden erheblichen Lärmimmissionen wären durch weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (z.B. „Flüsterasphalt“) weiter zu minimieren. Das fordere er unter Vorsorgegesichtspunkten ebenso wie weitergehende Maßnahmen des passiven Schallschutzes.

Hilfsweise fordere er Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen seines wohnlich genutzten Grundstückes.

Ferner fordere er ergänzend die Anordnung von Bauzeitenbeschränkungen nachts und in lärm-sensiblen Tagesrandzeiten sowie Wochenenden.

-----

*Die Vorhabensträgerin kam aufgrund einer Überprüfung zu dem Ergebnis, dass die Lärmschutzwand 13 wie vom Einwender gefordert verlängert werden müsse und beantragte dies im Rahmen der Planänderung (vgl. Ziffer 4.1.6). Darüberhinaus wies die Vorhabensträgerin darauf hin, dass im Bereich des Objektes Meddenwarf 9b auf der A7 bereits eine lärm-mindernde offene-porige Asphaltdeckschicht vorgesehen sei.*

*Gemäß den neuen Berechnungsergebnissen hat das Gebäude Meddenwarf 9b aufgrund von auch nach Verlängerung der Lärmschutzwand verbleibenden Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Die maximale Grenzwertüberschreitung liegt jedoch nur noch bei 1,5 dB(A) statt zuvor 2,9 dB(A).*

*Hinsichtlich des Bauablaufs und der Bauzeiten äußerte die Vorhabensträgerin, in der Planung werde von einem Zweischicht-System von Montag bis Freitag (06:00 - 22:00 Uhr) ausgegangen. An Sonn- und Feiertagen solle in der Regel nicht gearbeitet werden. Allerdings lasse sich eine Nacht- und Wochenendarbeit nicht generell ausschließen, da z. B. seitens der Verkehrsbehörde für Vollsperrungen der Autobahn, wie sie beispielsweise bei Brückenabbrüchen u. ä. notwendig würden, nur verkehrsschwache Zeiten während der Nacht und an Wochenenden zugelassen würden. Über diese Arbeiten würden die Anwohner aber rechtzeitig informiert und diese Arbeiten würden auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.*

*Während der Bauzeit seien die Regularien der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen - AVV Baulärm zu berücksichtigen. Baustellen gälten nach § 3 Abs. 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nach BImSchG werde vom Betreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert würden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt würden.*

*Gemäß AVV Baulärm würden folgende Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung festgesetzt:*

*für Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht seien (reine Wohngebiete)*

- *tagsüber 50 dB(A),*
- *nachts 35 dB(A).*

*Sollten sich bauzeitlich Überschreitungen der genannten Richtwerte ergeben, seien gegebenenfalls technische oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vorzusehen.*

## II.

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin Inhalte der Einwendung berücksichtigt. Hinsichtlich des bauzeitlichen Lärmschutzes hat die Planfeststellungsbehörde die Zusage der Vorhabensträgerin in Ziffer 2.2 konkretisiert. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin ist der Forderung nachgekommen, die Lärmschutzwand 13 (Zufahrt zur A7 vom Schleswiger Damm in südlicher Richtung) zu verlängern, um auf diese Weise einen besseren Schutz der benachbarten Grundstücke zu erreichen. Dies ist u. a. Gegenstand der Planänderung vom 26.07.2012, vgl. Ziffer 4.1.6.

Bereits die ausgelegten Planunterlagen beinhalteten, dass auf den auszubauenden Bereichen der A7 außerhalb des Tunnelbauwerks eine lärmindernde, offenporige Asphaltdeckschicht hergestellt wird. Der Einsatz offenporigen Asphalts auf den von der Maßnahme betroffenen Tei-

len des Schleswiger Damms wäre hingegen nicht zielführend. Offenporiger Asphalt führt erst bei Geschwindigkeiten von über 60 km/h zu wirksamen Lärminderungen (vgl. „Richtlinien für den Schallschutz an Straßen“ RLS-90, Tabelle 4, „Allgemeines Rundschreiben Straßenbau“ (ARS) des BMVBS, ARS 14/1991, ARS 05/2002, ARS 03/2009).

Im Hinblick auf die Bauarbeiten unterliegt die Vorhabensträgerin unter anderem den Begrenzungen, die aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) hervorgehen; vgl. Ziffer 2.2. Danach gelten nachts, also zwischen 20:00 Uhr und 07:00 Uhr, vgl. 3.1.2. der AVV Baulärm) deutlich geringere Immissionsrichtwerte als tagsüber. Zusätzlich hat die Vorhabensträgerin zugesagt, Bauzeiten grundsätzlich in einem Rahmen von Montag bis Freitag, 06:00 Uhr - 22:00 Uhr, vorzusehen und an Sonn- und Feiertagen in der Regel nicht zu arbeiten, wobei sich Ausnahmen hiervon nicht verhindern ließen, s. o. Eine darüber hinausgehende Bauzeitenbeschränkung folgt für fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren weder aus der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) noch aus dem Hamburgischen Lärmschutzgesetz (vgl. § 7 Abs. 1 S. 2 der 32. BImSchV und § 2 Abs. 2 S. 1 HmbLärmSchG). Sie erscheint auch nicht aus anderen Gründen erforderlich. Durch die Geltung der niedrigeren Immissionswerte für die Nacht in Verbindung mit der zugesagten Bauzeitenbeschränkung ist gewährleistet, dass es zu keinen unzumutbaren Lärmwirkungen kommen wird. Sollte dies wider Erwarten doch der Fall sein, hält die AVV Baulärm ein Instrumentarium bereit, das geeignet ist, unzumutbare Lärmwirkungen zu minimieren bzw. zu verhindern, vgl. hierzu auch Ziffern 2.2, 4.8 und 4.15.2.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### **4.17.1.9 Einwendung Nr. 9**

Die Einwendung hat sich erledigt.

##### I.

Der Einwender wendet sich gegen einen Verkauf einer in seinem Eigentum befindlichen Teilfläche für den Ausbau der BAB A7. Er sehe hierdurch große Schwierigkeiten und Beeinträchtigungen für die Bewirtschaftung der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen auf sich zukommen.

Von dem 15.502 m<sup>2</sup> großen Grundstück sollen am nördlichen Grundstücksrand zwar nur 295 m<sup>2</sup> erworben werden (Teilfläche Nr. 6.001.1). Die Teilfläche soll der Anbindung des östlichen, hinter der Lärmschutzwand verlaufenden Betriebsweges an das öffentliche Straßennetz dienen. Angesichts der im Verhältnis zum Gesamtgrundstück relativ geringen Grundstücksinanspruchnahme vermochte die Vorhabensträgerin zunächst nicht die vom Einwender angeführten Schwierigkeiten bezüglich der Bewirtschaftung der verbleibenden zusammenhängenden landwirtschaftlichen Fläche zu erkennen.

Im **Erörterungstermin** erläuterte der Einwender seine Beeinträchtigungen näher. Er sei nicht nur durch den hier vorgesehenen Erwerb betroffen, sondern ebenfalls durch auf von ihm gepachteten Flächen durchzuführende Ausgleichsmaßnahmen für den Ausbau der A7 im Planungsabschnitt Stellingen. Insgesamt gingen ihm so etwa 10 % der bewirtschafteten Fläche verloren, würden jedoch aus wirtschaftlichen Gründen weiterhin benötigt. Aus diesem Grunde sei er mit einer weiteren Verkleinerung der Flächen nicht einverstanden.

Auch wende er sich gegen die Schaffung einer weiteren Zugänglichkeit der Flächen für die Öffentlichkeit. Bereits jetzt unterlägen die landwirtschaftlichen Flächen einem erheblichen Nutzungsdruck durch Spaziergänger, Radfahrer und Hunde. Der Einwender schlug stattdessen vor, den Wirtschaftsweg neben dem vorhandenen Vereinsheim der Kleingartensiedlung (Flurstück 6222) entlanglaufen zu lassen.

*Die Vorhabensträgerin unterzog die Planung einer Prüfung mit dem Ergebnis, auf den Weg zu verzichten. Ersatzweise ist in Höhe Station 148+100 nunmehr ein Wendehammer vorgesehen. Dies ist Gegenstand des Änderungsantrags (vgl. Ziffer 4.1.6).*

## II.

Die Einwendung hat sich erledigt. Durch die Planänderung ist der Einwendung vollinhaltlich abgeholfen worden. Der Einwender ist nicht länger im Sinne seiner Einwendung betroffen.

### 4.17.1.10 Einwendung Nr. 10

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin Inhalte der Einwendung berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Einwendung stattgegeben, soweit die Planfeststellungsbehörde im Folgenden oder in den Nebenbestimmungen entsprechende Entscheidungen und Anordnungen trifft, vgl. insoweit auch Ziffer 2. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

## I.

Die Einwenderin erklärt, sie sei der zentrale Einkaufspunkt für den Bekleidungsfachhandel in Norddeutschland. Sie habe für den Textilhandel die gleiche Funktion, wie etwa der Großmarkt für den Blumen-, Obst- und Gemüse Einzelhandel in Hamburg, mit dem Unterschied, dass das Einzugsgebiet der Einwenderin wesentlich größer sei. Die Kunden kämen aus Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg, Niedersachsen, Bremen und natürlich Hamburg. Vereinzelt erreichten die Einwenderin auch Kunden aus Skandinavien und den südlicheren Bundesländern.

Alle diese Kunden und damit natürlich auch die Einwenderin und ihre 300 Mieter seien auf die A7 als Zubringer angewiesen. Die Einwenderin begrüße deshalb den Ausbau der A7 auf sechs Spuren. Sorge bereite ihr allerdings, dass es insbesondere durch die drei Deckelbauwerke zu sehr langen Bauzeiten komme, während derer mit erheblichen Staus zu rechnen sei. Auch die Sperrungen der Auf- und Abfahrten Schnelsen seien von der Einwenderin nicht zu verkraften.

Dies vorausgeschickt, erhebe die Einwenderin die folgenden Einwendungen:

1. Die Einwenderin sei darüber informiert worden, dass in allen drei Ausbauabschnitten die Anzahl der derzeit vorhandenen Fahrspuren auch während der Bauzeiten erhalten bleibe und dass die schmalste Fahrspur dabei auf höchstens 2,75 m eingeeengt werde. Um ein Ausuferen der zusätzlichen Staus zu vermeiden, lege die Einwenderin Wert darauf, dass diese Vorgaben eingehalten würden und bitte zu prüfen, ob die schmalste Fahrspur nicht noch etwas komfortabler, z.B. mit einer Breite von 3 m, ausgeführt werden könne.

2. Auf dem Grundstück der Einwenderin sei ein Betriebsweg zur Rückseite der Lärmschutzwand geplant. Offenbar als Zuwegung zu diesem Betriebsweg sei eine neue Zufahrt zum Grundstück der Einwenderin vom Vielohweg aus vorgesehen. Diese neue Zuwegung könne aus Sicht der Einwenderin entfallen, da ausreichend Verkehrsflächen auf dem Grundstück der Einwenderin vorhanden seien und auf diesem ohnehin ein Wegerecht eingeräumt werden müsse. Die südliche Ausfahrt des Betriebsweges bitte die Einwenderin so zu gestalten, dass nur ein Parkplatz entfalle. Das Geschäft ihrer Mieter sei nicht nur teilweise saisonal, sondern es komme auch zu Messeveranstaltungen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Die Einwenderin wolle den Verkehr von und zum Betriebsweg an diesen Tagen gerne ausschließen.

3. Zwischen der derzeitigen Autobahn und den Parkplätzen der Einwenderin befinde sich derzeit auf ganzer Länge, zwischen Vielohweg und Schleswiger Damm, ein ausgedehnter Knick mit zum Teil großen Bäumen, der der Einwenderin derzeit als Sicht- und Lärmschutz vor der Autobahn diene. Diese Fläche werde nicht vollends von der zukünftigen Autobahn und dem Betriebsweg und offenbar auch nicht von den Fahrstreifen während der Bauzeit in Anspruch genommen. Hier sei offenbar lediglich eine Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen. Die Einwenderin bitte zu prüfen, ob dieser Knick nicht wenigstens teilweise, möglicherweise auch nur einzelne Bäume aus diesem Knick erhalten werden könnten.

4. Die Einwenderin sei darüber informiert worden, dass es vermutlich für einen Zeitraum von ca. 6 Monaten zu Sperrungen der Auf- und Abfahrten Schnelsen kommen werde. Den Plänen habe sie entnommen, dass in der Verkehrsführungsphase I sogar beide Abfahrten Schnelsen und Schnelsen-Nord aus Süden kommend und beide Auffahrten nach Norden fahrend Schnelsen und Schnelsen-Nord geschlossen werden sollten. In der Verkehrsführungsphase II gelte das gleiche für die Gegenrichtung. Für die gesamte Bauzeit sei die Einwenderin somit jeweils aus Süden oder aus Norden überhaupt nicht mehr zu erreichen, bzw. nur noch über Eidelstedt, Stellingen oder Quickborn. Dies sei für die Einwenderin absolut unerträglich, zumal das innerstädtische Straßennetz schon jetzt regelmäßig überlastet sei und dies insbesondere bei Stauungen auf der A7. Die Einwenderin erwarte deshalb, dass die Sperrungen der Auf- und Abfahrten Schnelsen auf das kürzeste mögliche Maß (1-2 Tage) reduziert würden bzw. unterblieben. Die Funktionalität der Auffahrt Volkspark werde offenbar auch während aller Bauphasen aufrechterhalten, so dass dies auch für Schnelsen möglich sein müsse. Selbst solche kurzen Sperrungen von wenigen Stunden bzw. einzelnen Tagen bitte die Einwenderin terminlich mit ihr ab-

zustimmen, damit sie nicht mit ihren Messeveranstaltungen zusammenfielen, bei denen das Verkehrsaufkommen besonders hoch sei.

5. Um die baustellenbedingten Beeinträchtigungen zu reduzieren, rege die Einwenderin an, alles zu unternehmen um die Bauzeiten aller drei Abschnitte zu verkürzen. Dies sei sicher im Interesse der gesamten Wirtschaft im Hamburger Westen und auch aller Bürger, die vor Ort wohnen und arbeiten würden.

6. Die Mittellärmschutzwand ende von Süden kommend ziemlich genau in der Mitte zwischen Schleswiger Damm und Vielohweg. Dadurch bringe sie für das Grundstück der Einwenderin praktisch keine Erleichterung. Gleichzeitig komme es in den oberen drei Geschossen der Gebäude Modering 1 und 3 zu Grenzwertüberschreitungen, was den Lärmschutz betreffe. Die Einwenderin rege an, die Mittellärmschutzwand bis nahe an den Vielohweg heran zu verlängern. Im Gegenzug sei die Einwenderin bereit, auf ihre Ansprüche auf Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen zu verzichten.

7. Wie oben bereits beschrieben, sei derzeit vorgesehen, die Baustelle bis unmittelbar an die Parkplätze der Einwenderin heranzuführen. Sollte dies so bleiben, so rege die Einwenderin an, dass hier ein geschlossener Bauzaun mit einer Höhe von mindestens 2 Metern errichtet werde, um die parkenden Kunden-PKWs der Mieter der Einwenderin vor Steinschlag und ähnlichem zu schützen. Die Einwenderin meine auch, dass es psychologisch schwierig sei, wenn unmittelbar vor einem eine Baustelle dieser Dimension stattfinde, ohne dass sich irgendeine schützende Einrichtung zwischen den ein- und aussteigenden Kunden und der Baustelle befinde.

8. Durch die vorgesehenen Lärmschutzwände werde zukünftig der Blick der Autofahrer auf den Gebäudekomplex der Einwenderin verstellt sein. Dies treffe selbstverständlich auch auf den Hinweis „ModeCentrum Hamburg“ auf den Dächern der Gebäude der Einwenderin zu. Wegen der überregionalen Bedeutung des Centrums wolle die Einwenderin deshalb zur besseren Orientierung der Kunden zukünftig auf den Autobahnschildern ähnlich wie ein Ortsteil genannt werden.

#### **Planänderung vom 26.07.2012**

Zur Planänderung erhob die Einwenderin folgende Einwendungen:

1. Bewirtschaftungsweg parallel zur Autobahn A7 und dessen Anbindung an die öffentlichen Straßen

Zugunsten des geplanten Betriebsweges entlang der Autobahn sei der Erwerb von Grundstücksflächen geplant. Überdies sei geplant, diesen Betriebsweg über das Grundstück ausgehend vom öffentlichen Straßennetz aus zu erschließen. Die nun bekannt gemachte geänderte Planung sehe dauernd zu beschränkende Flächen auf dem Grundstück, ausgehend vom Modering vor, um diesen Betriebsweg im nördlichen Grundstücksbereich und im südlichen Grundstücksbereich zu erschließen. Die Planänderung sehe einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Eigentumsrechte der Einwenderin vor. Sowohl der Betriebsweg als auch seine Erschließung

würden abgelehnt. Zumindest sei der Eingriff in das Eigentumsrecht auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken.

Insoweit stelle die geänderte Planung, die nunmehr mit Schreiben vom 30.07.2012 bekannt gemacht wurde, eine weitreichende Verschlechterung der Eigentümerrechte im Verhältnis zur ursprünglichen Planung mit Datum vom 16.05.2011 dar. Denn bei der Anbindung des geplanten Betriebsweges in der ursprünglichen Planung sei nur eine dauernd beschränkte Fläche im nördlichen Grundstücksbereich ausgehend vom Vielohweg vorgesehen. Die Einwenderin biete eine Zugänglichkeit der Lärmschutzwände ausgehend von ihrem Grundstück an, allein gesichert durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag. Jedenfalls sei der Eingriff zu Lasten der Einwenderin zu minimieren und weniger einschneidende Möglichkeiten der Bewirtschaftung und Unterhaltung der Autobahn 7 in alternativen Handlungsmöglichkeiten zu prüfen.

## 2. Bauzaun

Der im Änderungsantrag vorgesehene Bauzaun sei nicht ausreichend dimensioniert. Ein solcher Bauzaun müsse das Grundstück in gesamter Grundstücksausdehnung parallel zum geplanten Ausbau der A7 in nordsüdlicher Richtung abschirmen. Dieser Bauzaun diene nicht lediglich dem Schutz des bestehenden Grünbewuchses, sondern in erster Linie dem Schutz der bestehenden Parkplätze parallel zur Grundstücksgrenze entlang der A7. Denn die Stellplätze würden täglich von Hunderten Fachbesuchern sowie den Mitarbeitern des Modezentrums genutzt. Im Übrigen müsse der Bauzaun während der Bauphase den widerrechtlichen Zugang des Grundstücks verhindern. Deshalb solle der Bauzaun vom nördlichen Bau-Kilometer Punkt 145 + 700 bis zum südlichen Bau-Kilometer Punkt 146 + 100 errichtet werden.

## 3. Begrünung entlang der bestehenden Autobahn A7

Die Einwenderin fordere den weitreichenden Erhalt des bestehenden Grüngürtels als Abgrenzung zwischen ihrem Grundstück und der A7. Soweit Büsche und Bäume durch die Bauarbeiten zerstört würden, sollten nach Durchführung der Arbeiten Ersatzpflanzungen vorgenommen werden.

## 4. Mittellärmschutzwand

Die derzeit geplante Mittellärmschutzwand ende auch in der geänderten Planung, bekannt gemacht mit Schreiben vom 30.07.2012, in Höhe der Mitte des Grundstücks beim Höhe des Bau-Kilometer 145 + 900. Der Lärmschutz sei insgesamt nicht ausreichend dimensioniert. Zumindest die Lärmschutzwand in der Mitte der Fahrbahn müsse sich über die gesamte Ausdehnung des Grundstücks bis hin zum Bau-Kilometer 145 + 700 bis zum Brückenbauwerk am Vielohweg erstrecken. Die Einwenderin habe einen Anspruch darauf, dass die Richtwerte der 16. BImSchV zu allen Tages und Nachtzeiten auf dem gesamten Grundstück eingehalten würden.

## 5. Anfahrbarkeit des Modezentrums während der Bauphase

Das Verkehrsgutachten der Firma Argus führe gemäß der derzeit vorgesehenen Planungen sowohl in der Verkehrsführungsphase I als auch in der Verkehrsführungsphase II zu unzumutbaren An- und Abfahrtsmöglichkeiten des Modezentrums. Während in der Verkehrsführungs-

phase I beide Abfahrten Schnelsen und Schnelsen-Nord aus Süden kommend und beide Auf- fahrten nach Norden fahrend in Schnelsen und Schnelsen-Nord geschlossen werden sollen, seien die gleichen Sperrungen für die Gegenrichtung in der Verkehrsführungsphase II vorgese- hen.

Auch wenn es sich hierbei „nur“ um sogenannte Umfeldeinwirkungen handele, seien die Aus- wirkungen zu Lasten des Modezentrums und damit in den eingerichteten und ausgeübten Ge- werbebetrieb „schwer“ und „unerträglich“. Das bestehende Verkehrsgutachten der Firma Argus zeige keine ausreichenden Alternativen auf.

Wenigstens eine der beiden Auf- bzw. Abfahrten in Schnelsen und Schnelsen-Nord seien wäh- rend der Bauarbeiten offen zu halten. Hierauf sei im Rahmen der Abschnittsbildung der Bau- phasen zu achten. Nur so könne ein unverhältnismäßiger Eingriff in das Grundrecht der Ein- wenderin aus Artikel 14 Abs. 1 vermieden werden. Hierbei sei zu berücksichtigen, dass das Modezentrum eine Nutzfläche von 72.000 qm aufweise und tagtäglich für seine ca. 60.000 Fachbesucher im Jahr erreichbar sein müsse. Anderenfalls breche der Betrieb zusammen und die Existenz des Modezentrums Hamburg sei in seinem gesamten Bestand gefährdet. Mode- agentur, Niederlassungen und Verkaufsbüros drohten abzuwandern. Die derzeitige Verkehrs- führung könne nicht akzeptiert werden. Die Einwenderin fordere ein alternatives Gutachten über die Verkehrsführung in den Bauphasen in Auftrag zu geben, welches die notwendige Unpartei- lichkeit, Sachkunde und Objektivität sicherstelle (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az: 4 B 35.94, NVZW 94, 688).

-----  
*Die **Vorhabensträgerin** erwiderte, der Verkehr auf der BAB werde während der Bauzeit in vol- lem Umfang aufrechterhalten, es komme zu keinen Fahrstreifenreduzierungen. Die Abmessun- gen der Fahrstreifen innerhalb der Verkehrsführungen entsprächen den geltenden Regelwerken / Vorschriften und dürften nicht unterschritten werden. Gleichwohl erlaubten Zwangspunkte an Brückenbauwerke und seitlichen Anbauten keine breiteren Fahrstreifen.*

*Die Vorhabensträgerin verzichte auf den Bau der Zufahrt am Vielohweg, sofern über eine Grunddienstbarkeit auf den Flurstücken 6471, 5027 und 7051, Flur 308, Gemarkung Schnelsen, die dauerhafte Erreichbarkeit des Betriebsweges sichergestellt werde.*

*Für die südliche Ausfahrt würden aufgrund der vorhandenen Schrägaufstellung mindestens 2 Stellplätze in Anspruch genommen werden.*

*Der Bewuchs sei zukünftig als Sichtschutz nicht mehr erforderlich, da am westlichen Fahrbahn- rand eine 8,5 m hohe, zum Grundstück der Einwenderin hin begrünte Lärmschutzwand errichtet werde.*

*Aufgrund der teilweise erforderlichen Grabenverrohrung werde im nördlichen Bereich des Be- triebsweges das ausgewiesene Baufeld benötigt.*

*Im südlichen Bereich des Betriebsweges (km 145+850 bis 145+950) könne zwischen dem vorhandenen Graben und den Stellplätzen ein baulicher Eingriff unterbleiben. Entsprechend sei dann hier ein Bauzaun zum Schutz des Bewuchses vorzusehen.*

*Im Verkehrskonzept für die Bauzeit sei die grundsätzliche Möglichkeit von Rampensperrungen geprüft worden. Als Ergebnis seien mögliche Rampensperrungen an den AS Schnelsen und Schnelsen (Nord) beschrieben und überlagert worden. Die einzelnen Sperrungen seien tabellarisch in einer Verriegelungsmatrix als verträglich bzw. unverträglich zusammengefasst worden. Mit dieser Darstellung sei aufgezeigt worden, welche Abschnitte zeitlich aufeinander folgend realisiert oder parallel gebaut werden könnten.*

*Die beschriebene gleichzeitige Sperrung der beiden Abfahrten aus Süden an der AS HH-Schnelsen und Schnelsen Nord sei ebenso wie die gleichzeitige Sperrung der Auffahrten nach Norden an den beiden AS ausgeschlossen worden. Dies gelte ebenso für die beschriebene Gegenrichtung in der sogenannten "Verkehrsführungsphase II".*

*Grundsätzlich sei berücksichtigt worden, dass die AS-Schnelsen Nord und AS-Schnelsen direkt voneinander verkehrlich abhängig seien und jeweils als Umleitungsstrecke für einander dienten.*

*Die Detaillierung des Bauablaufs und die zeitlichen Abhängigkeiten würden im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen. Grundsätzlich sollten die Sperrzeiten minimiert werden.*

*Eine Aufrechterhaltung aller Fahrbeziehungen, wie an der AS HH-Volkspark, könne aus bautechnologischen Gründen nicht erfolgen. Südlich der AS HH-Schnelsen schließe der Lärmschutzdeckel mit der Mittelwand zwischen den Richtungsfahrbahnen "Flensburg" und "Hannover" an das Brückenbauwerk der AS an. Diese Mittelwand könne bauzeitlich nicht temporär für den Kfz-Verkehr unterbrochen werden. Diese Rahmenbedingungen seien an der AS HH-Volkspark nicht gegeben und daher nicht vergleichbar.*

*Möglichkeiten zur Bauzeitenverkürzung seien untersucht worden und würden weiterhin in der laufenden und weiteren Planung untersucht werden. Ferner würden im späteren Bauvertrag Regelungen enthalten sein, welche der Terminkontrolle dienen und zusätzlich dem Auftragnehmer erhebliche finanzielle Anreize für eine Bauzeitenverkürzung gäben.*

*Die Mittelwand sei zum Schutz der Wohngebiete südlich des Schleswiger Dammes erforderlich. Bei den Gebäuden Modering 1 und 3 handele es sich nicht um Wohngebäude. Es würden an den Gebäuden ausschließlich die Nachtgrenzwerte in den oberen Etagen gering überschritten. Die für diese Gebäude maßgebenden Taggrenzwerte würden eingehalten. Eine Verlängerung der Mittelwand komme somit nicht in Betracht.*

*Die Vorhabensträgerin sagt zu, für die Dauer der Bauzeit einen Bauzaun in den Baubereichen zu errichten, zu unterhalten und mit Bauende wieder zu entfernen.*

*Die Vorhabensträgerin nehme den Hinweis darauf, der Blick der Autofahrer auf den Gebäudekomplex der Einwanderin werde zukünftig verstellt sein, zur Kenntnis. Die Aufstellung von Ver-*

kehrszeichen bedürfe einer verkehrsbehördlichen Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Im Rahmen der Straßenplanung würden eine Beschilderung nach StVO und eine wegweisende Beschilderung geplant und mit der vorgenannten Behörde einvernehmlich abgestimmt. Die Aufstellung bzw. Integration von Sonderzeichen, wozu auch der Hinweis auf gewerbliche Standorte zähle, sei nicht Gegenstand dieser Planung. Das Anliegen sei daher bei der Verkehrsbehörde der FHH vorzutragen.

-----  
Im **Erörterungstermin** erklärte die Vorhabensträgerin auf Nachfrage durch die Einwenderin, in der Bauzeit werde eine Fahrbahnbreite von 2,50 m für PKW gewährleistet; es werde derzeit geprüft, ob 2,75 m möglich seien. Mit e-Mail vom 23. Juli 2012 teilte die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde mit, sie habe, wie zugesagt, eine Verbreiterung der bauzeitlichen Verkehrsführung geprüft und werde mindestens eine Fahrbahnbreite von 2,75 m gewährleisten. Im Übrigen könne man auf die verkehrsbehördliche Anordnung verweisen, welche auch eine Genehmigung der Polizei voraussetze.

Sie verneinte die Frage, ob es eine zeitgleiche Sperrung der AS Schnelsen und AS Schnelsen-Nord geben werde. Es würden nicht alle Fahrspuren der Anschlussstellen zeitgleich gesperrt. Bei der AS Schnelsen werde lediglich die Rampe in Richtung Süden und aus Süden kommend temporär während der Bauzeit gesperrt.

Die Einwenderin äußerte, sie gehe davon aus, dass die Oldesloer Straße nicht geeignet sei, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Die AS Schnelsen sei hinsichtlich des aus Süden kommenden Verkehrs für das ModeCentrum wichtig. Die Vorhabensträgerin erwiderte, die Erreichbarkeit werde in dieser Phase über die AS Schnelsen-Nord gewährleistet.

Die Einwenderin forderte, die Mittellärmschutzwand auf der Höhe des ModeCentrums solle weiter verlängert werden, um auch das ModeCentrum zu schützen. Die Vorhabensträgerin äußerte, dass es nur im Nachtzeitraum Grenzwertüberschreitungen gebe. Im Tagzeitraum lägen keine Grenzwertüberschreitungen vor. Es werde insofern keine Veranlassung gesehen, die Mittellärmschutzwand zu verlängern. Durch den geplanten Lärmschutz werde es zu einer Verbesserung des Ist-Zustandes kommen. Die Einwenderin bestätigte, dass die Räumlichkeiten des ModeCentrums nachts nicht genutzt würden.

Die Einwenderin forderte, es solle eine Beschilderung mit einem Hinweis auf das ModeCentrum vorgenommen werden, da das ModeCentrum insbesondere durch die hohen Lärmschutzwände künftig nicht mehr wahrgenommen würde. Die Planfeststellungsbehörde wies darauf hin, dass die Beschilderung in der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde liege.

Mit e-Mail vom 12. Januar 2012 teilte die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde mit, Einschränkungen der Nutzbarkeit des Betriebswegs, z.B. zu Messezeiten, könnten nicht zugesagt werden. Selbiger diene neben Wartungs- und Kontrollzwecken auch der Erreichbarkeit im Havariefall. Die Einschränkungen für die Einwenderin beschränkten sich aber nur darauf, dass

*eine Befahrung des Betriebswegs durch die Vorhabensträgerin möglich sei; regelmäßiger Verkehr durch die Vorhabensträgerin finde dort nicht statt. Es stehe der Einwenderin frei, bestimmte Ereignisse und deren etwaige Auswirkungen während des Ausbaus mit der Bauoberleitung/Bauüberwachung, deren Kontaktdaten bei Bauanlauf noch bekanntgegeben würden, und während des späteren Betriebs der A7 mit dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer abzustimmen. Der zugesagte Bauzaun könne in geschlossener Bauweise (Holz) hergestellt werden.*

*Auf die Einwendung zur Planänderung erwiderte die **Vorhabensträgerin**, die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Betriebsweges über vorhandene Verkehrsflächen des Modezentrums und Eintragung einer Dienstbarkeit entspreche dem Vorschlag bzw. der Forderung des Einwenders im Hauptverfahren. Dies sei offenbar nicht mehr gewünscht. Daher schlage die Vorhabensträgerin die Aufhebung der Planänderung bezüglich der Zuwegung zum Betriebsweg und die Einsetzung der ursprünglichen Planung entsprechend der Antragsunterlagen zur Planfeststellung vor.*

*Die Vorhabensträgerin sage für die Dauer der Bautätigkeiten in diesem Bereich die Errichtung, Unterhaltung und Beseitigung eines Bauzaunes zu. Der Zaun werde nördlich ab Grundstücksbeginn Modezentrum (ca. Stat. 145+700) bis zum Beginn des Dammes an der Ausfahrrampe (ca. 146+000) errichtet.*

*Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen würden nach Nutzung entsprechend des ursprünglichen Zustands hergerichtet und an die Eigentümer zurück übergeben. Sofern Bepflanzung vorhanden gewesen sei, werde diese, soweit möglich, wiederhergestellt. Die Übergabe erfolge einvernehmlich und werde protokolliert.*

*Hinsichtlich der Mittelärmschutzwand sowie der Erreichbarkeit / Anfahrbarkeit des Modezentrums während der Bauzeit werde auf die hierzu bereits vorhandenen Erwidierungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Die geforderte Erstellung eines weiteren Gutachtens über die Verkehrsführung in den Bauphasen sei nicht geboten und werde abgelehnt.*

## II.

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin Inhalte der Einwendung berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Einwendung stattgegeben, soweit die Planfeststellungsbehörde im Folgenden oder in den Nebenbestimmungen entsprechende Entscheidungen und Anordnungen trifft, vgl. insoweit auch Ziffer 2. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

### **Eigentumsinanspruchnahme**

Die Inanspruchnahme des Eigentums der Einwenderin ist zulässig:

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit des A7-Betriebsweges vom Vielohweg aus über das Grundstück der Einwenderin hatte die Vorhabensträgerin auf Anregung der Einwenderin zunächst eine Planänderung vorgenommen, indem auf den Bau einer neuen Grundstückszufahrt verzichtet

wurde, s. o. Dadurch erhöhte sich jedoch die dauernd zu beschränkende Fläche. Diese Konsequenz war der Einwenderin bis zu diesem Zeitpunkt offenbar nicht bewusst, wie die abermalige diesbezügliche Einwendung nach Kenntnisnahme der Änderung zeigte. Die Einwenderin gab an, zwar das Befahren des Grundstückes dulden, dies aber nicht durch eine Dienstbarkeit in dem geplanten Umfang sichern lassen zu wollen. Sowohl der Betriebsweg als auch seine Erschließung würden abgelehnt, s.o. Jedenfalls sei der Eingriff zu minimieren und weniger einschneidende Möglichkeiten der Bewirtschaftung und Unterhaltung der A7 durch alternative Handlungsmöglichkeiten zu prüfen. Hierzu biete die Einwenderin eine durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag gesicherte Zugänglichkeit der Lärmschutzwände ausgehend von ihrem Grundstück an.

Hinsichtlich der Ablehnung des Betriebsweges ist die Einwenderin präkludiert. Im Rahmen der ursprünglich erhobenen Einwendung wurde die Herstellung desselben nicht bemängelt, sondern lediglich dessen Anbindung. Die Planänderung sah keine Änderung des Betriebsweges vor. Da die erneute Einräumung einer Einwendungsbefugnis sich nur auf die Planänderungen bezog, ist die Einwenderin mit der Ablehnung des Betriebsweges ausgeschlossen (§ 73 Abs. 4 HmbVwVfG). Im Übrigen erweist sich der Betriebsweg jedoch auch als erforderlich und aufgrund seines geringen Flächenverbrauchs und der ebenfalls geringen Nutzungsintensität als nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigend. Damit wäre die Einwendung auch inhaltlich zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit des A7-Betriebsweges vom Vielohweg aus über das Grundstück der Einwenderin hat die Vorhabensträgerin die Planänderung vom 26.07.2012 insoweit zurückgenommen und die ursprüngliche Planung wieder aufgenommen. Da die Einwenderin die Zugänglichkeit der Lärmschutzwände über ihr Grundstück angeboten hat, muss die neue Zufahrt noch nicht hergestellt und auch aktuell keine Dienstbarkeit eingetragen werden. Insoweit genügt die Planfeststellung als Rechtsgrund für die Benutzung des Grundstücks. Der Grunderwerb für die neue Zufahrt (Eigentümerin der hierfür benötigten Fläche ist die Freie und Hansestadt Hamburg) sowie die Eintragung der Dienstbarkeit für die Verbindung der neuen Zufahrt zum Betriebsweg werden also bereits planfestgestellt, der Vollzug des Grunderwerbs bzw. die Eintragung der Dienstbarkeit sowie die Herstellung der Zufahrt brauchen aber erst zu erfolgen, wenn das Benutzungsrecht zukünftig bestritten werden sollte.

Die Grundstücksinanspruchnahme ist auch in Ansehung der Eigentumsrechte der Einwenderin gerechtfertigt. Insoweit entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung im Sinne des § 19 Abs. 2 FStrG. Dabei ist eine angemessene Entschädigung Voraussetzung. Über die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses entschieden, sondern entweder einvernehmlich im Rahmen der Erwerbsverhandlungen zwischen Grundeigentümer und Vorhabensträgerin oder im Rahmen eines gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahrens nach dem Hamburgischen Enteignungsgesetz.

Die Allgemeinwohlgründe, die für den Ausbau der A7 in der beantragten Form und die damit einhergehenden Flächeninanspruchnahmen streiten (vgl. Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG), überwiegen in der Abwägung die entgegenstehenden Eigentumsinteressen der Einwenderin, vgl. hierzu auch Ziffern 4.2, 4.4 und 4.14. Das Grundstück wird nur randlich und angesichts der Gesamtgrundstücksgröße auch nur in relativ geringer Größe dauerhaft in Anspruch genommen. Zudem betrifft die Inanspruchnahme im Wesentlichen Flächen, die keiner Nutzung durch die Einwenderin unterworfen sind.

Nach § 17 S. 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere darf die Grundstücksinanspruchnahme nicht außer Verhältnis zu dem Zweck des Vorhabens stehen. Unter den Ziffern 4.2, 4.4 und 4.14 ist bereits dargelegt, dass der Ausbau der A7 im Planungsabschnitt Schnelsen vernünftigerweise geboten ist. Der Ausbau ist geeignet, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den dabei erforderlichen Anwohnerschutz vor Lärmemissionen zu gewährleisten. Da andere Maßnahmen, wie die Optimierung von Steuerungs- und Signaltechnik, zur Erreichung dieses Ziels nicht in gleichem Maße geeignet sind, ist das planfestgestellte Vorhaben auch das mildeste Mittel, um diese Ziele in geeigneter Weise zu erreichen. Insbesondere hat die Vorhabensträgerin zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen, dass eine geringere Grundstücksinanspruchnahme wegen der notwendigen westlichen Ausdehnung der Autobahn, der erforderlichen Lärmschutzwände und der zu ihrer Wartung benötigten Wege nicht möglich ist. Die Vorhabensträgerin hat außerdem nachvollziehbar dargelegt, dass sich die bauzeitliche Inanspruchnahme nicht weiter reduzieren lässt.

Der Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwenderin (Eigentumserwerb, dauerhafte Beschränkung und vorübergehende Inanspruchnahme) ist auch angemessen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass das Eigentumsrecht der Betroffenen einen hohen Stellenwert hat. Gleiches gilt für das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Der (Voll-)Eigentumserwerb erfasst jedoch nur einen vergleichsweise kleinen, direkt an die A7 angrenzenden Streifen der betroffenen Flurstücke, die zusammen genommen eine Fläche von über 55.000 m<sup>2</sup> besitzen und ihrerseits nur einen Teil der zum Modezentrum gehörenden Flächen bilden (Bebauungsplan Schnelsen 39, Flurstück 6471: 14.899 m<sup>2</sup>; Flurstück 5027: 7.745 m<sup>2</sup>; Flurstück 7051: 12.694 m<sup>2</sup>; Flurstück 5646: 4.966 m<sup>2</sup>; Flurstück 6471: 14.899 m<sup>2</sup>). Darüber hinaus liegt die vom Erwerb des Volleigentums betroffene Fläche innerhalb der Anbauverbotszone nach § 9 Abs. 1 FStrG und nach § 2 Nr. 1 der Verordnung über den Bebauungsplan Schnelsen 39 vom 22. Januar 1974. Sie wurde bisher zum weit überwiegenden Teil nicht für konkrete Zwecke des Modezentrums genutzt. Weichen müssen allerdings mindestens zwei Stellplätze, damit der Wartungsweg, der über keine Wendemöglichkeit verfügt, an die Verkehrsflächen des Modezentrums angeschlossen werden kann. Die Vorhabensträgerin hat plausibel dargelegt, dass es nicht möglich ist, weniger der schräg angeordneten Stellplätze in Anspruch zu nehmen, um die Lärmschutzwand mit den erforderlichen Fahrzeugen und Geräten zu erreichen.

Betrachtet man die Vorteile des Autobahnausbaus für die Verkehrssicherheit und Verkehrsleistung nebst der Verbesserung des Lärmschutzes, so überwiegen diese Allgemeinwohlbelange gegenüber den privaten Belangen der Eigentümerin. Die Vorteile kommen nicht zuletzt auch dem von der Einwenderin betriebenen Modezentrum zugute. Das Unternehmen profitiert von seiner verkehrsgünstigen Lage und ist somit auf einen auch in Zukunft möglichst reibungslos funktionierenden Verkehrsfluss angewiesen. Hinzu kommt, dass auch die neuen Lärmschutzwände 9 - 11 sowohl die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch die Besucherinnen und Besucher des Modezentrums vor Verkehrslärm schützen.

Der avisierte Eigentumserwerb betrifft keine Flächen, auf denen Bebauung vorhanden ist. Da die Erwerbsflächen außerhalb der Baugrenzen des Bebauungsplans Schnelsen 39 und innerhalb der Anbauverbotszone nach § 9 Abs. 1 FStrG und nach § 2 Nr. 1 der Verordnung über den Bebauungsplan Schnelsen 39 liegen, wäre eine Bebauung der zu erwerbenden Flächen auch zukünftig nicht möglich.

Die geplante dauerhafte Beschränkung des Grundstücks im Wege einer Dienstbarkeit wirkt sich weder auf die vorhandene Bebauung noch auf die Bebaubarkeit des Grundstücks aus, zumal deren Eintragung erst für den Fall erfolgen wird, dass das Befahren des Grundstücks zur Erreichung des Betriebsweges ohne Dienstbarkeit nicht mehr möglich wäre.

Über die Entschädigung wegen der Grundstücksinanspruchnahmen entscheidet die Planfeststellungsbehörde nicht. Dies ist den Vereinbarungen zwischen der Einwenderin und der Vorhabensträgerin oder – soweit eine einvernehmliche Lösung nicht zustande kommt - der Entscheidung durch die Enteignungsbehörde vorbehalten.

#### **Aufrechterhaltung des Knicks**

Dem Wunsch der Einwenderin, den Knick zwischen ihren Stellplätzen und der A7 aufrecht zu erhalten, konnte die Vorhabensträgerin im Hinblick auf den südlichen Bereich entsprechen. Im nördlichen Bereich muss hingegen eine Grabenverrohrung erstellt werden. Wie die Vorhabensträgerin richtig darstellt, ist der Knick in diesem Bereich allerdings zukünftig auch nicht mehr als Mittel des Sichtschutzes erforderlich, da eine 8,5 m hohe, begrünte Lärmschutzwand geschaffen wird. Soweit Büsche und Bäume durch die Bauarbeiten zerstört werden, erfolgen nach Durchführung der Arbeiten Ersatzpflanzungen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, vorübergehend in Anspruch genommene Flächen entsprechend des ursprünglichen Zustands wiederherzustellen und ursprünglich vorhandene Bepflanzung im Rahmen des Möglichen ebenfalls wiederherzustellen. Die Übergabe soll einvernehmlich erfolgen. Vgl. hierzu auch Ziffer 2.8

#### **Verlängerung der Mittellärmschutzwand**

Eine Verlängerung der Mittellärmschutzwand in nördliche Richtung ist der Vorhabensträgerin nicht aufzuerlegen. Grundsätzlich müssen zwar sämtliche Lärmgrenzwerte für den Tag- und für den Nachtbereich eingehalten werden. Im Modezentrum werden im 7. bis 9. Obergeschoss an einigen Messpunkten die Nachtgrenzwerte um 0,6 bis 1,9 dB(A) überschritten. Wie die Einwenderin im Erörterungstermin bestätigt hat, wird das Modezentrum jedoch nachts nicht genutzt.

Nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV ist, wenn die zu schützende Nutzung nur tagsüber (oder nur nachts) ausgeübt wird, nur dieser Immissionsgrenzwert anzuwenden. Im Übrigen darf die Einwenderin angesichts der relativ geringen Überschreitungen sowie der hohen Kosten für eine Verlängerung der Mittellärmschutzwand auf den gegebenen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach verwiesen werden.

### **Bauzaun**

Die Vorhabensträgerin hat der Forderung der Einwenderin entsprochen und zugesagt, einen geschlossenen Bauzaun mit einer Mindesthöhe von 2 m zu erstellen. Der Zaun wird das Grundstück in gesamter Grundstücksausdehnung parallel zum geplanten Ausbau der A7 in nordsüdlicher Richtung abschirmen und zwar von Stat. 145+700 bis zum Beginn des Dammes an der Ausfahrrampe bei ca. 146+000.

### **Verkehr zum Betriebsweg**

Dass die Vorhabensträgerin nicht zusagen kann, Verkehr zum Betriebsweg lasse sich während der Messezeiten der Einwenderin nicht mit letzter Gewissheit ausschließen, ist nachvollziehbar. Der Betriebsweg dient der Wartung und Kontrolle der Lärmschutzwand, muss aber auch im Harvariefall erreicht werden können. Diese Fälle halten sich in zumutbaren Grenzen. Zudem wird die Einwenderin diese Termine weitestgehend im Vorhinein mit der Bauüberwachung bzw. während nach Bauzeit mit dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer abstimmen können. Daher ist eine Anordnung seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

### **Hinweisschilder an der Autobahn**

Ob durch eine hinreichende Beschilderung dafür Sorge zu tragen ist, dass die Kraftfahrzeugführer das Modezentrum leichter erreichen, liegt in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde.

### **Verkehrsführung während der Bauzeit**

Die Vorhabensträgerin hat dargelegt, dass in keiner Bauphase die Abfahrten bzw. die Ausfahrten an den Anschlussstellen Schnelsen und Schnelsen Nord gleichzeitig gesperrt werden, vgl. hierzu auch Ziffer 4.11.

Die Vorhabensträgerin hat die Planfeststellungsbehörde zudem darüber informiert, dass die reduzierte Fahrspurbreite während der Bauzeit 3,25 m bzw. - für die Überholspur - mindestens 2,75 m betragen solle. Die Vorhabensträgerin weist jedoch mit Recht darauf hin, dass die genaue Festlegung der Spurbreiten durch verkehrsbehördliche Anordnung im Rahmen der Ausführungsplanung zu erfolgen hat.

Die Forderung nach einem weiteren Gutachten zur bauzeitlichen Verkehrsführung wird zurückgewiesen. Anzeichen für die behauptete mangelnde Unparteilichkeit, Sachkunde und Objektivität sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### 4.17.1.11 Einwendung Nr. 11

Eigentümerin und Nutzerin des Grundstücks Oldesloer Straße 166 haben gleichlautende Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, die nachstehend gemeinsam behandelt werden.

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin Inhalte der Einwendung berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Einwendung stattgegeben, soweit die Planfeststellungsbehörde im Folgenden oder in den Nebenbestimmungen entsprechende Entscheidungen und Anordnungen trifft, vgl. insoweit auch Ziffer 2. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

##### I.

Die Einwender erklären, bei dem auf dem Grundstück betriebenen Hotel handele es sich um ein Hotel im 4-Sterne-Segment mit insgesamt 122 Zimmern und hochwertigster Einrichtung. Im hinteren Bereich des Grundstückes befinde sich der hoteleigene Parkplatz mit 160 Stellplätzen. Das Hotel sei sowohl auf Geschäfts- als auch auf Freizeitreisende ausgerichtet. Unter anderem seien Tagungs- und Kongresseinrichtungen für bis zu 400 Teilnehmer vorhanden.

Die Einwender wenden sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks während der Bauphase. Dem Grunderwerbsplan könne entnommen werden, dass die im hinteren Bereich des Grundstückes gelegenen Parkplätze infolge dieser Inanspruchnahme nicht genutzt werden könnten. Betroffen seien mindestens 1/3 der vorgehaltenen Parkplätze.

Mit einer so weitgehenden Einschränkung der Abstellmöglichkeiten für Pkw der Hotelbediensteten und Gäste seien die Einwender nicht einverstanden. Die Bereitstellung von nahen und kostenlosen Stellplätzen - insbesondere für die Gäste des Hotels - sei für seine Wirtschaftlichkeit von existentieller Bedeutung. Parkmöglichkeiten seien für die Auswahl eines Hotels ein wichtiger Faktor, insbesondere bei Tagungen und Kongressen, zu denen oftmals weit mehr Teilnehmer anreisen als Zimmer im Hotel vorhanden seien. Bei einer Einschränkung des Parkplatzangebotes auf nicht einmal mehr einen Parkplatz pro Zimmer sei von einer sinkenden Nachfrage gerade im Veranstaltungssegment auszugehen.

Der Vorhabensträgerin sei daher bereits im Rahmen der Planfeststellung aufzugeben, anderweitig ausreichende Parkplätze für die während der Bauphase entfallenden Stellplätze in unmittelbarer Nähe zum Hotel kostenlos zur Verfügung zu stellen. Erfahrungsgemäß werde die verschlechterte Parkplatzsituation während der Bauarbeiten am Markt bekannt werden und ggf. zu Ertragseinbußen im Hotelbetrieb führen. Auch insoweit müsse der Planfeststellungsbeschluss Vorkehrungen zum Schutz der Einwender treffen und eine Regelung hinsichtlich entsprechender Entschädigungsansprüche zumindest dem Grunde nach vorsehen.

Während der Bauphase sei mit erheblichen Lärmbelästigungen der unmittelbar an die Baustelle angrenzenden Grundstücke zu rechnen. Zu erwarten seien zunächst erhebliche Lärmbelästigungen durch den Betrieb der Baustelle. Hier würden Maschinen mit erheblichem Immissionspotential zum Einsatz kommen. Den ausgelegten Unterlagen könne nicht entnommen werden,

dass im Rahmen der Planung die Auswirkung der Bauphase auf die Umgebung ermittelt worden sei. Es fänden sich des Weiteren auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, ob und ggf. in welchem Umfang auch in der Nachtzeit Baustellenbetrieb geplant sei. Der auf dem Grundstück vorherrschende Hotelbetrieb sei für seine Wirtschaftlichkeit maßgeblich auf eine ruhige Umgebung angewiesen. Längerfristiger Baustellenlärm werde zwangsläufig zu Ertragsrückgängen führen. Auf der Grundlage der bislang vorliegenden Erkenntnisse könne nicht sicher beurteilt werden, in welchem Umfang welche Maßnahmen erforderlich seien. Aus diesem Grund sei in einem ersten Schritt zu untersuchen, welche Lärmbeeinträchtigungen von der Baustelle auf das Hotel einwirkten. Auf der Grundlage der so gewonnenen Erkenntnisse seien sodann geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen, um die Beeinträchtigungen für den Hotelbetrieb so weit wie möglich zu minimieren.

Erfahrungsgemäß könnten Schutzmaßnahmen zur Minimierung von baustellenbedingten Immissionen baustellenbedingte Ertragseinbußen von im Einflussbereich einer Baustelle vorhandenen Gewerbe- bzw. Hotelbetrieben nicht wirksam ausschließen. Aus diesem Grund werde die Aufnahme einer Regelung zum Ausgleich von baustellenbedingten Ertragseinbußen des vorbezeichneten Hotels jedenfalls dem Grunde nach bereits im Planfeststellungsbeschluss verlangt.

Im Zuge der Erweiterung der BAB 7 um einen Fahrstreifen sei geplant, die vorhandene Lärmschutzwand zunächst abzutragen. Die Neuerrichtung der Lärmschutzwand sei erst gegen Ende der Bauarbeiten geplant. Zwischen dem ganz zu Beginn stattfindenden Abbruch der Bestandswand und der Neuerrichtung der geplanten Wand werde das Objekt der Einwender ohne nennenswerten aktiven Lärmschutz auskommen müssen. Ausweislich der Unterlage 11.1 Anhang 1, Teil 1, Blatt 259 „Oldesloer Straße 166“ werde es für maßgebliche Bereiche des Grundstückes zu deutlichen Überschreitungen der maßgeblichen Lärmgrenzwerte kommen.

Dass der Baugrubenverbau - wie in dem Erläuterungsbericht zugrunde gelegt - auch Lärmschutzfunktionen übernehmen werde, sei einerseits wenig plausibel und andererseits offenbar hinsichtlich der Qualität auch nicht untersucht worden.

In einem ersten Schritt sei daher die Lärmauswirkung während der Bauphase - die immerhin drei Jahre dauere - zu ermitteln. Ausgehend von diesem Ermittlungsergebnis seien sodann geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen, um die Beeinträchtigung durch den Straßenlärm auch während der Bauphase auf ein zulässiges und verträgliches Maß zu reduzieren.

Die derzeit vorliegenden Planungen genügten diesen Anforderungen nicht. Auch insoweit sei mit Ertragseinbußen auf Seiten des Hotelbetriebes zu rechnen. Aus diesem Grund sei auch insoweit jedenfalls ein Ausgleichsanspruch dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss vorzusehen.

Neben der Lärmbelästigung werde die Baustelle auch zu einer erhöhten Schadstoff-, Staub und Geruchsbelastung für das Hotel führen. Anhaltspunkte dafür, dass im Rahmen der Planung entsprechende Untersuchungen und Bewertungen durchgeführt worden seien, könnten den ausge-

legten Unterlagen nicht entnommen werden. Auch insoweit sei in einem ersten Schritt der Sachverhalt weiter aufzuklären und in einem zweiten Schritt ggf. durch geeignete Schutzvorkehrungen gegenzusteuern.

Die Hotelnutzung auf dem Grundstück Oldesloer Straße 166 reagiere besonders sensibel auf nachteilige Veränderungen in ihrer Umgebung. Für einen wirtschaftlichen Hotelbetrieb sei es zwingend, dass die nähere Umgebung der Anlage möglichst störungs- und belästigungsfrei gehalten werde.

Der verkehrsgünstige Standort des Hotels sei ein wesentliches Kriterium für die Attraktivität des Hotelangebotes und damit letztlich für die Wirtschaftlichkeit des Hotelbetriebes.

Es stehe zu befürchten, dass die durch den Ausbau ausgelösten Baustellenverkehre sowie die im Erläuterungsbericht skizzierten Umleitungsszenarien auch im Bereich der BAB zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses im Nahbereich des Hotels und seiner Erreichbarkeit führten. Insoweit sei mit einer Abnahme der Auslastung des Hotels bzw. mit einer reduzierten Wirtschaftlichkeit des Hotelbetriebes zu rechnen.

Auf welche Weise der besonderen Sensibilität des Hotelbetriebes im Rahmen der Verkehrsführung während der Bauarbeiten Rechnung getragen werden solle, könne den ausgelegten Unterlagen nicht entnommen werden. Nach ständiger Rechtsprechung der Obergerichte müsse allerdings auch der durch ein Bauvorhaben ausgelöste Verkehr im Rahmen des Gebotes der Konfliktbewältigung berücksichtigt und einer vertraglichen Lösung zugeführt werden.

Die Einwender gehen davon aus, die prognostizierten Lärmwerte könnten jedenfalls nach einer gewissen Zeit nicht mehr eingehalten werden, weil offener Asphalt seine schallabsorbierende Wirkung aufgrund des Zusetzens der Poren mit Straßenschmutz mit der Zeit verliere. Die Lärmprognose sei insoweit zu korrigieren und es seien sodann geeignete Maßnahmen zur dauerhaften Sicherstellung des aktiven Schallschutzes erforderlich. Im Hinblick auf den Lärmschutz sei auch zu berücksichtigen, dass auf dem Grundstück eine hochwertige Hotelanlage betrieben werde und aus diesem Grund die Schutzbedürftigkeit gegenüber einem gewöhnlichen Gewerbegebiet erhöht sei.

Die vorgesehene Lärmschutzwand werde nachteilige ästhetische Wirkungen auf das Grundstück haben. Es entstehe eine Art „Gefängnishofatmosphäre“. Hierdurch werde die Attraktivität des Hotelangebotes deutlich leiden.

Nicht nachvollziehbar sei, aus welchem Grund die Planung von der optisch und akustisch verträglicheren Tunnellösung absehe und warum zur Lärminderung keine weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgesehen würden.

Durch den geplanten Erwerb einer Teilfläche des Grundstückes bzw. die Belastung mit einer Grunddienstbarkeit werde die Parkplatznutzung im Bereich der Autobahn nicht nur während der Bauphase massiv eingeschränkt. Die Parkplätze stünden auch langfristig nicht mehr im ursprünglichen Umfang zur Verfügung.

Den bisher vorliegenden Unterlagen könne nicht entnommen werden, dass die Planung diesen Aspekt ausreichend berücksichtige. Unklar sei zum einen, aus welchem Grund dauerhaft eine so große Fläche des Grundstückes in Anspruch genommen werden müsse und ob keine Ausgestaltung der Lärmschutzwand möglich wäre, die ohne Zugriff zumindest auf die Stellplätze auskomme. Zum anderen sei auch nicht deutlich, ob die dauerhaft mit einer Grunddienstbarkeit zu belastenden Fläche gleichwohl noch als befestigter Stellplatz genutzt werden könne. Die Einwender regen an, die Erforderlichkeit des skizzierten Eingriffs in das Grundstück nochmals kritisch zu prüfen. Jedenfalls werde auch die Regelung einer angemessenen Entschädigung, die auch die Auswirkungen auf die Ertragssituation des Hotels berücksichtigt, gefordert.

Die Gesamtbelastung des Grundstückes bzw. des auf dem Grundstück betriebenen Hotels durch die vorübergehende Inanspruchnahme, die Baumaßnahme, den beabsichtigten dauerhaften Eigentumsentzug, die dauerhafte geplante Beschränkung des Grundstückes sowie die Ausgestaltung und den Betrieb des Vorhabens führe in einer Gesamtschau dazu, dass die Zumutbarkeitsschwelle deutlich überschritten werde.

Zur **Planänderung vom 26.07.2012** wurde eingewendet, dass nach wie vor während der Bauzeit und ggf. auch nach Abschluss der Bauarbeiten Stellplätze nicht in dem ursprünglich vorhandenen Umfang zur Verfügung stehen würden. Damit seien die Einwender nicht einverstanden. Als Hotelbetrieb seien sie ganz wesentlich auf das Vorhandensein einer möglichst großen Anzahl von Stellplätzen angewiesen. Es werde angeregt zu prüfen, ob auf die Inanspruchnahme des Grundstückes nicht vollständig verzichtet werden könne.

Nicht einverstanden seien die Einwender auch mit der dauernden Inanspruchnahme des Grundstückes im Bereich der Autobahn zum Zwecke der Verlegung von Versorgungsleitungen. Hierdurch werde die zukünftige Ausnutzbarkeit des Grundstückes im betreffenden Bereich eingeschränkt. Auch insoweit werde angeregt zu prüfen, ob das Grundstück nicht vollständig ausgespart werden könne. Für den Fall, dass die Nutzung des Grundstückes zu einem späteren Zeitpunkt entweder eine Verlegung oder Schutzvorkehrungen an der Leitung erfordern sollte, müssten diese Maßnahmen jedenfalls vollständig auf Kosten der Vorhabensträgerin durchgeführt werden. Desweiteren werde erwartet, dass die Leitungen rückstandslos aus dem Grundstück entfernt würden, wenn diese nicht mehr benötigt würden.

Vorsorglich werde nochmals darauf hingewiesen, dass nicht nur nach Abschluss der Bauarbeiten eine angemessene Lärmschutzsituation hergestellt werden müsse, sondern dass auch bereits während der Bauarbeiten - insbesondere bei dem geplanten Abbruch des vorhandenen Lärmschutzwalls - auch bauzeitlich angemessener Lärmschutz gewährleistet sein müsse. Hierüber sei im Erörterungstermin eingehend gesprochen worden, eine Änderung der Planung aber offenbar nicht vorgesehen.

-----

Die **Vorhabensträgerin** verwies auf die Unterlage 10, Blatt Nr. L04. Das Prinzip der geplanten technischen Lösung für den bauzeitlichen Lärmschutz vor dem Straßenverkehrslärm im Bereich des Hotels werde dort erläutert. Danach werde der für die Stützwandherstellung erforderliche Baugrubenverbau zu einer temporären Lärmschutzwand ausgebaut. Der Bauablauf sehe eine wandernde Baustelle vor. Die vorhandene Lärmschutzwand werde auf einer Länge von etwa 20 m abgebrochen, dort das Fundament hergestellt und danach der bauzeitliche Lärmschutz an dieser Stelle errichtet. D.h., es werde für eine Dauer von etwa 2,5 Monaten eine „wandernde“ Lücke von ca. 20 m Breite entstehen. Die Hauptlärmquelle werde während der Bauzeit weiter in Richtung Osten liegen (auf den Fahrstreifen in Richtung Flensburg). Zusammen mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h erachte die Vorhabensträgerin die Lärmauswirkungen des Straßenverkehrs von der Autobahn als zumutbar. Sie sagte dennoch eine Berechnung der bauzeitlichen Lärmbelastung durch den Straßenverkehr zu. Diese liegt inzwischen vor. Danach erreichen die Pegel aus dem Straßenverkehr während der Bauzeit an allen Geschossen sowohl tagsüber als auch nachts geringere Werte als im Prognose-Nullfall (Bestandslage A7, bestehende Lärmschutzwand). Damit wird laut Gutachten durch den vorgesehenen bauzeitlichen Lärmschutz gegen den Straßenverkehrslärm mindestens das Schutzniveau des Bestandes erreicht.

In der Bauzeit würden Rammarbeiten in einer Entfernung von ca. 30 m zum Hotel lediglich für das Einbringen der Pfostenträger der Lärmschutzwand notwendig. Es würden pro Tag ca. 20 Pfostenträger eingebracht. Bei der Anzahl der notwendigen Pfostenträger ergebe sich eine Dauer von insgesamt 15 Tagen. Ein einzelner Rammvorgang dauere ca. 5 - 10 Minuten. Die Maßgaben der AVV-Baulärm würden eingehalten, das beinhalte auch nächtliche Arbeiten, die dann aber die für die Nachtzeit geltenden Werte einhalten würden.

Mit den Betroffenen werde vor der Baumaßnahme eine Bauanlaufberatung durchgeführt. Ebenso werde ein Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Baumaßnahme durchgeführt.

Während der Bauzeit würden die vorhandenen Verkehrsbeziehungen inklusive der Anbindungen privater und gewerblicher Grundstücke vollständig aufrecht erhalten. Erläuterungen und Darstellungen zu den verkehrlichen Auswirkungen während des Baus seien in den Antragsunterlagen auf Planfeststellung enthalten. Gesonderte Belange des Hotelbetriebs, welche Auswirkungen auf die prinzipielle Planung der Verkehrsführungen während der Bauzeit haben, seien aber nicht bekannt.

Jegliche Verkehrsführungen der BAB und im nachgeordneten Netz würden von der zuständigen Verkehrsbehörde gesondert verkehrsbehördlich angeordnet. Die dafür nötigen Unterlagen würden im Rahmen der Aufstellung der Antragsunterlagen zur verkehrsbehördlichen Anordnung erstellt und seien nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die lärm mindernde offenporige Asphaltdeckschicht (OPA) sei aus schalltechnischer Sicht unbedingt erforderlich, da nur im Zusammenspiel von OPA und Lärmschutzwänden die erforderlichen Pegelminderungen erreicht werden könnten. Ein Verzicht auf diese Schallschutzmaßnah-

me hätte umfangreiche Auswirkungen auf die Schallsituation in den angrenzenden Gebieten durch eine erhebliche Zunahme der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Objekten, insbesondere am Tage, zur Folge. Bei einer Erhöhung der Emissionen um 5 dB(A) würde sich die Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude im Tagbereich von 4 auf ca. 140 und im Nachtbereich von 238 auf ca. 1.340 erhöhen.

Im Vergleich zum Referenzbelag Gussasphalt führe der OPA zu einer Pegelminderung von 5 dB(A). Der Verzicht auf die durch den OPA zu erzielende Pegelminderung könne durch eine zusätzliche Erhöhung der vorgesehenen, bereits bis zu 8,5 m hohen, einkragenden Lärmschutzwände nicht ausreichend kompensiert werden, da die Lärmschutzwände dazu um mindestens 6,0 m zu erhöhen wären.

Gemäß Regelwerken könne die Anfangsminderung des OPA bedeutend höher als 5 dB(A) sein. Damit der OPA dauerhaft pegelmindernd wirksam sei, müsse seine Offenporigkeit erhalten bleiben. Dies sei auf Autobahnen in der Regel durch den sogenannten Selbstreinigungseffekt aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten der Kfz gewährleistet, d.h. bei der Fahrzeugüberfahrt entstehe ein Unterdruck (Sog) auf der Fahrbahn, der den Schmutz aus den Poren des OPA ziehe und dadurch ein „Zusetzen“ des Belags verhindere. Im Verlaufe der ersten Jahre verringere sich die lärmindernde Wirkung auf 5 dB(A). Dann sei zu entscheiden, ob eine Reinigung erforderlich sei oder ein Ersatz des Fahrbahnbelages. Eine Korrektur der Lärmprognose sei daher nicht erforderlich.

Zum Schutz des Hotels sei eine 8,5 m hohe einkragende Lärmschutzwand vorgesehen, durch die eine Grenzwerteinhaltung gewährleistet wird. Eine Tunnellösung sei demnach nicht erforderlich. Ein Lärmschutztunnel sei auch deswegen nicht vorgesehen, weil sich auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn keine schutzwürdige Bebauung in unmittelbarer Nähe zur Autobahn befände, bzw. etwas südlich sich nur eine aufgelockerte Wohnbebauung (12 Gebäude am Vielohkamp) befände.

Das Hotel befinde sich gemäß Bebauungsplan Schnelsen 68 vom 08.05.1981 im Gewerbegebiet. Daher seien die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung für Gewerbegebiete anzusetzen. Dies habe unabhängig von der Hotelnutzung des Objektes zu erfolgen. Eine erhöhte Schutzbedürftigkeit liege nicht vor.

Die Festsetzung der späteren Höchstgeschwindigkeit sei nicht aus Lärmschutzgründen erforderlich und deshalb Sache der zuständigen Verkehrsbehörde und nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die in den Planunterlagen dargestellte Flächeninanspruchnahme sei nicht ohne Auswirkungen auf die Stellplatzzahl optimierbar. Die dauernde Beschränkung solle der Fernstraßenverwaltung ein Wegerecht für Wartungsarbeiten an der Lärmschutzwand sichern, diene aber nicht Leitungsunternehmen.

*Die vorübergehende Inanspruchnahme und die dauernde Beschränkung der Flächen würden entschädigt. Die Höhe der Entschädigung sei aber Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.*

*Im **Erörterungstermin** erläuterte die Vorhabensträgerin, ein schmaler Streifen (ca. 2 m breit) werde für die künftige Zugänglichkeit und die Fundamente der Lärmschutzwand dauerhaft benötigt. Die Vorhabensträgerin werde noch prüfen, ob die Flächen westlich der Lärmschutzwand im Eigentum des Einwenders verbleiben könnten und eine Grunddienstbarkeit zugunsten des Straßenbaulastträgers für die Zugänglichkeit der Lärmschutzwand und des Fundaments ausreiche. Weiter sagte die Vorhabensträgerin zu, noch Pläne vorzulegen, aus denen die Inanspruchnahme deutlicher hervorgehe.*

*Die neue Wand werde etwa 2 - 2,5 m höher sein als die bestehende Lärmschutzwand und begrünt werden. Die Vorhabensträgerin geht davon aus, dass der Schattenwurf nicht unzumutbar sei, habe das aber nicht untersuchen lassen.*

*Die Verkehrsbeziehungen würden so aufrecht erhalten, dass z.B. die Anschlussstelle Schnelsen und Anschlussstelle Schnelsen-Nord nicht gleichzeitig gesperrt sind. Über die Dauer der Sperrung einer Anschlussstelle könne keine konkrete Aussage getroffen werden, es würden sechs Monate geschätzt. Die Oldesloer Straße werde voraussichtlich nur tageweise gesperrt sein. Die in dieser Zeit erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen würden von der Straßenverkehrsbehörde festgelegt und seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.*

*Hinsichtlich der bauzeitlich entfallenden Parkplätze sei eine Optimierung möglich und werde zugesagt. Im Rahmen der Planänderung vom 26.07.2012 beantragte die Vorhabensträgerin dann eine auch insoweit veränderte baubedingte Inanspruchnahme. Danach entfallen während der Bauzeit statt der ursprünglich vorgesehenen 56 Parkplätze nur noch 24 Parkplätze (es entfallen 37 Querparkplätze, die durch 13 Längsparkplätze ersetzt werden = Summe Entfall = 24 Parkplätze). Damit reduziert sich die während der Bauzeit insgesamt zur Verfügung stehende Anzahl der Parkplätze auf 136, also 14 Parkplätze mehr als das Hotel an Zimmern aufweist.*

*Die Vorhabensträgerin erwiderte auf die **Einwendung zur Planänderung vom 26.07.2012**, ein Verzicht auf die Inanspruchnahme des Grundstücks sei nicht möglich. Die Erweiterung der A7 mit samt Lärmschutzwand sei ohne Erwerb der Teilfläche des Grundstückes nicht realisierbar. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks sei bereits mit dem Ziel der Aufrechterhaltung einer größtmöglichen Stellplatzzahl während der Bauzeit optimiert und im Rahmen der Planänderung vom 26.07.2012 beantragt worden. Gegenüber der ursprünglichen Planung konnten damit zusätzlich 13 Stellplätze als Längsparker während der Bauzeit erhalten werden. Gleichzeitig verringerte sich die vorübergehende Inanspruchnahme von 1.060 m<sup>2</sup> auf 350 m<sup>2</sup>.*

*Die Verlegung von Regenwasserleitung und FM-Kabel hinter der Lärmschutzwand sei ebenfalls zwingend erforderlich. Die Leitungsplanung sei bereits in den Antragsunterlagen zur Planfeststellung enthalten gewesen, jedoch nur als vorübergehende Beanspruchung ausgewiesen ge-*

wesen. In den Planänderungsunterlagen sei lediglich die beabsichtigte Dienstbarkeit für die Leitungstrasse ergänzt worden. Wesentliche Einschränkungen dieser Flächen bestünden hier nur während des Baus. Die Ausführungsarbeiten für die Leitungsverlegung könnten jedoch im Schatten der ohnehin notwendigen vorübergehenden Inanspruchnahme erfolgen.

Sämtliche Kosten für Wartung, Unterhaltung und sonstige Maßnahmen an den BAB-Leitungen trage der Straßenbaulastträger. Dies umfasse auch Kosten für die Beseitigung evtl. auftretender Schäden am Eigentum Dritter. Art und Umfang der dauerhaften Beschränkung für die Leitungen würden als Grunddienstbarkeit im Grundbuch verankert und entschädigt.

Die Planänderungsunterlagen beinhalteten gegenüber den ursprünglichen Antragsunterlagen keine Änderungen hinsichtlich des bauzeitlichen Lärmschutzes im Bereich des Hotels. Derzeit sei das Hotelgebäude durch eine ca. 3,0 m (über Gelände) hohe Lärmschutzwand von der A7 abgeschildert und zumindest die unteren Stockwerke seien weitestgehend geschützt. Der Ausbau der A7 und der deutlich höheren Lärmschutzanlagen sei nur unter Rückbau der bestehenden Lärmschutzwand möglich. Für diesen temporären Zustand sei das Hotel von verstärktem Verkehrslärm betroffen. Zum Schutz des Hotels sei als bauzeitlicher Lärmschutz vorgesehen, die bestehende Lärmschutzwand phasenweise rückzubauen unter gleichzeitiger Errichtung des bauzeitlichen Lärmschutzes (Höhe ebenfalls ca. 3,00 m über Gelände). Durch die vorgesehene bauzeitliche Lärmschutzwand könne laut der ergänzenden Untersuchung „Bauzeitlicher Lärmschutz Oldesloer Straße 166 (Park Inn Hotel)“ das Schutzniveau des Bestandes erreicht werden.

Zur Beurteilung der Luftschadstoffsituation während der Bauzeit erwiderte die Vorhabensträgerin auf Nachfrage der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, es seien Gutachten für die Abschnitte Stellingen und Schnelsen erstellt worden. Insbesondere seien hierbei die maßgeblichen Bautätigkeiten beim Tunnelbau untersucht worden. Im Ergebnis könne eingeschätzt werden, dass die baubedingten Emissionen zu erhöhten Schadstoffbelastungen im Nahbereich der Baustelle führten. Geringfügige Grenzwertüberschreitungen seien nur bei der Bebauung in unmittelbarer Nähe zum Tunnelbauwerk gegeben und wesentlich auf die Vorbelastungen durch den bereits stattfindenden Verkehr zurückzuführen. Die Bautätigkeiten außerhalb der Tunnelstrecken (Herstellung von Fahrbahn und Lärmschutzwänden) bedingten erheblich geringere Emissionen. Signifikant hohe Schadstoffbelastungen bzw. Grenzwertüberschreitungen seien diesen Bereichen nicht gegeben.

## II.

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin Inhalte der Einwendung berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Einwendung stattgegeben, soweit die Planfeststellungsbehörde im Folgenden oder in den Nebenbestimmungen entsprechende Entscheidungen und Anordnungen trifft, vgl. insoweit auch Ziffer 2. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

### **Grundstücksinanspruchnahme**

Das Vorhaben soll Teile des Grundstücks teils vorübergehend, teils dauerhaft in Anspruch nehmen. Unter dem Eindruck der Einwendung und dem Ergebnis des Erörterungstermins hat die Vorhabensträgerin Planänderungen mit dem Ziel einer geringeren bauzeitlichen Grundstücksinanspruchnahme vorgenommen und unter dem 26.07.2012 beantragt. Darin wird die im Grunderwerbsverzeichnis mit der Ziffer 2.006.2 bezeichnete, im Grunderwerbsplan als vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme grün angelegte Fläche von 1.060 m<sup>2</sup> auf 740 m<sup>2</sup> reduziert. Auf diese Weise werden in der Bauzeit von den 160 Stellplätzen nur noch 24 Stellplätze nicht nutzbar sein statt, wie ursprünglich geplant, 56.

Die danach noch verbleibende Grundstücksinanspruchnahme durch das Vorhaben ist auch in Ansehung der Eigentumsrechte der Betroffenen gerechtfertigt. Die Allgemeinwohlgründe, die für den Ausbau der A7 in der beantragten Form und die damit einhergehenden bauzeitlichen und endgültigen Flächeninanspruchnahmen streiten, überwiegen in der Abwägung die entgegenstehenden Eigentumsinteressen der Betroffenen. Insoweit entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung im Sinne des § 19 Abs. 2 FStrG. Dabei ist eine angemessene Entschädigung selbstverständliche Voraussetzung der Enteignung bzw. des Erwerbs. Über die Höhe dieser Entschädigung wird nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden, sondern entweder einvernehmlich im Rahmen der Erwerbsverhandlungen zwischen Grundeigentümer und der Vorhabensträgerin oder im Rahmen eines gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahrens nach dem Hamburgischen Enteignungsgesetz die Finanzbehörde.

Nach § 17 S. 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Soll durch das Vorhaben privates Eigentum in Anspruch genommen werden, so dient auch das Abwägungsgebot als Instrument zur Gewährleistung der Voraussetzungen des Art. 14 Abs. 3 GG. Insbesondere darf die mögliche Enteignung der Grundstückseigentümer nicht außer Verhältnis zu dem Zweck des Vorhabens stehen.

Die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer sind demnach zu dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Kfz-Verkehrs auf der A7 ins Verhältnis zu setzen.

Unter Ziffern 4.4 und 4.6 ist bereits dargelegt, dass der Ausbau der A7 vernünftiger Weise geboten ist. Der Ausbau ist geeignet, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Da andere Maßnahmen wie die Optimierung von Steuerungs- und Signaltechnik zur Erreichung dieses Ziels nicht in gleichem Maße geeignet sind, ist der Ausbau um weitere durchgehende Fahrstreifen auch das mildeste denkbare Mittel, um diese Ziele zu erreichen. Die Vorhabensträgerin hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen, dass eine geringere Grundstücksinanspruchnahme wegen der notwendigen Ausdehnung der Autobahn nach Westen nicht möglich ist.

Der Eingriff in die Grundstücke und damit in das Eigentumsrecht der Betroffenen ist auch angemessen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass das Eigentumsrecht der betroffenen Einwender einen hohen Stellenwert hat. Gleiches gilt für das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Zwar stellt das Grundstück für die Einwender - anders als z.B. selbst genutzte Wohngrundstücke - keinen geschützten, gegen Störungen von außen besonders empfindlichen Rückzugsort dar. Die Einwirkungen durch das Vorhaben können sich aber auch auf die wirtschaftlichen und gewerblichen Interessen des Grundstückseigentümers und des Hotelbetreibers auswirken.

#### **a) Dauerhafte Grundstücksinanspruchnahme**

Die dauerhaft durch die Grundstücksinanspruchnahme verursachten Beeinträchtigungen führen zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des Grundstück und seiner Bebaubarkeit. Die Grundstücksinanspruchnahme führt nur am äußeren östlichen Rand zu einem Flächenverlust. Die Fläche liegt außerhalb der Baugrenzen des Bebauungsplans Schnelsen 68 und innerhalb der Anbauverbotszone nach § 9 Abs. 1 FStrG. Sie wäre daher nur sehr eingeschränkt bebaubar.

Das Grundstück wird dauerhaft 170 m<sup>2</sup> und damit ca. 1,6% seiner Fläche verlieren. Alle bauplanungsrechtlich zulässigen Nutzungen auf dem Restgrundstück bleiben jedoch zulässig. Die vorhandene Bebauung ist mit Ausnahme der lediglich baubedingten Inanspruchnahme von Stellplätzen nicht betroffen. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden alle Stellplätze vollumfänglich wiederhergestellt. Durch die dauerhafte Inanspruchnahme werden die beruflichen bzw. gewerblichen Interessen der Einwender daher nicht wesentlich beeinträchtigt. Betrachtet man im Gegenzug die Vorteile des Autobahnausbaus für die Verkehrssicherheit und Verkehrsleistung, so überwiegen diese Allgemeinwohlbelange die privaten Interessen des Eigentümers und des Hotelbetreibers. Angesichts dessen verletzt eine dauerhafte Inanspruchnahme bzw. Belastung der 170 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht.

#### **b) Vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme**

Auch die Inanspruchnahme des im Grunderwerbsplan hellblau gepunkteten Streifens (vorübergehende Inanspruchnahme vor dauerhafter Beschränkung) auf der Westseite vor der Lärmschutzwand inklusive des im Lageplan grün dargestellten Trennstreifens ist verhältnismäßig. Diese Inanspruchnahme ist für die Herstellung der Leitungstrasse und die unmittelbare Zugänglichkeit der Lärmschutzwand zu Kontroll- und Wartungszwecken erforderlich. Hierfür ist der Bundesfernstraßenbaulastträger jedoch nicht auf das Volleigentum an diesen Flächen angewiesen, wenn und soweit dieser Grundstücksteil ohnehin als befestigte Verkehrsfläche genutzt werden soll. Dingliche Beschränkungen, die einerseits die dauerhafte Bepflanzung der Lärmschutzwand und andererseits die durchgängige Zugänglichkeit der Lärmschutzwand durch das Personal der Fernstraßenverwaltung sowie die dauerhafte Inanspruchnahme durch die Leitungen ermöglichen, sind dafür ausreichend. Dabei stellt die Planfeststellungsbehörde in Rechnung, dass hier von den Einwendern ohnehin lediglich Verkehrsflächen in Form von Stellplätzen

vorgesehen sind. Diese Nutzung ermöglicht die vorübergehende Freimachung für die Zwecke der Fernstraßenverwaltung ohne Weiteres.

Das Wegerecht ist erforderlich, um die Lärmschutzanlagen auf der Westseite der Autobahn auch von der fahrbahnabgewandten Seite erreichen zu können. Es soll der Fernstraßenverwaltung ermöglichen, ohne Umwege die nördlich und südlich angrenzenden Abschnitte der Lärmschutzanlagen ggf. auch mit Fahrzeugen zu erreichen. Es ist an die jetzige Lage der Verkehrsflächen auf dem Grundstück, d.h. der Fahrgassen zwischen den Stellplätzen, angepasst und verläuft nicht entlang der Lärmschutzwand, um die Stellplatznutzung auf dem Grundstück nicht zu behindern. Sollten die Fahrgassen im Zuge einer Neuordnung der Stellplätze zu einem späteren Zeitpunkt einmal anders angeordnet werden sollen, könnte die Beschränkung zugunsten des Wegerechts jederzeit einvernehmlich angepasst werden, sofern eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung erhalten bleibt. Bei der unwahrscheinlichen Aufgabe der Stellplatznutzung wäre ggf. ein Wegerecht direkt an der Lärmschutzwand einzuräumen.

Einstweilen geht die Planfeststellungsbehörde jedoch davon aus, dass das Wegerecht den vorhandenen Fahrgassen folgen kann, weil diese auf unabsehbare Zeit erhalten bleiben. Die Belastung mit einem Wegerecht ist auch in Ansehung der wirtschaftlichen, gewerblichen und eigentumsrechtlichen Belange der Einwender verhältnismäßig. Dabei berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde vor allem, dass das Grundstück nur selten im Zuge von Kontroll- und Wartungsarbeiten und nicht anders genutzt wird, als auf diesen Flächen ohnehin von den Einwendern vorgesehen, nämlich für den Fahrzeugverkehr. Einschränkungen des Hotelbetriebs, die über den ohnehin vorhandenen Fahrzeugverkehr auf diesen Flächen hinausgehen, sind deswegen nicht zu erwarten. Eine Verschonung des Grundstücks vor diesem Wegerecht kommt nicht in Betracht, weil die Fernstraßenverwaltung auch die Lärmschutzwand auf Höhe des Grundstücks der Einwender erreichen können muss und daher ein Betretungsrecht in irgendeiner Form ohnehin erforderlich ist.

#### **Parkplatzentfall aufgrund vorübergehender Grundstücksinanspruchnahme**

Nach der erfolgten Planänderung entfallen während der Bauzeit statt der ursprünglich vorgesehenen 56 Parkplätze nur noch 24 Parkplätze: Zum einen können die südlich gelegenen 19 Querparkplätze vollständig erhalten werden. Im Bereich der nördlich davon nach wie vor betroffenen 37 Querparkplätze können durch temporäre Ummarkierung 13 Parkplätze als Längsparkplätze geschaffen werden, so dass in der Summe nur noch 24 Parkplätze während der Bauzeit entfallen, also entfallen 32 Parkplätze weniger, als ursprünglich geplant war. Damit reduziert sich die während der Bauzeit insgesamt zur Verfügung stehende Anzahl der Parkplätze auf 136, also immer noch 14 Parkplätze mehr als das Hotel an Zimmern aufweist. Bauordnungsrechtlich notwendig wäre lediglich ein Stellplatz je zwei Gästezimmer (vgl. Anlage 1 zur Globalrichtlinie „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ gemäß Senatsbeschluss vom 23.07.2002). Andere Richtlinien aus anderen Bundesländern treffen zahlenmäßig ähnliche Bestimmungen. Das wären bei 122 Zimmern 61 Stellplätze. Diese Zahl wird in der Zeit der vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme um mehr als das Doppelte überschritten.

Die Globalrichtlinie und ähnliche Richtlinien aus anderen Bundesländern treffen zwar keine Aussagen dazu, welche Stellplatzzahl für ein gutes betriebswirtschaftliches Ergebnis eines Hotels wie das der Einwender erforderlich oder wünschenswert ist. Sie erheben aber immerhin den Anspruch, den „Stellplatzbedarf“ für Hotels zu bestimmen. Wenn wie hier auch bei der bauzeitlichen Reduzierung der Stellplatzzahl noch mehr als doppelt so viele Stellplätze vorhanden sein werden, wie in der Globalrichtlinie angegeben, ist das für die Planfeststellungsbehörde hinreichendes Indiz dafür, dass die vorübergehende Reduzierung der Stellplatzzahl von 160 auf etwa 136 zumutbar und jedenfalls nicht existenzgefährdend ist. Dies gilt auch in Ansehung des möglicherweise erhöhten Stellplatzbedarfs wegen des Restaurations- und Konferenzbetriebs in dem Hotel. Zwar mag daraus tatsächlich eine zeitweilige Mangelsituation erwachsen, wenn alle Zimmer ausgebucht sind, jeder Gast mit dem Auto angereist ist und Konferenzteilnehmer anwesend sind, die mit dem Auto angereist sind ohne Hotelgast zu sein. Diese Situation wird zum einen aber nicht täglich eintreten und zum anderen auf die Bauzeit beschränkt bleiben. Die Tatsache, dass sich in so einer Situation 24 Personen einen Parkplatz in der Umgebung suchen müssen, die sonst auf dem Hotelgrundstück hätten parken müssen, wird zwar auch von der Planfeststellungsbehörde als nachteilig erkannt, ist aber eine für Großstädte nicht unübliche Situation, mit der ein Autofahrer rechnen muss und auch rechnet und deshalb kaum auf eine Konferenzteilnahme verzichten wird bzw. kaum ganze Konferenzen aufgrund fehlender 24 Parkplätze ausfallen werden. Vor dem weiteren Hintergrund, dass die bauzeitliche Inanspruchnahme unter Berücksichtigung der entfallenden Nutzungsmöglichkeit auch entschädigt werden wird, hält die Planfeststellungsbehörde den bauzeitlichen Fortfall von 24 Parkplätzen für zumutbar.

Der von den Einwendern geforderte Nachweis von Stellplätzen an anderer Stelle war der Vorhabensträgerin nicht aufzuerlegen, weil auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dafür geeignete Flächen in erreichbarer Nähe zum Hotel nicht vorhanden sind und dies angesichts der durch die Planänderung reduzierten Inanspruchnahme auch nicht erforderlich ist, s. o.

Die Vorhabensträgerin hat plausibel dargestellt, dass die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche für den Bau der Lärmschutzwand unentbehrlich ist. Zum einen muss die vorhandene Lärmschutzwand abgebrochen werden, zum anderen muss ein Fundament für die neue Lärmschutzwand eingebracht werden und wegen des Höhenversprungs ist ein Baugrubenverbau nötig. Das alles ist nicht ausschließlich von der Autobahnseite her möglich.

### **Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm**

Im Hinblick auf die Verkehrsrgeräusche hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, an den Ergebnissen der Lärmtechnischen Untersuchung zu zweifeln, die hier nicht nur eine erhebliche Senkung der Beurteilungspegel für das Grundstück der Einwender prognostiziert, sondern auch die Einhaltung und meist deutliche Unterschreitung aller maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV. Weiteren Minderungsbedarf sieht die Planfeststellungsbehörde angesichts der deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte nicht.

Dabei legt die Planfeststellungsbehörde die nach der 16. BImSchV in Gewerbegebieten anzusetzenden Grenzwerte von 69 dB(A) tagsüber und 59 dB(A) nachts zugrunde. Es besteht kein Anlass, die Schutzwürdigkeit des Grundstücks der Einwender höher einzustufen, weil der Wortlaut der 16. BImSchV, die Ausweisungen des Bebauungsplans Schnelsen 68 und die tatsächliche Nutzung des Grundstücks keinen Zweifel daran lassen, dass hier ein Gewerbegebiet im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV vorliegt.

Es bestehen auch keine Bedenken dagegen, die Pegelminderung durch die Verwendung zweischichtigen offenporigen Asphalts mit 5 dB(A) anzunehmen. Zum einen liegt die anfängliche Pegelminderung meist deutlich höher, zum anderen wird der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss aufgegeben, die Pegelminderung durch den Fahrbahnbelag zu überprüfen und ggf. Maßnahmen zum Erhalt bzw. zur Wiederherstellung der Schalldämpfung zu ergreifen. Die Planfeststellungsbehörde stützt sich insoweit auf das Allgemeine Rundschreiben Nr. 3/2009 des BMVBS vom 31.03.2009 (Verkehrsblatt 2009, S. 260), dem zu entnehmen ist, dass bei zweischichtigem offenporigem Asphalt für mindestens acht Jahre mit einer Pegelminderung um mindestens 5 dB(A) gerechnet werden kann. Daher hat die Planfeststellungsbehörde die entsprechende Auflage erteilt, auch wenn die Vorhabensträgerin wegen der Selbstreinigungseffekte des offenporigen Asphalts möglicherweise von einer über acht Jahre hinausgehenden akustischen Wirksamkeit ausgeht.

Im Übrigen würde auch eine Pegelminderung von weniger als 5 dB(A) für die Einwender nicht notwendig mit Rechtsverletzungen einhergehen, weil angesichts der deutlichen Grenzwertunterschreitungen eine Minderungswirkung von 5 dB(A) nicht Voraussetzung für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte auf dem Grundstück der Einwender ist.

Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen wie der Bau eines Lärmschutztunnels oder die Anordnung weiterer Geschwindigkeitsbegrenzungen drängen sich bei dieser Sachlage nicht auf und werden von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet.

### **Bauzeitliche Beeinträchtigungen**

Die Einwender befürchten bauzeitliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen, Luftschadstoffe oder Lärm sowie nachteilige Änderungen im öffentlichen Straßennetz. Sie regen an, eine Regelung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass eventuelle Schäden, die kausal auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind, von der Vorhabensträgerin zu tragen seien und berufen sich dazu auf ein Urteil des Landgerichts Köln vom 18.10.2011 (Az. 5 O 140/11). Danach entfalte ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss umfangreiche Duldungswirkungen, die die Einwender so nicht hinnehmen könnten.

Die Duldungswirkung, die die Einwender bemängeln, ist vom Gesetzgeber gewollt. Die Rechtsprechung folgt lediglich dieser gesetzlichen Gestaltungs- und Duldungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses, die zivilrechtliche Ansprüche ausschließt (vgl. § 75 Abs. 1 S.2, Abs. 2 S. 1 HmbVwVfG). Nicht ausgeschlossen werden jedoch planfeststellungsrechtliche Ansprüche. Das Planfeststellungsrecht beinhaltet eine eigene Regelung, die grundsätzlich auch Entschädi-

gungsansprüche nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beinhaltet. Für diesen Fall bestimmt § 75 Absatz 2 Satz 2 bis 4 HmbVwVfG: „Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Planes auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Träger des Vorhabens durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld“. Darüber hinaus ist insoweit kein Raum für Regelungen durch den Planfeststellungsbeschluss. Der Planfeststellungsbehörde steht keine Rechtsgrundlage zur Seite, die eine Haftung der Vorhabensträgerin über die gesetzliche Regelung hinaus rechtfertigen könnte. Um jedoch die Rechtsschutzrisiken hinsichtlich der Frage des Vorliegens der Tatbestandsvoraussetzung der „Nichtvorhersehbarkeit“ des Schadenseintritts auszuschließen, ist die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.14 ergangen. Der Einwendung wird damit insoweit stattgegeben.

Die Einwender befürchten unzumutbaren Lärm und Luftschadstoffbelastungen durch die Baumaßnahmen und halten entsprechende Untersuchungen für geboten. Im Einklang mit dem Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8/10) geht die Planfeststellungsbehörde aber davon aus, dass die durch die Straßenbauarbeiten verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen wegen ihres unregelmäßigen Entstehens nicht durch eine Baulärm- bzw. Schadstoffprognose ermittelt werden müssen. Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung hat die Vorhabensträgerin dennoch ein Gutachten erstellen lassen. Danach sind im Bereich der Einwender keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Im Hinblick auf den Baulärm hält die Planfeststellungsbehörde es für erforderlich, aber auch ausreichend, eine diesbezügliche Auflage zu erteilen, vgl. Ziffer 2.2. Eigenständiger Regelungsbedarf durch diesen Planfeststellungsbeschluss besteht nicht, weil die einschlägigen Bestimmungen, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), ein umfangreiches Instrumentarium zur Berücksichtigung baubedingten Lärms vorsehen und nicht erkennbar ist, dass der Baulärm mittels diesem Instrumentarium nicht in zumutbarer Weise beherrscht werden könnte.

Die im Zuge der Baumaßnahmen trotz dieser Auflage auftretenden Beeinträchtigungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Insoweit war in die Entscheidung insbesondere einzubeziehen, dass der Baulärm zum einen auf das realisierbare Minimum zu beschränkt ist und zum anderen der Verbesserung des Lärmschutzes auch für die Einwender „dient“. 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 die Einwender als unmittelbare Nachbarn der Autobahn 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 und zudem nach Errichtung der provisorischen Lärmschutzwand von dieser abgeschirmt

werden. Schließlich stellt die Planfeststellungsbehörde auch in Rechnung, dass das Gebäude der Einwender selbst über guten Schallschutz verfügt, der auch gegen Baulärm wirkt.

#### **Verkehrslärm in der Bauzeit**

Auch die Belastung der Einwender durch Verkehrslärm in dem Zeitraum zwischen dem Abbau der alten Lärmschutzwand und der Errichtung der provisorischen Lärmschutzwand wird die Grenze des Zumutbaren nicht überschreiten. Die Anforderungen der 16. BImSchV gelten lediglich für das fertiggestellte Bauwerk, naheliegender Weise aber nicht für die Beurteilung des während des Bauzustandes auftretenden Verkehrslärms. Anderenfalls könnten Arbeiten an vorhandenen Fernstraßen nicht unter laufendem Verkehr ausgeführt werden. Die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte mag zwar wünschenswert sein, ist aber nicht zwingend. § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV gewährt keinen Schutz vor Lärmeinwirkungen durch den Verkehr auf provisorisch eingerichteten Fahrbahnen, wenn deren Beseitigung absehbar ist (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8/10). Das ist hier der Fall, weil in dem benannten Zeitraum der gesamte Verkehr auf der A7 auf deren Ostseite läuft, deren Fahrbahnen hierfür provisorisch hergerichtet werden. Zudem wird in dieser Zeit eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h gelten, die ebenso wie der größere Abstand der Fahrzeuge vom Grundstück der Einwender lärmindernd wirkt.

Nach dem zwischenzeitlich erstellten Gutachten „Bauzeitlicher Lärmschutz Oldesloer Straße 166 (Park Inn Hotel)“ erreichen die Pegel aus dem Straßenverkehr während der Bauzeit an allen Geschossen sowohl tagsüber als auch nachts geringere Werte als im Prognose-Nullfall (Bestandslage A7, bestehende Lärmschutzwand). Damit wird laut Gutachten durch den vorgesehenen bauzeitlichen Lärmschutz gegen den Straßenverkehrslärm mindestens das Schutzniveau des Bestandes erreicht. Dies leuchtet ein, weil die alte Lärmschutzwand und das vorgesehene Provisorium etwa gleich hoch sind (ca. 3,00 m über Gelände) und in der Bauzeit auf der A7 mit Tempo 60 km/h geringere Geschwindigkeiten gefahren werden.

Die Anordnung der Verwendung mobiler Lärmschutzanlagen oder ähnlicher weiterer Provisorien kann daher unterbleiben. Die Planfeststellungsbehörde ist sich bei dieser Entscheidung im Klaren darüber, dass die Lärmbelastung zunächst deutlich steigen wird. Jedoch wird diese Zeit durch den vorgesehenen Bauablauf auf das erforderliche Maß beschränkt. Die bestehende Lärmschutzwand wird lediglich phasenweise zurückgebaut unter gleichzeitiger Errichtung des bauzeitlichen Lärmschutzes. Hierbei entsteht eine „wandernde Lücke“ von ca. 20 m Breite. Nach etwa zweieinhalb Monaten übernimmt dann die geschlossene provisorische Lärmschutzwand die Funktion der entfallenen alten Lärmschutzwand.

Auch in Anbetracht der Ausstattung des Hotels mit lärm-dämmenden Bauteilen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass neben der provisorischen Lärmschutzwand keine weiteren lärm-mindernden Maßnahmen erforderlich sind. Dabei darf die Planfeststellungsbehörde unterstellen, dass entsprechend der Baugenehmigung für das Hotelgebäude vom 04.08.1981 die nicht transparenten Außenbauteile im Zimmertrakt ein bewertetes Bauschalldämm-Maß von

mindestens 50 dB aufweisen und die zugehörigen Fenster ein bewertetes Bauschalldämm-Maß von mindestens 45 dB einhalten. Für den Zimmertrakt ergibt sich damit ein resultierendes Schalldämmmaß von ca. 48 dB. Das entspricht den Schallschutzanforderungen der Schallschutzklasse 5. Die Schallschutzaufgaben stammen aus der Zeit vor Errichtung der jetzt vorhandenen Lärmschutzwand, die erst 1988 planfestgestellt wurde.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde korrespondiert auch mit den Angaben im Internetauftritt des Hotels, in dem die derzeitige Lage als „ruhig“ beschrieben wird. Dementsprechend müsste eine vorübergehende Zunahme des Lärms durch eine „wandernde“, etwa 20 m breite Lücke im Lärmschutz auch aus Sicht der Einwender verkräftbar sein.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass in der Bauzeit unzumutbare **Einwirkungen durch Luftschadstoffe oder Erschütterungen** zu erwarten sind und trifft daher insoweit keine Anordnungen. Auch die Einwender äußern insoweit nur allgemeine Befürchtungen, ohne diese zu konkretisieren. Die Vorhabensträgerin wird im Übrigen auf ihre Kosten eine Beweissicherung vornehmen, die es den Einwendern ermöglicht, ggf. auftretende Schäden durch Erschütterungen gegenüber der Vorhabensträgerin geltend zu machen, aber auch die Vorhabensträgerin vor unberechtigten Forderungen schützen kann.

Soweit die Einwender **Beeinträchtigungen der Verkehrsbeziehungen auf öffentlichen Straßen** befürchten, können sie mit dieser Einwendung nicht gehört werden. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Einwender nur dann unzumutbar beeinträchtigt wären, wenn ihr Grundstück dauerhaft oder vorübergehend die Belegenheit an einem öffentlichen Weg verlieren würde. Dazu führt das Vorhaben aber nicht. Ein Anspruch auf gleichbleibende Auslastung oder Verfügbarkeit der öffentlichen Straßen besteht nicht, so dass, selbst wenn es zu den befürchteten Wirkungen auf den Verkehr kommt, die Einwender sich darauf nicht mit Erfolg berufen können. Zudem ist nach Fertigstellung des Vorhabens mit Verbesserungen des Verkehrsflusses zu rechnen.

#### **Nachteilige ästhetische Wirkungen der Lärmschutzwand**

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die neue Lärmschutzwand zwar nicht schön im ästhetischen Sinn sein wird. Sie hat aber keine optischen Wirkungen, die unzumutbar wären. Deswegen sind die Nachteile im Hinblick auf das Aussehen und die Verschattung im Verhältnis zum Nutzen der Lärmschutzwand hinzunehmen. Die Wand wird ihren höchsten Punkt ca. 8,5 m über der Fahrbahn haben, wegen des Geländeversprungs sind das etwa 7 m über der Oberfläche des Grundstücks der Einwender. Der Abstand zum Gebäude beträgt mindestens 25 m, zum nördlichen Teil des Hotels 30 m und mehr. Das bedeutet, dass die annähernd in nordsüdlicher Richtung angeordnete Wand mehr Morgensonne abhalten wird, als das zurzeit der Fall ist. Wegen des verhältnismäßig großen Abstandes der Wand zum Gebäude wird dadurch aber kein Einmauerungseffekt entstehen und die Dauer der zusätzlichen Verschattung wird kein Maß erreichen, dass unzumutbar ist. Hinzu kommt, dass die Nutzer des Hotels dort nicht ihren Lebensmittelpunkt haben und daher nicht so empfindlich auf die morgendliche Ver-

schattung und den Anblick reagieren, wie vergleichbar Betroffene eines Wohngrundstücks. Daher geht die Planfeststellungsbehörde nicht davon aus, dass die Wand einen unzumutbaren „Gefängnishofeffekt“ erzeugen wird. Einer solchen Wirkung steht auch entgegen, dass der Sinn der Wand für die damit Konfrontierten unmittelbar einsichtig ist, weil die Verkehrsgeräusche der A7 wahrnehmbar sein werden und die Wand als – ggf. segensreicher – Lärmschutz erkannt werden wird. Ein so als sinnvoll erkanntes Bauwerk wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde weniger als belästigend empfunden, als wenn der Sinn des Gebäudes nicht erkennbar wäre. Hinzu kommt, dass die Wand nicht erstmals eine freie Aussicht verbaut, sondern eine bereits lange vorhandene Wand ersetzt.

### **Entschädigungen**

Über die Entschädigung wegen der vorübergehenden sowie der dauerhaften Grundstücksinanspruchnahmen entscheidet die Planfeststellungsbehörde nicht. Dies ist den Vereinbarungen zwischen den Einwendern und der Vorhabensträgerin vorbehalten oder, im Falle der Nichteinigung, der Entscheidung durch die Enteignungsbehörde. Darüber hinausgehende Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 HmbVwVfG kommen insoweit nicht in Betracht, da es dabei um einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen bzw. einen Entschädigungsanspruch aufgrund untunlicher oder mit dem Vorhaben unvereinbarer Schutzmaßnahmen handelt. Nicht hierunter fällt der Ausgleich enteignungsbedingter Schäden bzw. Folgeschäden. Hierfür ist allein das einschlägige Enteignungsrecht maßgebend (Knack Henneke, VwVfG, § 75, Rn. 60).

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen, die nicht auf der unmittelbaren Inanspruchnahme des Grundstücks beruhen, also insbesondere die Lärmwirkungen, geht die Planfeststellungsbehörde aus den oben genannten Gründen davon aus, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen zwar – jedenfalls in der Bauzeit – spürbar sein werden, aber den Einwenderinnen zumutbar sind und somit also keine Rechtsverletzung darstellen. Auch insoweit sind daher weder weitergehende Schutzvorkehrungen noch Entschädigungen geboten, vgl. hierzu auch Ziffern 2.2, 4.9, 4.15.12.

Dies gilt auch für eventuelle Ertragseinbußen im Hotelbetrieb, die auf die Bautätigkeit zurückzuführen sein sollten. § 74 Abs. 2 HmbVwVfG bildet grundsätzlich keine Grundlage für die Gewährung eines finanziellen Ausgleichs wegen Ertragseinbußen. Die Bestimmung sieht einen Ausgleich nur für den Fall vor, dass die Planung die in § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG bezeichneten unzumutbaren Nachteile zur Folge hat. Eine Vorschrift des Inhalts, dass die Vorhabensträgerin Betroffene durch die Gewährung einer Entschädigung auch vor sonstigen Beeinträchtigungen und Vermögenseinbußen bewahren muss, ist der Rechtsordnung fremd (BVerwGE 125, 116, Rn. 419). Es handelt sich insoweit um (temporäre) Lagenachteile, die von dem Eigentümer und Gewerbetreibenden hinzunehmen sind.

Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass Eigentümer oder Gewerbetreibende nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten durch Planungen geschützt sind. Vielmehr sind bestimmte Einbußen als Ausdruck

der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen, selbst wenn sie unzweifelhaft auf den staatlichen Eingriff zurückzuführen sind (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08, juris Rn. 148, NVwZ 2011, 177, Rn. 148 und vom 21.10.2003 - 4 B 93/03, juris Rn. 8, BVerwG, Urteil vom 11. November 1983, 4 C 82.80). § 74 Abs. 2 HmbVwVfG trifft insoweit eine zulässige Nebenbestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG, speziell dann, wenn die Planung wie vorliegend dem öffentlichen Interesse dient (vgl. z.B. BVerfG, Beschluss vom 23.02.2010 - 1 BvR 2736/08, NVwZ 2010, 512 und BVerwG, Urteil vom 09.09.2004 - 9 A 16/03). Dies gälte selbst für dauerhafte Wertminderungen durch den Verlust eines Lagevorteils. Vorliegend ist jedoch das Gegenteil der Fall, denn durch den im Endausbauzustand verbesserten Lärmschutz erlangt die Einwenderin letztlich einen Vorteil. Eine lediglich temporäre Minderung der Wirtschaftlichkeit ist aber in besonderem Maße hinzunehmen, wenn die Anlieger von dem im öffentlichen Interesse realisierten Vorhaben später unmittelbar profitieren (vgl. VGH München, Urteil vom 24.01.2011 - 22 A 09.40045, juris Rn. 144). Dies wäre ggf. anders zu beurteilen, wenn das Vorhaben zu einer Existenzgefährdung führen würde. Hierfür sind jedoch keine Anhaltspunkte ersichtlich.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### 4.17.1.12 Einwendung Nr. 12

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

I.

Die Einwenderin ist Eigentümerin eines unmittelbar an die A7 grenzenden Grundstücks, auf dem sie selbst wohnt. Sie wendet sich nicht gegen die ihres Erachtens verkehrspolitisch richtige Entscheidung, die A7 auszubauen. Den Planunterlagen sei jedoch zu entnehmen, dass das Hausgrundstück direkt an die Abbruchkante grenze, so dass die Einwenderin die von ihr bewohnte Doppelhaushälfte während der Bauarbeiten nicht nutzen können. Ein Teil ihres Grundstücks werde sogar für die direkt vor der Haustür erfolgenden Baumaßnahmen benötigt, vgl. Lagepläne U07-3 und U07-4 ca. bei km 146 + 360,00 der ausgelegten Planunterlagen. Sie sei daher zu entschädigen oder anderweitig unterzubringen.

-----

*Die Vorhabensträgerin äußerte hierzu, die Flurstücksgrenze liege gemäß der Planunterlagen an der Oberkante der derzeit vorhandenen Böschung zur A7, Richtungsfahrbahn Hannover. Der für die Erstellung des Tunnelbauwerks erforderliche Baugrubenverbau werde innerhalb der derzeitigen Böschung und damit außerhalb der Flurstücksgrenzen errichtet. Dieser Verbau sichere das vorhandene Gelände gegen das Baufeld. Die Nutzung des Hauses sei somit auch während der Bauarbeiten möglich.*

*Entschädigungen seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und würden in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.*

*Im Erörterungstermin ergänzte die Vorhabensträgerin, dass möglichst erschütterungsarme Bauverfahren gewählt und die Grenzwerte der geltenden Lärmschutzrichtlinien eingehalten würden. Die Verbauwand werde innerhalb von 1 - 2 Wochen erstellt werden. Die Bauphase werde zwar insgesamt länger andauern, jedoch von ruhigen Phasen unterbrochen sein. Die Baufirmen würden die Anwohner vor Beginn der Bauarbeiten informieren.*

*Auf spätere Anfrage der Planfeststellungsbehörde präzisierte die Vorhabensträgerin ihre Stellungnahme dahingehend, dass sich der Baugrubenverbau zwar außerhalb des Grundstücks befinden werde, für den parallel laufenden Betriebsweg jedoch Grunderwerb in Höhe von 65 m<sup>2</sup> aus dem insgesamt 3.737 m<sup>2</sup> großen Grundstück erforderlich sei. Anlässlich einer Informationsveranstaltung sei der Einwenderin erläutert worden, es könne auch auf den Grunderwerb verzichtet werden, wenn das Grundstück stattdessen höhenmäßig etwas angeglichen werde, so dass auf die Böschung verzichtet werden könne. Die Einwenderin hätte daraufhin sinngemäß erwidert, den hinteren Grundstücksteil ohnehin nicht in dem Maße zu nutzen, als dass sie nicht auf den schmalen Geländestreifen verzichten könnte.*

## II.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der vom Vorhaben ausgehende Baulärm wird zu Beeinträchtigungen führen, die sich jedoch innerhalb der durch die AVV Baulärm gezogenen Grenzen werden halten müssen, vgl. auch Ziffer 2.2. Die AVV Baulärm definiert auf diese Weise die Zumutbarkeit der Beeinträchtigungen für die Anlieger. Eine entscheidungserhebliche Überschreitung dieser Grenzen ist nicht erkennbar. Sollte dies dennoch der Fall sein, wäre die Einwenderin über die hierfür geltenden Bestimmungen der AVV Baulärm sowie die Möglichkeit, auf der Grundlage von § 75 Abs. 2 HmbVwVfG ggf. nachträgliche Schutzvorkehrungen oder Entschädigung zu erhalten, hinreichend geschützt; vgl. hierzu auch Ziffer 3.8. Eine Entschädigungsleistung ist daher vorliegend nicht angeordnet worden. Hinsichtlich der grundsätzlichen Frage zur Anordnung von Entschädigungen vgl. Ziffer 3.2.4.

Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin im Bauvertrag gemäß ihrer Zusage weitestgehend erschütterungsarme Bauverfahren vorzuschreiben, vgl. dazu und zu entsprechenden Auflagen unter Ziffer 2.2 und 4.8.

Die unmittelbare Inanspruchnahme des Grundstücks betrifft einen schmalen Streifen des rückwärtigen Grundstücks im Randbereich zur A7 von ca. 65 m<sup>2</sup> Größe. Hiergegen wendet sich die Einwenderin offensichtlich nicht. Sollte ein freihändiger Erwerb dennoch nicht möglich sein, käme die von der Vorhabensträgerin beschriebene Angleichung des Grundstücks als milderes Mittel in Betracht. Diese jedoch wäre dann von der Einwenderin zu dulden. Die Nutzung des Hau-

ses wird jedenfalls weder vom Grunderwerb noch von einer Böschungsangleichung in Frage gestellt.

Hinsichtlich der der Vorhabensträgerin obliegenden Verpflichtung, die Anlieger rechtzeitig auf die Durchführung von Bauarbeiten hinzuweisen, wird auf Ziffer 2.2 verwiesen.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### **4.17.1.13 Einwendung Nr. 13**

Die Einwendung wird mangels Betroffenheit zurückgewiesen. Im Übrigen wäre die Einwendung selbst bei Annahme einer Betroffenheit als unbegründet zurückzuweisen gewesen.

##### I.

Die Einwenderin ist Besitzerin einer Parzelle im Kleingartenverein 212 in 22525 Hamburg. Dort bewohnt sie ein in ihrem Eigentum stehendes, gemauertes Wohngebäude. Die Einwenderin behauptet, das planfestzustellende Vorhaben werde die Nutzung der Parzelle letztendlich nicht nur erheblich beeinträchtigen, sondern ausschließen. Nach den derzeit bekannten Plänen der Freien und Hansestadt Hamburg würden die Kleingärten auf den durch den Ausbau der A7 entstehenden sogenannten Deckel umgesiedelt werden, um auf den derzeit von den Kleingärten eingenommenen Flächen Wohnungsbau zu betreiben. Dies stehe in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erweiterung der A7, weil diese zum Teil mit den durch den Verkauf der Kleingartenflächen zu erzielenden Einnahmen finanziert werden solle.

Zwar werde die Kleingartenparzelle der Einwenderin vom derzeitigen Planfeststellungsverfahren nicht unmittelbar betroffen. Auch solle für die Überplanung der Kleingartenflächen später noch ein gesondertes Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden. Dies sei jedoch unzulässig. Es handele sich um eine einheitliche Planung. Die Einwenderin sehe sich daher gehalten, zur Wahrung ihrer Rechte bereits in diesem Planungsabschnitt Einwendungen zu erheben.

Sodann führt die Einwenderin aus:

- Die Planung sei nicht gerechtfertigt. Wenngleich die Planung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den vordringlichen Bedarf eingeordnet worden sei, bestehe kein Bedarf, insbesondere kein Bedarf für die Inanspruchnahme der Kleingartenparzelle der Einwenderin.
- Die vorgesehene Kopplung zwischen der Finanzierung des Deckels einerseits und der Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwenderin andererseits sei unzulässig. Das Planfeststellungsverfahren dürfe nicht von dem Bebauungsplanverfahren abgekoppelt werden. Die geplanten Inhalte des Bebauungsplanverfahrens müssten im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.
- Es seien Alternativen zu prüfen, insbesondere für die Inanspruchnahme der Parzelle der Einwenderin.

- Nicht nur die Umfahrung Hamburgs durch die Autobahn A20 sei in die Verkehrsprognose einzubeziehen, sondern darüber hinaus auch die vom Land Niedersachsen gewollte und gewünschte Umfahrung Hamburgs in östlicher Richtung.
- Die Verkehrsprognose werde nachhaltig bezweifelt. Der Lkw-Anteil werde mutmaßlich erheblicher höher sein als prognostiziert. Für 2030 werde in Hamburg ein Containerumschlag von 30 Mio. TEU erwartet. Das allein löste bereits erheblichen zusätzlichen Lastwagenverkehr aus.
- Der Prognosezeitraum sei zu kurz. Es sei ein Zeitraum vom 10 - 20 Jahren ab Streckenfreigabe zu prognostizieren.
- Die Aufteilung der Planung in ein Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz einerseits und ein Bebauungsplanverfahren nach den Vorschriften des Baugesetzbuches bleibe jeweils ein Torso. Die Rechtsschutzmöglichkeiten der Einwender würden erheblich beeinträchtigt.
- Kleingärten und deren Nutzung hätten in Hamburg große Tradition und einen festen Platz innerhalb der Gesellschaft. Kleingartenflächen zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Straßenbaus in Anspruch zu nehmen, diene nicht dem Wohl der Allgemeinheit, sondern ausschließlich fiskalischen Interessen.
- Sollte das Grundstück der Einwenderin trotz allem und gleichwohl in Anspruch genommen werden, sei dieser eine angemessene Entschädigung zu zahlen, so dass sie in der Lage sei, ein gleichwertiges Objekt wie das Vorhandene zu erwerben und zu nutzen.

Abschließend verweist der für die Einwenderin tätige Rechtsanwalt vollen Umfangs auf die Einwendungen, die dieser für von ihm ebenfalls vertretene Einwender in dem Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt Stellingen erhoben hatte sowie auf die Einwendungen der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Behörden, die Einwendungen der Naturschutzverbände und die Einwendungen der Einwender im Rahmen des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt Stellingen.

-----  
*Die Vorhabensträgerin äußerte hierzu, die Parzelle sei durch die Planfeststellung des Abschnittes Schnelsen nicht betroffen und werde für den Ausbau der A7 im Bauabschnitt Stellingen nicht in Anspruch genommen.*

*Die Infrastrukturmaßnahme zum Ausbau der BAB A 7 innerhalb der FHH sei Bestandteil des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und hierin als Maßnahme des "vordringlichen Bedarfs" enthalten. Dies sei hinreichende Planungsrechtfertigung und zugleich Planungsauftrag der obersten Straßenbaubehörde im BMVBS an die zuständige Straßenbauverwaltung.*

*Der Planung liege eine einheitliche Gesamtplanung über 11,6 km von der Anschlussstelle HH-Othmarschen im Süden bis zur Landesgrenze mit Schleswig-Holstein im Norden zugrunde. Die Vorhabensträgerin habe ein Gutachten erstellen lassen, in welchem die Aufteilung der Ge-*

samtstrecke unter verkehrlichen und sicherheitsrelevanten Aspekten untersucht worden sei. Auf dieser Grundlage sei die jetzige Aufteilung in die 3 Bauabschnitte Othmarschen, Stellingen und Schnelsen festgelegt worden. Die Abschnittsbildung erfolge insbesondere, um den Verkehr auf der A7 und im Stadtstraßennetz nicht lahmzulegen.

Für die Planung von Straßeninfrastrukturmaßnahmen werde zur Zeit die aktuelle Verflechtungsprognose des Bundes mit dem Prognosehorizont 2025 verwendet, welche die zu erwartende Entwicklung der Personen- und Güterströme auf Kreisebene berücksichtige. Daher werde dieser Prognosehorizont auch für das Verkehrsgutachten angesetzt. Eine Fortschreibung auf das Jahr 2030 sei nicht erforderlich und hinsichtlich der Prognosesicherheit auch nicht sinnvoll. Für den Prognosefall 2025 an der A7 sei ein Prognosenetz 2025 zugrunde gelegt worden, das alle den Untersuchungsraum betreffenden Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des aktuellen Bundesverkehrsplans berücksichtige. Dies treffe auch auf die von der Einwenderin erwähnte Verlängerung der A 20 im Abschnitt Lübeck bis Stade zu (vgl. Seite 22 des Schlussberichts zur Verkehrsprognose in der Unterlage 15.1 der Planfeststellungsunterlagen). Die ebenfalls erwähnte Ostumfahrung Hamburgs (A 21) sei im Abschnitt A 24 bis AK Bargtheide (A 1) für das Land Schleswig-Holstein lediglich im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten, für den im betrachteten Prognosezeitraum 2025 keine Realisierung zu erwarten sei. Folgerichtig sei diese Maßnahme nicht im Prognosenetz enthalten.

Im aktuellen „Masterplan Straßenverkehr Hafen Hamburg“ der Hamburg Port Authority (HPA) werde ein Extremszenario mit einer Umschlagprognose von 30 Mio. TEU - allerdings ohne Angabe eines Prognosehorizonts - genannt, auf das die Einwenderin hier offensichtlich Bezug nehme. Es solle zur Schwachstellenanalyse unter Extrembelastungen verwendet werden, ohne dass dies in der Untersuchung weiter vertieft werde. Eine solche Umschlagmenge sei jedoch nach der im Oktober 2010 ebenfalls durch die HPA veröffentlichten „Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025“ nur unter Ansatz einer sehr optimistischen allgemeinen Wirtschaftsentwicklung und einer ebensolchen Entwicklung des Hamburger Hafens in den Jahren nach der Wirtschaftskrise zu erwarten. Die Planung des Straßennetzes auf Grundlage eines solchen Extremszenarios sei weder sinnvoll noch entspreche dies den Grundsätzen einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Der im Verkehrsgutachten angesetzte Containerumschlag von 25 Mio. TEU entspreche einem realistischen Szenario unter Annahme einer optimistischen Wirtschaftsentwicklung bei einer realistischen Entwicklung des Hamburger Hafens unter Berücksichtigung der Entwicklung der Kapazitäten der Wettbewerbs- hafen. Pessimistische Umschlagprognosen gingen sogar nur von einem Containerumschlag von ca. 12 Mio. TEU im Jahr 2025 aus. Somit liege der gewählte Ansatz von 25 Mio. TEU nach Ansicht der Vorhabensträgerin im oberen Bereich der geplanten Entwicklung.

Bei dem Ausbau der A7 und der späteren Gestaltung der Tunneldecken handele es sich um zwei getrennte Planungsverfahren, die von unterschiedlichen Rechtsträgern in unterschiedlichen Verfahrensarten verfolgt würden. Eine Verbindung möglicher Bauleitplanungen der Freien und Hansestadt Hamburg mit dem Planfeststellungsverfahren "Erweiterung BAB 7" wäre nur er-

*forderlich, wenn es sich bei der Bauleitplanung um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 VwVfG handelte. Dies sei jedoch nicht der Fall, da eine mögliche Umplanung der Kleingartenanlage ein eigenständiges städtebauliches Planungskonzept erfordere und die Planungskompetenz der Freien und Hansestadt Hamburg durch Mitregelung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht unerheblich eingeschränkt würde. Es sei auch nicht ersichtlich, inwieweit im Rahmen der Planung ein Planungstorso entstehen solle. Der Verwirklichung des städtebaulichen Vorhabens stehe im weiteren Verlauf kein unüberwindliches Hindernis entgegen.*

*Entschädigungsfragen seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und würden in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.*

## II.

Die Einwendung wird mangels Betroffenheit zurückgewiesen. Im Übrigen wäre die Einwendung selbst bei Annahme einer Betroffenheit als unbegründet zurückzuweisen gewesen.

Die Einwenderin behauptet eine Verletzung von Rechten, die sie aus dem Eigentum an einem Gebäude und einem Pachtvertrag über eine Kleingartenparzelle herleitet. Diese befindet sich in einem räumlichen Abstand zur Baumaßnahme (mindestens 4,5 km), der eine entscheidungsrelevante Betroffenheit sowohl unmittelbarer als auch mittelbarer Art ausschließt.

Nichts anderes gilt bei Anwendung der Rechtsprechung über die durch die Abschnittsbildung entstehenden Zwangspunkte. Zwar besteht danach bereits im Hinblick auf einen ihn noch nicht beeinträchtigenden Teilabschnitt Rechtsschutz auch für denjenigen, der in seinen Rechten unmittelbar erst durch den weiteren Ausbau des ihn erst dann berührenden Teilabschnitts betroffen sein kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, 4 C 5.78; BVerwG, Urteil vom 06.12.1985, 4 C 59.82). Vorliegend kämen Beeinträchtigungen durch den erst später auszubauenden Abschnitt Bahrenfeld aus Lärm, Erschütterungen oder Luftschadstoffen in Betracht. Diesbezüglich hat die Einwenderin jedoch keine Einwendungen erhoben und ist insoweit im vorliegenden Verfahren der Präklusion unterworfen. Geltend gemacht wird allein eine unmittelbare Inanspruchnahme sowie die nach Auffassung der Einwenderin dieser Inanspruchnahme zugrunde liegenden Planungsziele. Eine unmittelbare Inanspruchnahme der Kleingartenparzelle durch den Ausbau der A7 findet jedoch auch nicht im (übernächsten) Planungsabschnitt Bahrenfeld statt. Die Planfeststellungsbeschlüsse zum Ausbau der A7 können in keinem Abschnitt - weder im vorliegend planfestgestellten Abschnitt Schnelsen noch im später planfestzustellenden Abschnitt Bahrenfeld - eine Rechtsgrundlage bilden für die unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums der Einwenderin. Der Ausbau der A7 führt in Teilbereichen lediglich zur Entstehung neuer Grundflächen (nämlich der Tunneloberflächen), die geeignet wären, Kleingartenparzellen aufzunehmen. Dies ist seitens der Freien und Hansestadt Hamburg auch vorgesehen. Ob und wie diese Planung verfolgt wird, ist jedoch keine fernstraßenrechtliche Entscheidung, sondern eine städtebauliche. Hierzu bedarf es der Aufstellung eines Bebauungsplanes sowie darauf be-

ruhender weiterer Schritte bis hin zur evtl. Kündigung des Pachtvertrages. Sowohl bei der Aufstellung des Bebauungsplanes als auch im Rahmen einer möglichen späteren Kündigung bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten, so dass eine Verkürzung des Rechtsschutzes nicht erkennbar ist.

Anders gewendet: Der Ausbau der A7 bietet im Endzustand im Bereich der Tunneloberflächen zwar die Gelegenheit, dort Kleingärten anzusiedeln, es werden aber weder durch den Planfeststellungsbeschluss die rechtlichen Voraussetzungen hierfür geschaffen noch durch den Ausbau selbst vollendete Tatsachen geschaffen. Die abseits der A7 liegenden Kleingartenflächen bleiben durch den Fernstraßenausbau vollständig unberührt. Diesbezügliche Einwendungen sind daher nicht nur unbegründet, sondern bereits gegenstandlos. Damit ist die Einwenderin weder durch den vorliegenden Ausbauabschnitt noch durch jeden weiteren Ausbauabschnitt in ihrem derzeit allein geltend gemachten Eigentumsrecht betroffen.

Selbst jedoch bei Annahme einer Betroffenheit wäre die Einwendung als unbegründet zurückzuweisen gewesen:

- Hinsichtlich der Planrechtfertigung sowie der Finanzierung wird auf Ziffer 4.4 verwiesen,
- hinsichtlich der Verfahrenswahl wird auf Ziffer 4.2 verwiesen,
- hinsichtlich des Prognosezeitraums wird auf Ziffer 4.5 verwiesen,
- hinsichtlich der Abschnittsbildung wird auf Ziffer 4.7 verwiesen.

Abgesehen von dem auch insoweit geltenden Betroffenheitsmangel war schließlich auch die Bezugnahme auf sämtliche von Dritten in dem anderen Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A7 im Teilabschnitt Stellingen erhobene Einwendungen als unsubstantiiert zurückzuweisen. Sofern ein pauschaler Verweis auf eine Einwendung in einem anderen Planfeststellungsverfahren aufgrund des mangelnden Bezuges zu dem konkreten Verfahrensgegenstand überhaupt zulässig sein sollte, müsste dieser jedenfalls hinreichend erkennen lassen, worauf er sich im Einzelnen bezieht. Vorliegend ist das Gegenteil der Fall. Die Vielzahl an unterschiedlichen Einwendungen beinhaltet eine große Anzahl an Einwendungen, die sich die Einwenderin gewiss nicht zu eigen machen möchte, weil sie ihrer Einwendung geradezu entgegenliefen. Es ist weder Aufgabe der Planfeststellungsbehörde noch ist sie dazu befugt, aus dem gesamten Einwendungsmaterial des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der A7 im Bauabschnitt Stellingen diejenigen Einwendungen herauszufiltern, die mutmaßlich der Interessenlage der Einwenderin entsprechen dürften.

Schließlich wäre die Einwendung selbst bei einer Annahme der Geltendmachung mittelbarer Beeinträchtigungen ebenfalls zurückzuweisen gewesen. In Betracht kommen hier insbesondere bauzeitliche und dauerhafte Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe. Die entsprechenden Gutachten ergaben jedoch, dass Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich des von der Einwenderin genutzten Grundstücks wegen der großen Entfernung ausgeschlossen sind.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### **4.17.1.14 Einwendung Nr. 14**

Die Einwendung wird mangels Betroffenheit zurückgewiesen. Im Übrigen wäre die Einwendung selbst bei Annahme einer Betroffenheit als unbegründet zurückzuweisen gewesen.

Die Einwenderin ist Besitzerin einer Parzelle im Kleingartenverein 215 in 22525 Hamburg. Dort bewohnt sie ein in ihrem Eigentum stehendes, gemauertes Wohngebäude. Die Einwenderin behauptet, das planfestzustellende Vorhaben werde die Nutzung der Parzelle letztendlich nicht nur erheblich beeinträchtigen, sondern ausschließen. Nach den derzeit bekannten Plänen der Freien und Hansestadt Hamburg würden die Kleingärten auf den durch den Ausbau der A7 entstehenden sogenannten Deckel umgesiedelt werden, um auf den derzeit von den Kleingärten eingenommenen Flächen Wohnungsbau zu betreiben. Dies stehe in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erweiterung der A7, weil diese zum Teil mit den durch den Verkauf der Kleingartenflächen zu erzielenden Einnahmen finanziert werden solle.

Aufgrund der Wort- und Inhaltsgleichheit der Einwendung sowie der identischen Betroffenheitssituation wird im Übrigen auf die Entscheidung über die Einwendung Nr. 13 unter Ziffer 4.17.1.13 verwiesen.

#### **4.17.1.15 Einwendung Nr. 15**

Die Einwendung ist gegenstandslos hinsichtlich der Schließung des Schlehenwegtunnels. Sie wird zurückgewiesen hinsichtlich der Herstellung eines Wildschutzzaunes auch südlich der AS Schnelsen Nord / Oldesloer Straße. Im Übrigen, insbesondere auch hinsichtlich der Herstellung eines Wildschutzzaunes nördlich der AS Schnelsen Nord / Oldesloer Straße, hat die Einwendung sich aufgrund der Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

I.

Der Einwender erklärt, Generalbevollmächtigter des Nießbrauchsberechtigten vom Ausbau der A7 betroffener Flurstücke des Gutes Wendlohe zu sein. Es handele sich dabei um drainierte Ackerflächen. Die Entwässerung der Flächen erfolge über Drainageleitungen. Die Vorflut erfolge u. a. über eine Fläche im Besitz der Hansestadt Hamburg. Dieser Vorfluter, bestehend aus einer zum Teil versackten Betonrohrleitung, gewährleiste keine ordnungsgemäße Entwässerung und sei wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

Aus den Planungsunterlagen sei nicht ersichtlich, in welcher Weise die Entwässerung der A7 erfolgen solle. Sofern Entwässerungsgräben angrenzend an die Flächen des Gutes Wendlohe

entstehen sollten, habe der Straßenbaulastträger diese zu unterhalten und zu pflegen. Die Übernahme einer Unterhaltungspflicht durch das Gut Wendlohe werde abgelehnt.

Vermutlich würden durch die Baumaßnahme Drainageleitungen entfernt oder beschädigt, z. B. wenn die Baustraße über den Drainageleitungen verlief. Die Vorhabensträgerin sei zu verpflichten, die Entwässerung über die genannten Drainageleitungen auch während der Bauzeit zu gewährleisten und diese nach Abschluss der Bauarbeiten endgültig funktionsfähig wieder herzustellen.

Die genannten Flächen gehörten außerdem zur Eigenjagd des Gutes. Es werde daher gefordert, an der neu entstehenden Grenze zur A7 einen Wildschutzzaun zu errichten, der vom Straßenbaulastträger zu unterhalten sei.

Weiterhin werde gefordert, dass der zurzeit noch vorhandene, jedoch nicht nutzbare Tunnel am Schlehenweg gänzlich verschlossen werde, damit eine Querung der Ländereien des Gutes Wendlohe durch andere Personen nicht mehr möglich sei.

-----  
*Die Vorhabensträgerin äußerte hierzu, die genannte defekte Rohrleitung diene auch als Vorflut für den Straßenseitengraben der östlichen Rampe der AS Schnelsen Nord. Sofern die Funktionsfähigkeit dieser Rohrleitung nicht oder nur unzureichend gegeben sei, werde diese im Rahmen der Baumaßnahme regelgerecht wiederhergestellt.*

*Die Entwässerung der Verkehrs- und Nebenflächen sei umfassend in den "Entwässerungstechnischen Untersuchungen" (siehe Unterlage 13 der Planfeststellungsunterlagen) dargestellt und erläutert. Die Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen obliege dem Straßenbaulastträger.*

*Sofern während des Baus vorhandene Drainageleitungen beeinträchtigt würden, werde deren Funktion während der Bauzeit mit geeigneten Maßnahmen zumindest provisorisch aufrechterhalten und mit Abschluss der Bauarbeiten ein Ersatz in mindestens gleicher Qualität hergestellt.*

*Desweiteren wies die Vorhabensträgerin darauf hin, dass die vorliegende Planung die Schließung des Tunnels und der Wegebeziehung durch Verzicht auf einen Ersatzneubau des Tunnelbauwerkes bereits vorsehe.*

*Im **Erörterungstermin** wies der Einwender darauf hin, dass die Entwässerungsanlagen im Bereich Abfahrt Oldesloer Straße (Flurstück 4959) nicht ausreichend dimensioniert seien. Sofern die Autobahn diese Anlagen nutzen wolle, reiche die Vorflut in dem Bereich nicht aus. Die Vorhabensträgerin erwiderte, dass die Funktionsfähigkeit der auch von der A7 genutzten Anlage wiederhergestellt werde, sofern diese Mängel aufweise. Es werde diesbezüglich darum gebeten, sämtliche vorhandenen Lagepläne der vorhandenen Verrohrungen zu übersenden, damit deren Lage berücksichtigt werden könne. Dies wurde seitens des Einwenders zugesagt.*

*Die Vorhabensträgerin sagte den Bau eines Wildschutzzaunes als Verlängerung der Zäunung an der A7 auf schleswig-holsteiner Gebiet bis zur AS Schnelsen Nord / Oldesloer Straße auf der*

*Ostseite zu. Dies ist auch Gegenstand der Planänderung vom 26.07.2012, vgl. Ziffer 4.1.6. Eine Weiterführung des Wildschutzzaunes auch südlich der AS Schnelsen Nord / Oldesloer Straße sei nicht sinnvoll, da dort der städtische Bereich beginne und wechselndes Wild dort nicht in einem Maße zu erwarten sei, das die Herstellung eines auch im derzeitigen Zustand nicht erforderlichen Wildschutzzaunes rechtfertige.*

II.

Die Einwendung ist gegenstandslos hinsichtlich der Schließung des Schlehenwegtunnels. Sie wird zurückgewiesen hinsichtlich der Herstellung eines Wildschutzzaunes auch südlich der Oldesloer Straße. Im Übrigen, insbesondere auch hinsichtlich der Herstellung eines Wildschutzzaunes nördlich der Oldesloer Straße, hat die Einwendung sich aufgrund der Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

Hinsichtlich der Herstellung eines Wildschutzzaunes auch südlich der AS Schnelsen Nord / Oldesloer Straße schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### 4.17.1.16 Einwendung Nr. 16

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die Planung verbessert und die dauerhafte Grundstücksinanspruchnahme reduziert hat. Darüber hinaus wird die Einwendung zurückgewiesen.

I.

Die Einwenderin wendet sich gegen die ursprünglich geplante Inanspruchnahme in Form einer Einbuchtung („Nase“) zwischen der Grundstückszufahrt und der Autobahnbrücke, sofern dieses Stück nach abgeschlossenen Bauarbeiten nicht wieder dem Besitz zugeführt und im Eigentum der Stadt verbleiben solle. Mit den dann zukünftigen Abmessungen stelle das Grundstück keinen Wert mehr dar. Hinsichtlich der **Planänderung vom 26.07.2012** verzichtete die Einwenderin auf die Erhebung einer Einwendung.

-----  
*Die Vorhabensträgerin prüfte die Böschungsgestaltung und legte eine verbesserte Planung vor, durch die der erforderliche Grunderwerb für die Böschung um 30 m<sup>2</sup> auf 285 m<sup>2</sup> reduziert wurde, indem durch eine Änderung der konstruktiven Maßnahmen auf die kritisierte Einbuchtung verzichtet werden konnte. Die verbesserte Planung ist Gegenstand der beantragten Planänderung vom 26.07.2012, vgl. Ziffer 4.1.6. Gleichzeitig konkretisierte die Vorhabensträgerin dort die*

*Darstellung der vorübergehenden Inanspruchnahme für die Arbeiten zur Anpassung des Grundstücks an die veränderte Höhenlage der Heidlohstraße.*

## II.

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die Planung optimiert und die dauerhafte Grundstücksinanspruchnahme reduziert hat. Darüber hinaus wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Einwendung richtet sich zunächst gegen die dauerhafte Inanspruchnahme im Hinblick auf die damit verbundene Verkleinerung des Grundstücks durch die Ausformung als „Nase“. Diese hat die Vorhabensträgerin durch Umplanung beseitigt und die zukünftige Grundstücksgrenze damit begradigt. Die dauerhafte Inanspruchnahme reduziert sich dadurch zwar nur um 30 m<sup>2</sup>, jedoch in dem intensiv genutzten und daher für die Einwenderin wichtigeren Bereich unmittelbar vor dem Gebäude, wo sich auch der Hauseingang und ein Stellplatz befinden. Die Einwendung hat sich damit insoweit erledigt.

Soweit sich die Einwendung gegen die dauerhafte Inanspruchnahme überhaupt wendet, ist sie zurückzuweisen. Die zu erwerbende Fläche wird von einer Vielzahl baulicher Anlagen beansprucht. Dort sind ein Teil des Seitenstreifens, die Lärmschutzwand bzw. Seitenwand des Tunnelportals als auch der angrenzende Betriebsweg vorgesehen. Diese Anlagen sind Bestandteile der Verbreiterung der A7, auf die nicht verzichtet werden kann, ohne von den vorgeschriebenen Regemaßen abzuweichen. Insbesondere die Lage des Grundstücks am Tunnelportal und zugleich an der kreuzenden Heidlohstraße bedingt eine komplexe Geländesituation, aufgrund der auf eine Anpassung der angrenzenden Grundstückteile der Einwenderin und damit sowohl auf eine dauerhafte als auch eine bauzeitliche Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann und die keine weitere Minimierung mehr zulässt. Allenfalls der unmittelbar an der neu geplanten Grundstücksgrenze entstehende Böschungskeil, der der Überwindung des Geländesprungs dient, könnte statt einer Böschung mit einer Stützwand abgefangen werden. In diesem Fall verringerte sich die Grundstücksinanspruchnahme. Hierdurch würden jedoch am Ende nur wenige Quadratmeter gewonnen. Dem gegenüber stünden erhebliche Mehrkosten, die sich in erster Linie aus den Kosten der späteren Unterhaltung einer Stützwand ergeben und die im Verhältnis zur geringen Ersparnis an Grunderwerb nicht angemessen wären.

Gegen die dauerhafte Inanspruchnahme durch die Geländeanker unterhalb des Grundstücks wurde keine Einwendung erhoben. Jedoch wäre auch diese zurückzuweisen gewesen. Die Anker sind während der Bauphase erforderlich um den für die Errichtung der Tunnelwände erforderlichen Baugrubenverbau gegen den Erddruck zu sichern. Nach Fertigstellung der Wände wird der Verbau wieder entfernt und die Anker werden getrennt. Sie verbleiben funktionslos im Erdreich, weil eine Bergung nur unter großen Risiken für die aufstehende Bebauung und unter hohem Kostenaufwand möglich wäre. Sollten die Einwenderin oder ein Rechtsnachfolger zu einem späteren Zeitpunkt Arbeiten auf dem Grundstück vornehmen wollen, können die Anker ent-

fernt werden. Die dadurch entstehenden Kosten werden im Rahmen der Entschädigung für die Inanspruchnahmen berücksichtigt.

Auch gegen die bauzeitliche Inanspruchnahme hat sich die Einwenderin weder ursprünglich noch nach der Planänderung, die diese noch deutlicher zu Tage treten ließ, gewandt. Im Übrigen wäre auch eine solche Einwendung aus den vorgenannten Gründen der Geländeanpassung zurückzuweisen gewesen.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### 4.17.1.17 Einwendung Nr. 17

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

I.

Die Eigentümerin und Bewohnerin des Grundstücks wendet sich gegen den geplanten Grunderwerb in Höhe von 35 m<sup>2</sup> aus dem insgesamt 844 m<sup>2</sup> großen Grundstück. Auf der für den Grunderwerb vorgesehenen Flächen stünden ein Gartenhaus, ein Hühnerstall, ein Gerätehäuschen, ein Pflaumenbaum, ein Fliederbusch, ein großer Rhododendron, ein hoher Maschendrahtzaun, Lamellenzäune sowie kräftige Hecken.

Durch das Vorhaben ergäben sich größte gesundheitliche Risiken. Die Be- und Entlüftung des Tunnels sei durch Strahllüfter geplant, die die konzentrierten Abgase des über einen halben Kilometer langen Tunnels aus den Tunnelportalen in ihren Garten leiteten. Die Luft werde damit für die Einwenderin noch viel schadstoffhaltiger und ungesünder, als sie jetzt schon sei. Die Nutzung des Gartens wie Kleintierhaltung und der Anbau von, Obst, Gemüse und Beeren werde so unmöglich gemacht.

Stattdessen werde gefordert, die Abgase nach oben durch die Tunneldecke abzuführen oder den Tunnel soweit zu verlängern, dass eine Nutzung des Grundstücks weiterhin möglich sei.

Im Übrigen habe sich niemand mit ihr in Verbindung gesetzt, um über das Vorhaben zu sprechen. Es bestehe daher der Verdacht, dass vollendete Tatsachen geschaffen werden sollten.

-----

*Die Vorhabensträgerin äußerte hierzu, im Zuge der Planungen zur Erweiterung der A7 im Bereich Hamburg Schnelsen sei ein Luftschadstoffgutachten für das Jahr 2025 erstellt worden. Darin seien die Belastungen der verkehrsrelevanten Schadstoffe NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2.5</sub> flächendeckend für den Prognose-Planfall zum Betrieb der Straßenanlagen ermittelt worden.*

*Es sei richtig, dass der geplante Tunnel mit einer Längslüftung betrieben werden solle. Die im Tunnel auftretenden Schadstoffe träten demnach vollständig an den Portalen aus. Es sei eben-*

*falls richtig, dass es deshalb in Portalnähe zu höheren Luftschadstoffkonzentrationen komme als an freier Strecke.*

*Am Wohnort der Einwenderin würden im Planfall 2025 folgende Luftschadstoffbelastungen (Jahresmittel) im Vergleich zu den Hintergrundbelastungen und Beurteilungswerten der 39. BImSchV berechnet:*

*NO<sub>2</sub>: 24 µg/m<sup>3</sup> (Hintergrundbelastung 15 µg/m<sup>3</sup>, Grenzwert 40 µg/m<sup>3</sup>);*

*PM<sub>10</sub>: 22 µg/m<sup>3</sup> (Hintergrundbelastung 17 µg/m<sup>3</sup>, Grenzwert 40 µg/m<sup>3</sup>);*

*PM<sub>2.5</sub>: 18 µg/m<sup>3</sup> (Hintergrundbelastung 16 µg/m<sup>3</sup>, Grenzwert 25 µg/m<sup>3</sup>).*

*Dementsprechend würden für das Jahr 2025 keine Grenzwertüberschreitungen prognostiziert sondern im Gegenteil die gesetzlichen Grenzwerte im Jahresmittel deutlich unterschritten und die Schadstoffbelastung im Vergleich zum vorhandenen Zustand sinken. Die Luftschadstoffsituation am Wohnort stehe somit trotz der gewählten Lüftungsart des Tunnels nicht im Konflikt mit den gesetzlichen Vorgaben. Zudem werde durch den Ausbau der Autobahn die Stauhäufigkeit sinken. Auch dies wirke sich positiv auf die Schadstoffbelastung aus.*

*Hinsichtlich des Eigentumserwerbs und der Zahlung von Entschädigungen werde darauf hingewiesen, dass diese nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien und in einem gesonderten Erwerbs- bzw. Entschädigungsverfahren behandelt würden.*

## II.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, die durch das Luftschadstoffgutachten ermittelten Werte anzuzweifeln. Da danach die gesetzlichen Grenzwerte nicht überschritten werden hält die Planfeststellungsbehörde es nicht für geboten, eine andere Lüftung anzuordnen.

Hinsichtlich der Beteiligung der Betroffenen wird auf Ziffer 4.1 verwiesen. Zusätzlich hatte die Vorhabensträgerin, ohne dazu verpflichtet zu sein unabhängig von der öffentlichen Auslegung am 25.08.2011, 01.09.2011, 08.09.2011 und 15.09.2011 jeweils zwischen 16 Uhr und 19 Uhr im Bezirksamt Eimsbüttel, Dienststelle Lokstedt, interessierten Bürgern und Betroffenen für Erläuterungen zur Verfügung gestanden. Die Beteiligung von Öffentlichkeit und direkt Betroffenen ist demnach im gebotenen Umfang erfolgt.

Im Übrigen schließt die Planfeststellungsbehörde sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

#### 4.17.1.18 Einwendung Nr. 18

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die Errichtung eines Zaunes zugesagt hat. Hinsichtlich der mit der Höhe des Zaunes hat die Planfeststellungsbehörde die Zusage konkretisiert und der Einwendung insoweit abgeholfen.

I.

Der Einwender erklärt, zu einem Verkauf der von der Vorhabensträgerin benötigten Grundstücksfläche nur bereit zu sein, wenn die Vorhabensträgerin auf ihre Kosten zur Begrenzung des Grundstücks und zur Unterbindung unbefugten Betretens einen ca. 2,50 m hohen Zaun mit Sichtschutzbepflanzung errichtet.

-----

*Die Vorhabensträgerin sagt die Errichtung des geforderten Zaunes zu. Er ist in den Änderungsunterlagen (vgl. Ziffer 4.1.6) enthalten.*

II.

Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die Errichtung eines Zaunes zugesagt hat. Dieser ist unabhängig von der Existenz und Qualität des vorhandenen Zaunes zu errichten, weil durch den Ausbau erstmalig eine offene Grenze zu einem Wegegrundstück, nämlich dem geplanten Betriebsweg, entsteht. Auch wenn es sich nicht um einen öffentlich gewidmeten Weg handeln wird, ergibt sich jedenfalls eine Nutzungsmöglichkeit durch Dritte. Diese könnten ohne angemessene Einzäunung ungehindert auf das Grundstück gelangen. Hier kann allein ein entsprechender Zaun das unbefugte Betreten wirksam unterbinden. Als angemessen erscheint die vom Einwender geforderte Höhe von ca. 2,50 m.

#### 4.17.2 Stellungnahmen

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen samt Äußerungen der Vorhabensträgerin und den Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt. Stellungnahmen, die ausschließlich Zustimmung enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben. Soweit die Planfeststellungsbehörde sich nicht äußert, sieht sie keinen Anlass, von den Ausführungen und Zusagen der Vorhabensträgerin abweichende Anordnungen zu treffen.

Der besseren Übersichtlichkeit halber erfolgt die Darstellung nicht in drei großen Textblöcken (gesamte Stellungnahme, gesamte Äußerung der Vorhabensträgerin, gesamte Entscheidung der Planfeststellungsbehörde), sondern in einer jeweils auf ein Argument beschränkten Wiedergabe der Stellungnahme, der unmittelbar hierauf bezogenen Äußerung der Vorhabensträgerin und der diesbezüglich getroffenen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Dieses Muster wird Argument für Argument wiederholt, bis die gesamte Stellungnahme abschließend behandelt ist. Dabei erfolgt die Darstellung der Stellungnahme in Normalschrift, *die Äußerung der*

***Vorhabensträgerin in Diagonalschrift und die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Fettschrift.***

Folgende Beteiligte äußerten keine Bedenken:

Toll Collect GmbH, Versatel GmbH, Landesbetrieb Verkehr, Dataport, euNetworks GmbH, PLEdoc GmbH, Colt GmbH, Kabel Deutschland, 50Hertz GmbH, Eisenbahnbundesamt, GLH Auffanggesellschaft mbH.

Soweit deren Äußerungen Hinweise enthielten, hat die Vorhabensträgerin diese zur Kenntnis genommen.

**4.17.2.1 Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr**

Stellungnahme F 02 und F 04 vom 24.09.2011

Hinsichtlich der Gesamtstrecke des in die drei Abschnitte Schnelsen, Stellingen und Othmarschen aufgeteilten Ausbauvorhabens nördlich des Elbtunnels liege noch kein Gesamtsicherheitskonzept vor. Eine konkrete Gesamtplanung, einschließlich aller einsatztaktischen und strategischen Planungen, sei auf Grund dessen derzeit nicht möglich. Gleichwohl müsse die Feuerwehr bereits jetzt Anforderungen, die das Gesamtrisikokonzept berücksichtigen, in das Planfeststellungsverfahren des Abschnitts Schnelsen einbringen, damit diese entsprechend berücksichtigt werden könnten.

***Vorhabensträgerin:*** Das Gesamtsicherheitskonzept für den Bau- und Endzustand liege nunmehr vor. Gemäß Stellungnahme des LSBG vom 29.10.2012 seien im Hinblick auf die Planfeststellung keine Änderungen der Kubatur des Tunnels zu erwarten. Alle sonstigen Belange zu Tunnelbetrieb und -sicherheit würden im Rahmen der weiteren Planung mit den zuständigen Fachbehörden / LSBG im erforderlichen Umfang einvernehmlich abgestimmt.

**Planfeststellungsbehörde:** Die von der Feuerwehr angesprochenen Aspekte sind, soweit daraus bauliche Anforderungen an Tunnel und Strecke resultieren können, berücksichtigt. Im Übrigen sind sie Gegenstand der Ausführungsplanung bzw. des sich anschließenden Inbetriebnahmeverfahrens mit abschließender Abnahme durch den LSBG, vgl. RABT Ziffer 1.1.6. Im Übrigen wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie auf die Ziffern 3.2.3, 4.12 und 4.17.2.17 verwiesen.

Hinsichtlich der Durchfuhr von **Gefahrgut** lägen keinerlei Unterlagen vor. Der Elbtunnel verfüge während des Tages über die Gefahrgut-Kategorie E (keine Durchfahrt erlaubt) und in der Nacht über die Gefahrgut-Kategorie C (Beschränkungen für gefährliche Güter, die zu einer sehr großen Explosion, einer großen Explosion oder einem umfangreichen Freiwerden giftiger Stoffe führen können). Für die vorliegend geplante Tunnelkette sei die gleiche Kategorisierung wie beim Elbtunnel zu erreichen, um die Gefahrguttransporte nicht auf Parallelwegen durch die Stadt führen zu müssen. Damit wäre nachts die Durchfahrt von brennbaren Flüssigkeiten in Tankkraftwagen durch den Tunnel Schnelsen zu erlauben (Kategorie C), wenn das Risiko entsprechend begrenzt werden könne. In jedem Fall könnten die Risiken des regulären Betriebes

(Kollision und Brand) nicht von den Gefahrgutrisiken getrennt betrachtet werden. Das Gesamtrisiko ergebe sich aus der Summe der Einzelrisiken.

**Vorhabensträgerin:** Sowohl die Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz als auch die Richtlinien zur Kategorisierung von Straßentunneln gemäß ADR 2007 (Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter) und für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln [RABT 2006] würden eine europaweit einheitliche Überprüfung, Bewertung und Einteilung der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten auf Grundlage risikoanalytischer Betrachtungen fordern und ermöglichen.

Für den Tunnel Schnelsen liege eine entsprechende Gefahrgutanalyse seit 22.03.2012 vor. Eine Einschränkung hinsichtlich Gefahrgütern bestehe der Analyse zufolge nicht. Für die Entscheidung über die Zulässigkeit bzw. Einschränkungen der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten sei letztlich jedoch die Straßenverkehrsbehörde zuständig, vgl. Ziffer 9 RABT. Die Risiko-/Gefahrgutanalyse sei Grundlage für die Entscheidung der Verwaltungsbehörde über Auflagen bzw. Restriktionen zu Gefahrguttransporten auf den Tunnelstrecken.

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 3.2.3, 4.12 und 4.17.2.17 verwiesen.**

Im Bereich Autobahnkreuz Nord/West sei ein **zusätzliches Wachgebäude** mit einem Löschfahrzeug vorzuhalten, um sowohl im Abschnitt Stellingen als auch im Abschnitt Schnelsen wirksame und zeitgerechte Maßnahmen durch die Feuerwehr einleiten zu können. Das Fahrzeug sei mit 6 Funktionen zu besetzen. Als weitere personelle Besetzung sei die Funktion Einsatzleiter Tunnelbauwerke BAB A7, mit einer Funktion gehobener feuerwehrtechnischer Dienst sowie mit einer Funktion als Führungsgehilfen zur Unterstützung des Einsatzleiters einzurichten, um im Einsatzfall die im ersten Angriff eingesetzten Feuerwehrkräfte gezielt führen zu können. Das Wachgebäude sei in Absprache mit der Feuerwehr räumlich und technisch auszustatten.

**Vorhabensträgerin:** Hierbei handele es sich um Anforderungen der Feuerwehr zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben. Dies sei im Gesamtkontext mit den vorhandenen Feuerwachen zu sehen. Um das schnelle und wirksame Einleiten von Fremdrettungsmaßnahmen durch die Feuerwehr zu ermöglichen, sei eine tunnelnahe Anordnung einer Feuerwache sinnvoll. Die Bereitstellung entsprechender Kapazitäten sei jedoch Aufgabe der Freien und Hansestadt Hamburg.

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 3.2.3, 4.12 und 4.17.2.17 verwiesen.**

Der Tunnel Schnelsen könne in einer gemeinsamen Tunnelbetriebszentrale mit anderen Tunnelanlagen, wie z. B. dem Elbtunnel, überwacht werden, wenn die **Videoüberwachungsanlage** mit einer digitalen Bildauswertung und Aufzeichnungsmöglichkeit ausgestattet werde, welche die Sichttrübung durch Brandrauch sowie Personenbewegungen und Verkehrsflussstörungen im Tunnel detektiere. In der Tunnelbetriebszentrale sei ein Stabsraum mit Arbeitsplätzen für den

Einsatzleiter der Feuerwehr und seinem Assistenten, einschließlich technischer Ausstattung, einzurichten.

**Vorhabensträgerin:** *Der zeitnahen und zuverlässigen Detektion von Ereignissen in einem Tunnel komme eine zentrale Bedeutung zu, da diese Grundvoraussetzung für das Einleiten entsprechender Maßnahmen sei. Aus technischer Sicht böten Videodetektionssysteme mit digitaler Bildauswertung die Möglichkeit, unterschiedliche Ereignisse (Unfall, Brand, Personen etc.) mit Hilfe eines Systems äußerst frühzeitig zu erkennen und durch gleichzeitiges Aufschalten der Ereignismeldung und der Bildinhalte an eine überwachende Stelle über das Ereignis zu informieren. Sie erfüllten somit die in den RABT 2006 gestellte Forderung nach einer ereignisorientierten und programmgesteuerten Videoüberwachung von Tunneln.*

*Die Planungen für den Tunnel Schnelsen würden eine Ausstattung mit einem Videodetektionssystem zur Rauchererkennung vorsehen. Das Aufschalten der Informationen solle in einer neuen übergeordneten Tunnelleitzentrale erfolgen, die Planungen zum Umbau / Neubau der Tunnelleitzentrale liefen bereits. In dieser Tunnelleitzentrale würden Räumlichkeiten für die Feuerwehr und ein separater Raum für Einsatzfälle vorgesehen. Der Forderung nach einer Ausstattung des Tunnels Schnelsen mit einer Videodetektion einschließlich digitaler Bildauswertung werde somit im Hinblick auf eine Rauchererkennung entsprochen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Während der gesamten Bauphase müsse **das an das Baugebiet angrenzende Stadtgebiet**, jederzeit durch die Feuerwehr zeitgerecht und ohne Einschränkungen **erreichbar bleiben**. Etwasige Straßensperrungen seien in Absprache mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache festzulegen und ggf. durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen (z. B. Behelfsbrücken).

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin stimmt den Forderungen zu. Im Erörterungstermin hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Feuerwehr im Rahmen der Bauanlaufberatung, also der Phase nach der Ausführungsplanung vor und zu Beginn der Bauausführung, zu beteiligen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Während der Bauzeit muss die Erreichbarkeit aller potentiellen Einsatzorte durch die Feuerwehr gewährleistet werden. Diesbezüglich wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Zwischen den beiden Röhren müsse unmittelbar vor den Tunnelportalen eine **Überfahrt** hergestellt werden, damit die Einsatzkräfte ungehindert in beide Röhren gelangen könnten.

**Vorhabensträgerin:** *In der Lärmschutzwand seien im Mittelstreifen jeweils in rd. 30 m Abstand vor dem nördlichen und südlichen Tunnelportal Durchfahrtsöffnungen für eine Feuerwehrüberfahrt vorgesehen (vgl. Unterlage 10, Blatt-Nr. L-02.1, LSW 14 und Blatt-Nr. L-02.2, LSW 19.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die **Sammelleitungen der Schlitzrinnen** in den Tunnelröhren müssten so ausgeführt werden, dass ein Ereignis in der einen Röhre zu keinen für Menschen gefährlichen Auswirkungen oder Beeinträchtigungen in der Nachbarröhre führen könne.

**Vorhabensträgerin:** *Jeder Rinnenabschnitt besitze eine Abschottung zum nächsten Rinnenabschnitt. Damit sei die Anforderung der RABT nach einer Abschottung der Rinnen nach jeweils max. 50 m erfüllt. Jeder Rinnenabschnitt werde über einen Tauchwandschacht an die Längsentwässerungsleitungen DN 400 im Tunnel angeschlossen. Pro Tunnelröhre sei eine getrennte Längsentwässerungsleitung geplant. Somit sei die Nachbarröhre jeweils nicht beeinträchtigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Das gesamte **Abwasser- und sonstige Auffangsystem** sei entsprechend der möglichen Gefährdungen durch gefährliche Güter oder Stoffe **explosionsgeschützt** auszuführen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Tunnelentwässerung erfolge nach den Anforderungen der RABT. Das gesamte Abwasser- und sonstige Auffangsystem (Havariebecken) werde entsprechend der möglichen Gefährdungen durch gefährliche Güter und Stoffe explosionsgeschützt ausgeführt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Tunnel und die Tunnelbetriebszentrale seien in den Tunnelröhren, zwischen den Tunnelröhren sowie zwischen den Tunnelröhren und der Umgebung bzw. der Einsatzzentrale der Feuerwehr sowohl hinsichtlich der Brandbekämpfung als auch des Rettungsdienstes für den digitalen **Einsatzstellenfunk** der Feuerwehr auszurüsten. Dies habe gemäß den Anforderungen und in Abstimmung mit der Feuerwehr Hamburg zu erfolgen.

**Vorhabensträger:** *Der Tunnel Schnelsen werde gemäß RABT auch zum Empfang mit digitalem Funk ausgestattet. Hierbei würden auch die Anforderungen der Feuerwehr hinsichtlich der Funkversorgung berücksichtigt. Der Forderung der Feuerwehr nach Ausstattung des Tunnels mit digitalem Einsatzstellenfunk werde somit entsprochen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.2 Behörde für Inneres, Polizei, Verkehrsdirektion 2**

Stellungnahme vom 30.09.2011

Der Ausbau der Bundesautobahn BAB A7 werde grundsätzlich begrüßt. Durch die Querschnittserweiterung, die Schaffung des zusätzlich durchgehenden Verflechtungsfahrestreifen zwischen der Anschlussstelle (AS) HH-Schnelsen-Nord und AS HH-Schnelsen und die normgerechte Herstellung der Trassierung/Querneigung könne sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Seitens der Vorhabensträgerin sei jedoch nur der Teilabschnitt Schnelsen mit dem Neubau eines Straßentunnels zur Planabstimmung vorgelegt. Der Lärmschutztunnel werde Bestandteil

einer Tunnelkette sein, daher sei eine isolierte Betrachtung aus Sicht der Polizei/Straßenverkehrsbehörde nicht möglich. Um eine abschließende Beurteilung abgeben zu können, hätte das zur Zeit in Arbeit befindliche verkehrstechnische Konzept im Vorwege dieses Planfeststellungsverfahrens vorliegen müssen. Durch zwingend zu beachtende Vorschriften, wie die Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), entstünden in Tunnelketten Abhängigkeiten bezüglich Sperrmaßnahmen bei Rückstau in den Tunnel hinein, sowie Szenarien mit Komplettsperrungen einer Fahrtrichtung (FR) im Ereignis- oder Wartungsfall. Diese seien bisher nicht ausreichend untersucht und berücksichtigt. Darüber hinaus sei aus den vorgelegten Unterlagen kein Gesamtsicherheitskonzept zu erkennen.

**Vorhabensträgerin:** *Der Ausbau der A7 von AS Othmarschen bis Landesgrenze HH/SH beinhalte neben dem Abschnitt Schnelsen zwei benachbarte Streckenabschnitte, in denen ebenfalls jeweils ein Tunnelbauwerk geplant sei. Planung und Bau dieser Streckenabschnitte erfolgten zeitlich versetzt zum Abschnitt Schnelsen. Nach vollständigem Ausbau der A7 würden auf einer Streckenlänge von 16 km vier Tunnel (zusammen mit dem Elbtunnel) mit einer Gesamtlänge von ca. 6,7 km vorhanden sein. Für diesen Endzustand und ggf. auch für früher auftretende Zwischenzustände seien Einsatzkonzepte der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben und der für den Betrieb zuständigen Stellen aufzustellen. Für die Planfeststellung des Abschnitts Schnelsen ergäben sich zu diesem Zeitpunkt allerdings keine zusätzlichen Maßnahmen, die in das Verfahren eingebracht werden müssten.*

*Alle erforderlichen Maßnahmen insbesondere in Bezug auf die RABT würden berücksichtigt. Ein entsprechendes verkehrstechnisches Konzept liege bereits in einer abgestimmten Version vor. Hierbei seien keine zusätzlichen planfeststellungsrelevanten baulichen Maßnahmen enthalten.*

*Der Bau des Tunnels Schnelsen sei wesentlicher Teil des hier beantragten Vorhabens. Für diesen Tunnel sei ein Gesamtsicherheitskonzept gem. den Richtlinien für Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln; Ausgabe 2006 (RABT), Abschnitt 0.4, sowie den im Leitfaden zur Erstellung einer Sicherheitsdokumentation gemäß RABT 2006 gegebenen weiteren Spezifizierungen in Bearbeitung. Dieses Konzept werde mit den zu beteiligenden Behörden, insbesondere der Polizei und der Feuerwehr, erörtert und abgestimmt. Die sich aus dem Gesamtsicherheitskonzept für den Tunnel Schnelsen ergebenden Maßnahmen seien, soweit für das Vorhaben von Belang, in den dem Verfahren zu Grunde liegenden Unterlagen berücksichtigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 3.2.3 und 4.12 verwiesen.**

Verkehrskonzept / Verkehrsuntersuchung

In den Verkehrsuntersuchungen der Mikrosimulation seien die Wochentage Montag und Freitag nicht betrachtet worden. Die Erfahrung am Elbtunnel zeige aber, dass an diesen beiden Tagen besonders starke Verkehrsbelastungen vorherrschten und zu anderen Wochentagen abwei-

chende Stauphänomene zu beobachten seien. Aus Sicht der Polizei/Straßenverkehrsbehörde sei eine aktuelle Verkehrsuntersuchung für die Wochentage Montag und Freitag zwingend erforderlich.

**Vorhabensträgerin:** *In der mikroskopischen Simulation des Verkehrsablaufs auf der A7 seien systematische Unterschiede in der Stärke des täglichen Verkehrs der einzelnen Wochentage, der Ganglinien der Verkehrsnachfrage an den Tagen Montag und Freitag, der Verkehrsnachfrage über das Jahr, witterungsbedingte Kapazitätseinschränkungen sowie Unfälle, Baustellen und Ähnliches unberücksichtigt geblieben. Es würden damit nicht alle Verkehrssituationen abgedeckt, die im Laufe der Lebensdauer der zukünftigen A7 auftreten könnten. Vielmehr habe man sich - wie dies allgemein üblich sei - im Verlaufe der bisherigen Dimensionierung der A7 auf das Ziel konzentriert, dass die neue Autobahn an einem „normalen Werktag“ störungsfrei funktionieren solle, wobei von Unfällen, Baustellen und anderen externen Störungen abgesehen werde.*

*Um dennoch die systematischen Unterschiede der Ganglinien der Verkehrsnachfrage an den Tagen Montag und Freitag zu untersuchen, sei die bereits früher durchgeführte Zählstellenanalyse nochmals durchgeführt und detaillierter als im Gutachten dargestellt worden. Dabei ergab sich, dass mit der gewählten Ganglinienanalyse sowohl der Montag als auch der Freitag mit ihren Spitzenbelastungen am Vormittag und am Nachmittag abgedeckt würden und die Aussagen zur verkehrstechnischen Belastbarkeit der zukünftigen A7, die mit einer Form der Ganglinie bearbeitet wurden, die aus dem Mittel der Tage Dienstag bis Donnerstag hergeleitet worden seien, auch uneingeschränkt für den Montag gälten. Allein für den Freitag seien Vorbehalte zu machen. Dessen Nachfrage-Ganglinie am Nachmittag sei mit ihrer absoluten Spitze nicht präzise aus den Ergebnissen der Dauerzählstellen herleitbar. Eine zuverlässige Feststellung dieser zukünftigen Ganglinien sei jedoch kaum möglich. Es sei jedoch eine Einschätzung der maximal denkbaren stündlichen Spitze der Verkehrsnachfrage durchgeführt worden. Hierbei sei deutlich geworden, dass auch bei freiem Abfluss keine Spitzennachfrage über 8,25% des Tagesverkehrs am Freitag denkbar sei. Die dann an einem normalen Freitag höchstens zu erwartende stündliche Nachfrage liege um bis zu 3 % über den Maximalwerten der simulierten Ganglinie. Die bestehenden Kapazitätsreserven lägen aber deutlich über diesem Wert. Insofern sei der Schluss gerechtfertigt, dass auch die zukünftig bei ungehindertem Abfluss eintretenden Spitzenbelastungen an einem normalen Freitag von der geplanten Auslegung der nordwärts gerichteten Fahrbahn der A7 bewältigt werden könnten.*

*Zusammenfassend sei demnach festzustellen, dass der Montag in der Summe des Tages eher geringer belastet als die anderen Wochentage sei. Dagegen weise der Freitag durchweg den höchsten täglichen Verkehr auf. Dennoch gebe es in beiden Fahrtrichtungen keinen Anlass zu der Befürchtung, dass die geplante Gestaltung der A7 im Bereich zwischen HH-Volkspark und Landesgrenze am Montag oder Freitag eine systematisch schlechtere Qualität des Verkehrsablaufs als im Durchschnitt der Tage Dienstag bis Donnerstag erwarten lasse.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Vorhabensträgerin hat aufgrund gutachterlicher Untersuchungen plausibel dargestellt, dass sowohl die zunächst ausschlaggebende Bewältigung des Regelverkehrs hinreichend gewährleistet ist, als auch dass darüber hinaus Kapazitätsreserven bestehen, die auch höhere Verkehrsnachfragen abzuwickeln in der Lage sind. Dies betrifft vor allem die erhöhte Verkehrsnachfrage am Freitagnachmittag. Weitere Untersuchungen erscheinen daher als entbehrlich.

Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA)

Zur Reduzierung von Verkehrsunfällen durch nicht angepasste Geschwindigkeit müsse die Polizei die Möglichkeit haben, den Gesamtbereich (Tunnel und freie Strecke) nachträglich mit GÜA auszurüsten. Hierfür müssten Installationen (Stromversorgung und Kabelrohre) und eine Datenverbindung zum Betriebsgebäude (Bauwerksverzeichnis Lfd. Nr.49) zur Datensicherung erfolgen.

***Vorhabensträgerin:** Die Möglichkeit zur Nachrüstung einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (GÜA) werde bei der weiteren Bearbeitung des Konzepts für die betriebs- und verkehrstechnische Ausrüstung des Tunnels Schnelsen und der Verkehrsbeeinflussungsanlage der freien Strecke berücksichtigt. Aus den Notrufnischen heraus sei sowohl eine Stromversorgung als auch eine datentechnische Anbindung an eine Geschwindigkeitsüberwachung möglich. Dies könne, sofern noch nicht abschließend geklärt, auch zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet werden. Je nach verwendetem Überwachungssystem seien die Aufwendungen zum nachträglichen Einbau unterschiedlich, jedoch baulich mit keinen relevanten Änderungen an der Kubatur des Tunnels verbunden.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Erforderlichkeit einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Es handelt sich dabei um eine Frage, die in den Aufgabenbereich der Straßenverkehrsbehörde fällt. Nach den Ausführungen der Vorhabensträgerin ist sowohl ein Einbau im Zusammenhang mit der Herstellung des Tunnels als auch ein nachträglicher Einbau möglich. Damit kann diese Frage der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 3.2.3 und 4.12 verwiesen.

Verkehrsführung im Tunnel

Aus Sicht der Polizei/Straßenverkehrsbehörde solle der Regelbetrieb ein Richtungstunnel sein. Für längere und auch kurzfristige Richtungssperrungen im Wartungs- oder Ereignisfall müsse eine noch festzulegende Mindestausstattung (z.B. Nothaltequerschnitte an allen Tunnelportalen und Dauerlichtzeichen für die Gegenrichtung) zur Aufrechterhaltung des Durchgangsverkehrs realisiert werden. Perspektivisch erachte die Polizei/Straßenverkehrsbehörde eine verkehrstechnische Mehrausstattung, die zu einem späteren Zeitpunkt einen automatisierten regelhaften

Gegenverkehrsbetrieb im Ereignisfall zulasse, für erforderlich. In den Planfeststellungsunterlagen befinde sich kein Hinweis, ob der Lärmschutztunnel Schnelsen im Endzustand mit Gegenverkehrsführung ausgelegt sei. Für größere Schadensereignisse und die damit verbundene Komplettspernung eines Tunnels sei die Möglichkeit einer kurzfristigen Einrichtung des Gegenrichtungsverkehrs erforderlich. Eine Umleitung über das hoch belastete Stadtstraßennetz sei nicht möglich.

In diesem Zusammenhang weise die Polizei/Straßenverkehrsbehörde auf die Zusage der Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren Stellingen am 05.09.2011 hin. Demnach würden alle drei Lärmschutztunnel so ausgestaltet, dass die einzelnen Tunnelröhren für einen Gegenrichtungsverkehrsbetrieb im Ereignisfall betrieben werden können.

**Vorhabensträgerin:** *Der Tunnel Schnelsen werde als Richtungsverkehrstunnel realisiert. Die verkehrstechnische Ausstattung umfasse entsprechende Sperreinrichtungen durch Schranken an den Tunnelportalen sowie die Anordnung von Dauerlichtzeichen und Wechselverkehrszeichen für die Gegenrichtung im Bereich der Tunnelinnenstrecke entsprechend RABT.*

*Bereits über die RABT hinaus seien Festlegungen im verkehrstechnischen Gesamtkonzept getroffen worden. Die Grundlage hierfür bilde das verkehrstechnische Gesamtkonzept, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sei und welches das Zusammenwirken der Tunnel untereinander berücksichtige. Für die Bauphase sei einem temporären Gegenverkehr seitens des BMVBS zugestimmt worden und auch für den Endzustand sei die Zustimmung in Aussicht gestellt. Baulich seien die Voraussetzungen für den Gegenrichtungsverkehr in beiden Röhren für Bau- und Endzustand berücksichtigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 3.2.3, 4.12 und 4.17.2.17 verwiesen.**

#### Lärmschutztunnel

Der lichte Verkehrsraum in Höhe von 4,50 m des Lärmschutztunnels Schnelsen gemäß Bauwerksverzeichnis Lfd. Nr. 39 sehe eine Höhenkontrolle vor (Erläuterungsbericht Seite 38). Diese diene zur Sicherung des Bauwerks, der betriebstechnischen Ausstattung und der Verkehrsbeflussungseinrichtung. Hierbei sei das Höhenkontrollkonzept vom 12.10.2010 Version 1.3 von SSP Consult anzuwenden.

In diesem Zusammenhang weise die Polizei/Straßenverkehrsbehörde auf die Zusage der Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren Stellingen am 05.09.2011 hin. Demnach finde eine Erhöhung des lichten Verkehrsraums auf 4,80 m für alle drei Lärmschutztunnel statt. Eine Höhenkontrolle und die damit verbundenen im Konzept benannten bereitzustellenden geeigneten Flächen und Betriebswege würden hierdurch entfallen.

**Vorhabensträgerin:** *Die minimale lichte Durchfahrtshöhe für den Lärmschutztunnel Schnelsen sei in der laufenden Planung gegenüber den Antragsunterlagen zur Planfeststellung von 4,50 m auf 4,80 m erhöht worden. Auf die Einrichtung eines Höhenkontrollsystems könne somit verzichtet werden.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Markierungen und Verkehrszeichen (alle Pläne)

Es werde empfohlen, Verkehrsregelungen und Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs grundsätzlich nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu behandeln. Ansonsten zögen Maßnahmen, die durch geänderte Verkehrsverhältnisse oder sich entwickelnde Verkehrsunfall-schwerpunkte aus Sicherheitsgründen notwendig geworden seien, stets eine Änderung der Planfeststellungsunterlagen nach sich. Die Veränderung bzw. Anpassung von Fahrbahnmarkierungen sei ein probates Mittel der Verkehrsplaner und der anordnenden Straßenverkehrsbehörde, um Optimierungen im Straßennetz durchzuführen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin schließe sich der Auffassung der Polizei an. Verkehrsregelungen und Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs würden im Planfeststellungsverfahren nicht geregelt. Dies obliege der späteren verkehrsrechtlichen Anordnung durch die zuständigen Verkehrsbehörden. Verkehrszeichen und Markierungen seien nur zur Information in den Plänen enthalten.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen beider an. Soweit in den Planunterlagen Verkehrsregelungen, Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen etc. enthalten sind, sind dies lediglich nachrichtliche Darstellungen die zeigen, dass es mindestens eine Art einer grundsätzlich funktionierenden Verkehrsregelung etc. gibt. Eine Ausnahme hiervon bilden die in den Nebenbestimmungen oder im sonstigen Text der Entscheidungen ausdrücklich planfestgestellten Regelungen wie die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h in den jeweiligen Baubereichen.**

Bauzustände auf der Autobahn

Die Straßenverkehrsbehörde weise darauf hin, dass in den provisorischen Verkehrsführungen ausreichend Platz für eine bauliche Mitteltrennung vorgesehen werden müsse. Auf die tagesgenaue Angabe von Sperrzeiten bei erforderlichen Vollsperrungen beim Abbruch der Überführungen sollte verzichtet werden. Die Erfahrungen zeigten, dass diese Vorgaben durch besondere Umstände nicht immer eingehalten werden könnten.

Auf Seite 55 des Erläuterungsberichts würden unter dem Punkt *Allgemeines* für die Bauzeit Fahrspurbreiten von 3,25 m und 2,50 m vorgesehen, d.h. der linke Fahrstreifen habe eine Beschränkung der Gesamtfahrzeugbreite auf max. 2 m und entspreche den bisherigen Absprachen. Erkenntnisse aus anderen Bundesländern machten deutlich, dass heutige Pkw mit einer

Gesamtfahrzeugbreite von mehr als 2 m zugelassen würden. Demnach dürfte die linke Fahrspur von einem Großteil der Pkw nicht befahren werden. Bei der Planung der Bauzustände sollte diesen neuen Erkenntnissen Rechnung getragen und ausreichend Flächen berücksichtigt werden.

Im **Erörterungstermin** präzisierte die Polizei ihre Stellungnahme dahingehend, dass eine Fahrstreifenbreite von 2,75 m während der Bauzeit gefordert werde.

**Vorhabensträgerin:** *Die Verkehrseinschränkungen im Rahmen von Verkehrsführungen und auch die zeitliche Festlegung von Sperrzeiten erfolgten im Rahmen der verkehrsbehördlichen Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Die Fahrstreifenbreiten innerhalb der Verkehrsführungen würden grundsätzlich entsprechend dem dafür gültigen Regelwerk, den RSA - Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, dimensioniert. Das Problem des hohen Fahrzeuganteils mit einer Gesamtfahrzeugbreite von > 2,00 m sei bekannt und entsprechende Regeländerungen (die Überarbeitung der RSA laufe derzeit) würden aktuell in den dafür zuständigen Gremien (BMVBS, FGSV) geprüft. Das Ergebnis dazu sei offen. Hilfsweise würden derweil, z.B. in NRW, die Beschilderungen auf "2,10 m" geändert oder eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung (60 km/h) vorgenommen. Sofern zum Zeitpunkt der verkehrsbehördlichen Anordnung noch keine allgemein gültigen Regelungen vorhanden seien, bedürfe es dann der Einzelfallentscheidung durch die Verkehrsbehörde. Die Vorhabensträgerin sage zu, die Planung hinsichtlich einer Optimierung durch Verbreiterung (ggf. abschnittsweise) der Fahrstreifen zu prüfen. In diesem Zusammenhang werde auch der erforderliche Platz für die notwendige bauliche Mitteltrennung berücksichtigt.*

Im **Erörterungstermin** erläuterte die Vorhabensträgerin weiter, dass die inneren Fahrstreifen bei einer Gesamtfahrbreite für den 4+0 Verkehr von 12 m nur 2,50 m breit wären. Es werde jedoch versucht, eine Fahrstreifenbreite von 2,75 m zu realisieren, obwohl punktuelle Engpunkte an einigen Bauwerken nicht zu vermeiden seien. Dies führe nicht zu mehr Grunderwerb.

**Planfeststellungsbehörde:** **Die bauzeitliche Verkehrsführung wird nach Auskunft der Vorhabensträgerin mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde intensiv abgestimmt. Die Straßenverkehrsbehörde habe auf Grundlage der RSA für die zusammenhängende Baustellenlänge von mehr als 9 km Länge (unter Mitberücksichtigung der Bauarbeiten in Schleswig-Holstein) eine Breite aller Behelfsfahrstreifen innerhalb der Verkehrsführung von  $\geq 3,25$  m gefordert. Dieser Forderung könne innerhalb des Abschnittes Schnelsen durchgehend entsprochen werden, die aktuelle Planung berücksichtige dies. Damit kann die Regelung der bauzeitlichen Verkehrsführung im Abschnitt Schnelsen der Ausführungsplanung überlassen werden. Es ist nicht erkennbar, dass diese Frage nicht lösbar wäre. Es bedarf daher keiner Regelung dazu im Planfeststellungsbeschluss.**

#### Ausfädelspur AS HH-Schnelsen-Nord Fahrtrichtung Süd

An der AS HH-Schnelsen-Nord sei die Ausfädelspur in Fahrtrichtung Süden vor einigen Jahren durch Änderung der Markierung auf ca. 470 m verlängert worden. Der Grund dafür seien Rückstauabildungen von ausfahrenden Fahrzeugen bis auf die Hauptfahrstreifen der BAB gewesen. Diese Verlängerung halte die Straßenverkehrsbehörde auch weiterhin für erforderlich. In der vorgelegten Planung habe die Ausfädelspur lediglich eine Länge von ca. 200 m.

**Vorhabensträgerin:** *Die Ausfädelspur sei mit einer Länge von 250 m inklusive der 60 m langen Verziehung nach Typ A1 der maßgeblichen Richtlinie RAA 2008 geplant worden. Diese Lösung sei auch in der Mikrosimulation hinsichtlich der Leistungsfähigkeit betrachtet worden. Dabei wären in beiden Spitzenstunden keine Rückstausituationen festzustellen gewesen. Daher folge die Planung hier dem positiven Ergebnis der Mikrosimulation, welches die Grundlage für die Dimensionierung der Verkehrsanlage der A7 bilde. Bei einer Verlängerung der Ausfädelspur müsste der bestehende Lärmschutzwall inkl. einer aufgesetzten Wand erneuert oder der vorhandene Wall mittels Spundwänden abgefangen werden. Derzeit sei hier ein Abfangen des Walles mit 2,50 m hoher Gabionenwand vorgesehen. Bei Aufweitung für eine verlängerte Ausfädelspur sei ein Abfangen über eine Gabionenwand nicht mehr möglich.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Der Verkehrsfluss auf der nach Fertigstellung verbreiterten A7 wird nicht mehr vergleichbar mit dem vorhandenen Zustand sein. Die Länge der Ausfädelspur muss daher unter den veränderten Gegebenheiten betrachtet werden. Dies hat die Vorhabensträgerin getan. Es wird daher auf deren Erwidern verwiesen.**

#### Rampe 1.3 AS HH-Schnelsen-Nord

Beobachtungen der Straßenverkehrsbehörde zeigten, dass die derzeitigen Radien der Ausfahr-rampen den Verkehr derart verlangsamen, dass dies mitursächlich für die regelmäßigen Rückstaus auf die Hauptfahrbahnen der BAB A7 bis ins AD HH-Nordwest und teilweise darüber hinaus sei. Für die Straßenverkehrsbehörde sei nicht eindeutig erkennbar, dass die neu gewählten Radien im Ausbau hier eine ausreichende Verbesserung erzielten. Eine Umgestaltung der geplanten Radien und damit eine Vermeidung von Staus sei erforderlich.

**Vorhabensträgerin:** *Eine Trassierung der Ausfahr-rampen mit größeren Radien würde die Leistungsfähigkeit nicht maßgeblich erhöhen, da die LSA-gesteuerten Knotenpunkte an den untergeordneten Straßen den Verkehrsfluss bestimmten. Maßgebend seien hier ausreichend große Aufstelllängen. Dies sei in der vorliegenden Planung berücksichtigt.*

Im **Erörterungstermin** wurde außerdem deutlich, dass hier im Vergleich zum vorhandenen Zustand ein zusätzlicher Ausfädelsstreifen vorhanden ist und die Kapazität aus diesem Grunde ausreicht. Dem stimmte die Polizei im Erörterungstermin zu.

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.**

#### Einfädelfahrstreifen AS HH-Schnelsen Fahrtrichtung Süd

Die gewählte Länge des Einfädelfahrstreifens mit 200 m entspreche nicht den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Gemäß Tabelle 24 sei eine Länge von 250 m zu planen. Der Einfädelfahrstreifen münde dabei direkt im Tunnel Schnelsen. Aufgrund des gewählten Regelquerschnittes 36 T sei der Seitenstreifen nur 2 m breit, so dass hier ein längerer Einfädelfahrstreifen die Verkehrssicherheit erhöhen würde. So entstehe ausreichend Platz und Zeit für Verflechtungsvorgänge. Eine Prüfung der RAA-konformen Ausgestaltung des Einfädelfahrstreifens sei erforderlich.

**Vorhabensträgerin:** *Im Erläuterungsbericht der Planänderung vom 26.07.2012 führte die Vorhabensträgerin aus, dem Einwand werde entsprochen. Der Einfädelfahrstreifen werde um 30 m auf insgesamt 250 m verlängert.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Stellungnahme hat sich insoweit erledigt.**

#### Trassierung

Die geplante Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h im Dreieck Hamburg Nordwest entspreche der derzeit angeordneten Höchstgeschwindigkeit im Grundzustand. Die Beibehaltung der derzeitigen Höchstgeschwindigkeit werde als Maßnahme zur Erhaltung des Verkehrsflusses unterstützt.

#### Regelquerschnitt RQ 36 und RQ 36 T

Die gewählten Regelquerschnitte RQ 36 und RQ 36 T gemäß RAA für Autobahnen der EKA 1 seien unter Berücksichtigung der Prognosezahlen für das Jahr 2025 nicht ausreichend dimensioniert. Die Vorhabensträgerin weiche hier deutlich von den Vorgaben der Richtlinie ab und wähle den Querschnitt auf Grundlage der Bestandsdaten aus dem Jahr 2009 und der angegebenen Mikrosimulation.

**Vorhabensträgerin:** *Die vorgesehene Querschnittsdimensionierung auf Basis der Mikrosimulation sei mit dem BMVBS abgestimmt worden. In der Stellungnahme werde auf die RAA 2008 (Bild 4.4, unterer Teil) Bezug genommen. Diese Abbildung sei dazu bestimmt, einen ersten Eindruck von dem verkehrlichen Einsatzbereich der möglichen Querschnitte zu vermitteln. Für eine präzise Bewertung reiche diese Skizze nicht aus. Das ergebe sich schon daraus, dass in der RAA wichtige Aspekte wie die Aufteilung des Verkehrs auf die beiden Fahrtrichtungen, der Schwerverkehrsanteil, die Ganglinie über den Tag und die Wirtschaftlichkeit unberücksichtigt blieben. Die RAA führe deswegen auf, dass die Querschnittswahl im konkreten Fall zu überprüfen sei. Dazu sei das HBS zu verwenden. Das HBS 2001 sei hier jedoch nicht anwendbar, weil die Knotenpunktabstände zu kurz seien und weil sich somit im vorliegenden Fall keine "freien Strecken" ergäben. Zudem seien die Rechenverfahren im HBS 2001 hinsichtlich der hier vorkommenden komplexen Knotenpunkttypen stark vereinfacht.*

*Es sei daher ein alternatives Verfahren für die Dimensionierung der Autobahn A7 erforderlich. Unter den denkbaren Methoden wäre nur eine mikroskopische Simulation des Verkehrsflusses in Betracht gekommen. Diese sei mit großem Aufwand durchgeführt worden. Sie sei am heutigen (2007) Ablauf auf der Strecke unter Nutzung der Prognosedaten 2025 - und nicht wie aufgeführt für die Bestandsdaten 2009 - kalibriert worden. Dabei ergäben sich für Werktage deutlich höhere Kapazitäten als sie das HBS 2001 kenne. Der Unterschied liege bei wenigstens 10 %. Dies sei für den Verkehr in großen Ballungsgebieten normal. Mit dieser Simulation sei für alle kritischen Punkte im Verlauf der A7 aufgezeigt worden, dass an einem normalen Werktag an allen Punkten die Qualitätsstufe D (nach HBS 2001) eingehalten werde.*

Im **Erörterungstermin** wurde deutlich, dass der Kritik der Polizei insbesondere das Missverständnis zugrunde lag, der Mikrosimulation seien nicht die Prognosedaten für 2025 zugrunde gelegt worden. Nach der Aufklärung dieses Missverständnisses zeigte sich die Polizei mit der Planung insoweit einverstanden.

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.**

Verkehrsbeobachtung über Video- und Kamerasysteme

Bauphase

Zur Verkehrsüberwachung, insbesondere für das Arenenkonzept, sei es erforderlich, den derzeitigen Kamerastandort am Autobahndreieck Nordwest während der Bauphase beizubehalten.

**Vorhabensträgerin:** *Der genannte Kamerastandort sei aus der Bearbeitung des Verkehrstechnischen Konzepts bekannt. Die Kamera liege in der Baulastträgerschaft der Innenbehörde (Polizei) und sei über ein eigenes Datennetz an die Verkehrsleitzentrale angebunden. Sie sei nicht durch die Unterbrechung des Streckenfernmeldekanals betroffen. Sie werde bei der koordinierten Leitungsverlegung berücksichtigt, damit ein durchgehender Betrieb auch während der Bauzeit gewährleistet sei. Die dafür zuständigen Ansprechpartner bei der Polizei seien der Vorhabensträgerin benannt worden.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Endzustand

Neben den bereits geplanten Kamerastandorten im Tunnel seien für eine lückenlose Verkehrsüberwachung weitere Kamerastandorte auf freier Strecke notwendig. Darüber hinaus benötige die zukünftige Tunnelbetriebszentrale (TBZ) den Zugriff auf die Verkehrskameras der Verkehrsleitzentrale der Polizei (VD 53). Diese Notwendigkeit beziehe sich auf alle übrigen Kamerastandorte an der BAB A7/23 und im unmittelbar angrenzenden Stadtstraßennetz. Die Betriebsbereitschaft der TBZ sei auch während der Bauphase in allen Anforderungen zu gewährleisten.

**Vorhabensträgerin:** Für die Verkehrsüberwachung auf der Strecke sei ausschließlich die Polizei zuständig. Die Installation sei Länderaufgabe. Die Polizei könne in eigener Verantwortung Kameras errichten und betreiben. Die organisatorische Verknüpfung zwischen Tunnelleitzentrale und Verkehrsleitzentrale habe keine baulichen Auswirkungen. Sie könne durch entsprechende Datenleitungen zwischen beiden Zentralen sichergestellt werden, die ggf. im Konzept für den Neubau der Tunnelbetriebszentrale betrachtet werden sollten.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 3.2.3 und 4.12 verwiesen.

Im Erläuterungsbericht werde darauf verwiesen, dass die Kameras im Lärmschutztunnel nicht schwenkbar seien (Seite 38). Zur Verkehrssteuerung, insbesondere in einem Ereignisfall, müsse eine lückenlose Verkehrsüberwachung im Lärmschutztunnel, sowie in den Vorfeldern und angrenzenden Lärmschutztunnel gewährleistet sein.

**Vorhabensträgerin:** Zur lückenlosen Überwachung des Verkehrsraumes im Tunnel würden gem. den Anforderungen nach RABT 2006 Videokameras im Abstand von max. 75 m im Bereich der Tunnelinnenstrecke angeordnet. Damit eine automatische Überwachung mit digitaler Bildauswertung möglich sei (Forderung der Feuerwehr Hamburg), würden die Kameras im Bereich der Tunnelinnenstrecke mit feststehenden Objektiven ohne Schwenk- und Neigetechnik ausgeführt. Im Bereich der Portale und Schranken seien dagegen zoombare Kameras mit Schwenk- / Neigekopf vorgesehen.

Im **Erörterungstermin** präzisierte die Vorhabensträgerin ihre Erwidern und erklärte, die Kameras seien zwar nicht schwenkbar, deckten aufgrund der kurzen Abstände den Tunnel aber lückenlos ab. Im Tunnel sei eine alternierende Anordnung von Kameras links und rechts vorgesehen (in Fahrtrichtung links: alle 60 m vor den Notausgängen angebracht; in Fahrtrichtung rechts: alle 120 m vor den Nothaltebuchten angebracht). Schwenk-/Neigekameras könnten nicht mit einer Videodetektion ausgestattet werden. Zugunsten der Videodetektion sei auf schwenkbare Kameras verzichtet worden. Eine lückenlose Überwachung sei gewährleistet. Die Ausstattung liege über den Erfordernissen der RABT.

Die Polizei ergänzte ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 05.01.2012 dahingehend, dass auch bei den geplanten geringen Kameraabständen im Fall eines quer stehenden Lkw bei Kamerasystemen ohne Zoom- und Schwenkfunktion ein nicht einsehbarer Bereich entstehe. Am 30.12.2011 habe sich im Elbtunnel ein Verkehrsunfall mit dem anschließenden Brand eines Fahrzeuges ereignet. Der Brand sei nur aufgrund der zoombaren Kameras bereits in der Entstehung erkannt worden. Dieses aktuelle Ereignis zeige eindeutig, dass eine lückenlose Verkehrsüberwachung nur mit zoom- und schwenkbaren Kameras möglich sei.

**Planfeststellungsbehörde:** Die Ausstattung des Tunnels mit der geplanten Videoüberwachung entspricht Ziffer 6.2.2 der RABT. Für eine Anordnung darüber hinausgehender Systeme müssten besondere Gefahrenlagen gegeben sein. Anhaltspunkte hierfür bestehen

**nicht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass dafür auf die automatische Branddetektion verzichtet werden müsste.**

Kommunikation

Die Tunnelfunkanlage sei für digitalen Funk auszulegen. Darüber hinaus seien sowohl für die Polizei aus einsatztaktischen Gründen als auch für die Verkehrsteilnehmer aus Sicherheitsgründen eine Mobilfunkversorgung sowie Radioempfang herzustellen. Diese sicherheitstechnischen Ausstattungselemente seien auch außerhalb des Tunnels Schnelsen, insbesondere bei den überkragenden Lärmschutzwänden (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 46 ff), zu gewährleisten. Bei Schadensereignissen im Tunnel seien zum Ansprechen der Verkehrsteilnehmer Lautsprecheranlagen zusätzlich in den Weichenbereichen notwendig.

***Vorhabensträgerin:** Der Tunnel Schnelsen werde gemäß RABT für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) auch zum Empfang mit digitalem Funk ausgestattet (sofern zu diesem Zeitpunkt in Hamburg verfügbar). Hierbei würden auch die Anforderungen der Polizei hinsichtlich der Funkversorgung berücksichtigt. Desweiteren werde gemäß RABT dafür Sorge getragen, dass mindestens ein Verkehrsfunksender für alle Verkehrsteilnehmer im gesamten Tunnelinnenbereich empfangbar sein werde. Die Versorgung mit Mobilfunk hingegen sei eine privatrechtliche Aufgabe der Mobilfunkbetreiber. Es werde zu bedenken gegeben, dass ein Notruf dann nicht mehr bei der Tunnelleitzentrale auflaufe und somit wertvolle Zeit verloren ginge. Auch sei dann eine Detektion der Verkehrsteilnehmer bei Nichtbenutzung der tunnelspezifischen Einrichtungen, z.B. über die Videokameras, nicht möglich. Weiterhin gebe es keine gesetzliche Grundlage, wonach privatrechtliche Unternehmen verpflichtet werden könnten, hier einen Einbau vorzunehmen. Es stehe jedoch der Polizei zur Wahrnehmung Ihrer Aufgaben frei, entsprechende Vereinbarungen mit den Mobilfunkbetreibern zu treffen.*

*Im **Erörterungstermin** ergänzte die Vorhabensträgerin, gemäß RABT sei nur der Empfang eines Senders Pflicht. Bei mehreren Sendern müsste für jeden Kanal ein eigener Sender gebaut werden. Das sei teuer und die Sender würden das nicht bezahlen, vor allem weil der Tunnel nur gut 500 m lang sei, so dass eine Unterbrechung - wenn überhaupt - nur kurz wäre. Die Vorhabensträgerin werde aber an verschiedene Sender Anfragen richten.*

**Planfeststellungsbehörde:** Hinsichtlich der Auslegung der Tunnelfunkanlage für digitalen Funk folgt die Vorhabensträgerin der Stellungnahme der Polizei. Hinsichtlich der Mobilfunkversorgung sowie des Radioempfanges wird auf die Stellungnahme der Vorhabensträgerin verwiesen. Im Übrigen handelt es sich um Fragen der Ausführungsplanung; vgl. hierzu Ziffern 3.2.3 und 4.12.

Betriebsgebäude, Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 49

Das Betriebsgebäude werde an die vorhandene Tunnelbetriebszentrale (TBZ) des Elbtunnels angeschlossen. In dem Gebäude seien die notwendigen Räume für die Steuerung und den Betrieb der beiden Tunnelröhren untergebracht. Bei der Ausstattung sei darauf zu achten, dass bei einem Störfall der TBZ die Verkehrssteuerung über das Betriebsgebäude gewährleistet sei. Ein adäquater Arbeitsplatz für die Polizei müsse hierfür vorgehalten werden. Zusätzlich sei, wie unter dem Punkt 2.2 GÜA beschrieben, eine Datensicherung von den Messanlagen mittels einer Leitung zum Gebäude bereit zu halten.

***Vorhabensträgerin:** Die betriebstechnische Ausstattung zum Tunnel Schnelsen ermögliche jederzeit einen von der TBZ unabhängigen Betrieb. Im Betriebsgebäude würden die hierfür notwendigen Bedienplätze zum Überwachen, Steuern und Regeln vorgehalten. Die Einrichtung eines adäquaten Arbeitsplatzes für die Polizei könne realisiert werden. Die Abstimmungen mit dem Bund, wer für die Kosten dieser zusätzlichen Arbeitsplätze aufzukommen habe, liefen derzeit. Sämtliche anfallenden Daten würden durch das Leitsystem protokolliert und archiviert.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Vorhabensträgerin folgt der Stellungnahme der Polizei, die Stellungnahme hat sich insoweit erledigt. Die baulichen Voraussetzungen sind offensichtlich gegeben, die Klärung der weiteren Fragen kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Insbesondere auch die Frage der Kostentragung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Tunnelbetriebszentrale (TBZ)

Die Polizei beabsichtige sowohl in der Bauphase als auch im Endzustand des Tunnels Schnelsen und der zukünftigen Tunnelkette die Verkehrssteuerung und Verkehrsbeobachtung zentral in der TBZ durchzuführen. Das operative Störfallmanagement werde, wie auch derzeit, aus der TBZ heraus betrieben. Dazu sei es erforderlich, die räumlichen und technischen Voraussetzungen zu schaffen.

***Vorhabensträgerin:** Die für die Polizei zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen räumlichen und technischen Voraussetzungen könnten in der TBZ vorgehalten werden. Hierzu liefen derzeit die Abstimmungen mit dem Bund, wer für die Kosten dieser zusätzlichen Arbeitsplätze und Räumlichkeiten aufkommen müsse. Erste Konzepte hinsichtlich einer Erweiterung der Tunnelleitzentrale lägen bereits vor.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Vorhabensträgerin folgt der Stellungnahme der Polizei, die Stellungnahme hat sich insoweit erledigt. Die baulichen Voraussetzungen sind offensichtlich gegeben, die Klärung der weiteren Fragen kann der Ausführungsplanung überlassenb leiben. Insbesondere auch die Frage der Kostentragung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

#### Offenporiger Asphalt auf den Zwischenstrecken

Außerhalb des Tunnels werde eine lärmindernde Fahrbahndecke aus offenporigem Asphalt verbaut. Nach hiesigen Kenntnissen reduziere sich die Haltbarkeit des Asphalts gegenüber normalem Asphalt um die Hälfte, zum anderen müsse bei Beschädigungen oder Verunreinigungen der Fahrbahn deren Wiederherstellung über die gesamte Fahrbahnbreite erfolgen. Eine partielle Reparatur entfele. Selbst bei kleineren Verunreinigungen bedürfe es der aufwändigen Reinigung durch Spezialfirmen. Die Folge wären häufigere Fahrstreifensperrungen oder Baustelleneinrichtungen, die zu einer deutlichen Minderung des Verkehrsflusses, bis hin zum Stillstand führen würden. Verunreinigungen und Verstopfungen der Oberfläche würden die Wirkung der Lärminderung zunichtemachen. Die Fahrgeräusche könnten sich sogar erhöhen.

Darüber hinaus bildeten sich bei Temperaturen unterhalb des Gefrierpunkts, insbesondere auf Brückenabschnitten, Eiskristalle auf dem Asphalt. Um diese Verkehrsgefährdung auszuschließen, müsse durch den frühzeitigen Einsatz von Streufahrzeugen der Autobahnmeisterei Othmarschen (AMO) einer Vereisung der Fahrbahn entgegen gewirkt werden. Hierdurch würde zusätzlich der Verkehrsfluss behindert. Die Polizei sehe den Verbau von offenporigen Asphalt daher äußerst kritisch.

**Vorhabensträgerin:** *Die lärmindernde offenporige Asphaltdeckschicht (OPA) sei aus schalltechnischer Sicht unbedingt erforderlich, da nur im Zusammenspiel von OPA und Lärmschutzwänden die erforderlichen Pegelminderungen erreicht werden könnten. Ein Verzicht auf diese Schallschutzmaßnahme hätte umfangreiche Auswirkungen auf die Schallsituation in den angrenzenden Gebieten durch eine erhebliche Zunahme der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Objekte, insbesondere im Tagbereich, zur Folge. Im Vergleich zum Gussasphalt führe der OPA zu einer Pegelminderung von - 5 dB(A). Der Verzicht auf die durch den OPA zu erzielende Pegelminderung würde zu einer deutlichen Erhöhung der Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude führen, die durch eine zusätzliche Erhöhung der vorgesehenen und bereits bis zu 8,5 m hohen, einkragenden Lärmschutzwände nicht ausreichend kompensiert werden könnte, da die Lärmschutzwände dazu um mindestens weitere 6,0 m zu erhöhen wären.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Stellungnahme der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit

##### Grundsätzliche Anmerkungen

Die Aus- bzw. Umbauten zur Erhaltung eines leistungsfähigen Netzes seien ausdrücklich erforderlich. Zu den vorliegenden Planungen in LZA-Bereichen könne die Straßenverkehrsbehörde erst eine konkrete Aussage machen, wenn prüfungsfähige Unterlagen (u. a. Lageplan 1:250, Signalzeitenpläne) vorlägen. Die geplanten Anpassungen sollten, analog zu den Markierungen, nicht in die Planfeststellung einfließen. Somit könne während der Baumaßnahme mit weiteren

Anpassungen auf sich ändernde und nicht vorhersehbare Verkehrsverhältnisse besser reagiert werden. In diesem Zusammenhang sei es sinnvoll, einen Titel für „Programmpflege“ für die Bauphase vorzuhalten.

**Planfeststellungsbehörde: Die Maßnahmen zur Bewältigung der durch die verschiedenen Bauzustände eintretenden veränderten Verkehrsverhältnisse sind sinnvollerweise der Ausführungsplanung zu überlassen. Mit dem „Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit“ hat die Vorhabensträgerin eine Unterlage vorgelegt, die auf gutachterlicher Basis aufzeigt, dass die bauzeitlich veränderten Verkehrsverhältnisse grundsätzlich zu bewältigen sind und keine solchen Zustände entstehen werden, die die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens berühren würden. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.9 verwiesen.**

Im Erläuterungsbericht, Punkt 8 Durchführung der Baumaßnahmen, werde darauf hingewiesen, dass während der Bauphase die AS Schnelsen und Schnelsen-Nord für den Verkehr freigehalten würden. Dies stehe im Widerspruch zur Unterlage 15.1, Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit. In dieser werde darauf hingewiesen, dass es aufgrund der halbseitigen Bauweise zu längerfristigen Sperrungen betroffener Rampen komme. An der AS Schnelsen sei somit eine längerfristige Sperrung der Rampe in FR Süden ins zukünftige Tunnelbauwerk zu erwarten. Hamburg verfüge über kein ausreichend leistungsfähiges Stadtstraßennetz entlang der BAB A7, um Umleitungsverkehr bei Sperrungen der BAB oder auch einzelner Anschlussstellen, wie für den Ausbau erforderlich, aufnehmen zu können.

*Vorhabensträgerin: Die Vorhabensträgerin räume ein, dass die genannten Erläuterungen etwas missverständlich seien und daher nicht mit den dann nachfolgenden detaillierten Erläuterungen innerhalb des gleichen Punktes und der Unterlage 15.1 "Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz" harmonierten. Gleichwohl gelte, dass die zeitversetzten Sperrungen von Rampen der AS Schnelsen / Schnelsen Nord nicht vermieden werden könnten. Im Rahmen des Antrags auf verkehrsbehördliche Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde würden die Verkehrsführungen und nötigen Anpassungen im nachgeordneten Netz (Beschilderungen, LSA-Umschaltungen etc.) detailliert geplant und einvernehmlich abgestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Maßnahmen zur Bewältigung der durch die verschiedenen Bauzustände eintretenden veränderten Verkehrsverhältnisse sind sinnvollerweise der Ausführungsplanung zu überlassen. Mit dem „Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit“ hat die Vorhabensträgerin eine Unterlage vorgelegt, die auf gutachterlicher Basis aufzeigt, dass die bauzeitlich veränderten Verkehrsverhältnisse grundsätzlich zu bewältigen sind und keine solchen Zustände entstehen werden, die die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens berühren würden. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.9 verwiesen.**

Grundsätzlich seien die genannten Umleitungsstrecken sinnvoll geplant. Es sei dennoch von einer starken Überlastung mit entsprechenden Behinderungen auszugehen. Die Nutzung von Navigationsgeräten führe erfahrungsgemäß zu Verdrängungsverkehr auch in angrenzende Wohngebiete. Die Unterbrechung von Fuß- und Radwegebeziehungen führe häufig zu unzumutbaren Umwegen und sei daher zu vermeiden. Bei der Herstellung von provisorischen Verkehrsführungen seien stets ausreichend Nebenflächen vorzusehen. Diese Flächen sollten in ihren Abmessungen mindestens den Planungshinweisen für Stadtstraßen (PLAST) entsprechen. Im Bereich von Schulen und anderen Orten mit erhöhtem Fußgänger- und Radfahreraufkommen seien entsprechend breitere Flächen vorzusehen.

***Vorhabensträgerin:** Die Hinweise würden weitestgehend möglich berücksichtigt. Bereits bisher sei die durchgehende Sicherstellung von Geh- und Radwegbeziehungen während der Bauzeit Grundanliegen der Bauphasenplanung. Detailangaben zu den provisorischen Verkehrsführungen sowie entsprechende Planunterlagen würden im Rahmen des Antrags auf verkehrsbehördliche Anordnung der zuständigen Verkehrsbehörde vorgelegt und durch selbige genehmigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Maßnahmen zur Bewältigung der durch die verschiedenen Bauzustände eintretenden veränderten Verkehrsverhältnisse sind sinnvollerweise der Ausführungsplanung zu überlassen. Mit dem „Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit“ hat die Vorhabensträgerin eine Unterlage vorgelegt, die auf gutachterlicher Basis aufzeigt, dass die bauzeitlich veränderten Verkehrsverhältnisse grundsätzlich zu bewältigen sind und keine solchen Zustände entstehen werden, die die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens berühren würden. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.9 verwiesen.

Während der Umleitung dürften auf den Umleitungsstrecken keine Maßnahmen Anderer (z.B. Leitungsträger pp.) stattfinden. Heute schon bekannte Straßenschäden müssten bis zum Beginn der Aktivierung beseitigt sein. Der Straßenzustand der Umleitungsstrecken bedürfe daher im Vorwege einer generellen Überprüfung. Bereits heute seien dort 30 km/h-Strecken wegen Straßenschäden eingerichtet worden.

***Vorhabensträgerin:** Leitungsbaumaßnahmen könnten nicht grundsätzlich vermieden werden. Die Berechtigung für den Zugang zu Leitungen liege beim Straßenbaulastträger und nicht bei der Vorhabensträgerin. Die Vorhabensträgerin sage zu, mit allen Leitungsträgern den Sachverhalt im Vorfeld der Baumaßnahme zu beraten. Die Beseitigung von Straßenschäden sei Aufgabe des Straßenbaulastträgers. Straßenbauarbeiten im nachgeordneten Netz seien nicht Bestandteil des Ausbaus der A7.*

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf Ziffer 2.9 verwiesen.

## ÜF Frohmestraße

Die zugrunde liegenden Verkehrsbelastungszahlen aus dem Jahr 1987 dürften nicht mehr den aktuellen Verkehrsbelastungen entsprechen. Eine neue Verkehrszählung sei erforderlich. In diesem Zusammenhang weise die Polizei/Straßenverkehrsbehörde auf die Zusage der Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren Stellingen am 05.09.2011 hin. Dort sei eine aktuelle Verkehrszählung für das nachgeordnete Netz zugesichert worden. Die Frohmestraße fungiere, wie in dem Verkehrskonzept beschrieben, als Verbindung zwischen der Einkaufsmeile Frohmestraße und dem übrigen Stadtteil und werde von verschiedenen ÖPNV-Linien befahren. Aktuell gebe es einen langen Linksabbiegerfahrstreifen zur Wählingsallee, der bis auf die Brücke der Frohmestraße reiche. Mit einer einstreifigen Behelfsbrücke könne dieser so nicht ausgeführt werden. Die geplante Verkehrsabwicklung mittels einer Engstellenlichtzeichenanlage werde am Knoten Frohmestraße/ Wählingsallee zu erheblichen Rückstaus führen und der Verkehr nicht mehr abgewickelt werden können. Auf eine gesicherte Verkehrsführung der Fußgänger und Radfahrer sei wegen der provisorischen Brückenbauwerke besonders zu achten.

**Vorhabensträgerin:** *Das Verkehrskonzept für die Bauzeit basiere auf aktuell verfügbaren Verkehrsdaten der FHH. Die Verkehrsbelastungszahlen seien mit der BWVI-Amt für Verkehr der FHH abgestimmt und grundsätzlich bestätigt worden. Die verkehrsplanerische und technische Detaillierung erfolge jedoch im Rahmen der Entwurfsplanung. In diesem Zusammenhang würden am Knoten Frohmestraße/Wählingsallee und im Brückenquerschnitt "Frohmestraße" durch die Vorhabensträgerin aktuelle Verkehrszählungen erhoben, um eine gesicherte Planungsgrundlage zu haben.*

*Im Verkehrskonzept für die Bauzeit sei die grundsätzliche Möglichkeit der Einrichtung eines Blockverkehrs im Bereich der ÜF Frohmestraße rechnerisch nachgewiesen worden. Der vorhandene Linksabbiegerfahrstreifen Richtung Wählingsallee könne während der Bauzeit nicht in seiner Dimensionierung aufrechterhalten bleiben. Im Rahmen der Ausführungsplanung erfolge die verkehrsplanerische- und technische Detaillierung. Insbesondere die verkehrstechnischen Abhängigkeiten zwischen dem signalisierten Blockverkehr und der LSA Frohmestraße/Wählingsallee würden dabei berücksichtigt. Im Vorwege dieser Bearbeitung würden am Knoten Frohmestraße/Wählingsallee und im Brückenquerschnitt "Frohmestraße" aktuelle Verkehrszählungen erhoben, um eine gesicherte Planungsgrundlage zu haben.*

*Auf den provisorischen Brückenbauwerken (Frohmestraße und Heidlohstraße) sei für Fußgänger und Radfahrer ein gesonderter und regelgerecht gesicherter Verkehrsraum vorgesehen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Maßnahmen zur Bewältigung der durch die verschiedenen Bauzustände eintretenden veränderten Verkehrsverhältnisse sind sinnvollerweise der Ausführungsplanung zu überlassen. Mit dem „Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit“ hat die Vorhabensträgerin eine Unterlage vorgelegt, die auf**

gutachterlicher Basis aufzeigt, dass die bauzeitlich veränderten Verkehrsverhältnisse grundsätzlich zu bewältigen sind und keine solchen Zustände entstehen werden, die die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens berühren würden. Im Übrigen wird auf Ziffern 4.17.2.5 und 2.9 verwiesen.

#### 4.17.2.3 Behörde für Inneres und Sport, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht GEKV F046

Stellungnahme vom 05.10.2011

Die Auswertung der alliierten Luftbilder aus dem II. Weltkrieg habe ergeben, dass auf der im anliegenden Plan gelb dargestellten Fläche der Verdacht auf vergrabene Munition, Waffen oder Kampfstoffe bestehe. Die Fläche werde nach § 1 Absatz 4 der Kampfmittelverordnung (Kampfmittel-VO, Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 45 vom 30.12.2005) als Verdachtsfläche eingestuft. Auf den gegebenenfalls rot dargestellten Flächen bestehe Bombenblindgängerverdacht auf Grund eines definitiven registrierten Verdachtspunkt. Die Koordinate der vermutlichen Einschlagsstelle sei angegeben.

Allgemeine Bombenblindgängerverdachtsflächen wie z.B. Trümmerflächen, nicht abgesuchte Wasserflächen oder nicht auswertbare stark bombardierte Flächen seien auf dem anliegenden Plan rot schraffiert dargestellt.

Bombenkrater seien auf dem anliegenden Plan mit roter Kreuzschraffur versehen.

All diese Flächen würden ebenfalls als Verdachtsflächen nach § 1 Absatz 4 der Kampfmittel-VO eingestuft.

Nach der Kampfmittel-VO sei der Eigentümer verpflichtet, bei Eingriffen in den Baugrund ein geeignetes Unternehmen mit der Sondierung der betroffenen Fläche zu beauftragen (§ 5 Sondierungspflicht).

Eine Liste der privaten Kampfmittelräumfirmen liege dem Schreiben bei.

**Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin sage die Beachtung der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel zu.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.

Alle Verdachtsflächen seien entsprechend der TA - KRD vom 25.10.2010 zu untersuchen.

Auf der im anliegenden Plan gegebenenfalls grün dargestellten Fläche liege kein Hinweis auf noch nicht beseitigte Bombenblindgänger oder vergrabener Munition, Kampfstoffe oder Waffen vor bzw. die Fläche sei bereits absondiert.

Diese Aussage gelte nur für die auf dem anliegenden Plan farblich dargestellte Fläche.

Bei Auftragserteilung sei dem privaten Kampfmittelräumunternehmen eine Kopie dieses Bescheides inklusive der Karte auszuhändigen.

**Vorhabensträgerin:** Die Beachtung der TA KRД in der jeweils aktuellen Fassung werde ebenfalls zugesagt.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.

#### 4.17.2.4 Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Stellungnahme vom 15.09.2011

Die Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) hat gegen den geplanten Ausbau der Autobahn A7 von vier auf sechs Fahrstreifen im Planungsabschnitt Schnelsen vom Autobahndreieck Hamburg-Nordwest bis zur Landesgrenze Schleswig-Holstein keine grundsätzlichen Einwände.

Zu den verschickten Planunterlagen gebe es jedoch folgende Anmerkungen:

Die Ausführungen unter Punkt Unterlage 01 Erläuterungsbericht, 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen, entsprächen teilweise nicht den Gegebenheiten. Es müsse dort heißen: „Über die Straßen Frohmestraße und Heidlohstraße verkehren Buslinien im HVV. Auf der Frohmestraße verkehren die MetroBus-Linien 5 (Hamburger Hochbahn AG - HOCHBAHN) und 21 (Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH - PVG) - nur in Fahrtrichtung Eidelstedt –, die StadtBus-Linien 191 (HOCHBAHN) und 195 (Verkehrsbetriebe Hamburg- Holstein AG – VHH), sowie die NachtBus-Linie 603 (HOCHBAHN). Auf der Heidlohstraße verkehrt die MetroBus-Linie 21- nur in Fahrtrichtung Eidelstedt. Während des Neubaus der Überführung Frohmestraße wird eine Umleitung erforderlich. Dazu stehen die Straßen Wählingsweg, Vogt-Kock-Weg und Eimerskamp zur Verfügung. Konkrete Festlegungen erfolgen hier in Abstimmung mit den für den Betrieb der jeweiligen Buslinien zuständigen Busverkehrsunternehmen. Während des Neubaus der Überführung Heidlohstraße wird ebenfalls eine Umleitung erforderlich. Dazu stehen die Straßen Wählingsweg, Vogt-Kock-Weg und Eimerskamp zur Verfügung. Konkrete Festlegungen erfolgen auch hier in Abstimmung mit den für den Betrieb der jeweiligen Buslinien zuständigen Busverkehrsunternehmen Die Verbindungsfunktionen in der Frohmestraße und in der Heidlohstraße bleiben jedoch durch die Anordnung von einspurigen Behelfsbrücken während der Bauzeit aufrechterhalten.“

Darüber werde gebeten zu beachten, dass für die Betriebsdurchführung die jeweiligen Busverkehrsunternehmen zuständig und die weiteren Abstimmungen der Verkehrsführungen und Umleitungsmaßnahmen direkt mit den jeweils vor Ort vorhandenen Verkehrsunternehmen abzustimmen seien.

Im Text werde auf eine Verkehrsplanung zur Führung der StadtBus-Linie 183 über die Heidlohstraße verwiesen. Diese Planung sei zwischenzeitlich aufgegeben worden. Die Linienführung der Buslinie 183 werde dementsprechend nicht verändert. Dieser Hinweis beziehe sich auch auf die Ausführungen in den Punkten 3.2 Überführung Frohmestraße und 3.3 Überführung Heidlohstraße und in den Unterlagen 15 Sonstige Unterlagen – 15.1 Gutachten Nachweise Verkehrskonzept – 04 Verkehrskonzept nachgeordnetes Netz.

Weiterhin werde darauf hingewiesen, dass die im Punkt 3.7 Überführung Wördemannsweg genannte Haltestelle „Krankenhaus Alten Eichen“ zwischenzeitlich in „Wegenkamp“ umbenannt worden sei.

In der Plandarstellung U15.2-6 des Knotens Holsteiner Chaussee / Heidlohstraße / Halstenbeker Straße der Unterlage 15 Sonstige Unterlagen - U15.2 Verkehrsführung sei in der nördlichen Fahrbahn der Holsteiner Chaussee der Schriftzug BUS in der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Süden gestrichen, gleichzeitig die bisherige Bushaltestelle mit einer durchgehenden Markierung vom Geradeausfahrstreifen abgetrennt. Hier werde gebeten zu erläutern, wo und in welcher Weise diese Bushaltestelle während der Umleitungsmaßnahmen angeordnet werden solle.

Darüber hinaus werde gebeten, bei der weiteren Planabstimmung die jeweiligen Stellungnahmen der Busverkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Korrekturen würden bei der weiteren Planung berücksichtigt.*

*Der Hinweis zur Führung der StadtBus-Linie 183 werde zur Kenntnis genommen und ggf. in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.*

*In Abstimmung mit der Hochbahn solle die vorhandene Haltstellensituation am Knoten Holsteiner Chaussee/Halstenbeker Straße beibehalten werden. Daher sei geplant, die Haltestelle in den geplanten Rechtsabbiegefahrstreifen zu integrieren und das "Halten am Fahrbahnrand" zu ermöglichen. Die weitere Detaillierung erfolge in der Ausführungsplanung.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.5 Hamburger Hochbahn AG**

Stellungnahme vom 22.09.2011

Es sei vorweggeschickt, dass sämtliche Baumaßnahmen (Umleitungsmaßnahmen bzw. Haltestellenverlegungen) mit den betroffenen Verkehrsunternehmen abzustimmen sind. Ansprechpartner bei der HOCHBAHN sei der Bereich BB13, Tel. 3288 2188, streckenservice@hochbahn.de.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin stimme den Forderungen zu.*

Zur Verschickung der Planfeststellungsunterlagen werde auch auf die grundlegenden Erläuterungen in der Stellungnahme des HVV verwiesen.

Grundsätzlich gebe es keine Einwände zur dargestellten Planung Ausbau der Autobahn A7, Abschnitt Schnelsen. Zum **Verkehrskonzept während der Bauzeit** (Ordner 7 Nr. 15, Sonstige Unterlagen) werde wie folgt Stellung genommen:

Punkt 3.2 Überführung Frohmestraße (und 2.3.): Die Planung zur Einrichtung einer provisorischen Überführung in Form einer Behelfsbrücke in der Frohmestraße zur Aufrechterhaltung des Busverkehrs und Anbindung des Quartiers an den ÖPNV werde begrüßt.

Kapazitätsnachweis: In der Spitzenstunde seien im konkreten Bereich für den Busverkehr stadteinwärts 22 Fahrten und stadtauswärts 14 Fahrten festzuhalten. Es werde gebeten zu berücksichtigen, dass auf der MetroBus-Linie 5 25 m-lange Doppelgelenkbusse mit entsprechenden Räumzeiten eingesetzt werden (6 Fahrten pro Stunde und Richtung von 6 bis 22 Uhr). Auf den anderen Linien würden neben 12 m-Bussen auch Gelenkbusse (18 m) eingesetzt.

In der Darstellung der Kapazitätsnachweise, hier ÜF Frohmestraße, Anhang 2.4.2, werde auf Hochrechnung der Verkehrszahlen aus dem Jahre 1987 verzichtet und dies auf Seite 3 mit „geringe siedlungsstrukturelle Änderungen“ bzw. „wenig Änderungen in der Verkehrsnachfrage“ begründet. Diese Annahme werde in Frage gestellt und auf die allgemeine Verkehrsdichte nicht nur im Individualverkehr sondern auch im Zulieferverkehr (Just-In-Time-Logistik) seit 1987 hingewiesen. Im Quartier befänden sich Baustoffhandel und diverse Einzelhandelsgeschäfte, die entsprechende Verkehre nach sich zögen. Nicht zuletzt diene die Frohmestraße auch als Ausweichroute für den Schleswiger Damm im Staufall.

Daher erscheine die Kapazität der LSA ÜF Frohmestraße (Blocksignalisierung) im Falle einer einspurigen Behelfsbrücke mit den derzeit zugrunde liegenden Zahlen (ohne Hochrechnung) als nicht ausreichend. Schon jetzt komme es bei leichten Störungen im Zulauf auf die Frohmestraße von Norden (Stauung im Schleswiger Damm) sofort zu stockendem Verkehr in der Frohmestraße, der die gesamte Nord-Süd-Achse blockiere.

Es werde daher um eine detaillierte Darlegung der Leistungsfähigkeitsberechnung im Bereich der Behelfsbrücke gebeten und eine zweispurige Behelfsbrücke gefordert, um das hohe Verkehrsaufkommen auffangen zu können.

Mit den Aussagen im Erläuterungsbericht und in der Hochbahn-Stellungnahme werde auf die Sicherstellung dieser ÖPNV-Verbindung (Frohmestraße über die BAB 7) hingewiesen. Mit dem aktuellen Hamburger Busbeschleunigungsprogramm würden erhebliche finanzielle Mittel bereitgestellt, um auch kleinere Verbesserungen im Buslinienbetrieb umzusetzen. Im Zuge dieser Maßnahme werde eine gut verträgliche vorhandene Verkehrssituation (Brücke mit 2 Fahrstreifen) über einen längeren Zeitraum erheblich verschlechtert (1 Fahrstreifen mit Blocksignalisierung). Die langfristige Behinderung für eine Verkehrsverbindung mit relativ hohem Buslinienbetrieb (Metrobuslinie 5) sei nicht hinnehmbar. Somit seien die Forderungen der Hochbahn auf eine zweistreifige Behelfsbrücke gut nachvollziehbar.

**Vorhabensträgerin:** *Das Verkehrskonzept für die Bauzeit basiere auf verfügbaren Verkehrsdaten der FHH. Die Verkehrsbelastungszahlen seien mit der BWVI-Amt für Verkehr der FHH abgestimmt und grundsätzlich bestätigt worden. Die verkehrsplanerische und technische Detaillierung für die LSA erfolge jedoch im Rahmen der Ausführungsplanung. In diesem Zusammenhang seien durch die Vorhabensträgerin am Knoten Frohmestraße/Wählingsallee und im Brückenquerschnitt „Frohmestraße“ dann ergänzende aktuelle Verkehrszählungen erhoben worden, um eine gesicherte Planungsgrundlage zu haben. Die Dimensionierung der Verkehrsanlagen erfolge in Anlehnung an die maßgebenden Richtlinien (HBS 2001) auf Grundlage der dann er-*

*mittelten Spitzenstundenbelastungen. Dabei werde dann von der Vorhabensträgerin geprüft, ob - wie nach den bisherigen Berechnungen - eine einspurige Behelfsbrücke weiterhin für die Leistungsfähigkeit ausreichend oder aber, wie hier gefordert, eine 2-spurige Behelfsbrücke zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit erforderlich sei. Die beschriebenen Einzelereignisse auf dem Schleswiger Damm würden dabei nicht berücksichtigt, um eine wirtschaftliche Verkehrsplanung zu gewährleisten.*

Auf Nachfrage der **Planfeststellungsbehörde** erklärte die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen (V 5212) mit E-Mail vom 28. November 2011:

*Eine Verkehrserhebung des Verkehrsknotens Frohmestraße/ Heidlohstraße/ Sellhopsweg aus dem Jahre 1997 und aktuelle Erhebungen des Knotens Schleswiger Damm/ Frohmestraße bestätigten die Größenordnung der im Erläuterungsbericht genannten ca. 9.000 Kfz/d im Bereich des Brückenquerschnitts Frohmestraße über die BAB A7. Die genannte Spitzenstundenbelastung sei etwas zu niedrig angesetzt; dies sei jedoch unbedeutend, da mit einer Blocksignalisierung hier eine fast doppelt so hohe Verkehrsbelastung abgewickelt werden könnte.*

*Mit E-Mail vom 09. März 2012 wandte sich die **Vorhabensträgerin** an die Hamburger Hochbahn AG, um die Ergebnisse der Prüfung der Machbarkeit zur Einrichtung einer zweistreifigen provisorischen Behelfsbrücke während der Bauzeit zur Erweiterung der A7 im Bereich der ÜF Frohmestraße mitzuteilen. Die **konstruktive Prüfung** durch das Ingenieurbüro Grassl habe ergeben, dass der Bau der Behelfsbrücke in annähernder Straßenhöhe (0,3 m oberhalb der Tunneldecke) mit 2-streifigem Kfz-Verkehr grundsätzlich möglich sei. Die Montage der Brücke erfolge demnach auf der vorhandenen Überführung Frohmestraße. Hierfür sei die vorhandene Brücke für den Kfz-Verkehr für ca. 3 Wochen zu sperren. Problematisch sei die Anlieferung der Montageeinheiten für die Behelfsbrücke zu sehen, da diese über die Stadtstraßen erfolgen müsste. Eine Montage der Brücke auf der Autobahn mit anschließendem Kraneinhub sei wegen der damit verbundenen sehr langen Sperrzeit nicht möglich. Die zusätzlichen Kosten für eine 2-streifige Behelfsbrücke betrügen ca. 400.000,- € netto einschließlich Gründung.*

*Aus **verkehrsplanerischer Sicht** müsse die Variante einer zweistreifigen Behelfsbrücke jedoch ausgeschlossen werden. Die großen erforderlichen Vershubbreiten einer zweistreifigen Behelfsbrücke für die unterschiedlichen Bauphasen führten zu erheblichen Einschränkungen der Nebenflächen. Der Vorteil in der Abwicklung der Metrobus-Linie 5 würde zu Lasten der Fußgängerverkehre in den Nebenflächen im Einmündungsbereich Frohmestraße/Jungborn gehen. Die Gehwegbreiten würden bei südlicher provisorischer Brückenlage unter 0,5 m ausgebildet werden müssen (siehe Anhang 1). Dieses Maß sei für die bauzeitliche Führung von Fußgängerverkehren nicht genehmigungsfähig. Die fußläufige Anbindung der Frohmestraße in Ost-West Richtung und Richtung Jungborn würde während der Bauzeit von ca. 3 Jahren unterbunden werden müssen. In Abwägung der verkehrlichen Aspekte zwischen ÖPNV und nichtmotorisiertem Verkehr solle daher die bisher geplante einstreifige Behelfsbrücke mit Blocksignalisierung für die Bauzeit realisiert werden (Anhang 2). Die Blocksignalisierung werde verkehrsabhängig*

*und mit einer Busbeschleunigung betrieben. Diese würde entsprechend der morgendlichen und abendlichen Lastrichtung die entsprechende Richtung in der Freigabe priorisieren. Hierdurch könne eine ausreichende Qualität in der Abwicklung des ÖPNV gesichert werden. Gleichwohl seien Behinderungen durch die Engstellen nicht gänzlich ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang sei ggf. im weiteren die Möglichkeit einer Sperrung für den Kfz-Verkehr zu prüfen, um den Verkehrsfluss für die Busse zu optimieren. Diese Möglichkeit würde jedoch erst nach Festlegung der provisorischen Behelfsbrücke ÜF Frohmestraße forciert.*

Die **Hamburger Hochbahn AG** wandte sich daraufhin mit E-Mail vom 12. März 2012 an die Vorhabensträgerin: Die Argumentation gegen eine 2-streifige Brücke sei nachvollziehbar. Noch eine wichtige Nachfrage sei, ob bei einspurigem Ausbau der Busbetrieb während der Bauzeit durchgehend aufrechterhalten werden könne.

Mit E-Mail vom 13. März 2012 antwortete die **Vorhabensträgerin**, dass die Frohmestraße während der Bauzeit zweimal voll gesperrt werden müsse:

1. Für den Abbruch der alten Brücke und den Einbau der Behelfsbrücke: 2 x 48 h an je einem Wochenende mit gleichzeitiger Sperrung der A7 an einem dieser Wochenenden,
2. für die Wiederherstellung der Frohmestraße einschließlich Leitungsbau nach Fertigstellung des Tunnels eine Woche.

**Planfeststellungsbehörde:** Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Informationen keine Veranlassung, eine zweispurige Behelfsbrücke in der Frohmestraße zu verlangen. Wie das Amt für Verkehr und Straßenwesen bestätigte, sind die von der Vorhabensträgerin zugrunde gelegten Verkehrszahlen im Wesentlichen zutreffend. Wie auch die Hamburger Hochbahn AG einräumt, hat die Vorhabensträgerin darüber hinaus plausibel dargelegt, dass eine zweispurige, bauzeitliche Behelfsbrücke mit erheblichen Nachteilen verbunden ist. Die Herstellung einer solchen Brücke würde eine dreiwöchige Vollsperrung der Brücke erfordern und zusätzliche Kosten von 400.000 € verursachen. Zudem würde sich eine zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs in erheblichem Maße zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer auswirken. Die „fußläufige Anbindung der Frohmestraße in Ost-West-Richtung und Richtung Jungborn [müsste] während der Bauzeit von ca. 3 Jahren unterbunden werden.“ Vor diesem Hintergrund erscheint eine einspurige Behelfsbrücke sachgerechter. Sie zieht Vollsperrungen der Frohmestraße von „lediglich“ (2 x 2 Tagen + 7 Tagen =) 11 Tagen nach sich und kann mit einer verkehrsabhängigen Privilegierung des ÖPNV im Rahmen der geplanten Blocksignalisierung verbunden werden.

**Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Linie 183: Wie bereits genannt, seien die Planungen zur Verschwenkung der Linie 183 über Heidlohstraße - Frohmestraße aufgegeben worden. Damit verkehre die Linie weiterhin über Heidlohstraße - links Wählingsweg - rechts Wählingsallee - links Frohmestraße Richtung stadt-

auswärts und stadteinwärts über Frohmestraße - rechts Wählingsallee - links Holsteiner Chaussee, (siehe hierzu auch Stellungnahme zu Anhang 3.2 unten).

Punkt 3.3 Überführung Heidlohstraße: Es wird auf Ziffer 4.17.2.6 verwiesen.

**Im Übrigen wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Anhang 3.1.1 und 3.1.2 Knotenplan Frohmestraße / Schleswiger Damm/ Wendlohstraße: Die Frohmestraße sei Linienweg der MetroBus-Linie 5. Daher müssten die Fahrstreifen, insbesondere im Kurvenbereich, entsprechend der Schleppkurven für die Doppelgelenkbusse bemessen werden.

***Vorhabensträgerin:** Die Forderung sei grundsätzlich bereits bei der vorliegenden Planung berücksichtigt und werde im Zuge der Ausführungsplanung (Knoten- und Markierungsplanung) nochmals geprüft bzw. besonders beachtet. Die Detailpläne würden im Rahmen der Beantragung einer verkehrsbehördlichen Anordnung bei der zuständigen Verkehrsbehörde vorgelegt. Am Anordnungsverfahren sei die Hochbahn beteiligt.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Anhang 3.2 Knotenplan Holsteiner Chaussee / Halstenbeker Straße: Da die jetzige Linienführung der Linie 183 in Richtung Eidelstedt beibehalten werde (vgl. Punkt 3.2), könne die Notwendigkeit einer Verlegung der Bushaltestelle von vor dem Knoten nach hinter dem Knoten nicht erkannt werden, zumal an einem an der bestehenden Haltestelle haltenden Bus in Richtung Süden vorbeigefahren werden könne. Für den Fall, dass die Verlegung der Bushaltestelle erforderlich sein sollte, müsse für die Linie 284 in der Halstenbeker Straße in Fahrtrichtung Westen eine Ersatzhaltestelle eingerichtet werden.

***Vorhabensträgerin:** In Abstimmung mit der Hochbahn solle die vorhandene Haltstellensituation am Knoten Holsteiner Chaussee/Halstenbeker Straße beibehalten werden. Daher sei geplant die Haltestelle in dem geplanten Rechtsabbiegefahrstreifen zu integrieren und das „Halten am Fahrbahnrand“ zu ermöglichen. Die weitere Detaillierung erfolge im Zuge der Ausführungsplanung.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.6 Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG und Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH**

Stellungnahme vom 22.09.2011

Zur vorgelegten Planung bestünden keine Einwände, es werde aber um die Berücksichtigung des Vorschlages zur Entlastung der Behelfsbrücken Frohmestraße und Heidlohstraße gebeten: Dieser Engpass solle umfahren werden, indem die Metrobuslinie 21 und die Nachtbuslinie 603, die in diesem Bereich nur in einer Fahrtrichtung verkehrten, durch die Straße Jungborn und eine Schleuse im Wählingsweg vor der Heidlohstraße fahren. Damit werde die Kapazität der Behelfsbrücken nicht unnötig belastet und insbesondere auf der Metrobuslinie 21 könnte weiterhin

ein zuverlässiger Betrieb durchgeführt werden. Der technische Aufwand zur Umsetzung dieser Idee sei sehr gering, da die Kreuzung Heidlohstraße / Wählingsweg bereits mit den Einrichtungen zur Busbeschleunigung ausgestattet ist.

**Vorhabensträgerin:** *Dem Vorschlag zur Umleitung der Linien 21 und 603 über die Straße Jungborn könne grundsätzlich zugestimmt werden. Zur Sicherung der Befahrbarkeit müsste hier jedoch das Parken am Fahrbahnrand unterbunden werden. Dies gälte es abzuwägen. Die weitere Detaillierung erfolge daher im Rahmen der Entwurfsplanung in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen und Fachbehörden der FHH.*

*Mit E-Mail vom 7. Mai 2012 teilte die Vorhabensträgerin auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mit: Die von der Planfeststellungsbehörde angeführte alternative Umwegfahrt über die Straße Wählingsallee und dann weiter über die Kombination Holsteiner Chaussee/Heidlohstraße oder Wählingsweg/Heidlohstraße sei auf Grund der Fahrzeitverluste an den Lichtsignalanlagen für die Busse keine Alternative. Sollte aus Lärmgründen die Führung Jungborn nicht möglich sein, müsste die Führung weiterhin über die vorhandene Strecke ÜF Frohmestraße/Vogt-Kock-Straße/Heidlohstraße angeordnet werden. Die Blocksignalisierungen würden dann mit einer Lichtsignalanlage für die Busbeeinflussung ausgestattet.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Möglichkeit, den Busverkehrs über die Behelfsbrücken Frohmestraße und Heidlohstraße zu führen, besteht auch während der Bauzeit. Ob und ggf. mit welcher technischen Lösung zumindest während bestimmter Phasen der Bauausführung Buslinien über den Jungborn oder andere Umleitungsstrecken geführt werden können, kann der Entscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Die für die jeweiligen Anwohner daraus möglicherweise entstehenden Nachteile (insbesondere kein Parken am Fahrbahnrand, zusätzlicher Verkehrslärm) sind jedenfalls nicht von solchem Gewicht, dass eine Umleitung, etwa über den Jungborn, von vornherein und zwingend ausscheidet.**

**Im Übrigen wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.7 Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein**

Stellungnahme vom 15.09.2011

Die Bundesautobahn A7 sei die wichtigste Nord-Süd-Verbindung zwischen den skandinavischen Ländern und Zentraleuropa. Um die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der A 7 trotz der wachsenden Verkehrsmengen zu erhalten, sei ein gemeinsamer Ausbau auf sechs Fahrstreifen in Schleswig-Holstein sowie auf sechs bzw. acht Fahrstreifen in der Freien und Hansestadt Hamburg unerlässlich. Grundsätzliche Bedenken zum Planfeststellungsverfahren für das oben genannte Vorhaben bestünden nicht. Die Stellungnahme sei mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Kiel, Niederlassung Itzehoe, Niederlassung Rendsburg bzw. Fernmeldemeisterei Neumünster) abgestimmt worden.

Es werde davon ausgegangen, dass die Entwässerung des Notüberlauf (Einleitestelle 1.1) in schleswig-holsteinisches Gebiet berücksichtigt ist und die nachfolgenden Punkte beachtet werden:

**Vorhabensträgerin:** *Die Entwässerung des Notüberlaufs sei im schleswig-holsteinischen Gebiet berücksichtigt. Die Vorflutsituation bleibe unverändert bestehen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Während der Bauphase sei das bestehende Fernmeldekabel in seiner Funktion nicht mehr aufrecht zu erhalten. Deshalb sei seitens der Vorhabensträgerin und auf deren Kosten eine Funklösung vorzuhalten, um die auf dem Fernmeldekabel geschalteten Dienst weiter bedienen/betreiben zu können.

**Vorhabensträgerin:** *Der Forderung werde zugestimmt. Das Fernmeldekabel werde während der Bauphase wie beschrieben außer Betrieb gehen. Die Daten der aufgeschalteten Dienste würden mit einer Funklösung übertragen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die eingeplante LWL Kabeltrasse sei nach Vorgabe des BMVBS mit Kabelschächten im Abstand von 2 km auszurüsten (BK 15).

Vorgesehen sei, dass zunächst nur das LWL Kabel für den Lokalverkehr (48 Fasern) verlegt werde. Nach Aussage der DEGES reichten für die derzeitigen Anwendungen die Leitungskapazitäten vollkommen aus. Da die Kabelrohrtrasse für den Fernverkehr (LWL) mit verlegt werde, könne bei Bedarf das LWL Kabel für den Fernverkehr auch nachträglich eingeblasen werden. Es bestünden daher keine Bedenken.

**Vorhabensträgerin:** *Die Empfehlungen zur Linientechnik des BMVBS "BK15" würden bei der Planung berücksichtigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Während der Bauzeit seien die Notrufsäulen durch das Global System for Mobile Communications (GSM-Funknetz) zu betreiben. Die erforderliche Wartung und Unterhaltung der Notrufsäulen werde durch den Errichter der Maßnahme sichergestellt.

**Vorhabensträgerin:** *Der Forderung könne nicht entsprochen werden. Die Planung sehe vor, die vorhandenen Notrufsäulen während der Bauzeit außer Betrieb zu nehmen. Ein Betrieb von Notrufsäulen im Baubereich sei wegen der beengten Verhältnisse mit entsprechender Aufstellflächen und Sicherheitsbereiche für haltende Fahrzeuge nicht möglich. Im Übrigen sähen die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) dies auch nicht vor.*

Unter dem 12.01.2012 teilt die Vorhabensträgerin auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mit, dass das temporäre Aufstellen von Notrufsäulen in Nothaltebuchten weiterhin ausgeschlossen werde. Die örtlichen engen Platzverhältnisse ermöglichten keinen sicheren Betrieb. Auch

*das Aufstellen von Schildern mit Hinweisen zu Notrufnummern und Kilometrierung führe innerhalb der bauzeitlichen Verkehrsführungen nicht zur Verbesserung der Situation. Die zusätzlichen Schilder stünde in Konkurrenz zu Hinweisschildern der Verkehrsführung und würden erfahrungsgemäß durch die Verkehrsteilnehmer nicht oder nur unzureichend wahrgenommen. Weiterhin sei aus Sicherheitsgründen zu verhindern, dass Verkehrsteilnehmer in Pannensituationen die Gegenfahrbahn querten. Hinweisschilder mit sonst üblichen Notrufinformationen könnten die betroffenen Verkehrsteilnehmer zur Querung der Fahrbahn anregen. Das sei generell auszuschließen. Aus diesem Grunde werde das Aufstellen von temporären Schildern mit Notrufinhalten weiterhin abgelehnt.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Die Vorhabensträgerin weist mit Recht darauf hin, dass im Baubereich räumlich sehr beengte Verhältnisse herrschen werden. Eine geringere Zahl an Fahrstreifen ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung des betreffenden Abschnitts sowie der erhöhten Staugefahr während der Bauzeit nicht hinnehmbar. Hinzu kommt, dass der Platzbedarf im Rahmen der bauzeitlichen Verkehrsführung auch durch andere Faktoren vorgezeichnet ist. Diese Faktoren sind zum Teil ihrerseits sicherheitsrelevant. Insbesondere auf eine Forderung der Behörde für Inneres (Polizei, Verkehrsdirektion 2) hin hat die Vorhabensträgerin zugesagt, eine Fahrbahnbreite von mindestens 2,75 m zu gewährleisten. Zudem hat die Vorhabensträgerin ausreichend Platz für eine bauliche Mitteltrennung zwischen den Richtungsfahrbahnen Flensburg und Hannover vorzusehen; auch darauf hat die Polizei in ihrer Stellungnahme aus Sicherheitsgründen besonderen Wert gelegt.**

Aus den vorgenannten Gründen dürfte es nicht realisierbar sein, parallel zur bauzeitlichen Fahrbahn (Behelfs-)Gehwege zu schaffen, über die die Insassen eines Pkw zu möglichen Notrufsäulen gelangen könnten. Die Fahrbahn zu benutzen, um zu hinter den Leitplanken befindlichen Notrufsäulen zu gelangen, ist wiederum mit nicht unerheblichen Gefahren verbunden. Notrufe können im Übrigen über private Mobiltelefone abgesetzt werden, deren Verbreitung bereits hoch ist und weiter zunehmen dürfte. Da die zulässige Höchstgeschwindigkeit lediglich 60 km/h beträgt, erscheint es zudem als möglich und zumutbar, dass ein Pkw-Fahrer, der kein Mobiltelefon bei sich führt, andere Verkehrsteilnehmer zum Absetzen eines Notrufs auffordert. Alternative Notrufhilfen sind nicht ersichtlich. Insbesondere scheiden auch Hinweistafeln aus, die die Verkehrsteilnehmer in regelmäßigen Abständen über den genauen Standort und über Notrufnummern informieren; auch insoweit schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Insgesamt ähnelt die Situation einer stark befahrenen mehrspurigen Straße, die keine Autobahn darstellt und für die ebenfalls keine Notrufsäulen vorgesehen sind. Insoweit dürfte das Gefahrenpotenzial eines Fehlens von Notrufsäulen vorliegend nicht anders zu beurteilen sein.

Da die Vorhabensträgerin auch das Baufeld auf eine Mindestbreite reduziert hat und die baufeldabgewandte Außenseite der Fahrbahnen sich bereits auf wenige Meter den angrenzenden und nicht ohne Weiteres umzuwandelnden Flächen (steile Böschungen, Bebauung etc.) nähert, erscheint es auch ausgeschlossen, dass Nothaltebuchten im Regelabstand von ca. 1.500 m eingerichtet werden. Durch den dichten Abstand der Anschlussstellen und die damit verbundene Möglichkeit zum Abfahren / Halten ist dies aber auch nicht erforderlich. Der Abstand zwischen den Anschlussstellen Schnelsen-Nord und Schnelsen beträgt nur ca. 1.000 m, der bis zum Autobahndreieck Hamburg-Nordwest dann ca. 2.000 m. Die Vorhabensträgerin hat erklärt, in den weiterführenden Planungen zur Verkehrsführung im Hinblick auf die Vorbereitung der Unterlagen für die verkehrsbehördliche Anordnung werde die zusätzliche Schaffung von Nothaltebuchten in einzelnen Bauphasen und für einzelne Fahrtrichtungen geprüft, eine einheitliche Gewährleistung mit regelmäßigen Abständen für alle Fahrtrichtungen könne jedoch nicht gewährleistet werden. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, die Verkehrsführung während der Bauzeit sowie die diesbezüglichen straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

Mit Hilfe eines Provisoriums seien die Messquerschnitte der Netzbeeinflussungsanlage A 1 / A 7 / A 21 / B 205 so lange wie möglich in Betrieb zu halten.

**Vorhabensträgerin:** *Im Baufeld würden die vorhandenen Messquerschnitte zur Verkehrsdatenerfassung der Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) A 7 und der Netzbeeinflussungsanlage (NBA) A1/A7/A21/B205 während der Bauzeit aufgrund der Bautätigkeit geräumt und damit deaktiviert sein. Im Bereich der eigentlichen Baustellenverkehrsführung sollten keine provisorischen Messquerschnitte vorgesehen werden, da erfahrungsgemäß in diesem Bereich aufgrund der wechselnden Bautätigkeit und VF-Führungen mit Beeinträchtigungen der Verfügbarkeit bzw. auch Defekten der Messquerschnitte zu rechnen sei und somit die Zuverlässigkeit einer Verkehrsdatenerfassung im Bauumfeld nicht gewährleistet werden könne. Die nicht im Baufeld des Abschnitts Schnelsen liegenden Messquerschnitte der SBA A 7 und der NBA A1/A7/A21/B205 würden weiter betrieben, so dass die Beeinträchtigungen der Messquerschnitte sich nur auf die eigentliche Baustrecke konzentrierten.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Das 60-paarige Kabel „Haselbrook“ sei nicht nur während der Bauzeit weiter vorzuhalten, sondern auch für den Endzustand vorzusehen. Eine Abstimmung zur Detailplanung erfolge kurzfristig mit der DEGES.

**Vorhabensträgerin:** *Das Kabel Haselbrook werde im Abschnitt Schnelsen nicht berührt. Derzeit fänden die beschriebenen Abstimmungen mit der DEGES im Rahmen der Planungen im Abschnitt Stellingen statt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Anbindung des BASA-Kabels sei weiterhin vorzusehen. Eine Abstimmung zur Detailplanung erfolge auch hier kurzfristig mit der DEGES.

**Vorhabensträgerin:** *Die Kabelanlage BASA werde im vorliegenden Planungsabschnitt nicht berührt. Derzeit fänden Abstimmungen mit der DEGES im Rahmen der Ausführungsplanung im Abschnitt Stellingen statt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Mit Blick auf die Baudurchführung und die mögliche Einrichtung von Umleitungsstrecken, die Auswirkungen auf das schleswig-holsteinische Verkehrsnetz haben könnten, werde darum gebeten, die jeweils zuständigen Behörden rechtzeitig einzubinden sowie ihre Zustimmung einzuholen. Hiermit solle vermieden werden, dass Umleitungs- oder Ausweichverkehre zu einer Überlastung des Straßennetzes führten oder womöglich nicht aufgenommen werden könnten.

**Vorhabensträgerin:** *Die Hinweise würden zur Kenntnis genommen und im nötigen bzw. möglichen Umfang bei der weiteren Planung berücksichtigt. Umleitungsverkehre und Verkehrsführungen während der Bauzeit unterlägen der Pflicht zur verkehrsbehördlichen Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Im Rahmen des Anordnungsverfahrens würden die betroffenen TöB's / Behörden beteiligt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.8 Bezirksamt Eimsbüttel**

Stellungnahme vom 05.10.2011

In den Planunterlagen sei die Grenze der Planfeststellung nicht dargestellt. Die vorliegende Stellungnahme könne sich deshalb nur auf die farbig angelegten Bereiche (Lageplan) beziehen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Planfeststellung beziehe sich auf die in den Lageplänen Unterlage 7 farbig dargestellten Bereiche. Darüber hinaus würden vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen sowie dauernd zu beschränkende Flächen gemäß den Grunderwerbsplänen Unterlage 14.1 beeinträchtigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die zeichnerische Darstellung des planfestzustellenden Vorhabens ist hinreichend bestimmt.**

Der Siegerentwurf des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes zur Gestaltung des A7 Schallschutzdeckels sehe für den Bereich Frohmestraße einen Stadtteilplatz vor. In der Darstellung Schnitt durch Frohmestraße (Plan Tunnel Schnelsen, Unterlagen Nr. 10, Blatt Nr. 22.53/1) seien bauliche Anlagen dargestellt (Stützmauer, Geländer, Kabelschächte) die eine Umsetzung des Siegerentwurfes unmöglich machten.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin werde im Zuge der weiteren Planung die nachrichtliche Darstellung der Deckelgestaltung aktualisieren und die Schnittstellen zwischen der Straßenplanung (Planfeststellungsverfahren) und der Deckelgestaltung (B-Planverfahren) einver-*

*nehmlich abstimmen. Dazu liefen bereits intensive Abstimmungen mit FHH (hier: BSU, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, LP 3, Projektgruppe Deckel A7).*

**Planfeststellungsbehörde: Die Deckelgestaltung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die insoweit vorhandenen Darstellungen sind mit Ausnahme der Absturzsicherungen und Einfriedigungen lediglich nachrichtlich enthalten und damit unverbindlich.**

Es sei nicht dargestellt, wie die Bestandversorgungsleitungen in die geplanten Kabelkanäle überführt werden sollen (zusätzliche bauliche Anlage vor Tunnelwand?).

***Vorhabensträgerin:** Die Planungen der Übergänge der erdverlegten Bestandsversorgungsleitungen in die entsprechend vorgehaltenen Leerrohre unterhalb der Gehwege der Querungen Frohmestraße und Heidlohstraße erfolgten in Absprache mit den jeweiligen Versorgungsunternehmen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Im Plan Tunnel Schnelsen, Querschnitte, müsste in den Schnitten C-C und D-D das Gebäude und die Anschlusssituation wie in Schnitt B-B dargestellt werden. Desweiteren sei auf keinem Plan ablesbar, in welcher Länge die Berankungswand (siehe Schnitt B-B) ausgeführt werde.

***Vorhabensträgerin:** Die Darstellung der Anschlusssituation an das bestehende Gebäude Frohmestraße 59 mit der Berankungswand sei in den Schnitten C-C und D-D auf der Bauwerksskizze, Unterlage Nr. 10, Blatt Nr. 22.53/2 nicht dargestellt, da sich die Darstellung des Geländes aus Platzgründen auf der Zeichnung bei den Schnitten C-C und D-D nicht bis zum Gebäude erstrecke. Es sei hier lediglich die Darstellung im Schnitt B-B gewählt worden, weil in diesem Schnitt der Abstand des Gebäudes zum Tunnelbauwerk minimal sei. Der Hinweis werde jedoch für die Darstellungen in den weiteren Planungsphasen aufgenommen.*

*Die Länge der Berankungswand hänge von der Oberflächengestaltung des Tunnelbauwerks und dem angrenzenden bestehenden Geländehöhen ab. Eine genaue Ermittlung der Länge der Berankungswand werde in den folgenden Planungsphasen vorgenommen.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Länge der Berankungswand kann im Zuge der Ausführungsplanung konkretisiert werden. Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabens-trägerin verwiesen.**

Die zwei Stellplätze für das Betriebsgebäude sollten nicht durch eine Überfahrt zur Heidlohstraße erschlossen werden, sondern über den Betriebsweg anfahrbar sein. Überbreite Überfahrten seien zu vermeiden.

***Vorhabensträgerin:** Die detaillierte Ausbildung des Betriebsgebäudes werde derzeit erarbeitet. Es würden 3 LKW-Stellplätze und 3 PKW-Stellplätze vorgesehen. Diese Stellplätze lägen auf dem Flurstück 7047. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf diesem Flurstück würden die PKW-Stellplätze rückwärtig des Gebäudes angeordnet und damit über den Betriebsweg erschlossen, während die Anordnung der LKW Stellplätze vor dem Gebäude an der Heidlohstraße*

*ße erforderlich werde. Hier seien zwei Überfahrten des Gehweges von der Heidlohstraße erforderlich.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Planungsdetails sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Bezirksamt Eimsbüttel abzustimmen. Dabei ist eine von der Planunterlage abweichende Anbindung der Stellplätze an das öffentliche Wegenetz zulässig.

Das Fachamt Management des öffentlichen Raumes sei die zuständige Dienststelle für die Wahrnehmung der Aufgaben des Straßenbaulasträgers der Bezirksstraßen (nicht Hauptverkehrsstraßen) und der Wegeaufsichtsbehörde für alle Stadtstraßen im Bezirk Eimsbüttel. Für die vorübergehende Inanspruchnahme (Baustelleneinrichtung, Baufelder etc.) der Wegefläche sei beim Bezirksamt Eimsbüttel, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, eine Sondernutzungserlaubnis nach § 19 HWG und eine Aufgrabeerlaubnis nach § 22 HWG zu beantragen.

Die Wiederherstellung der genutzten Wegeflächen nach Beendigung der Sondernutzung werde auf Kosten des Bauherren vom Fachamt Management des öffentlichen Raumes durchgeführt. Für diese Arbeiten werde eine anerkannte und in Hamburg zugelassene Straßenbaufirma vom Fachamt Management des öffentlichen Raumes beauftragt.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin werde die erforderliche Wiederherstellung der Wegeflächen veranlassen, dabei fach- und sachgerecht nach den einschlägigen Hamburger Regularien und den anerkannten Regeln der Technik vorgehen. Die Wahl der Firma obliege im Rahmen der Gesamtmaßnahme und unter Wahrung der Haushaltsgrundsätze Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Vorhabensträgerin.*

**Planfeststellungsbehörde:** Dieser Beschluss umfasst auch die erforderliche, bis zur Fertigstellung des Vorhabens befristete Sondernutzungserlaubnis nach § 19 Abs. 1 HWG für die Errichtung des Vorhabens und die notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen auf der Grundlage der Planunterlagen. Das gleiche gilt für die Aufgrabeerlaubnis. Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, Zeitpunkt, Dauer und räumlichen Umgriff der Sondernutzung rechtzeitig vorher beim Bezirksamt Eimsbüttel anzuzeigen und abzustimmen.

**Inhaber der Sondernutzungserlaubnis ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg. Daher ist es nicht erforderlich, dass die Wiederherstellung der genutzten Wegeflächen durch das Bezirksamt Eimsbüttel erfolgt. Der Vorhabensträgerin wird daher nach § 22 Abs. 3 S. 2 HWG die endgültige Wiederherstellung der öffentlichen Wege gestattet. Es ist sicherzustellen, dass die technischen und fachlichen Anforderungen der Trägerin der Wegebauart erfüllt werden und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.**

Für die Bauzustände und provisorischen Verkehrsführungen seien verkehrstechnische Lagepläne im Maßstab 1:250 unter Berücksichtigung der für die Freien und Hansestadt Hamburg geltenden Entwurfsrichtlinien und Planungshinweise zu fertigen und mit dem Bezirksamt Eims-

büttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen und Gewässer, sowie der Straßenverkehrsbehörde, vor Baubeginn abzustimmen. Notwendige Straßensperrungen seien rechtzeitig vor Durchführung mit der Straßenverkehrsbehörde, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / KOST sowie der Wegeaufsichtsbehörde abzustimmen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Hinweise würden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Im Zuge der Beantragung der verkehrsbehördlichen Anordnung für die Verkehrsführungen in den Bauzuständen würden den zuständigen Fachbehörden bzw. der Verkehrsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn die verkehrstechnischen Lagepläne in der geforderten Form vorgelegt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.9 verwiesen.**

Für die Zeit der Einschränkung der Benutzbarkeit der Geh- und Radwege seien gesicherte Provisorien für Fußgänger und Radfahrer sicherzustellen.

**Vorhabensträgerin:** *Grundsätzlich würden die vorhandenen Verkehrsbeziehungen des Fuß- und Radverkehrs aufrechterhalten. Ggf. erforderliche Verkehrseinschränkungen sowie die Errichtung von Provisorien würden gesondert von der zuständigen Verkehrsbehörde verkehrsbehördlich angeordnet. Der Antrag auf Anordnung beinhalte die notwendigen Detailangaben zu Art und Umfang von Provisorien.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.9 verwiesen.**

Für Einbauten (z.B. Tiefgründungen), die im noch herzustellenden Einvernehmen mit der Wegeaufsichtsbehörde dauerhaft in öffentlichen Wegeflächen verbleiben, seien genaue Bestandspläne nach Fertigstellung einzureichen.

**Vorhabensträgerin:** *Der Hinweis werde berücksichtigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die erforderlichen Umleitungsverkehre sollten nur auf Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden. Die entsprechenden Routen müssten durch Umbauten bzw. Anpassungen an den Signalanlagen ertüchtigt werden, um Unterhaltungsmaßnahmen während der Bauzeit nicht erforderlich zu machen. Eine Finanzierung für vorher zu leistende Unterhaltungsmaßnahmen sei zu gewährleisten.

**Vorhabensträgerin:** *Die Hinweise würden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung im gebotenen Umfang berücksichtigt. Die Vorhabensträgerin weise auf das "Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit" (Unterlage 15.1 der Planfeststellungsunterlagen) hin. In Abhängigkeit von den Bauphasen würden einzelne Knotenpunkte im nachgeordneten Straßennetz für die Aufnahme von Umleitungsverkehren baulich und/oder verkehrstechnisch ertüchtigt. Die konkreten Maßnahmen würden in gesonderten Verkehrstechnischen*

*Untersuchungen erhoben und auf Basis von verkehrsbehördlichen Anordnungen durch die zuständige Verkehrsbehörde realisiert.*

*Das Bauvorhaben werde aus Mitteln des Bundesfernstraßenhaushaltes finanziert. Zum Bauvorhaben gehörten die beschriebenen Maßnahmen im nachgeordneten Netz, auch wenn diese vorab des Gesamtvorhabens realisiert werden müssen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidernng der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.9 verwiesen. Zur Finanzierung trifft dieser Planfeststellungsbeschluss keine Entscheidung.**

Alle Arbeiten an den Gewässern seien so auszuführen, dass stets die volle Leistungsfähigkeit der Gewässer erhalten bleibe. Zur Minderung der Verschlechterung für den Gewässerlebensraum seien alle Gewässerdurchlässe mit einer trockenfallenden Berme und einem geeigneten Sohls substrat auszustatten. Das Lichtraumprofil sei ggf. zu erweitern.

***Vorhabensträgerin:** Der Forderung werde zugestimmt. Entsprechende Auflagen würden in den Bauverträgen festgeschrieben und deren Beachtung bzw. Umsetzung während des Baus kontrolliert.*

Im **Erörterungstermin** ergänzte das Bezirksamt, die neuen Durchlässe (beim Betriebsweg) an der Kollau und am Brookgraben sollten durch Brückenbauwerke ersetzt werden; anderenfalls sollten sie zumindest mit Bermen als Stand der Technik ausgestattet werden, um Durchgängigkeitskriterien zu entsprechen. Die Durchlässe könnten mit einem ovalen Profil ausgestattet werden, um somit den Platz für eine Berme zu erhalten.

Die **Vorhabensträgerin** sagte zu, zu prüfen, ob Maulprofile und Bermen mit Steinwalzen verwendet werden können. Als Ergebnis der Prüfung entspricht sie der Forderung, den Durchlass der Kollau bei Station 145 + 680 vor dem Durchlass unter der A7 (beim Betriebsweg) als Maulprofil und mit Bermen aus Steinwalzen herzustellen. Das Gleiche gilt für die beiden Durchlässe beim RRB 1.5/1.6. Die Durchlässe der Kollau und des Döpwichgrabens unmittelbar unter der A7 werden ebenfalls der Forderung des Bezirksamts entsprechend mit Bermen aus Steinwalzen ausgestattet. Die Änderungen sind Gegenstand der Planänderung vom 26.07.2012.

**Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme hat sich insoweit erledigt. Im Übrigen wird auf Ziffer 4.13 verwiesen.**

Alle Einleitbauwerke in die vorhandenen Gewässer seien in Fließrichtung einzubauen. Die genaue Gestaltung sei im Zuge der Ausführungsplanung mit E/MR 23 abzustimmen.

***Vorhabensträgerin:** Der Forderung werde zugestimmt und bei der weiteren Planung sowie beim Bau berücksichtigt. Die Ausführungsplanung der Einleitbauwerke werde vor der Ausführung mit der zuständigen Wasserbehörde einvernehmlich abgestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidernng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Zufahrt zum RRB1.4.1: Der Anfahrtsweg vom Vielohweg bis Überquerung der Kollau sei durchgehend bituminös zu befestigen.

***Vorhabensträgerin:** Da der Anfahrtsweg neben der Anbindung des RRB 1.3 auch für die Anbindung des südlich der Kollau anschließenden, asphaltierten Betriebsweges erforderlich sei, werde einer bituminösen Befestigung zugestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Vorhabensträgerin hat davon abweichend im Erörterungstermin zugesagt, dass die Betriebswege nach Möglichkeit in ungebundener Bauweise hergestellt werden. Die Tragfähigkeit für schwere Fahrzeuge müsse aber gewährleistet sein. Die Planfeststellungsbehörde lässt diese Zusage ausreichen. Da die Herstellung der Betriebswege mit wassergebundener Deckschicht weniger Beeinträchtigungen hervorruft als mit bituminöser Deckschicht kann dies der Ausführungsplanung überlassen bleiben, soweit eine hinreichende Tragfähigkeit der Betriebswege gewährleistet ist.

Um die Durchgängigkeit der Kollau im Sinne der WRRL zu gewährleisten, sei das Überfahrtsbauwerk als Brückenbauwerk auszubilden.

***Vorhabensträgerin:** Der vorgesehene Durchlass DN 1.600 werde auf einer Länge von 9 m hergestellt. Damit entspreche dieser Durchlass dem Durchflussquerschnitt des zu erneuernden Rechteckdurchlasses unter der A7 (b/h 1,60m bis 1,90m / 1,20m).*

Als Gegenstand der **Planänderung vom 26.07.2012** wird der Durchlass der Kollau bei Station 145 + 680 vor dem Durchlass unter der A7 (beim Betriebsweg) als Maulprofil und mit Bermen aus Steinwalzen hergestellt.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 4.13 verwiesen.

Der Weg am Querungsbauwerk habe im Verwaltungsvermögen der FHH zu bleiben, da es sich um einen Teil der Wanderwegverbindung der Kollau handele.

***Vorhabensträgerin:** Der Grunderwerb werde geändert. Die Trasse des Kollauwanderweges bleibe im Eigentum der FHH. Neue Grunderwerbsgrenze werde der äußere Rand des Weges im Anschlussbereich an die Zuwegung zum Querungsbauwerk Graben.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Änderung ist Gegenstand der Planänderung vom 26.07.2012, vgl. Unterlage 14.1, Blatt 3.

Durchlass Düpwichgraben (145+957): Die zeichnerische Darstellung sei wie bei den anderen Durchlässen in „Dickstrich“ (Neubau) darzustellen. Es gebe widersprüchliche Größenangaben zu der Profilbreite in den Planfeststellungsunterlagen (Nr.7/Bl.3/6 und Nr.13.3/Bl.3.6).

***Vorhabensträgerin:** Die zeichnerische Darstellung und die Größenangabe der Profilbreite würden berichtigt. Der korrekte Querschnitt sei in Unterlage 10 Blatt 22/56.1 dargestellt. Die Profilbreite betrage im unteren Bereich zwischen den Spundwänden 2,50 m und im oberen Bereich 2,20 m. Diese Breiten seien in den Bauwerksplänen der weiterführenden Planung verankert.*

*Die zeichnerische Darstellung sei im Zuge der Planänderung vom 26.07.2012 geändert worden (Unterlage 7, Blatt 3 der Planänderung), wobei die Breitenangabe im Brückenstempel mit 2,50 m unverändert geblieben sei, diese sei aber auch nicht falsch. Der Lageplan Wassertechnik (Unterlage 13.3) sei in der Planänderung aufgrund der marginalen Änderungen nicht ausgetauscht worden.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 4.13 verwiesen.**

Unterführung Wanderweg/Brookgraben (147+589): Der im Durchlass offen verlaufende Brookgraben sei mit einer trockenfallenden Berme und Sohlsubstrat auszustatten genauso wie der anschließende gedeckelte Bereich. Der gedeckelte Bereich sei so kurz wie möglich zu halten. Die neu zu verlegenden Teilabschnitte des Brookgrabens (östl. u. westl. der BAB) seien naturnah zu gestalten und mit E/MR 23 abzustimmen. Um Entwicklungsmöglichkeiten des Gewässers nicht zu behindern, solle die Leitung zwischen BAB und Beentkamp nicht im Weg, sondern auf der nördlich benachbarten Fläche Fl. 5796 verlaufen. Die Querung des Brookgrabens (BW 334) sei zeichnerisch unzureichend dargestellt. Es sei eine Abstimmung mit E/MR 23 erforderlich. Querungen des Brookgrabens im Lichtraumprofil, wie hier mit einem Kastenprofil, seien aus Hochwasserschutzgründen zu vermeiden. Es sei eine Dükerung zu bevorzugen (147+580.179).

***Vorhabensträgerin:** Im Zuge der weiteren Planungen habe es sich als vorteilhaft erwiesen, den Betriebsweg über das Durchlassbauwerk zu führen. Damit werde die Deckelung des Brookgrabens östlich des Durchlassbauwerks nicht mehr erforderlich.*

**Planfeststellungsbehörde: Als Gegenstand der Planänderung vom 26.07.2012 wird der Durchlass der Unterführung Wanderweg/Brookgraben bei Station 147+589 mit einer Berme aus Steinwalzen hergestellt. Im Übrigen wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 4.13 verwiesen.**

RRB 1.5/1.6 und Brookgraben lfd. Nr. 113:

**Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der Situation beim Regenrückhaltebecken 1.5/1.6 hat das Bezirksamt diverse Kritikpunkte und Forderungen benannt, wie z. B. die Aufrechterhaltung des bisherigen Verlaufs des Brookgrabens, die Sicherstellung der Hochwasserschutzfunktion des Regenrückhaltebeckens, die Herstellung des Querungsbauwerks als Brücke etc. Die Situation wurde seitens der Vorhabensträgerin der Stellungnahme entsprechend geändert und in einem gesonderten Termin mit dem Bezirksamt abgestimmt. Die Änderungen sind Gegenstand der Planänderung vom 26.07.2012.**

Das Wanderwegenetz in der Feldmark sei von sehr hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung. Es setze sich aus gewidmeten Wegeflächen, Gewässerschauwegen und Wegen in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen zusammen. Die Benutzbarkeit für die Öffentlichkeit sei während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten. Für die vorübergehende Inanspruchnahme seien

Sondernutzungserlaubnisse beim Bezirksamt Eimsbüttel, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt zu beantragen. Die Wiederherstellung der genutzten Wege nach Beendigung der Baumaßnahme müsse in Abstimmung mit dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes, MR 2 und MR 3 zu Lasten der Vorhabensträgerin erfolgen.

**Vorhabensträgerin:** *BW K22.51 - Unterführung Wanderweg Brookgraben: Da die neue Unterführung an der Position des bestehenden Bauwerks geplant sei, werde zunächst der Rückbau durchgeführt. Während der Bauphase sei ein Betrieb des Wanderweges somit nicht möglich und er werde in diesem Bereich gesperrt. Erst nach Fertigstellung könne die neue Unterführung in Betrieb genommen werden.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Dieser Beschluss umfasst auch die erforderlichen Erlaubnisse zur Nutzung öffentlicher Wege, Grünanlagen, Landschaftsschutzgebiete etc. für die Errichtung des Vorhabens und die notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen auf der Grundlage des Grunderwerbsplans, des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der Lagepläne.**

Das beinhaltet auch die erforderlichen Sondernutzungserlaubnisse nach § 19 HWG, die Genehmigungen oder Ausnahmen nach der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Gemarkungen Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Eidelstedt und Stellingen vom 26. November 1957 und die Ausnahmen vom Verbot der Eingriffe in geschützte Biotope nach § 30 Abs. 3 BNatSchG.

**Die Vorhabensträgerin ist allerdings verpflichtet, den Zeitpunkt, die Dauer und den räumlichen Umgriff dieser Nutzungen rechtzeitig vorher beim Bezirksamt Eimsbüttel anzuzeigen und abzustimmen. Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Zuleitung DN 900 von der BAB zum RRB sei nicht im Bauwerksverzeichnis aufgeführt, der Eingriff in Boden und Gehölzstrukturen sei im Konfliktplan des LBP dargestellt, jedoch nicht bilanziert. Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen seien nicht aufgezeigt. Es werde angefragt, die Leitung nicht im Gewässerschauweg, sondern auf dem Flurstück 5796 zu trassieren und den Großbaumbestand nördlich der Einmündung Brookgrabenweg / Beentkamp zu erhalten.

**Vorhabensträgerin:** *Die Leitung DN 900 sei im Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 334 aufgeführt und im Leitungsplan Unterlage 15.3 Blatt Nr. 5/6 und Blatt Nr. 5A/6 dargestellt. Der Eingriff sei im LBP in der Bilanzierung berücksichtigt. Die Leitung sei aus Unterhaltungsgründen in den Gewässerschauweg gelegt worden. Die Vorhabensträgerin halte daher an der geplanten Lage fest.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Unterführung Wanderweg Brookgraben Bauwerksverzeichnis Nr. 55, 56: Der Wanderweg Brookgraben mit der Unterführung unter der A7 stelle einen sehr wichtigen Zugang für die Be-

völkerung des westlich angrenzenden Stadtteils zum Wanderwegenetz in der Feldmark und zur Kleingartenanlage 317 Gartenfreunde Am Winsberg dar. Die gesamte Feldmark habe besondere Bedeutung für die überörtliche Erholung. Während der Bauphase solle der Weg im Bereich der Unterführung gesperrt werden. Der Fußweg zur Kleingartenanlage und zur Feldmark von der Spanischen Furt aus verlängere sich von ca. 230 m auf 2,3 km (Heidlohstraße/Röthmoorweg) bzw. auf 2,7 km (Duvenacker). Angaben zur Dauer der Sperrung fehlten bzw. würden vom Baustellenmanagement der ausführenden Baufirmen abhängig gemacht. Alternative Zugänge für die Wohnbevölkerung westlich der Autobahn würden nicht aufgezeigt. Diese erhebliche baubedingte Beeinträchtigung finde in der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung (UVS) keine Berücksichtigung. Aufgrund der hohen Bedeutung des Wanderweges sei es erforderlich, eine geringstmögliche zeitliche Befristung der Sperrung mit Maßnahmen und Auflagen zur Durchsetzung der Befristung zu benennen.

Im **Erörterungstermin** äußerte die BSU/U die Ansicht, der Weg müsse nicht gesperrt werden. Es wurde ein Vorschlag gemacht, wie die Sperrung des Weges vermieden werden könne und der Vorhabensträgerin ein entsprechender Plan überreicht. Das Bezirksamt äußerte weiterhin, eine Alternative wäre auch, die Wegeverbindung während der Sperrung über den Heidlohweg unter Nutzung des Betriebsweges herzustellen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Allgemeinverständliche Zusammenfassung der UVS sei auf den Seiten 22, 28 und 31 entsprechend ergänzt worden, vgl. hierzu auch Punkt 36 im Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 26.07.2012. Die zeitlich befristete Sperrung des Wanderweges stelle eine besondere baubedingte Beeinträchtigung von Wohnumfeldfunktionen dar.*

*Der Ersatzneubau des Bauwerkes Kollauwanderweg erfolge an gleicher Stelle wie das bestehende Bauwerk. Eine zeitliche Unterbrechung der Querung an dieser Stelle sei daher während der Bauzeit unvermeidlich. Die Herstellung erfolgte jedoch im Zuge der Ausbaumaßnahmen an der A7 in zwei Bauabschnitten, getrennt nach den Fahrtrichtungen. Die Sperrung des Wanderweges werde damit nicht für die gesamte Bauzeit erforderlich, sondern es würden zwei Sperrungen jeweils für einen Bauabschnitt mit der zwischenzeitlichen Freigabe des Weges vorgesehen. Die Sperrungen würden voraussichtlich einen Zeitraum von jeweils ca. 6 Monaten umfassen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Vorhabensträgerin hat den Vorschlag der BSU/U geprüft und kam zu dem Ergebnis, die Umsetzung der geforderten Lösung sei mit Mehrkosten verbunden und werde nach Prüfung mehrerer Alternativlösungen abgelehnt. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Sie sieht keinen Anlass, über die Zusagen der Vorhabensträgerin hinaus Anordnungen über die Öffnung des Wanderweges zu treffen. Die Benutzer des Weges werden die Umwege zwar als deutliche Beeinträchtigung erleben. Allerdings bleiben alle Grundstücke auch bei Sperrung des Wanderwegs erschlossen. Da unter diesen Umständen niemand einen Anspruch gegen den Wegebau- lastträger auf Aufrechterhaltung dieser Wegeverbindung hätte, bedarf es auch keiner**

**Auflagen gegenüber der Vorhabensträgerin, diese Wegeverbindung zu gewährleisten. Davon unberührt bleibt die Verpflichtung der Vorhabensträgerin, die Wegeverbindung nur so lange zu unterbrechen, wie das für den Ausbau der Autobahn erforderlich ist.**

Östlich der Unterführung befindet sich ein öffentlicher Zugang zur Kleingartenanlage 317 mit Anbindung an das weitere Wegenetz. Zukünftig solle der Zugang an einen neuen Betriebsweg (Bauwerksverzeichnis Nr. 58) angebunden werden. Die Zugänglichkeit der Kleingartenanlage für die Öffentlichkeit über das zukünftige Flurstück des Bundes sei dauerhaft sicherzustellen. Der Zugang zum KGV solle barrierefrei sein. Die Gestaltung des Zugangs sei mit E/MR 3 abzustimmen.

**Vorhabensträgerin:** Die Anbindung des Zuganges an den Betriebsweg BWV-Nr. 58 sei vorgesehen und im Lageplan Nr. 5 dargestellt. Der Betriebsweg werde für öffentlichen Fuß- und Radverkehr freigegeben. Damit sei eine barrierefreie Zugänglichkeit zur Kleingartenanlage sichergestellt.

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Betriebsweg, Bauwerksverzeichnis Nr. 58: Der geplante Betriebsweg A7 Ostseite zwischen Brookgraben und Anbindung an Duvenacker nehme Flächen des Schutzgrüns an Kleingartenanlagen in Anspruch. Dabei würden im zentralen Bereich der Kleingartenanlage auch waldartige Bestände (WBX) angeschnitten. Hier seien im LBP Maßnahmen zum Wiederaufbau des Waldrandes vorzusehen.

**Vorhabensträgerin:** Die Forderung werde zurückgewiesen. Ungefähr zwischen Bau-km 147+755 bis 147+905 würden auf einer Fläche von ca. 477 m<sup>2</sup> Waldrandbereiche in Anspruch genommen. Hierbei handele es sich um die auf einer zur Autobahn ansteigenden Böschung stehenden Randbereiche eines degenerierten Erlenbruchwaldes, dessen tiefer gelegene Kernflächen weiter östlich lägen. Die Randflächen würden auf einer Länge von ca. 150 m in einer Tiefe von durchschnittlich ca. 3,20 m in Anspruch genommen, wobei diese Randflächen nicht flächenscharf und artenspezifisch von den unmittelbar westlich angrenzenden, autobahnbegleitenden Gehölzflächen zu trennen seien. Die Übergänge dieser beiden gehölzspezifischen Biotope seien fließend. Von der Überplanung seien weder Großbäume noch ökologisch bedeutsame Waldränder mit Krautsaum oder Strauchgürtel (im Übergang zum Offenland) betroffen. Ein Waldrand im ökologischen Sinne existiere nicht. Die betroffenen Waldrandbereiche wiesen eine Nord-West-Ausrichtung auf. Eine Gefährdung der Großbäume durch Sonnenbrand aufgrund einer Freistellung sei somit nicht gegeben. Die Gefährdung von Windwurf sei ebenso unwahrscheinlich, da schon derzeit kein geschlossener Waldrand existiere und die auftretenden Winde (primär Westwinde) einerseits durch die Lage im Stadtgebiet Hamburg und andererseits durch die geplanten Lärmschutzwände gebremst würden. Da weder ein ökologisch bedeutsamer Waldrand existiere, noch besondere Gefährdungen (Sonnenbrand, Windwurf) der verbleibenden Gehölze erkennbar seien, seien besondere ökologische Waldrandmaßnahmen nicht erforderlich.

*derlich. Der Waldverlust von 477 m<sup>2</sup> werde ausreichend und abschließend über das Eingriffs-Ausgleichs-Konzept kompensiert.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträgerin an.**

Tunnel Schnelsen, Bauwerksverzeichnis Nr. 39 Höhenlage / Einbindung in die Umgebung  
Aus der Höhenlage der Tunneloberfläche mit 1,20 m Erdaufschüttung ergäben sich Anschlüsse zur Umgebung, die in den Schnitten nur unzureichend angedeutet seien. Die Gestaltung der Anschlüsse sei für die stadträumliche Einbindung des Bauwerks von erheblicher Bedeutung. Es seien daher ergänzende Unterlagen erforderlich, die eine Lösung der Übergänge unter Berücksichtigung der Ergebnisse des freiraumplanerischen Wettbewerbs aufzeigten.

*Vorhabensträgerin: Die Einpassung der Tunneloberfläche in das umgebende Gelände werde im Rahmen der Deckelgestaltung im Auftrag der Landesplanung der FHH geplant.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträgerin an. Aus fernstraßenrechtlicher Sicht ist eine besondere stadträumliche Einbindung des Lärmschutztunnels nicht erforderlich. Daher ist es fernstraßenrechtlich auch nicht geboten, hier besondere Vorkehrungen vorzusehen. Dafür spricht auch, dass die Seitenwände des Tunnels nicht so weit über die natürliche Geländeoberfläche ragen, dass sie städtebauliche Konflikte erzeugen würden, die mit Mitteln der Planfeststellung zu bewältigen wären. Zudem grenzt der Tunnel auch nur nördlich der Frohmestraße an wenige Privatgrundstücke.**

**Als fernstraßenrechtlicher Mindeststandard ist es daher auch im Hinblick auf die städtebauliche Einbindung ausreichend, wenn die Tunnelwände und der Tunnel ohne Aufschüttung oder Bepflanzung hergestellt werden. Dabei geht auch die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es im Zuge der städtebaulichen Planung durch die Freie und Hansestadt Hamburg zu einer günstigeren städtebaulichen Einbindung kommen wird. Das kann und muss aber den dafür vorgesehenen Verfahren, wie z.B. den Bauleitplanverfahren, vorbehalten bleiben.**

Intensive Dachbegrünung: Die Planfeststellungsunterlagen enthielten keine qualifizierten Aussagen zur Entwässerung der Tunneloberfläche. Der geplante Bodenaufbau werde mit 0,20 m Drainageschicht und ca. 1,0 m durchwurzelbarem Erdreich beschrieben. Mit der zukünftigen Wasserführung und dem Schichtenaufbau müssten Standortverhältnisse und Bodenqualitäten für die Anlage einer intensiv genutzten Parkanlage und für die Nutzung als Kleingartenanlage geschaffen werden. Über den erforderlichen Nachweis der Entwässerung hinaus seien die geplanten baulichen Lösungen zu beschreiben und mit den Gestaltungsvorschlägen des freiraumplanerischen Wettbewerbs in Einklang zu bringen.

*Vorhabensträgerin: Die Oberseite des Lärmschutztunnels erhalte ein Dachgefälle mit einer beidseitigen Neigung von  $s = 2\%$ . Rückwärtig der Tunnelaußenwände werde die Einschüttung*

*mit einem grobkörnigen Boden nach ZTVE-StB, Abschn. 9.2.4 (1) vorgesehen. Das anfallende Oberflächenwasser werde somit seitlich zu den Tunnelaußenwänden abgeführt und könne dort vertikal versickern.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Planfeststellungsbehörde hält die Aussagen zur Entwässerung der Tunneloberfläche für ausreichend. Eine Anpassung der Planung der Vorhabensträgerin an Gestaltungsvorschläge des freirauplanerischen Wettbewerbs ist nicht Gegenstand des Vorhabens und damit im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nicht geboten, kann aber im Rahmen der Ausführungsplanung von der Vorhabensträgerin berücksichtigt werden.

Überführung Frohmestraße und Heidlohstraße: Der Übergang beidseitig der Überführungen zu den Deckeloberflächen sei in Längsschnitten dargestellt und zeige eine mögliche bauliche Lösung (Stützmauern, Absperrgitter, Kabelkanäle) ohne Berücksichtigung der Ergebnisse des freirauplanerischen Entwurfs. Es seien Detaillierungen im Einklang mit den Ergebnissen des freirauplanerischen Wettbewerbs erforderlich.

***Vorhabensträgerin:** Die Gestaltung der Deckeloberfläche sei nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese werde gesondert von der FHH (hier BSU, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, LP 3, Projekt Deckel A 7) geplant. Beide Planungen würden unter Berücksichtigung der Ergebnisse des freirauplanerischen Wettbewerbs eng miteinander abgestimmt. Die Detaillierung der Planung erfolge im Zuge der weiteren Bearbeitung bzw. bei Aufstellung der Ausführungsplanung.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträgerin an. Änderungen der benannten Stützmauern, Absperrgitter, Kabelkanäle auf der Tunneloberfläche sind im Zuge der Ausführungsplanung zulässig.

Lärmschutzwand Schleswiger Damm, Südseite mit Anschluss an LSW 16: In den Grunderwerb und die Unterhaltungsverpflichtung des Bundes seien die Flächen südlich der LSW am Schleswiger Damm bis an die südliche Grenze der Flurstücke 6272 (3.020.1) und 6256 (3.016.1) einzubeziehen. Die Unterhaltung der Fläche sei zukünftig durch die Lärmschutzwand erheblich erschwert und werde vom Bezirksamt nicht übernommen.

***Vorhabensträgerin:** Der Forderung werde mit der geplanten Regelung gemäß BWVZ-Nr. 31 bereits entsprochen. Lärmschutzwand und dahinter liegende Böschung gingen in das Eigentum des Bundes und die Unterhaltung durch den Bund über.*

Im Erörterungstermin führte das Bezirksamt aus, die Unterhaltung der Flächen hinter der Lärmschutzwand sei nicht zweckmäßig; für einen Teil wäre die FHH, für einen anderen Teil der Bund zuständig. Die gesamte Fläche von der Lärmschutzwand bis hinter den Graben solle vom Bund unterhalten werden. Die Unterhaltung werde erschwert, da die Zugänglichkeit direkt vom Schleswiger Damm aus künftig nicht mehr gegeben sei.

*Die Vorhabensträgerin erwiderte, der Graben könne durch den Bund weder erworben noch unterhalten werden. Da die Zugänglichkeit zum Graben auch für hamburgische Dienststellen gewährleistet sei, sei der Erwerb durch den Bund nicht erforderlich.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträgerin an.**

Durchlass Kollau, Bauwerksverzeichnis Nr. 26: Aus dem Grunderwerb des Flurstücks 853 (3.010.1) sei der Kollauwanderweg herauszunehmen. Dieser bleibe auch zukünftig gewidmete Wegefläche.

*Der Forderung werde entsprochen. Die gewidmete Wegefläche werde nicht erworben.*

Ausgleichsmaßnahmen östlich der A7 zwischen Döpwichgraben und Kollau: Östlich der BAB, zwischen Döpwichgraben und Kollau, sei der Bau eines Betriebsweges (Bauwerksverzeichnis Nr. 16) vorgesehen. Dazu sollen Teile des Flurstücks 5060 (3.012.1) mit Schutzgrün in Anspruch genommen werden. Da östlich davon auf dem Flurstück 5062 als Ausgleichsmaßnahmen eine Erweiterung des Schutzgrüns (LBP Maßnahme A5) geplant sei, erscheine nur eine gemeinsame Entwicklung und Unterhaltung der Flächen sinnvoll. Es werde daher gefordert, das gesamte Flurstück 5060 in den Grunderwerb mit Unterhaltungsverpflichtung durch den Bund aufzunehmen.

Die Ausgleichsmaßnahmen A5 und A7 auf dem Flurstück 5062 fänden im Grunderwerbsplan bislang keine Berücksichtigung. Nach den hier vorliegenden Unterlagen befinde sich das Flurstück 5062 im Eigentum der FHH.

**Vorhabensträgerin:** *Das Flurstück 5060 werde geteilt: Der Betriebsweg gehe in die Trägerschaft der Bundesstraßenverwaltung über. Die zu erhaltenden mit Gehölzflächen (Schutzgrün) bestandenen Flächen östlich des Betriebsweges verblieben im Besitz der FHH und würden gemeinsam mit der gehölzspezifischen Maßnahme A5 entwickelt und gepflegt.*

*Der Fehler im Grunderwerbsplan (keine Berücksichtigung von Flurstück 5062) sei erkannt und berichtigt worden.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträgerin an. Der Erwerb des gesamten Flurstücks 5060 durch den Bund ist nicht erforderlich. Die Unterhaltungsverpflichtungen für die Ausgleichsmaßnahmen A5 und A7 ergeben sich aus den Maßnahmenblättern des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Ein Vollerwerb dieser Flächen ist nicht nötig, dingliche Sicherungen zugunsten der Unterhaltung reichen aus.**

RRB 1.3 Bauwerksverzeichnis 105: Unmittelbar östlich und westlich der geplanten Zufahrt zum RRB befinde sich Baumbestand, der während der Baumaßnahme zu schützen sei.

**Vorhabensträgerin:** *Der unmittelbar angrenzende Baumbestand werde durch entsprechende Schutzmaßnahmen (Schutzzäune, ggf. Einzelbaumschutz) unter Beachtung der RAS-LP 4 und*

*der DIN 18.920 vor baubedingten Beeinträchtigungen gesichert werden. Die Schutzmaßnahmen seien im LBP ergänzt worden. Im Lageplan (UL 12.5, Blatt 3) und im Maßnahmenverzeichnis sei für den östlichen Baumbestand ein Schutzzaun vorgesehen. Der Einzelbaum auf der westlichen Seite der geplanten Zufahrt sei nicht gefährdet.*

Betriebswege der Autobahn und an RRB seien in Asphaltbauweise geplant. Die Herstellung in versiegelter Oberfläche, vor allem in Bereichen mit Anschluss an die Feldmark, sei nicht nachvollziehbar und finde im Übrigen im Planungsabschnitt Stellingen keine Fortsetzung. Generell sei eine wassergebundene Bauweise angemessen und nur dort Asphaltdecke vorzusehen, wo es unabdingbar erforderlich sei. Im Erörterungstermin ergänzte das Bezirksamt, es sei nicht ersichtlich, warum die Betriebswege hinter den Lärmschutzwänden in Asphaltbauweise hergestellt werden sollten.

*Die **Vorhabensträgerin** hielt zunächst an der vorgesehenen Asphaltbauweise für die Betriebswege fest, die Umfahrten der Regenrückhaltebecken würden jedoch in ungebundener Bauweise ausgeführt. Hierzu sagte sie dem Amt E/MR3 eine Abstimmung im Zuge der Ausführungsplanung zu. Im Erörterungstermin sagte die Vorhabensträgerin dann zu, dass auch die Betriebswege hinter den Lärmschutzwänden nach Möglichkeit in ungebundener Bauweise hergestellt werden würden. Die Tragfähigkeit für schwere Fahrzeuge müsse allerdings gewährleistet bleiben.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, dass die Betriebswege nach Möglichkeit in ungebundener Bauweise hergestellt werden. Die Tragfähigkeit für schwere Fahrzeuge müsse aber gewährleistet sein. Die Planfeststellungsbehörde lässt diese Zusage ausreichen. Da die Herstellung der Betriebswege mit wassergebundener Deckschicht weniger Beeinträchtigungen hervorruft als mit bituminöser Deckschicht kann dies der Ausführungsplanung überlassen bleiben, soweit eine hinreichende Tragfähigkeit der Betriebswege gewährleistet ist.**

Immissionsschutz, Unterlage 11.1 Erläuterungsbericht mit Ergebnistabellen und Unterlage 11.2 Lagepläne der Immissionsorte:

Zu Nr. 4.4.4

Über den Umfang des tatsächlichen bestehenden Anspruchs auf passiven Lärmschutz und die Höhe der Erstattung werde nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem dafür vorgesehenen Entschädigungsverfahren entschieden. Dies gelte auch für ggf. bestehende Entschädigungsansprüche wegen des Überschreitens der Grenzwerte tagsüber im Außenwohnbereich. Erstattungsanträge seien vor der Durchführung der baulichen Schallschutzmaßnahme an den Gebäuden bei den jeweils zuständigen Bezirksamtern (Amt für Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt) zu stellen. Über sie werde entschieden, wenn eine vollziehbare Planfeststellung vorliege.

**Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme des Bezirksamtes trifft inhaltlich zu. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Ansprüche auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen im Sinne des § 42 BImSchG nur dem Grunde nach entschieden. Kommt zwischen der Vorhabensträgerin und dem Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande, setzt nach § 42 Abs. 3 BImSchG die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag eines der Beteiligten die Entschädigung durch schriftlichen Bescheid fest. Das ist in diesem Fall das Bezirksamt Eimsbüttel, Abteilung Technischer Umweltschutz, Wohnraumschutz, Grindelberg 62-66, 20144 Hamburg.**

Zu Nr. 4.4.4

Den Unterlagen sei zu entnehmen, dass nicht alle unbebauten Außenwohnbereiche (Wohnen im Freien) untersucht worden seien. Die unbebauten Außenwohnbereiche seien in der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes -VLärmSchR 97- in der Nr. 49 ausdrücklich erwähnt. Für diese Bereiche sei eine Entschädigung in Geld vorgesehen. Zumindest an den Gebäuden, bei denen Grenzwertüberschreitungen für den Außenwohnbereich oder an den Fassaden vorhanden seien, müssen die unbebauten Außenwohnbereiche berechnet werden. Die in Hamburg zu Anwendung kommende Globalrichtlinie „Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen zum Schutz vor Verkehrslärm an Straßen und Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen“ und zugleich die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift betreffend Straßen in der Baulast des Bundes“ regeln das Erstattungsverfahren und unterscheiden zwischen bebauten und unbebauten Außenwohnbereichen. Aus den Berechnungen in den Gärten an der Oldesloerstraße werde deutlich, dass es anscheinend keine flächendeckende grundstückbezogene Untersuchung gegeben habe. Z. B. gebe es auf den Grundstücken Oldesloerstraße 144 und 160 Außenwohnbereiche in den Gartenflächen, während es auf unmittelbar angrenzenden Grundstücken keine Rechenpunkte im Garten gebe, obwohl in Luftbildern ein Wohnen im Freien zu erkennen sei. Auch wenn den Unterlagen zu entnehmen sei, dass es anscheinend weder an den bebauten noch an unbebauten Außenwohnbereichen Überschreitungen geben werde, sei die Untersuchung an dieser Stelle nicht abschließend durchgeführt worden.

Aus der Teilnahme an einer mündlichen Verhandlung am OVG Hamburg zum Planfeststellungsbeschluss über den Ausbau des Swebenwegs sei dem Bezirksamt in Erinnerung, dass das Gericht die Auffassung vertrat, dass es nicht reichen würde, ausschließlich an den Gebäuden die Verlärmung des bebauten bzw. unbebauten Außenwohnbereichs nachzuweisen, bei denen der jeweils gültige Grenzwert an den Fassaden überschritten wird. Während der damaligen Verhandlung vor dem OVG habe die plangenehmigende Behörde daraufhin zugesagt, dass auf Antrag sämtliche Außenwohnbereiche nachberechnet und ggf. Ansprüche erstattet würden. Ggf. sei es erforderlich, dass in der Planfeststellung die Auflage ergehe, dass auf Antrag die Belastung jedes nicht dokumentierten Außenwohnbereichs nachgerechnet werde und Ansprüche ggf. erstattet würden.

**Vorhabensträgerin:** Bei den Berechnungen der Außenwohnbereiche seien sowohl die bebauten Außenwohnbereiche (Balkone und Terrassen) als auch die unbebauten Außenwohnbereiche (Freisitze, Grillplätze) in den Berechnungen berücksichtigt und in der Unterlage 11.1, Anhang 1, Teil 2 aufgeführt worden. Bei den unbebauten Außenwohnbereichen bestehe in Einzelfällen die Möglichkeit, dass diese zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahmen nicht ersichtlich gewesen und somit nicht aufgenommen und nicht berechnet worden seien. In den Bereichen, in denen Grenzwertüberschreitungen am Tage nicht ausgeschlossen werden könnten, sollte in der Tat auf Antrag der Beurteilungspegel nachgerechnet werden und bei vorhandenen Grenzwertüberschreitungen die sich daraus ergebenden Ansprüche erstattet werden.

**Planfeststellungsbehörde:** Die Planfeststellungsbehörde sieht davon ab, weitere Ansprüche auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen für solche Außenwohnbereiche festzulegen, die nicht Gegenstand der Unterlage 11 sind. Zum einen liegen entsprechende Einwendungen nicht vor. Auch das Bezirksamt Eimsbüttel benennt keine bestimmten Außenwohnbereiche, für die ein Anspruch auf solche Entschädigung bestehen könnte. Zum anderen legt die Unterlage 11 auch nicht nahe, dass es solche Außenwohnbereiche geben könnte, weil für alle untersuchten Außenwohnbereiche ein Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen wurde. Dementsprechend heißt es auf S. 18 der Unterlage 11: „Grenzwertüberschreitungen an den Außenwohnbereichen der Gebäude und in den Kleingartengebieten können durch die Lärmschutzmaßnahmen vermieden werden.“ Selbst wenn im Einzelfall ein Außenwohnbereich übersehen worden sein sollte, ist die Wahrscheinlichkeit, dass dort Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind, so klein, dass die Planfeststellungsbehörde weder Nachermittlungen fordert noch vorsorglich Entschädigungsansprüche zuspricht bzw. offen hält.

zu Unterlage 11.2 Blatt 2

Für den Bereich und die Gebäude Frohmestraße 59; 59 a-h sei die Gebietseinstufung falsch gewählt worden. Der gültige Baustufenplan Niendorf-Lokstedt-Schnelsen weise für diesen Bereich W1o bzw. M2o aus. Das Gebiet sei daher nicht als GE sondern als WA bzw. MI einzustufen. Das Gebiet sei im Übrigen mit Wohnhäusern bebaut. Die Wohnnutzung sei auch für das Gebäude Frohmestraße 59 anzusetzen. Auf Basis des geplanten aktiven Lärmschutzes und bei Anwendung des IGW für Wohnen verblieben derzeit nachts ca. 41 Grenzwertüberschreitungen. Der Lärmschutz müsse deshalb überarbeitet werden. Die Grenze im Übergang von W1o nach M2o sei in Abstimmung mit der Bauprüfteilung des Bezirksamts Eimsbüttel festzulegen.

**Vorhabensträgerin:** Bei der Gebietsnutzung der Gebäude Frohmestraße 59; 59 a-h sei tatsächlich eine fehlerhafte Übertragung aus dem Baustufenplan erfolgt. Das Gebiet sei, wie eingewandt wurde, als Wohngebiet einzustufen und die Gebäude seien bezüglich der verbleibenden Grenzwertüberschreitungen neu zu beurteilen. Auf Grundlage der ermittelten Beurteilungspegel verblieben somit auch an den Gebäuden Frohmestraße 59; 59 a-g Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum. Im Tagzeitraum würden die Grenzwerte weiterhin eingehalten. Die Unterlage 11 werde dahingehend korrigiert.

**Planfeststellungsbehörde:** Die Korrektur ist erfolgt. Sie hat an 8 Objekten zu erstmaligen Grenzwertüberschreitungen geführt. Demgegenüber stehen 5 andere Objekte, an denen Grenzwertüberschreitungen entfallen. Die Änderungen finden sich im Erläuterungsbericht, S. 48, sowie in Anhang 1 der Lärmtechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1). Da diesbezüglich lediglich neu gerechnet, nicht jedoch der Plan geändert wurde, handelte es sich nicht um eine Planänderung nach § 73 Abs. 8 HmbVwVfG.

Darüber hinaus sollte überlegt werden, die Lärmschutzwände 14 und 15 auch an ihren Innenseiten hochabsorbierend auszubilden. In diesen „Innenhof“ eingeworfener Schall (nicht nur ausgehend von der BAB A7) könne durch Mehrfachreflexionen über Grenzwertüberschreitungen hinaus zu unangenehmen und nicht vorhersehbaren Effekten führen.

**Vorhabensträgerin:** Die Schallschutzwände sind ausschließlich zur Autobahnseite hochabsorbierend geplant. Für die Innenseiten der Schallschutzwände ist keine hochabsorbierende Bekleidung vorgesehen, da sich auf den Innenhöfen keine relevanten Emissionsquellen befinden.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.

Die Unterführung im Verlauf des Schlehenweges müsse weiterhin gesichert werden. Eine Öffnung der z. Zt. verschlossenen Unterführung für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr erfolge, sobald die Voraussetzungen für eine Fortführung der Wege nach Niendorf und in die Norderstedter Wälder hergestellt seien. Die Wege würden sowohl Bedeutung als Freizeitrouten haben, wie auch den U-Bahnhof Niendorf- Nord von Schnelsen aus per Fahrrad erreichbar machen. Das Landschaftsprogramm stelle die Wege als „Grüne Wegeverbindung“ dar.

**Vorhabensträgerin:** Die Forderung müsse entsprechend der aktuellen Sachlage abgelehnt werden. Der Schlehenweg sei bereits unterbrochen, die Wegeflächen teilweise entwidmet. Im Zuge von Bau- und Veränderungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen seien nur alle vorhandenen Verkehrs- bzw. Wegebeziehungen durch Neubau bzw. Ersatz aufrechtzuerhalten, dieser Umstand sei für den Schlehenweg nicht gegeben. Der Vorhabensträgerin sei die Diskussion hinsichtlich der Reaktivierung der Wegebeziehung bekannt, jedoch habe die FHH es bislang versäumt, die Grundlagen für einen begründeten Ersatzneubau des Bauwerkes im Zuge der Erweiterung der A7 zu schaffen bzw. die Übernahme der Kosten dafür zu erklären.

Das Bezirksamt hat im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass der Schlehenweg im Bereich der Grünanlage entwidmet sei. Für den Bereich der Unterführung lasse sich keine Entwidmung nachweisen.

**Planfeststellungsbehörde:** Die Freie und Hansestadt Hamburg hätte gegen den Fernstraßenbaulastträger einen Anspruch auf bauliche Berücksichtigung der Wegeverbindung Schlehenweg, wenn es sich dabei um einen gewidmeten öffentlichen Weg handeln würde (§ 12 FStrG). Der Nachweis der Widmung ist allerdings bisher weder vorgelegt worden noch haben die eigenen Recherchen der Planfeststellungsbehörde eine solche Widmung nahelegen können.

Gegen die Widmung spricht, dass die Fortsetzung dieses Weges im Westen ausdrücklich entwidmet worden ist und nur noch als Bestandteil einer Grünanlage im Eigentum Hamburgs steht. Auch im Osten der Autobahn findet sich keine Fortführung des Weges, weil dafür keine Flächen im Eigentum Hamburgs stehen und auch nicht gewidmet sind.

Eine Nutzung des Schlehenweges als funktionierende Wegeverbindung ist auch nicht so wahrscheinlich, dass die Planfeststellungsbehörde den Erhalt der Unterführung aus Gründen der Abwägung anordnen müsste. Verfestigte Planungen hierfür sind nicht bekannt oder erkennbar.

Die Beibehaltung der Unterführung wäre wohl zulässig, kann aber nicht von der Vorhabensträgerin auf deren Kosten gefordert werden. Die Freie und Hansestadt Hamburg als Wegebaulastträger kann daher bestenfalls auf eine Planänderung zur Erhaltung der Unterführung hinwirken, müsste dann aber voraussichtlich mit entsprechenden Kostenlasten rechnen.

Die Rückhaltebecken seien, soweit sie im Landschaftsschutzgebiet lägen, landschaftsgerecht herzustellen. Die Umfahrungen seien als Schotterwege ohne Asphaltsschichten anzulegen. Die Einfriedigungen seien in Weidezaunoptik (Eichenspaltpfähle mit Drahtbespannung) herzustellen. Maschendraht- oder Stahlmattenzäune seien unzulässig.

***Vorhabensträgerin:** Die Forderung nach Herstellung der Umfahrung der RRB ohne bituminöse Befestigung werde mit der vorliegenden Planung bereits erfüllt. Die Wege seien gemäß Unterlage 13.4 der Planfeststellungsunterlagen als Schotterwege mit einer Splitt-Sand Abdeckung geplant. Eine Bepflanzung innerhalb der Beckeneinfriedung finde nicht statt. Die Forderung zur Einfriedung der RRB in Weidezaunoptik entspreche einer landwirtschaftlichen Einfriedung und werde abgelehnt. Bei den RRB handele es sich um technische Anlagen der BAB, die gegen unbefugtes Betreten zu sichern seien. Die RRB erhielten daher eine Zaunanlage aus Maschendrahtgeflecht mit abschließbaren Toren.*

Das Bezirksamt hat im **Erörterungstermin** ergänzt, es halte die Einfriedung der Regenrückhaltebecken für überflüssig, zumal die Autobahn selbst ebenfalls nicht eingezäunt werde. Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, die Art der Zäune mit BSU/LP und BA Eimsbüttel abzustimmen.

**Planfeststellungsbehörde:** Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass, über diese Zusage hinaus Anordnungen über die Eigenschaften der Zäune zu treffen. Auch insoweit

**wird die Genehmigung nach der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Gemarkungen Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Eidelstedt und Stellingen vom 26. November 1957 erteilt.**

Die Frohmestraße im Bereich des Deckels solle wegen der besonderen Bedeutung für den öffentlichen Freiraum mit schmaler Fahrbahn, breiten Gehwegen und ohne Parkstreifen hergestellt werden.

***Vorhabensträgerin:** Der geplante Querschnitt sei in Unterlage 6 Blatt 3 dargestellt. Ein Parkstreifen sei nicht vorgesehen. Für die Abbieger in Richtung Jungborn und Wählingsallee sei ein Linksabbiegerstreifen entsprechend dem vorhandenen Zustand erforderlich. Die beidseitigen Rad- und Gehwege seien inklusive der Rand- und Sicherheitsstreifen beidseitig 3,25 m breit geplant. Im Zuge der Ausführungsplanung erfolge eine Abstimmung mit den Planern der Freianlagen auf dem Deckel.*

**Planfeststellungsbehörde:** Es steht Hamburg als Wegebauasträger frei, auch seinerseits die Änderung der Kreuzung zwischen Frohmestraße und Autobahn zu verlangen und die Vorhabensträgerin auf diese Weise zu einer Änderung der Planfeststellungsunterlagen zu bewegen. Ein solches Verlangen hat allerdings regelmäßig Kostenfolgen für den verlangenden Wegebauasträger (§ 12 Abs. 3 FStrG).

Die Planfeststellungsbehörde interpretiert die Forderung des Bezirksamtes daher so, dass die begehrte Anpassung der Frohmestraße auf dem Lärmschutztunnel auf Kosten des Fernstraßenbauasträgers hergestellt werden solle, ohne dass Hamburg als Wegebauasträger ein entsprechendes Verlangen aussprechen würde.

Die begehrte Ausgestaltung der Frohmestraße könnte die Planfeststellungsbehörde aber nur dann anordnen, wenn die beantragte Ausgestaltung unzulässig oder aus Abwägungsgründen abzulehnen wäre. Das ist aber nicht der Fall. Daher kann es bei der Zusage der Vorhabensträgerin bleiben, die Ausführungsplanung der Frohmestraße auf dem Lärmschutztunnel mit dem Bezirksamt abzustimmen.

Ergänzung 11.10:

In der Anschlussstelle Schnelsen werde im Bereich der Westrampe Richtungsfahrbahn Hannover Einfahrt AS Schnelsen eine Rechtsabbiegespur (Bauwerksnr.35) eingerichtet. Dieser erhebliche bauliche Eingriff scheine nicht nach der 16. BImSchV beurteilt und nicht berechnet worden zu sein. In dem Erläuterungsbericht zum Lärmschutz (U11.1) finde sich in der Tabelle 3 - Verkehrsdaten und Emissionspegel der Rampen, Prognose 2025 - nur eine Rechtsabbieger-Verkehrsmenge von DTV 8.720 Kfz/24h. Es müsse aber innerhalb der Ausbaugrenzen der Maßnahme der gesamte Verkehr auf dem Schleswiger Damm berücksichtigt werden.

Auch wenn der Schleswiger Damm in der Baulast Hamburgs liege, sei der Bund der Auslöser der Rechennotwendigkeit und müsse auch diese Auswirkungen ermitteln, darstellen und für angemessenen Schallschutz sorgen. Der Lärmschutz müsse daher in diesem Bereich überarbeitet

werden. Der Verkehrslärmpegel aus dem erheblichen baulichen Eingriff sei mit in die Immissionspegel einzubeziehen, auch wenn möglicherweise das 2,1 dB-Kriterium nicht erfüllt sei bzw. 70/60 nicht überschritten würden.

***Vorhabensträgerin:** Der geplante bauliche Eingriff am Schleswiger Damm (Einrichtung Rechtsabbiegespur) sei als erheblicher baulicher Eingriff einzustufen. Ob sich aus dem erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutz Verordnung ergebe, werde durch eine zusätzliche schalltechnische Untersuchung überprüft.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Korrektur ist erfolgt. Sie ist auf S. 22 ff in den Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung aufgenommen worden. Im Ergebnis war festzustellen, „dass der zusätzliche Rechtsabbiegestreifen an 5 Gebäuden (Am Hasenkamp 18 und 20, Meddenwarf 9b, 11 und 13) zu einer wesentlichen Änderung führt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Gebäude in unmittelbarer Nähe zum Rechtsabbiegestreifen. Diese Punkte sind in Anhang 1, Teil 3 in Spalte 11 gekennzeichnet. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden an diesen Berechnungspunkten deutlich überschritten. Es ergibt sich demnach ein Anspruch auf Lärmvorsorge für die betreffenden Objekte. Die Ergebnisse der Prüfung der wesentlichen Änderung für alle untersuchten Immissionsorte sind in Anhang 1, Teil 3 aufgelistet. Zum Schutz der betreffenden 5 Gebäude ist eine 4,0 m hohe Lärmschutzwand (LSW 13) parallel zum Rechtsabbiegestreifen geplant. Durch die LSW 13 können die Beurteilungspegel an den betreffenden Immissionsorten je nach Fassadenseite um 3,7 bis 15,2 dB(A) gemindert werden.

Obwohl die aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine sehr gute Minderung der Beurteilungspegel herbeiführen, verbleiben bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung des Schleswiger Dammes Grenzwertüberschreitungen. Für die Gebäude Hasenkamp 18 und 20, Meddenwarf 9b, 11 und 13 besteht demnach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Die untersuchten Immissionsorte bzw. Gebäudeseiten mit möglichem Anspruch auf passiven Lärmschutz sind im Lageplan der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2, Blatt 4) durch einen roten Balken hervorgehoben. Mit Ausnahme des Objektes Meddenwarf 13 haben die genannten Gebäude einen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach bereits aus der Erweiterung der A7.

#### **4.17.2.9 Finanzbehörde, Immobilienmanagement 423/11**

Stellungnahme vom 27.09.2011

Die in Ziffer 5.4 des Erläuterungsberichts auf Seite 50 bezeichneten „dauernd zu beschränkenden Flächen“ sollen durch die Eintragung von Grunddienstbarkeiten gesichert werden. Inhalt einer Grunddienstbarkeit sei jedoch das Nutzungsrecht eines Grundstücks in einzelnen Beziehungen zugunsten des jeweiligen Eigentümers eines anderen Grundstücks. Da hier jedoch nicht Eigentümer von Grundstücken, sondern die Bundesstraßenverwaltung Nutzungsberechtigt sein solle, empfehle sich die Eintragung von beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten.

**Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin komme der Empfehlung nach. Die dauernd zu beschränkenden Flächen würden durch die Eintragung von beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten gesichert.

**Nachträglicher Vermerk der Vorhabensträgerin vom 09.01.2012:** Grundsätzlich könnten für eine dingliche Sicherung (Eintragung im Grundbuch) sowohl Grunddienstbarkeiten als auch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten abgeschlossen werden. Soweit die Dienstbarkeit dauerhaft einem bestimmten Flurstück (Eigentum der Bundesstraßenverwaltung) dienen sollte und keine Eigentumsänderung des betreffenden Grundstücks absehbar sei, könnten Grunddienstbarkeiten abgeschlossen werden. Soweit die Dienstbarkeit dauerhaft der Bundesstraßenverwaltung dienen sollte, sollten beschränkt persönliche Dienstbarkeiten abgeschlossen werden (z. B. Sicherung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Sicherung von Leitungen, Sicherung von funktionslosen Anker).

**Planfeststellungsbehörde:** Im Planfeststellungsbeschluss ist über die erforderliche Grundstücksinanspruchnahme nur dem Grunde nach zu entscheiden. Eine Bestimmung darüber, welche Gattung beschränkt dinglicher Rechte im Einzelfall erforderlich ist, braucht hier nicht getroffen werden. Hierbei wäre zu berücksichtigen, dass die Eintragung einer Grunddienstbarkeit gewährleistet, dass die Sicherung auch bei einem Eigentümerwechsel bestehen bleibt (wenngleich ein solcher nicht als wahrscheinlich erscheint), während eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit nicht übertragbar ist. Soll also die Sicherung dauerhaft dem Autobahngrundstück anhaften, dürfte eine Grunddienstbarkeit das Mittel der Wahl sein. Im Hinblick auf die Anker ist allerdings festzustellen, dass deren dingliche Sicherung nicht mehr erforderlich und damit nicht länger zulässig ist, sobald die Anker funktionslos werden.

Die in der als Anlage beigefügten Tabelle mit 1) bezeichneten Flächen seien Straßenflächen. Für diese wie auch für nicht gebuchte oder mit Blatt 900... bezeichnete Grundstücke bestünden keine Bedenken gegen die Inanspruchnahme derselben. Maßnahmen, die einer Änderung der Verkehrsführung bedürften, müssten jedoch mit dem Bezirksamt Eimsbüttel/MR abgestimmt werden. Gleiches gelte für die mit 2) und 3) bezeichneten Gräben bzw. Gewässerflächen.

Beim Flurstück 6222 der Gemarkung Eidelstedt handele es sich um eine Kleingartenfläche bzw. Wald, die sich in der Verwaltung der BSU befinde. Sofern hier Kleingartenflächen betroffen seien, sei die Kündigungsfrist nach § 9 Abs. 2 Bundeskleingartengesetz (BKleingG) zu beachten.

Für die mit 4) bezeichneten, dauerhaft durch Kompensationsmaßnahmen zu beschränkenden Flächen sei eine Ausgleichsabgabe (Grunderwerb und Kosten der Maßnahme) zu zahlen, die durch die BSU festgesetzt werde. Außerdem müssten die bestehenden, vertraglichen Kündigungsfristen beachtet werden.

Die im Grunderwerbsverzeichnis enthaltenen bisherigen Wegeflächen der FHH gingen gem. § 6 Abs. 1 FStrG unentgeltlich in das Eigentum der Bundesstraßenverwaltung über und

könnten somit nicht Gegenstand eines Kaufvertrages werden. Damit entfalle hierfür auch eine Wertermittlung.

Einige der aufgeführten Flächen seien bereits mit Verträgen von 1971 und 1995 an die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, verkauft worden. Die abschließende Durchführung dieser Kaufverträge werde derzeit vom Referat -444/1- betrieben, damit der tatsächliche Status Quo der Flächen der Bundesautobahnen A7 und A23 vor dem Abschluss neuer Verträge auch grundbuchlich vollzogen sei.

Der Verkauf der für die Erweiterung der A7 benötigten städtischen Flächen an die Bundesstraßenverwaltung sollte, wie bisher, durch das Immobilienmanagement der Finanzbehörde (FB Imm) erfolgen. Allerdings könnte die DEGES, wie bei den Privatgrundstücken auch, die Verträge vorbereiten. Die notwendige Beteiligung der Kommission für Bodenordnung müsste durch FB Imm erfolgen.

Die im Rahmen der Planungen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden städtischen Flächen sollten zweckmäßigerweise durch die Dienstleister der FHH, Gladigau und Sprinkenhof AG, an die DEGES vermietet werden, um eine zwischenzeitliche Herausnahme zur Zwischenvermietung durch die Stadt und anschließende Rückgabe an die Dienstleister zu vermeiden. Den Vollzug der unentgeltlichen Eigentumsübergänge FHH - Bundesstraßenverwaltung und ggf. umgekehrt aufgrund von Baulastträgerwechseln gem. § 6 FStrG könne ohnehin nur FB Imm vornehmen. Eine Zuständigkeit bzw. Bevollmächtigung der DEGES sei gesetzlich ausgeschlossen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin nehme die Hinweise dankend zur Kenntnis und werde sie bei der weiteren Projektbearbeitung beachten. Für Änderungen der Verkehrsführung während der Bauzeit würden verkehrsbehördliche Anordnungen bei der zuständigen Verkehrsbehörde beantragt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.10 Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz**

Fachabteilung Gesundheit und Umwelt, V 15, Stellungnahme vom 27.09.2011

Aus Sicht des Gesundheitsschutzes würden die Verbesserungen in Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen und die Verbindung der Ortsteile auf dem Tunnel begrüßt.

Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen verringerten die derzeitige, teils sehr hohe Lärmbelastung. Dies verbessere auch die Erholungsqualität im Plangebiet. Dennoch könnten in Bereichen mit Wohnnutzung und empfindlichen Nutzungen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überall eingehalten werden. Trotz der Lärmschutzmaßnahmen verblieben Grenzwertüberschreitungen an 4 Gebäuden tags und an 255 Gebäuden nachts. Die berechneten Lärmpegel betrügen dabei bis zu 64/59 dB(A) tags/nachts. Es werde darauf hingewiesen, dass es Studien zufolge ab einem Tagpegel von etwa 60 dB(A) zu einem kontinuierlichen Anstieg des Herzinfarkttrisikos komme. In prospektiven Studien fänden sich ab einem Tagpegel

von 65 dB(A) vergleichsweise konsistent erhöhte Risiken. Eine neue Studie zum Verkehrslärm an vielbefahrenen Straßen in Dänemark beobachtete zudem ein erhöhtes Schlaganfallrisiko bereits ab 60 dB(A) bei älteren Anwohnern und langer Wohndauer (Road traffic noise and stroke: a prospective cohort study. Mette Sørensen et al., 25.01.2011). Die Gesundheitsministerkonferenz GMK (1994) habe als Vorsorgewerte in Hinblick auf das verkehrslärmbedingte Herzinfarktrisiko 55/45 dB(A) tags/nachts empfohlen.

**Vorhabensträgerin:** Grundsätzlich sollten aktive Lärmschutzmaßnahmen so dimensioniert werden, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutz Verordnung eingehalten werden. Dieses Ziel des Vollschutzes könne leider trotz sehr umfangreicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig erreicht werden. Dies sei insbesondere durch die hohen Verkehrsbelastungen, der beträchtlichen Straßenbreiten und die teilweise in unmittelbarer Nähe zur A7 sich befindenden mehrgeschossigen Gebäude begründet. Die Einhaltung der Grenzwerte für den Tagbereich, insbesondere in den Erdgeschossen und an den unbebauten Außenwohnbereichen sowie der Vollschutz der Schulen und Krankenhäuser, könne durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen fast vollständig gewährleistet werden. Um einen Vollschutz zu erreichen, wären umfangreiche Erweiterungen der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich:

- Zusätzlicher ca. 600 m langer Lärmschutztunnel von km 145+100 bis km 145+700,
- Verlängerung des Tunnels Schnelsen um ca. 640 bis km 147+490,
- zusätzliche mindestens 8,5 m hohe einkragende Lärmschutzwand von km 144+000 bis km 144+340 an der Richtungsfahrbahn Hannover,
- Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzwände im Bereich von km 144+340 bis km 144+920 auf mindestens 8,5 m hohe einkragende Lärmschutzwände an der Richtungsfahrbahn Hannover,
- zusätzliche 8,5 m hohe Mittelwand von km 147+490 bis km 147+900.

Die zusätzlichen Kosten würden ca. 90 Mio. € betragen, was einer Verdopplung der Kosten der Variante „Optimaler Städtebau“ entspräche. Aufgrund der unverhältnismäßig hohen Steigerung der Kosten sei die „Variante Vollschutz“ nicht weiter betrachtet worden.

**Planfeststellungsbehörde:** Der Gesetzgeber hat in der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte vorgegeben, deren Einhaltung durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes zu erreichen ist. Dies gilt nur dann nicht, wenn und soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden, vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG. In diesem Fall besteht für die von Grenzwertüberschreitungen Betroffenen nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Kostenerstattung für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes. Insoweit wird auch auf Ziffern 2.12, 4.2, 4.15.12 verwiesen.

In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) fehlten konkrete Angaben dazu, wieweit sich die derzeit vorhandenen Lärmbeeinträchtigungen für die Anwohner nach Fertigstellung der aktiven und

passiven Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Tunnel, OPA) verbesserten. Angaben hierzu fänden sich in der Lärmtechnischen Untersuchung. Sie sollten in die UVS detailliert einfließen.

**Vorhabensträgerin:** *In der UVS werde an mehreren Stellen (z. B. Kapitel 6.1.1 und 7.2) beschrieben, dass die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (im Wesentlichen: Neuanlage von Lärmschutzwänden und von offenporigem Asphalt) eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen bedingen werden. Dies führe zu einer Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualitäten. Umfang und Art der Beurteilung der Umweltauswirkungen sei für den Maßstab und die Funktion einer UVS ausreichend. Die UVS sei dem konkreten Straßenentwurf maßstäblich und inhaltlich vorgelagert. Konkretere Angaben seien daher der Lärmtechnischen Untersuchung zu entnehmen, da diese sich auf den konkreten Straßenentwurf beziehe.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Der Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung besteht darin, sicherzustellen, dass die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie dass die Ergebnisse dieser Umweltprüfungen so früh wie möglich berücksichtigt werden (§ 1 UVPG). Es besteht aber kein zwingendes Gebot, dass der Vorhabensträger den Planunterlagen eine in sich eigenständige, abgeschlossene Umweltverträglichkeitsstudie beifügt. Eine solche Pflicht folgt insbesondere auch nicht aus § 6 UVPG. § 6 Abs. 3 und 4 UVPG geben lediglich bestimmte Mindestangaben vor. In welcher Form der Vorhabensträger dieser vorgeschriebenen Informationspflicht Rechnung trägt, bleibt ihm überlassen. Maßgeblich ist vielmehr, dass die Planfeststellungsbehörde anhand der Planunterlagen sämtliche umweltrelevanten Gesichtspunkte erkennen und in die Abwägung einstellen kann. Das kann auch dann geschehen, wenn der Vorhabensträger – wie vorliegend geschehen – bestimmte Punkte in der Lärmtechnischen Untersuchung näher ausgeführt und zusammenfassende Beschreibungen in seine Umweltverträglichkeitsstudie übernommen hat.**

Es solle untersucht und dargestellt werden, wie sich die Verwendung von lärminderndem Asphalt auf weiteren Streckenteilen konkret auf die Lärmbelastung an Wohnungen und empfindlichen Nutzungen – insbesondere auf Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen - auswirken würde. Angaben hierzu fehlten und seien zu ergänzen.

**Vorhabensträgerin:** *Lärmarmer offenporiger Asphalt (OPA) mit einem Korrekturwert von -5 dB(A) sei als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme neben den Lärmschutzwänden im gesamten Planungsabschnitt Schnelsen mit Ausnahme des Tunnelbereichs und der Rampen auf der A7 vorgesehen. Weitere Untersuchungen hierzu seien demnach nicht erforderlich.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Ausführungen zur Variantenauswahl erschienen schwer nachvollziehbar. Der Vergleich der verschiedenen Lärmschutzvarianten (2008) sei nicht bekannt. Auszüge davon seien im Anhang zum Schalltechnischen Untersuchung enthalten, jedoch würden unterschiedliche Bezeichnungen verwendet, was die Transparenz erschwere.

**Vorhabensträgerin:** Im Rahmen der „Studie Immissionsschutz, Kosten und Gestaltung“ zum Ausbau der A7 im Westen Hamburgs von Schnelsen nach Othmarschen aus dem Jahre 2008 sei eine umfangreiche Variantenuntersuchung zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden. Die Varianten des Lärmschutzes seien miteinander verglichen und die Effektivität sowie die Kosten der Maßnahmen ermittelt worden. Desweiteren seien Kosten-Nutzen-Überlegungen angestellt und Beurteilungen der Effizienz vorgenommen worden. Die im Rahmen der Studie für den Planungsabschnitt Schnelsen ermittelte Vorzugsvariante stelle die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) dar.

**Planfeststellungsbehörde:** Im Rahmen der Untersuchung der Lärmschutzvarianten ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, welche Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind, um die Immissionsgrenzwerte vollständig einzuhalten (sog. Vollschutz). Sofern sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweist, „sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln“ (BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009, Az.: 9 A 72/07). Die für den Vollschutz notwendigen Lärmschutzmaßnahmen hat die Vorhabensträgerin ermittelt und unter Punkt 4.4.1 des Erläuterungsberichts zur Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1) dargestellt. Die Variantenuntersuchung, auf deren Grundlage die Vorhabensträgerin vom Vollschutz abgewichen ist („Studie Immissionsschutz, Kosten und Gestaltung“), wird im Anhang 2 zum eben genannten Erläuterungsbericht in Auszügen dargelegt. Diese Darstellung lässt mit hinreichender Detailtiefe die betrachteten Varianten (Tabelle 3.5.1) sowie die von der Vorhabensträgerin angestellten Überlegungen zur jeweiligen Effektivität (Bilder 3.5.12, 6.1.1, 6.1.2) und den jeweiligen Kosten (Tabelle 6.1) der verschiedenen Varianten erkennen. Der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz ist zwar darin zuzustimmen, dass die „Studie Immissionsschutz, Kosten und Gestaltung“ teilweise eine eigene Terminologie verwendet. Den in den Planunterlagen wiedergegebenen Erläuterungen, Tabellen und Bildern der „Studie Immissionsschutz, Kosten und Gestaltung“ lässt sich aber mit hinreichender Deutlichkeit entnehmen, dass die Variantenwahl der Vorhabensträgerin in rechtlich zulässiger Weise erfolgte (vgl. dazu u. a. die Ausführungen unter Ziffern 2.12, 4.2, 4.15.12 dieses Beschlusses).

Eine Gesamtlärbetrachtung fehle. Sie sei zu ergänzen und es sollte auch dargelegt werden, welches Schutzniveau für Anwohner verbleibe, wenn der gesamte einwirkende Lärm zugrunde gelegt werde. Im Übrigen seien die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ausnahmslos umzusetzen und möglichst zu ergänzen.

**Vorhabensträgerin:** Die Unterlage 11, Schalltechnische Untersuchung sei auf Grundlage der 16. Bundes-Immissionsschutz Verordnung erstellt worden. Demnach seien die Beurteilungsspiegel und die Grenzwertüberschreitungen ausschließlich aus den Emissionen der BAB A7 und den Zu- und Abfahrtsrampen zu berechnen. Eine Berücksichtigung der Gesamtlärsituation bei

*der Berechnung der Beurteilungspegel und der Dimensionierung der aktiven Schallschutzmaßnahmen habe gemäß 16. Bundes-Immissionsschutz Verordnung nicht zu erfolgen.*

**Planfeststellungsbehörde: Eine Gesamtlärmbetrachtung ist vorliegend nicht erforderlich. Die gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sind grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von Lärmbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln. Eine Gesamtlärmbetrachtung kann ausnahmsweise dann geboten sein, wenn zu erwarten ist, dass es durch die wesentliche Änderung des Verkehrswegs im Zusammenwirken mit vorhandenen Lärmvorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer höheren Lärmbelastung kommt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az.: 4 C 9/95; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az.: 4 A 5/04). Der insoweit kritische Bereich wird nach der Rechtsprechung bei Dauerschallpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht (BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009, Az.: 9 A 72/07; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 9. November 2006, Az.: 4 A 2001/06). Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Die Vorhabensträgerin hat flächendeckend umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die auch die - aus Lärmschutzgründen hier an sich nicht erforderliche - Herstellung eines Lärmschutztunnels beinhalten. Infolge dieser umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen werden an allen untersuchten Immissionsorten geringere Lärmpegel erreicht, als sie ohne den Ausbau zu erwarten wären. Damit kommt es durch die wesentliche Änderung des Verkehrswegs auch im Zusammenwirken mit vorhandenen Lärmvorbelastungen anderer Verkehrswege zu einer deutlich niedrigeren Lärmbelastung, nicht zu einer höheren. Verursacht die wesentliche Änderung des Verkehrsweges aber keine Erhöhungen, verursacht sie auch keine gesundheitsgefährdenden Erhöhungen. Im Übrigen ist angesichts der erzielten gravierenden Lärmpegelminderungen auch nicht in größerem Umfang zu erwarten, dass die gegebenen Lärmvorbelastungen insbesondere aus Luft- und Straßenverkehrswegen zusammen mit dem von der A7 erzeugten Schallpegel zu Gesamtschallpegeln in Höhe von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts führen. Lediglich im Gewerbegebiet Modering weisen einige wenige Objekte bereits einen Nachtpegel von 61 dB(A) auf. Nächtliche Überschreitungen sind dort jedoch unschädlich, weil dort keine nächtliche Nutzung stattfindet. Darüber hinaus sind diese Überschreitungen nicht auf den Ausbau der A7 zurückzuführen (die ja nicht für Pegelerhöhungen, sondern allein für Pegelminderungen sorgt), so dass auch eine Gesamtlärmbetrachtung mit ggf. weiteren Überschreitungen zu keiner anderen Abwägung geführt hätte. Zu bedenken ist dabei auch, dass die trotz Lärmschutzmaßnahmen nach wie vor vorhandenen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu Ansprüchen auf passiven Lärmschutz führen und die Betroffenen damit vor Gesundheitsschäden geschützt werden sowie - als letzte Konsequenz - der Verzicht auf das Vorhaben weit höhere Lärmbelastungen bedeutete.**

## Bauphase

Es fehlten konkrete Angaben über die Schallpegel infolge des Straßenverkehrs während der Bauzeit für die Bereiche, wo der vorhandene Lärmschutz vor dem neuem entfernt werde, und wie lange die höhere Lärmbelastung andauere. Hier seien konkrete Angaben zu ergänzen. Die vorliegenden Ausführungen seien zu ungenau um die Lärmbelastung beurteilen zu können. Sie sei auf ein nicht gesundheitsschädliches Maß zu reduzieren, der Zeitraum bauzeitlicher Lärmbelastung zu minimieren und es seien Ruhezeiten zu benennen und einzuhalten.

**Vorhabensträgerin:** *Im Prinzip würden im gesamten Abschnitt Schnelsen die neuen Lärmschutzwände vor dem Rückbau der vorhandenen Schallschutzanlagen errichtet. Damit werde der bestehende Schutz gegen Lärm aus dem Autobahnverkehr in der Bauphase aufrechterhalten. Eine Berechnung des bauzeitlichen Verkehrslärms sei nicht erforderlich.*

*In Ausnahmefällen müsse der bestehende Lärmschutz vor der Herstellung der neuen Anlagen abgebrochen werden, wie z.B. im Bereich des Park Inn Hotels RF Hannover. Hier werde für den bauzeitlichen Lärmschutz ein Provisorium errichtet (siehe Unterlage 10, Blatt-Nr. L 04). Der Abbruch und die Herstellung der provisorischen Lärmschutzwand erfolgten abschnittsweise, so dass die Unterbrechung des aktiven Schallschutzes auf einen Zeitraum von ca. 2 Wochen begrenzt werden könne.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Vorhabensträgerin hat während der Bauzeit in allen Bereichen die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten (vgl. Ziffer 2.2). Hinsichtlich des bauzeitlichen Verkehrslärms ist es ausreichend, wenn der bestehende Verkehrslärm in der Bauzeit nicht zunimmt. Dies ist durch die Errichtung der neuen Lärmschutzwände vor dem Abbruch der alten Lärmschutzwände gewährleistet. Soweit die neuen Lärmschutzanlagen erst nach Abbruch des bestehenden Lärmschutzes hergestellt werden, wie dies im Bereich des Hotels Park Inn der Fall ist, hat die Vorhabensträgerin provisorischen Lärmschutz zu schaffen (vgl. Ziffer 2.2, 4.15.2, 4.17.1.11). Hierzu ist nachträglich auch ein besonderes Gutachten zum bauzeitlichen Lärmschutz in diesem Bereich angefertigt worden (Bauzeitlicher Lärmschutz Oldesloer Straße 166 (Park Inn Hotel), vgl. Ziffer 1.3.1). Im Übrigen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Erwidern der Vorhabensträgerin.**

Angaben zur Lärmbelastung durch Baumaschinen und -fahrzeuge fehlten gänzlich. Hier seien Angaben detailliert zu ergänzen.

**Vorhabensträgerin:** *Während der Bauzeit seien die Regularien der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - AVV Baulärm zu berücksichtigen. Baustellen gälten nach § 3 Abs. 5 des Bundes- Immissionsschutzgesetzes BImSchG als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nach BImSchG werde vom Betreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert würden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt würden.*

*Gemäß AVV Baulärm würden für Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht seien, folgende Immissionsrichtwerte in der Nachbarschaft festgesetzt:*

- *tagsüber 60 dB(A),*
- *nachts 45 dB(A).*

*Sollten sich bauzeitlich Überschreitungen der genannten Richtwerte ergeben, seien gegebenenfalls technische oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vorzusehen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffern 2.2, 4.8 und 4.15.2 sowie auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Luftschadstoffe

Es werde begrüßt, dass die Luftschadstoffgrenzwerte der 39. BImSchV in der Prognose 2025 eingehalten würden, wo Menschen sich nicht nur vorübergehend aufhalten. Allerdings liege der Prognose die Annahme zugrunde, dass die Hintergrundbelastung 2025 deutlich unter der im Vergleichsjahr 2009 liege. Für NO<sub>2</sub> zum Beispiel werde der Hintergrund für 2009 mit 22 µg/m<sup>3</sup> und für 2025 mit 15 µg/m<sup>3</sup> angesetzt. Sollte die Hintergrundbelastung nicht wie erwartet sinken, sei nicht auszuschließen, dass der Jahresmittelgrenzwert für NO<sub>2</sub> überschritten werde.

**Vorhabensträgerin:** *Im Zuge der Planungen zur Erweiterung der A7 im Bereich Hamburg Schnelsen sei ein Luftschadstoffgutachten für das Jahr 2025 erstellt worden. Darin seien die Belastungen der verkehrsrelevanten Schadstoffe NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2.5</sub> flächendeckend für den Prognose-Planfall zum Betrieb der Straßenanlagen ermittelt worden. Zusätzlich seien an den Belastungsschwerpunkten des Planfalls 2025 auch Ableitungen für das Jahr 2015 vorgenommen worden.*

*Es sei richtig, dass die Hintergrundbelastung einen großen Einfluss auf die Gesamtbelastung habe. Für Deutschland werde ein Absinken der Hintergrundbelastung angenommen. Grundlage dafür seien technische Maßnahmen und politische Vorgaben, welche den Schadstoffausstoß aus Industrie, Verkehr, Hausbrand etc. reduzierten. Speziell im Verkehrssektor würden durch die Abgasnormen Grenzwerte für Kraftfahrzeuge z. B. LKW definiert, welche das Emissionsverhalten von Kfz langfristig verbesserten.*

*Die Hintergrundbelastungen des Bezugsjahres 2009 seien mit Reduktionsfaktoren in die Prognosejahre 2015/2025 fortgeschrieben worden. Die Reduktionsfaktoren entstammten der Arbeit im Rahmen eines aktuellen Forschungsvorhabens [Lohmeyer (2011): Aktualisierung des MLuS 02, geänderte Fassung 2005 bezüglich Emission, Lärmschutzmodul, NO/NO<sub>2</sub>-Konversion, Vorbelastung und Fortschreibung 22. BImSchV, FE 02.0255/2004/LRB. Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Radebeul. Projekt 70405-08-01. Gutachten im Auftrag von: Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach].*

*Darin ließen sich für die Zeiträume in Groß- und Mittelstädten die NO<sub>2</sub>-Reduktionsfaktoren 0.88 (2015) bzw. 0.70 (2025) ableiten. Für PM<sub>10</sub> seien die Reduktionen beispielsweise deutlich geringer. Für PM<sub>2.5</sub> würden keine Aussagen im Forschungsvorhaben gemacht. Obwohl PM<sub>2.5</sub> eine Teilfraktion von PM<sub>10</sub> ist, werde es dennoch nicht verringert. Die Reduktionsfaktoren stellen die Erwartungswerte für Deutschland nach aktuellem Stand der Wissenschaft dar.*

*Würden die unveränderten Hintergrundbelastungen aus dem Basisjahr 2009 für die Prognosejahre angesetzt (keine Reduktion), so ergäben sich trotz der höheren Hintergrundbelastung ebenfalls keine Grenzwertüberschreitung der Gesamtbelastung in beiden Prognosejahren (2015/2025) des Planfalls für sensible Nutzungen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Empfehlungen der WHO für Feinstaub (Air Quality Guidelines) würden in der Prognose nicht eingehalten.

**Vorhabensträgerin:** *Die WHO-Empfehlung für den PM<sub>2.5</sub>-Jahresmittelwert liege bei 25µg/m<sup>3</sup> und entspreche dem Grenzwert der 39. BImSchV. Dieser Grenzwert sei im Planungsgebiet eingehalten. Die WHO-Empfehlung für den PM<sub>2.5</sub>-Tageswert liege bei 25 µg/m<sup>3</sup>. Hierzu gebe es in der 39. BImSchV keinen Grenzwert. Deswegen sei diese Größe nicht beurteilt worden.*

*Die WHO-Empfehlung für den PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwert liege bei 20µg/m<sup>3</sup> und sei deutlich geringer als der Grenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup>. Dieser WHO-Beurteilungswert werde bereits durch die angesetzte Hintergrundbelastung zu 95 % (2015) bzw. 85 % (2025) ausgeschöpft und im Bereich sensibler Nutzungen bis zu 20 % (2015) bzw. 5 % (2025) überschritten.*

*Die WHO-Empfehlung für den PM<sub>10</sub>-Tageswert liege bei 50 µg/m<sup>3</sup> und entspreche dem Grenzwert der 39. BImSchV, wobei lt. 39. BImSchV 35 Überschreitungen des Tagesgrenzwerts im Jahr zulässig seien. Dieser Grenzwert sei im Planungsgebiet an sensiblen Nutzungen eingehalten.*

*Bei der WHO-Empfehlung seien keine Überschreitungstage zulässig. Dies sei zum jetzigen Zeitpunkt in der Raumplanung nicht umsetzbar, da selbst die Hintergrundstationen diese Zielvorgabe häufig überschritten. Im Jahr 2010 sei in Hamburg an 8 Hintergrundstationen die Anzahl von Tagesgrenzwertüberschreitungen (>50 µg/m<sup>3</sup>) gemessen worden. Alle 8 Stationen hätten solche Überschreitungen aufgewiesen, wobei die geringste Häufigkeit bei 12 Tagen (Finkenwerder West) gelegen habe.*

*Für die Bewertung der Luftschadstoffkonzentrationen bei Genehmigungsplanungen seien allerdings geltende Grenzwerte relevant. Für die Bundesrepublik sei dies in der 39. BImSchV geregelt. Deshalb erfolge die Bewertung der Luftschadstoffbelastungen anhand dieser Grenzwerte.*

**Planfeststellungsbehörde: Der deutsche Gesetzgeber hat mit der 39. BImSchV die Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.06.2008,**

**S. 1), der Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft (ABl. L 23 vom 26.01.2005, S. 3) sowie der Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. 10 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe (ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22) umgesetzt. Der europäische Richtlinien- und der deutsche Gesetzgeber hatten und haben sich auch den Forschungsergebnissen zu stellen, auf denen die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation aufbauen. In rechtlicher Hinsicht besteht jedoch grundsätzlich nur eine Bindung an die Vorgaben der 39. BImSchV, nicht an die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation. Im Übrigen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Ziffern 2.2, 4.9 und 4.15.2 sowie die Erwiderung der Vorhabensträgerin.**

Detaillierte Angaben zu Immissionen während der Bauphase fehlten und seien nachzureichen.

**Planfeststellungsbehörde: Nach der Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 03. März 2011, Az.: 9 A 8/10) müssen die durch ein Straßenbauvorhaben verursachten bauzeitlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen wegen ihres unregelmäßigen Entstehens grundsätzlich nicht durch eine Lärm- bzw. Schadstoffprognose ermittelt werden. Der Forderung der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz hat die Vorhabensträgerin gleichwohl entsprochen und ein „Luftschadstoffgutachten für die Bauphase mit Schwerpunkt Tunnel Schnelsen“ (Januar 2012), vgl. Ziffer 1.3.1, anfertigen lassen. Das Gutachten wurde der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz zwischenzeitlich übermittelt. Hierzu äußerte sie sich wie folgt:**

Die vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen seien vollständig umzusetzen. Da Grenzwertüberschreitungen trotz dieser Maßnahmen nicht sicher verhindert werden könnten, seien aus Sicht des Gesundheitsschutzes weitere Maßnahmen erforderlich. Zu nennen seien hier auch einfache Maßnahmen wie Abschalten von Maschinen und Motoren bei Nichtbenutzung sowie schadstoffarme Baumaschinen und Nutzfahrzeuge. Vor allem empfehle der Gutachter als wirksame Maßnahme, die Sperrzeiten der Westrampe auf ein Minimum zu reduzieren. Dies sei aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes zwingend erforderlich, um gesundheitsschädliche Immissionen für die Wohnbevölkerung zu verhindern. Deswegen sollten hierzu große Anstrengungen unternommen werden.

Laut Gutachten lasse sich eine Verringerung der NO<sub>2</sub>-Belastung weiter vor allem dadurch erzielen, dass man Staus auf der öffentlich durchgehenden Straße der A7 verhindere. Bereits eine Halbierung der Stauereignisse würde die NO<sub>2</sub>-Belastung soweit verringern, dass knappe Überschreitungen der gesundheitsbezogenen NO<sub>2</sub>-Grenzwerte vermieden werden könnten. Damit dieses Ziel erreicht werde, werde aus Sicht des Gesundheitsschutzes ein entsprechendes wirkungsvolles Konzept erwartet.

Die Immissionsbelastung sollte regelmäßig überwacht und die Ergebnisse sollten publiziert werden.

Es werde ferner gebeten mitzuteilen, wie die Immissionsituation für Luft und Lärm aussähe, wenn man die Baustelle einhausen und durchgehend 24 Stunden an 7 Tagen pro Woche bauen würde.

*Die **Vorhabensträgerin** erwiderte hierauf, aufgrund einer ersten Abschätzung der Luftschadstoffbelastungen in der Bauzeit habe sich die Vorhabensträgerin bereits zu zahlreichen Minderungsmaßnahmen entschlossen. Diese lägen dem Luftschadstoffgutachten für die Bauphase bereits zu Grunde, d. h. die Prognose setze die Durchführung der Minderungsmaßnahmen voraus. Ohne sie wäre eine deutlich höhere Luftschadstoffbelastung anzunehmen. Insgesamt zeige das Gutachten jedoch, dass die prognostizierten Schadstoffkonzentrationen trotz des erheblichen Umfangs der Baumaßnahme für Hamburg nicht außergewöhnlich seien. Insbesondere die NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen aus der Bautätigkeit seien sehr gering und beliefen sich auf nur ca. 2-3 % des NO<sub>2</sub>-Grenzwerts. Bei PM<sub>10</sub> seien die baubedingten Zusatzbelastungen zwar höher. Hier seien in der relevanten Phase 2 (in Phase 1 gebe es keine betroffene Wohnbebauung) bis 7.4 µg/m<sup>3</sup> (Ostseite der A7) bzw. 3.9 µg/m<sup>3</sup> (Westseite) in einer Entfernung von 5 m maximal ermittelt worden und der baubedingte Anteil am PM<sub>10</sub>-Kurzzeitgrenzwert (Beurteilungswert 29 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel) würde damit ca. 26 % betragen. Insgesamt nähmen die baubedingten Zusatzbelastungen damit nur einen geringen Teil der Grenzwerte ein. Die angesetzten Minderungsmaßnahmen zeigten also eine entsprechende Wirkung. Das Minderungspotenzial durch weitere Maßnahmen sei demgegenüber nur noch sehr gering.*

*Der Forderung nach einem Abschalten von Maschinen und Motoren bei Nichtbenutzung werde im möglichen Umfang entsprochen, entsprechende Auflagen würden bauvertraglich festgesetzt. Der Effekt dieser Maßnahme werde aber als gering eingeschätzt, weil*

- 1. die baubedingte NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastung bereits sehr gering sei (s. o.),*
- 2. der Anteil der Auspuff-Emissionen an PM<sub>10</sub> Gesamt in Phase 2 maximal 1 % betrage (siehe Tab. 5.2 in „Luftschadstoffgutachten für die Bauphase mit Schwerpunkt Stellingen“, Dezember 2011, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Radebeul. Projekt 70764-11-01*

*Der Forderung nach schadstoffarmen Fahrzeugen werde mit Umsetzung der Minderungsmaßnahmen ebenfalls bereits entsprochen. Eine prinzipielle Ausweitung dieser Forderung auf alle Maschinen, also auch auf Nicht-Fahrzeuge wie motorbetriebene Trennschleifer o. ä., werde aufgrund des geringen Gesamteffektes bei Berücksichtigung der Belastungen aus dem Verkehr als nicht gerechtfertigt angesehen und daher abgelehnt.*

*Eine weitere Forderung beziehe sich darauf, die Sperrzeiten der Westrampe auf ein Minimum zu reduzieren. Diese Forderung decke sich auch mit den verkehrlichen Erfordernissen. Jedwede Sperrung von Fahrbeziehungen auf der A7 und im nachgeordneten Netz werde aufgrund der bereits bestehenden starken Auslastung der Verkehrsflächen auf das zwingend nötige Mindestmaß begrenzt.*

*Der beschriebene Zusammenhang aus Stauhäufigkeit und Luftschadstoffbelastung sei richtig. Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung würden bereits bei Planung und Einrichtung der Verkehrsführungen berücksichtigt. Dies obliege der Straßenverkehrsbehörde.*

*Die BGV fordere weiterhin, die Immissionen regelmäßig zu überwachen und die Ergebnisse zu publizieren. Die Schadstoffkonzentrationen seien jedoch trotz der erheblichen Baumaßnahme in einem Maße prognostiziert worden, das für Hamburg nicht außergewöhnlich sei. Die Zahl der von dieser temporären Baumaßnahme betroffenen Wohnhäuser sei ebenfalls gering. Eine Notwendigkeit zur Messung ergebe sich aus Wirtschaftlichkeits- und Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten nicht. Nichts desto trotz solle die Umsetzung der Minderungsmaßnahmen z. B. durch einen qualifizierten Sachverständigen oder im Baukollektiv überwacht werden. Eine verhältnismäßige Berichterstattung sei ebenfalls denkbar. Sollte dennoch ein Monitoring von der Genehmigungsbehörde veranlasst werden, so sollte dies von einem qualifizierten Ingenieurbüro geplant bzw. begleitet werden.*

*Die Frage nach einer Einhausung der Baustelle in Bezug auf die Veränderungen der Luftschadstoffbelastungssituation sei differenziert zu beantworten. Eine Einhausung habe i. d. R. zwar eine abschirmende Wirkung (vergleiche geplanter Deckel). Dies sei aber von vielen Faktoren abhängig, wie bspw. die Länge der Einhausung, der Porosität bzw. Luftströmungen und Belüftungen. Tendenziell könne diese Maßnahme an vielen Punkten zur Entlastung, aber entsprechend der Bedingungen an einigen Stellen auch zu deutlicher Mehrbelastung von Luftschadstoffen führen. Der Aspekt der zusätzlichen Fahrten, Arbeiten und des Materialhandlings, um die Einhausung selbst zu bauen, sei ebenfalls zu beachten. Aufgrund der geringen temporären Betroffenheiten und des nötigen wirtschaftlichen Aufwands für Herstellung, Unterhaltung und Rückbau einer kompletten Einhausung der Tunnelbaustelle würden weitergehende Untersuchungen für diese Variante abgelehnt.*

**Planfeststellungsbehörde: Die im Luftschadstoffgutachten für die Bauphase angesetzten Minderungsmaßnahmen müssen schon deshalb vollständig umgesetzt werden, weil sonst die prognostizierten Werte höher anzusetzen sein wären. Gesichert wird dies durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2.**

**Eine Verringerung der NO<sub>2</sub>-Belastung zur Einhaltung aller Grenzwerte durch Verhinderung von Staus ist ein wünschenswertes Ziel. Dieses Ziel wird auch derzeit schon verfolgt, wenn auch nicht erreicht. Nach Fertigstellung des Ausbaus dürften durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses hier Fortschritte zu erwarten sein. Dass aber ausgerechnet während der Bauzeit, während der noch schwierigere Verhältnisse herrschen dürften als derzeit, hier eine entscheidende Besserung eintreten wird, hält die Planfeststellungsbehörde für unrealistisch, auch wenn im Rahmen der Ausführungsplanung entsprechende Konzepte erarbeitet werden. Im Übrigen wird auf Ziffern 2.2, 4.8, 4.10 und 4.15.2 verwiesen.**

Eine Einhausung der Baustelle erscheint vor dem Hintergrund der Größe der Baustelle, der Schwierigkeit, eine so große Einhausung abzudichten und des zusätzlichen erheblichen Aufwandes, der seinerseits zu nicht unerheblichen baubedingten Beeinträchtigungen jedweder Art führen würde, als nicht zielführend.

Eine 24/7-Bauweise ist schon aus Lärmschutzgründen ausgeschlossen, so dass die Frage, ob sich hierdurch die Luftschadstoffbelastung positiv beeinflussen ließe, nicht zu untersuchen ist.

Im Übrigen wird auf die Erwidernng der Vorhabensträgerin sowie auf Ziffern 2.2, 4.10 und 4.15.2 verwiesen.

Sonstiges

Zu weiteren möglichen Auswirkungen wie Erschütterungen fänden sich keine konkreten Angaben. Sie seien zu ergänzen.

***Vorhabensträgerin:** Zu möglichen Erschütterungen und deren Auswirkungen auf Bebauung während der Bauzeit hätten im angrenzenden Abschnitt Stellingen Detailuntersuchungen stattgefunden. Die Ergebnisse hätten gezeigt, dass hierbei keine erheblichen Erschütterungen zu erwarten seien. Für einzelne, dicht an der Baustelle stehende Gebäude seien Beweissicherungen und ein baubegleitendes Monitoring empfohlen und von der Vorhabensträgerin zugesagt worden.*

*Die Gegebenheiten seien im Abschnitt Schnelsen vergleichsweise günstiger, weshalb auch hier von keinen signifikanten Beeinträchtigungen durch Erschütterungen während der Bauzeit ausgegangen werden könne.*

*Im Bauvertrag würden weitestgehend erschütterungsarme Bauverfahren vorgeschrieben. So würden z.B. bei der Herstellung von Pfahlgründungen für Lärmschutzwände in sensiblen Bereichen die Pfähle durch Bohren statt Rammen eingebracht. Diesbezügliche Auflagen würden im Bauvertrag verankert und im Rahmen der Bauüberwachung kontrolliert.*

**Planfeststellungsbehörde:** Erschütterungen im wesentlichen Umfang könnten im Zuge der Einbringung der Pfahlgründungen für die Lärmschutzwände entstehen. Insoweit hat die Vorhabensträgerin bereits zugesagt, die Pfähle in sensiblen Bereichen durch Bohren statt Rammen zu gründen (vgl. Ziffern 2.2, 4.8 und 4.15.2). Auch darüber hinaus trifft die Vorhabensträgerin die Pflicht, sich an die gesetzlichen Verpflichtungen zur Vermeidung von Erschütterungen zu halten, also erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden bzw. eine entsprechende Verpflichtung in die Bauverträge aufzunehmen (vgl. etwa § 22 Abs. 1 BImSchG; siehe dazu auch Ziffern 2.2, 4.8 und 4.15.2). Sie hat zugesagt, entsprechende Regelungen in die Bauverträge zu übernehmen und im Wege der Bauüberwachung zu kontrollieren. Daneben ist auf die Nebenbestimmung hinzuweisen, mit der der Vorhabensträgerin für das vorliegende Vorhaben eine Beweissicherung auferlegt wird

**(vgl. Ziffer 2.1). Im Übrigen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin.**

Zu Beginn der UVU werde auf mögliche Emissionen wie „Abgase, Öle, Reifenabrieb, Schwermetalle, Asbest, Betonstaub, Streusalze, Herbizide, Lärm, Thermik“ verwiesen, ohne dass im Weiteren auf alle Parameter eingegangen werde. Die Aussagen seien in Hinblick auf daraus möglich resultierende Immissionen zu ergänzen oder zu streichen.

***Vorhabensträgerin:** Eine Ergänzung der UVS sei nicht erforderlich. Bei der zitierten Stelle in der Einleitung der UVS handele es sich um eine allgemeine Aussage bzgl. möglicher betriebsbedingter Lärm- und Schadstoffimmissionen. Bei den Schadstoffen handele es sich wiederum um eine Auflistung möglicher Schadstoffarten, die im weiteren Textgebrauch unter den Begriff Schadstoffe subsumiert würden. Auf der Folgeseite der zitierten Stellen würden die Aussagen zu möglichen Lärm- und Schadstoffimmissionen erstmalig konkretisiert. Weitere Konkretisierungen fänden bzgl. der Schadstoffe u.a. in den Auswirkungsprognosen zu Boden und Wasser (Kapitel 6.1.3 und 6.1.4) und bzgl. der Lärmimmissionen in den Auswirkungsprognosen zu Mensch und Tiere (Kapitel 6.1.1 und 6.1.2) statt.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.11 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt LP, Projektgruppe Deckel**

Stellungnahme vom 30.09.2011

Unterlage 9 Baugrunduntersuchung

Bei Abgrabungen im Bereich der Einschnitte und Lärmschutzwälle werde die Wiedereinbaufähigkeit bzw. ggf. abfalltechnische Behandlung des Materials thematisiert. Es habe eine orientierende Untersuchung und Bewertung gemäß LAGA stattgefunden, überwiegend trete Klasse Z0 (Wiedereinbau) auf. Die sich anschließenden Detailuntersuchungen inkl. Bewertung und Festlegung der Entsorgungswerte sollten in enger Abstimmung mit BSU / U durchgeführt werden.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin sage zu, Art und Umfang der noch ausstehenden Detailuntersuchungen zu Altlasten bzw. Bodenqualität der vorhandenen Wälle mit BSU/U abzustimmen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Unterlage 10 Bauwerksskizzen, Blatt 2253.1

Grundsätzlich sollten die Skizzen zur weiteren Detaillierung auf das Ergebnis des Freiraumplanerischen Wettbewerbs und den daraus abgeleiteten Funktionsplan abgestimmt werden. Der für die Planung der Freianlagen auf dem Deckel beauftragte Fachingenieur (POLA Landschaftsarchitekten) sowie LP3-PGD seien in die weiteren Abstimmungen eng mit einzubeziehen.

Folgende Punkte seien dabei zu beachten:

Frohmestraße

An der Südseite der Frohmestraße sei im Bereich der A7-Querung ein Platz vorgesehen. Entsprechend müsse die kleine Stützwand nach Süden verschoben werden oder eine alternative Einfassung in Abstimmung entwickelt werden.

**Vorhabensträgerin:** *Die Stützwand sei nicht zwingend erforderlich. Möglich sei auch eine Anböschung. Die Vorhabensträgerin werde sich im Zuge der Ausführungsplanung mit den Planern der Freianlagen auf dem Deckel abstimmen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

An Nord- und Südseite der Frohmestraße müssten Rampen zur Erschließung der Parkflächen vorgesehen werden.

**Vorhabensträgerin:** *Rampenanschlüsse an die Nord- und Südseite der Frohmestraße seien möglich.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Gegebenenfalls sollte auf den Bordstein zwischen Straße und Gehweg verzichtet werden.

**Vorhabensträgerin:** *Sofern auf Bordsteine zwischen Straße und Gehweg verzichtet werden solle, sei eine andere Art der Wasserführung möglich, z.B. mit Muldenrinnen zwischen Fahrbahn und Gehweg. Die Vorhabensträgerin werde sich im Zuge der Ausführungsplanung mit den Planern der Freianlagen auf dem Deckel abstimmen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Heidlohstraße

Der vorgesehene Platz an der Ecke zur Heidlohstraße müsse in die Planung aufgenommen werden.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin sage zu, den Platz in der Planunterlage zu ergänzen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Zusätzlich gebe es verschiedene kleinere Eingangssituationen in den Park. Für die Fußwege müsse es Rampen in den Park geben.

**Vorhabensträgerin:** *Sofern die vorliegenden Planungsunterlagen zur Deckelgestaltung diese Eingänge beinhalteten, würden diese in den Planunterlagen Strecke nachrichtlich ergänzt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Höhenanbindung für einen Radweg im Bereich der Promenade müsse gewährleistet sein.

**Vorhabensträgerin:** *Eine Radweganbindung an die Heidlohstraße sei höhenmäßig möglich, da die geplante Gradienten ca. 30 cm über dem Tunneldeckel verlaufe. Die Vorhabensträgerin wer-*

*de sich im Zuge der Ausführungsplanung mit den Planern der Freianlagen auf dem Deckel abstimmen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die vorgesehenen kleinen Stützmauern müssten entsprechend der Funktionsplanung platziert werden.

***Vorhabensträgerin:** Die Stützmauern seien nicht zwingend erforderlich. Es sei auch eine Anböschung möglich. Die Vorhabensträgerin werde sich im Zuge der Ausführungsplanung mit den Planern der Freianlagen auf dem Deckel abstimmen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Nordende des Tunnels

Für einen seitlichen Abgang Richtung Meddenwarf sollte ein Auslassungs- oder Übergangsbereich in die Mauer integriert werden. In allen Punkten sei eine enge gestalterische und baulich-konstruktive Abstimmung mit den vorgenannten Planungspartnern erforderlich.

***Vorhabensträgerin:** Die Oberfläche des überschütteten Tunnelbauwerks befinde sich im Bereich des nördlichen Portals in Bezug auf das vorhandene umliegende Gelände in einer erhöhten Lage. An der westlichen Seite befinde sich jedoch das Tunnelbauwerk in einem ausreichend großen Abstand zum nächstgelegenen Flurstück in Privatbesitz, so dass eine Böschung mit einer moderaten Neigung ( $\leq 1 : 1,5$ ) auch unter Berücksichtigung des erforderlichen Betriebsweges und Ausbildung einer Entwässerungsmulde am Böschungsfuß angelegt werden könne. Es werde daher an der westlichen Seite des nördlichen Tunnelmundes keine Stützwand / Mauer erforderlich.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Unterlage 11 Schalltechnische Untersuchung

Das Gutachten entspreche dem Stand von Wissenschaft und Technik. Trotz umfangreicher aktiver Schallschutzmaßnahmen träten vereinzelt vorhabenbedingte Grenzwertüberschreitungen auf. Dort seien passive Schallschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden geplant.

In den Bereichen des Lärmschutzwalls 1A (SH) und des vorhandenen Walls mit Gabionenwand an der Landesgrenze sowie der Lärmschutzwände mit Einkragung auf beiden Wällen (wie LSW 3) auf ca. 450 m sollte geprüft werden, ob durch zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen die Auswirkungen verringert und ggf. die passiven Schallschutzmaßnahmen reduziert werden können.

***Vorhabensträgerin:** Im Bereich des Campingplatzes solle die vorhandene, 7,5 m hohe Lärmschutzwand/-wand-Kombination erhalten bleiben. Zusätzlich sei ein lärmarmen, offenporiger Asphalt vorgesehen. Desweiteren seien im Norden und Süden anschließend an den vorhandenen Lärmschutz ein Lärmschutzwall (LS-Wall 1A) sowie eine Lärmschutzwand (LSW 1) geplant. Durch diese Maßnahmen werde eine wesentliche Pegelminderung zwischen 2 bis 5 dB(A) – je*

*nach Ausrichtung der Gebäudeseiten - auch in dem hinter dem Campingplatz liegenden Wohngebiet erreicht. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen lägen ausschließlich im Nachtzeitraum. Die Objekte mit ausgewiesenen Grenzwertüberschreitungen hätten demnach einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach.*

*Die Stellung einer einkragenden Lärmschutzwand auf den vorhandenen Lärmschutzwall wäre nur unter erheblichem technischem Aufwand zur Ertüchtigung bzw. dem vollständigen Rückbau der vorhandenen Lärmschutzwall/-wand-Kombination möglich. Die Kosten für eine zusätzliche ca. 310 m lange und 8,5 m hohe einkragende Außenwand anstelle der vorhandene Lärmschutzwall/-wand-Kombination seien im Vergleich zum alternativ nötigen Aufwand für passive Schutzeinrichtungen nicht vertretbar. Der wirtschaftliche Aufwand stehe somit außer Verhältnis zum Schutzzweck. In der eMail vom 21.02.2012 präzisierte die Vorhabensträgerin, eine zusätzliche 8,5 m hohe Lärmschutzwand auf einer Länge von 310 m erfordere Mehrkosten in Höhe von ca. 1,6 Mio. € (reine Baukosten bei Ansatz von 5.262,62 €/lfd.m), hinzu kämen die Abtragung der vorhandenen Wall-Wand-Kombination und die Berücksichtigung eines zusätzlichen Eingriffes am vorhandenen Wall bei gleichzeitigem Abzug des Aufwandes für passiven Schallschutz an den Häusern. Überschläglich könne von ca. 3 Mio. € netto Mehrkosten ausgegangen werden. Diese Möglichkeit sei in einer frühen Planungsphase erwogen, aber nach Abwägung Kosten-Nutzen verworfen worden.*

**Planfeststellungsbehörde:** Dass die Vorhabensträgerin in dem betreffenden Ausbaubereich keinen Vollschutz plant, sondern zum Teil auf passive Schallschutzmaßnahmen zurückgreift, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG ist maßgeblich, ob die Kosten für den Vollschutz zum angestrebten Lärmschutz außer Verhältnis stehen. Die Herstellung einer neuen Lärmschutzwand ließe sich nur mit erheblichem technischen Aufwand und großem finanziellen Mehraufwand (circa 3 Mio. Euro) realisieren. Vor diesem Hintergrund stehen die Kosten der Vollschutzmaßnahme und der angestrebte Schutzzweck außer Verhältnis. Daran gemessen konnte die Vorhabensträgerin davon absehen, im betreffenden Ausbaubereich Vollschutz in Gestalt aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu gewähren (vgl. dazu bereits Ziffern 2.12, 4.15.12). Trotz Verzichts auf Vollschutz entstehen jedoch keine unzumutbaren Folgen. Betroffen von den Grenzwertüberschreitungen sind zwar zahlreiche Gebäude, insbesondere in den Straßen Blumenweg, Bönningstedter Weg und Isern-Hinnerk-Weg. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass auch in diesem Gebiet durch aktive Schallschutzmaßnahmen die Schallpegel um 2 bis 5 dB(A) gemindert werden. Dies erreicht die Vorhabensträgerin, indem sie im Zuge des Ausbaus eine lärmindernde, offenporige Asphaltdeckschicht herstellt sowie neue Lärmschutzwände und -wälle in den benachbarten Ausbaubereichen erstellt. Zudem gewährt die vorhandene, 7,5 m hohe Lärmschutzwall/-wand-Kombination im betreffenden Straßenbereich ein angemessenes Schutzniveau. Die verbleibenden Überschreitungen der Grenzwerte betreffen ausschließlich die Nachtzeit, die Grenzwerte für den Tagbereich

**werden eingehalten. Den verbleibenden Grenzwertüberschreitungen wird mit einem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach begegnet.**

Auch in den Bereichen der Lärmschutzwände 7 und 8 (nördlich Viehlohweg) und der Lärmschutzwand (wie LSW 14) im Mittelstreifen auf ca. 250 m sollte geprüft werden, ob durch zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen die Auswirkungen verringert und ggf. die passiven Schallschutzmaßnahmen reduziert werden können.

**Vorhabensträgerin:** *Im Bereich der Lärmschutzwände 7 und 8 (nördlich Viehlohweg) befänden sich westlich der Autobahn das Wohngebiet an der Oldesloer Straße und östlich der Autobahn das aus 12 Einfamilienhäusern bestehende Wohngebiet Viehlohkamp. Mittelwände würden zum Schutz eingesetzt, wenn beiderseits der Autobahn dichte schutzwürdige Bebauungen vorhanden seien, da ansonsten die Mittelwand nicht effizient sein könne. Der betreffende Bereich sei für eine effiziente Ausführung einer Mittelwand nicht geeignet: Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernde offenporige Asphaltdeckschicht und 8,5 m hohe einkragende Lärmschutzwände) könnten bereits Pegelminderungen an den zur Autobahn gerichteten Fassaden von 8 bis 15 dB(A) erzielt werden. Durch eine zusätzliche ca. 250 m lange Mittelwand könnte die Pegelminderung zwischen 1 bis 2 dB(A) – je nach Ausrichtung der Gebäudeseiten – weiter verbessert werden. Die Kosten dafür würden gemäß AKS (Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen) ca. 2.625.000 € brutto (inkl. Baustelleneinrichtungen und Kleinleistungen) betragen. Dem stünden ca. 144.000 € für den Entfall erforderlicher passiver Schallschutzmaßnahmen in dem Bereich gegenüber. Die Kosten des zusätzlichen Lärmschutzes stünden somit außer Verhältnis zum Schutzzweck.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Unter Ziffern 2.12, 4.15.12 sowie vorstehend wurde bereits erläutert, dass die Vorhabensträgerin in zulässiger Weise davon abgesehen hat, im gesamten Planungsabschnitt Schnelsen Vollschutz durch die Herstellung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten. Auch die Kosten für eine ergänzende Mittellärmschutzwand im Bereich der Lärmschutzwände 7 und 8 stehen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG). Trotz Verzichts auf Vollschutz entstehen jedoch keine unzumutbaren Folgen. Zwar befindet sich in diesem Bereich beiderseitig der Autobahn schutzwürdige Bebauung und es wurden zahlreiche und nicht unerhebliche Grenzwertüberschreitungen berechnet. Dem steht gegenüber, dass die Vorhabensträgerin auch in diesem Gebiet durch neue, aktive Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere lärmmindernden, offenporigen Asphalt sowie 8,5 m hohe, einkragende Lärmschutzwände) Lärmpegelminderungen von 8 bis zu 15 dB(A) erreicht. Dadurch wird unter anderem erreicht, dass die zulässigen Grenzwerte tagsüber nicht mehr überschritten werden. Durch eine zusätzliche 250 m lange Mittellärmschutzwand könnten zwar weitere Pegelminderungen von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden.**

Auch in den Bereichen der Lärmschutzwände 13 und 15 (Schleswiger Damm) sollte geprüft werden, ob durch zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen die Auswirkungen verringert und ggf. die passiven Schallschutzmaßnahmen reduziert werden können.

**Vorhabensträgerin:** *Der geplante bauliche Eingriff am Schleswiger Damm (Einrichtung Rechtsabbiegespur) sei als erheblicher baulicher Eingriff einzustufen. Ob sich aus dem erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutz Verordnung ergebe, werde durch eine zusätzliche schalltechnische Untersuchung überprüft. In dem Zusammenhang werde auch geprüft, ob eine Verlängerung der Lärmschutzwand 13 notwendig und technisch möglich sei. Mit e-Mail vom 12.01.2012 teilte die Vorhabensträgerin als Ergebnis der Prüfung mit, die Lärmschutzwand 13 solle aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs am Schleswiger Damm (Rechtsabbiegespur) um ca. 100 m verlängert werden.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Folgerichtig beantragte die Vorhabensträgerin im Rahmen der Planänderung vom 26.07.2012 die Verlängerung der Lärmschutzwand 13 entsprechend der Ausbaulänge des Rechtsabbiegestreifens am Schleswiger Damm um 96 m. Damit hat die Vorhabensträgerin das Vorbringen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung aufgegriffen und – in Anbetracht der Beeinträchtigungen, die von der Westseite der Anschlussstelle ausgehen – in hinreichendem Maße umgesetzt.**

*Die Lärmschutzwand 15 (östlich der Autobahn entlang des Schleswiger Damms) solle insbesondere die Gebäude Schleswiger Damm 59 d-g vor den Immissionen der direkt vor den Gebäuden liegenden Rampen der Anschlussstelle schützen. Durch das geplante Lärmschutzkonzept würden die Immissionen im Bereich der Objekte Frohmestraße 73-23 bis 73-43 zwischen 4 bis 8 dB(A) – je nach Ausrichtung der Gebäudeseiten – gemindert. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen lägen ausschließlich im Nachtzeitraum und seien nur gering (zwischen 0,1 bis 2,6 dB(A)). Eine Verlängerung der Lärmschutzwand 15 würde die Gebäude primär vor den hier nicht zu betrachtenden Emissionen des Schleswiger Damms schützen und nur gering vor den zu betrachtenden Emissionen der Autobahn und der Anschlussstelle und komme somit nicht in Betracht. Mit eMail vom 28.02.2012 ergänzte die Vorhabensträgerin, die geforderte Verlängerung der Lärmschutzwand 15 hätte auch eine Neustaffelung der Höhe der Wand, die derzeit von 6,00 m auf 2,00 m am Ende ausläuft, zur Folge. Vereinfachend werde von einer mittleren Höhe von 4,0 m ausgegangen. Daraus ergäben sich Mehrkosten in Höhe von ca. 215.000 € netto.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die erheblichen Kosten von etwa 215.000 Euro für eine Verlängerung der Lärmschutzwand 15 stünden außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Trotz Verzichts auf Vollschutz entstehen jedoch keine unzumutbaren Folgen. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen führen im vorliegenden Bereich bereits zu einer Reduzierung der Lärmpegel in Höhe von bis zu 8 dB(A). Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen von 0,1 bis 2,6 dB(A). Die Überschreitungen treten ausschließlich in der**

**Nachtzeit und an einzelnen Gebäuden auf. Überdies würde eine Verlängerung der Lärmschutzwand 15 primär Schall abhalten, der von Teilen des Schleswiger Dammes ausgeht, die durch das Vorhaben nicht verändert werden und deren verkehrliche Mehrbelastung sich nicht adäquat kausal auf das Vorhaben zurückführen lässt. Im Übrigen wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Das Gutachten berücksichtige die verkehrsbedingten Schadstoffe des Kfz-Verkehrs (Autobahn, Hauptverkehrsstraßen) und die Hintergrundbelastung. Es träten keine vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen im Bezugsjahr 2025 auf. Zu begrüßen sei, dass auch eine Einschätzung für das Jahr 2015 vorgenommen worden sei (S. 3), dies werde aber nicht weiter ausgeführt. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit sollte die Aussage ergänzt werden.

***Vorhabensträgerin:** Es sei richtig, dass die Aussage zur Situation im Planfall 2015 nicht näher erläutert sei. Der Grund der zusätzlichen Berechnungen für 2015 sei, dass die verkehrsbedingten Emissionen vom Bezugsjahr abhingen. Für zukünftige Flottenzusammensetzungen würden die Fahrleistungsanteile auf der Basis statistischer Daten zur Nutzungsdauer der Einzelfahrzeuge sowie der gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Euro-Normen prognostiziert. Dadurch würden für die Prognosejahre günstigere Emissionen aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren HBEFA (UBA, 2010) ausgelesen, was eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung bei gleichen Verkehrsdaten nach sich ziehe. Neben den veränderten Abgasverhalten sei für das Jahr 2015 mit einer höheren Hintergrundbelastung gegenüber 2025 zu rechnen.*

*Aus dem Gutachten für 2025 seien die höchst belasteten Punkte (Immissionsort 2 Oldesloer Straße und Immissionsort 9 Heidlohstraße) mit den Emissionen und der Hintergrundbelastung aus 2015 angesetzt worden. Die berechneten Immissionen zeigten auch unter diesen Bedingungen keine Grenzwertüberschreitungen. Somit könne sichergestellt werden, dass die Inbetriebnahme der erweiterten A7 auch für einen früheren Zeitpunkt (2015–2025) keine Konflikte mit den Grenzwerten der 39. BImSchV aufweise.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Unterlage 12.5.1 LBP Maßnahmen: Abbruch Schlehentunnel

Aus fachlicher Sicht der Landschaftsplanung sei an dem Erhalt und der Öffnung des Schlehentunnels festzuhalten. Zwar sei die Straße in Hamburg nicht öffentlich gewidmet, es sei aber davon auszugehen, dass die Widmung in Schleswig-Holstein vorliege, da die Straße vor Eingemeindung nach Hamburg im Jahr 1938 schon bestanden habe und in alten Karten so dargestellt sei. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Umgehungsstraße, jetzt BAB A7, sei keine Entwidmung des Schlehentunnels erfolgt. Es finde sich dort keine Aussage dazu. Das Grundstück des Schlehentunnels sei bis heute im Vermögen der FHH, Bezirksamt Eimsbüttel. Eine gesonderte Entwidmung des Schlehentunnels sei nicht bekannt.

Die Wegegrundstücke im Osten seien 1978 von der FHH verkauft worden mit der Maßgabe einer Endwidmung als Straße durch die FHH. Die Entwidmung sei vom Bezirksamt Eimsbüttel of-

fiziell angekündigt worden, eine tatsächliche Entwidmung liege jedoch nicht vor. Die Bebauungspläne Schnelsen 4 und Schnelsen 30 wiesen nach wie vor Straßenverkehrsflächen aus, auch wenn diese inzwischen in privater Hand seien und landwirtschaftlich genutzt würden.

Der Bebauungsplan Schnelsen 48 zu IKEA von 1986, der im oberen Teil immer noch fortgelte, weise den westlich der BAB A7 gelegenen Teil des Schlehenwegs nicht mehr aus, sondern nehme die Wegeverbindung Schlehenweg in eine öffentliche Parkanlage auf mit der Option einer fußläufigen Verbindung durch den Schlehentunnel nach Osten. Die Entwidmung dieses Teil des Schlehenwegs innerhalb der Parkanlage als Straße sei gemäß B-Plan erfolgt.

Das Landschaftsprogramm als gültige vorbereitende Landschaftsplanung stelle westlich der BAB A7 das Milieu „Parkanlage“ und östlich der Autobahn die Milieu „Übergreifende Funktion Grüne Wegeverbindung in die Feldmark“ dar.

Es könne davon ausgegangen werden, dass der Schlehenweg einschließlich Tunnel noch gewidmet sei. Der westliche Teil sei für die Parkanlage entwidmet worden, die aber mit der Maßgabe einer öffentlichen Verbindung durch den Tunnel hergestellt worden sei. Das Grundstück Schlehentunnel gehöre noch der FHH und sei nicht dem Bund übereignet. Die Politik und Planung in den 70er Jahren mit dem Verkauf der östlichen Flächen habe damals keine übergeordnete Landschaftsplanung im Blick gehabt (diese sei erst in diesen Jahren entwickelt worden) und sei in der Zielsetzung durch die Absichten im Bebauungsplan Schnelsen 48 im Jahr 1986 und dem Landschaftsprogramm 1997 überholt und revidiert. Unter den oben gegebenen Fakten sei eine möglicherweise realisierbare Wegeverbindung im Osten denkbar und vom Bezirk Eimsbüttel skizziert worden.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin sei bei der Planung von den vorhandenen Gegebenheiten ausgegangen. Demnach bestehe im Zuge des Schlehenweges keine Kreuzung der BAB. Die Wegeverbindung sei unterbrochen und die Bauwerkseingänge seien baulich verschlossen. Das Gebot zur Aufrechterhaltung vorhandener Wegebeziehungen sei somit bei der Planung berücksichtigt bzw. eingehalten worden. Die Herstellung eines neuen Bauwerkes für die nicht existente Wegebeziehung könne nicht aus Mitteln der Bundesfernstraßenverwaltung finanziert werden. Der Vorhabensträgerin sei die Diskussion hinsichtlich der Reaktivierung der Wegebeziehung bekannt, jedoch habe die FHH es bislang versäumt, die Grundlagen für einen begründeten Ersatzneubau des Bauwerkes im Zuge der Erweiterung der A7 zu schaffen bzw. die Übernahme der Kosten dafür zu erklären.*

Im **Erörterungstermin** führte BSU/LP weiter aus, der Schlehentunnel sei nach Auffassung von BSU/LP derzeit noch eine gewidmete Straße. Die FHH habe den Schlehentunnel weiterhin als Wegeverbindung in der Planung. Im östlichen Bereich gebe es eine Planung des Bezirksamtes Eimsbüttel für eine solche Wegeverbindung. Die Fläche dort sei zwar an Privat verkauft, jedoch noch als Wegefläche gewidmet. Die Planfeststellungsbehörde wies im Erörterungstermin darauf hin, dass es eine Einwendung der Gutsverwaltung Wendlohe gebe, nach der gerade keine Wegeverbindung gefordert wird. Die Vorhabensträgerin wies ihrerseits noch einmal darauf hin,

dass der östliche Bereich nach vorliegendem Kenntnisstand nicht als Wegefläche gewidmet sei. Die Vorhabensträgerin würde eine weitere Verwendung des Schlehentunnels entsprechend planen, sofern die FHH die Kosten übernehmen würde.

**Planfeststellungsbehörde:** Die Freie und Hansestadt Hamburg hätte gegen den Fernstraßenbaulastträger einen Anspruch auf bauliche Berücksichtigung der Wegeverbindung Schlehenweg, wenn es sich dabei um einen gewidmeten öffentlichen Weg handeln würde (§ 12 FStrG). Der Nachweis der Widmung ist allerdings bisher weder vorgelegt worden noch haben die eigenen Recherchen der Planfeststellungsbehörde eine solche Widmung nahelegen können. Gegen die Widmung spricht, dass die Fortsetzung dieses Weges im Westen ausdrücklich entwidmet worden ist und nur noch als Bestandteil einer Grünanlage im Eigentum Hamburgs steht. Auch im Osten der Autobahn findet sich keine Fortführung des Weges, weil dafür keine Flächen im Eigentum Hamburgs stehen und auch nicht gewidmet sind. Eine Nutzung des Schlehenweges als funktionierende Wegeverbindung ist auch nicht so wahrscheinlich, dass die Planfeststellungsbehörde den Erhalt der Unterführung aus Gründen der Abwägung anordnen müsste. Verfestigte Planungen hierfür sind nicht bekannt. Die Beibehaltung der Unterführung wäre wohl zulässig, kann aber nicht von der Vorhabensträgerin auf ihre Kosten gefordert werden. Die Freie und Hansestadt Hamburg als Wegebaulastträger kann daher bestenfalls auf eine Planänderung zur Erhaltung der Unterführung hinwirken, müsste dann aber voraussichtlich mit entsprechenden Kostenlasten rechnen (vgl. auch Ziffer 4.17.2.8).

Die Regenrückhaltebecken seien naturnah mit vielgestaltigen, möglichst flachen Uferböschungen auszugestalten. Auf eine Einzäunung sei entweder ganz zu verzichten oder diese sei landschaftsgerecht als niedrige Einfriedung (max. 1,2 m hoch) in Weidezaunoptik (Holzpfähle/Weidedraht) auszuführen.

***Vorhabensträgerin:** Die Regenrückhaltebecken seien in unterschiedlichen Böschungsneigungen (1:1,5 bis 1:3) geplant. Der Verkehrssicherung sei hier Vorrang zu geben. Eine landschaftsgerechte, max. 1,2 m hohe Einfriedung gewährleiste eine solche Verkehrssicherheit nicht. Im Erörterungstermin sagte die Vorhabensträgerin dann eine Abstimmung über die Art der Zäune in der Ausführungsplanung zu. Ergebnis einer bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Abstimmung mit dem Bezirksamt und der Autobahnmeisterei sei, dass für die Regenrückhaltebecken, die im Landschaftsschutzgebiet liegen, als Einzäunung ein Wildschutzzaun verwendet werde. Die weiteren Regenrückhaltebecken erhielten eine Zaunanlage aus Maschendrahtgeflecht mit abschließbaren Toren.*

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwidmung der Vorhabensträgerin verwiesen.

Hinsichtlich der Baumaßnahmen im Bereich der Kleingärten sei erforderlich, dass der Verursacher entsprechende Nutzungsverträge mit BSU-LP23 zur Nutzung und zur Haftung des Verursachers abschließen und dass insbesondere bei betroffenen Kleingartenanlagen die Nutzer

rechtzeitig von BSU-LP 23 informiert werden können. Die Wiederherrichtung von Flächen im Bereich der Kleingärten müsse entsprechend den Darstellungen des LBP gewährleistet werden.

**Vorhabensträgerin:** *Kleingartenanlagen würden durch die Erweiterung der A7 nicht in Anspruch genommen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Im Bereich des Walls zum Jungborn (ca. km 146.800) sollte die Flächen-Ankaufsgrenze überprüft werden. Wünschenswert wäre ein Ankauf bis zur Grenze des vorhandenen Stellplatzes, um so eine gerade Flurstücksgrenze zu erhalten.

**Vorhabensträgerin:** *Der Forderung werde entsprochen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

In der Umweltverträglichkeitsstudie sei die Bestandsbeschreibung für das Schutzgut Menschen unzureichend. Es fehlten Angaben zur Zahl der Wohneinheiten bzw. der Einwohner im Untersuchungsraum, Anzahl der Plätze bzw. Nutzer schutzbedürftiger Einrichtungen. Ebenso fehlten Flächenangaben für die freiraumbezogenen Nutzungen im Wohnumfeld sowie für Freizeit- und Erholungsnutzungen.

**Vorhabensträgerin:** *Dies sei nicht zutreffend. Konkrete Einwohnerzahlen und -dichten würden in Kapitel 3.1.1.2 für den Bezirk Eimsbüttel benannt. Es werde u.a. aufgezeigt, dass Eimsbüttel zu den am dichtesten besiedelten Bezirken der FHH gehöre. Die Ermittlung der Einwohnerzahl für den Untersuchungsraum wäre mit sehr großem Aufwand verbunden und unverhältnismäßig, aber auch nicht zielführend, weil sich die Untersuchungsraumabgrenzung nicht nur am Schutzgut Mensch orientiere und sich auch aus der Einwohnerzahl im Untersuchungsraum keine qualitativen Aussagen ableiten ließen. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund der Art des Vorhabens, nämlich der Erweiterung/Verbreiterung einer bestehenden Autobahn ohne gravierend unterschiedliche Lagevarianten. Darüber hinaus sei anzumerken, dass sobald auf Ebene der konkreten Straßenplanung gesetzlich relevante Lärmbeeinträchtigungen festgestellt würden, ein grundsätzlicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bestehe, unabhängig von der Anzahl der Betroffenen. Die tatsächlich erforderlich werdenden Lärmschutzmaßnahmen seien in der Unterlage 11 (Schalltechnische Untersuchung) dargestellt. Um auf Ebene der UVS schutzbedürftige Bereiche (Schutzgut Mensch) lokalisieren zu können, seien u.a. die entsprechenden Bauleitpläne ausgewertet und um die eigene Nutzungskartierung ergänzt worden. Schutzbedürftige Funktionen und Strukturen wie bspw. Wohnbauflächen, Schulen, Krankenhäuser oder Erholungsräume besonderer Bedeutung seien in Kapitel 3.1 der UVS und in Karte 2 dargestellt. Damit könne ausgeschlossen werden, dass wesentliche schutzbedürftige Bereiche nicht erkannt oder nicht angemessen bewertet worden seien.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) stellt die Betroffenheit des Schutzgutes Mensch in hinreichendem Umfang dar (vgl. dazu bereits Ziffer 4.16.1.1). Eine konkrete Nennung der von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt LP**

aufgezählten Kriterien ist innerhalb der UVS nicht erforderlich. Die UVS selbst beschreibt in ihrem Kapitel 3.1.1.2 auch die quantitativen bevölkerungs- und nutzungsspezifischen Rahmenbedingungen: Im Bezirk Eimsbüttel und in den betroffenen Stadtteilen Schnelsen und Eidelstedt herrsche eine sehr hohe Bevölkerungsdichte vor, es gebe große Anteile an schutzwürdiger Bebauung (v.a. Einzel- und kleinere Mehrfamilienhäuser). Die vorhandenen Grün-, Naherholungsgebiete und Freizeiteinrichtungen werden aufgezählt. Die Karte 2 zur UVS zeigt zudem Lage, Umfang und Bedeutung der Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräume. Es ist zudem sachgerecht, dass die Vorhabensträgerin von einer weitergehenden, abstrakten Aufzählung der von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt LP genannten Kriterien abgesehen hat. Die Auseinandersetzung mit diesen Aspekten erfolgt im Einzelnen (und auch in quantitativer Hinsicht) im Zusammenhang mit konkreten Beeinträchtigungen in anderen Bestandteilen der Planunterlagen, etwa im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung. Wie unter Ziffer 4.17.2.10 erläutert, besteht kein zwingendes Gebot, dass die Vorhabensträgerin den Planunterlagen eine in sich abgeschlossene Umweltverträglichkeitsstudie beifügt. Maßgeblich ist vielmehr, dass die Planfeststellungsbehörde anhand der Planunterlagen sämtliche umweltrelevanten Gesichtspunkte erkennen und in die Abwägung einstellen kann. Das ist vorliegend der Fall.

**Im Übrigen wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Darstellung der anlagebedingten Wirkungen erfolge ohne konkrete Angaben auf der Grundlage von Biotoptypen. Bei Flächenverlusten fehlten Angaben zu Art und Größe der jeweils betroffenen Flächen. Es fehlten konkrete Angaben zu möglichen Auswirkungen auf Wohngebäude und wohnungsnaher Freiräume durch Verschattung aufgrund geplanter Schallschutzanlagen.

***Vorhabensträgerin:** Die UVS sei der konkreten Straßenplanung und dem zugehörigen LBP mit detaillierten Flächenermittlungen vorgelagert. In der UVS (Kapitel 6.1.1.1) werde aufgezeigt, dass unbebaute Randbereiche von Siedlungsflächen (Nutzungstypen: Einzelhaus- und Reihenhausbauung; verdichtete Einzelhausbauung) beansprucht würden, im LBP werde die Größe quantifiziert (Kapitel 5.2). Ebenso werde in der UVS (ebd.) aufgezeigt, dass gewerbliche Gebäude entfielen. In der Gesamtbewertung möglicher Umweltauswirkungen (Schutzgut Mensch) seien Beeinträchtigungen festzustellen. Der Verlust von gewerblich genutzten Gebäuden sei aber aufgrund der untergeordneten Wohn- und Wohnumfeldbedeutung als nicht erheblich nachteilig zu bezeichnen. Die konkrete Betroffenheit Einzelner ergebe sich aus den Lageplänen der Unterlage 1; die UVS sei allein schon aufgrund der Maßstabsebene hierfür nicht geeignet. Die Auswirkungen durch Verschattung aufgrund geplanter Schallschutzanlagen würden ebenfalls in Kapitel 6.1.1.1 der UVS beurteilt. Nähere Angaben hätten aufgrund der Maßstabsebene und fehlender Einzelgutachten nicht gemacht werden können.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen. Auch an dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die UVS nicht in sich abgeschlossen sein muss (siehe oben sowie Ziffer 4.17.2.10).**

Die Darstellung der betriebsbedingten Wirkungen erfolge ohne konkrete Angaben zur Anzahl der betroffenen Wohneinheiten oder Einwohner. Ebenso fehlten Aussagen zur Betroffenheit schutzbedürftiger Nutzungen oder freiraumbezogener Nutzungen im Wohnumfeld.

***Vorhabensträgerin:** Die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ergäben sich durch Lärm- und Schadstoffimmissionen. In Kapitel 6.1.1.1 (Teilschutzgut Wohnen) werde aufgezeigt, dass nachteilige Schadstoffimmissionen nicht zu erwarten seien. Bezüglich möglicher Lärmbeeinträchtigungen werde aufgezeigt, dass sich die Wohn- und Wohnumfeldqualität nach Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zum jetzigen Zustand stark verbessern werde. Eine Quantifizierung (Einwohner oder Wohneinheiten) sei - neben den schon oben aufgezeigten Gründen - allein schon aufgrund fehlender nachteiliger Umweltauswirkungen entbehrlich.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin sowie auf die obigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen.**

#### **4.17.2.12 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt WSB, WSB 226**

Stellungnahme vom 29.09.2011

Südlich des geplanten Tunnels grenze das Fördergebiet der Integrierten Stadtteilentwicklung „Schnelsen-Süd“ an die Autobahn an (siehe Anlage). Es liege westlich der Autobahn zwischen der Autobahnquerung Heidlohstraße und der Wanderwegunterführung Brookgraben und sei somit unmittelbar vom sechsspürigen Ausbau der Autobahn betroffen.

Wie aus den Planunterlagen hervorgehe, seien trotz vorgesehener aktiver Lärmschutzmaßnahmen grenzwertüberschreitende Lärmemissionen zu erwarten. Für den im Fördergebiet befindlichen Graf-Johann-Weg sei bei zehn Gebäuden „ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach ermittelt“ worden (Erläuterungsbericht, S. 48). Eine Verschlechterung der Wohnqualität würde die bereits erreichten Erfolge der Integrierten Stadtteilentwicklung mindern und müsse unbedingt verhindert werden. Dieser Aspekt sollte in der Einzelfallprüfung zur Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) besondere Berücksichtigung finden.

***Vorhabensträgerin:** Bei den Objekten im Graf-Johann-Weg seien verbleibende Grenzwertüberschreitungen an den zur Autobahn gerichteten Fassaden von bis zu 2 dB(A) ermittelt worden. Insgesamt sei für das betreffende Wohngebiet durch die vorgesehenen erheblichen Schallschutzmaßnahmen (8,5 m hohe, einkragende Lärmschutzwand am Fahrbahnrand sowie im Mittelstreifen und Anwendung eines lärmarmen, offenporigen Asphalts) von einer erhebli-*

*chen Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand auszugehen. Eine Verschlechterung der Wohnqualität sei demnach nicht zu befürchten.*

*Die Ermittlung von tatsächlichen Anspruchsberechtigungen auf passive Schutzmaßnahmen oder Entschädigungsleistungen im Einzelfall sei nicht Bestandteil dieser Untersuchung. Die Abwicklung dieser Maßnahmen gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) erfolge wie auch sonst üblich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.12.2 und 4.15.12 verwiesen.**

Das Fördergebiet Schnelsen-Süd gehöre zum Einzugsgebiet der östlich der A7 gelegenen Grundschule Röthmoorweg. Diese werde von den Schülern aus Schnelsen-Süd über die Heidlohstraße erreicht. Während der Bauphase solle die Heidlohstraße auf einer Behelfsbrücke einspurig über die Autobahn geführt werden (Erläuterungsbericht, S. 22). Es sei darauf zu achten, dass eine verkehrssichere Erreichbarkeit der Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad für die Schulkinder auch während der Bauphase gewährleistet werde.

***Vorhabensträgerin:** Die Behelfsbrücke über die Heidlohstraße sei mit einem gesonderten Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer ausgerichtet. Damit sei eine verkehrssichere Führung für die Schulkinder gewährleistet.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.13 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt NR, NR 32**

Stellungnahme vom 29.09.2011

Es werde gebeten, zur Umsetzung der Verpflichtungen nach § 15 Abs. 2, 4 und 6 BNatSchG die nachfolgenden Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen:

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ziffern 2.13 und 4.16.3 verwiesen.**

1. Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sei durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Sie sei von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/NR 32 abzustimmen. Die Ausführungsplanung sei spätestens ein Jahr nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses und jedenfalls vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen (s.a. Punkt B 3).

***Vorhabensträgerin:** Der Hinweis werde zur Kenntnis genommen und bei der Ausführungsplanung beachtet.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde modifiziert die begehrte Auflage dahingehend, dass die Ausführungsplanung nicht ein Jahr nach Bestandskraft vorzulegen ist, sondern nur vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme. Da die Ausführungsplanung nicht zwingend ein Jahr nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu erarbeiten ist, bedarf es auch keiner entsprechenden Nebenbestimmung.**

2. Die Vorhabensträgerin sei verpflichtet, die im Kapitel 6 des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zeitgleich mit dem Eingriff zu beginnen und zügig umzusetzen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin sage zu, dass die Kompensationsmaßnahmen zeitnah mit dem Baustart der Trasse begonnen und zügig umgesetzt werden.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen duldet grundsätzlich keinen Aufschub, da sonst eine zeitliche Lücke zwischen Eingriff und Ausgleich entstünde. Im Hinblick auf CEF-Maßnahmen ist ggf. sogar ein zeitlicher Vorlauf zu beachten. Die Details können der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung überlassen bleiben, da diese mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/NR 32, vor Baubeginn abzustimmen ist, vgl. oben sowie Ziffer 2.13.**

3. Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Arbeiten zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen sei bei der Zulassungsbehörde und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/NR 32 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten für die Kompensationsmaßnahme nachzuweisen sei. Alternativ zur Maßnahmenabnahme könne der Zulassungsbehörde und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/NR 32 eine Bestätigung des mit der Durchführungsplanung beauftragten Fachbüros vorgelegt werden, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt werde.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin werde eine Abnahme der Kompensationsmaßnahmen beantragen bzw. die einwandfreie Durchführung nachweisen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Planfeststellungsbehörde modifiziert die begehrte Auflage dahingehend, dass die Abnahme nicht bei der Zulassungsbehörde, d.h. der Planfeststellungsbehörde zu beantragen ist, sondern bei der für die Überwachung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zuständigen Behörde, hier der BSU/NR. Auch die alternativ mögliche Bestätigung eines Fachbüros ist der Planfeststellungsbehörde nicht vorzulegen, wohl aber der für die Überwachung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zuständigen Behörde, hier der BSU/NR.**

4. Die in der Maßnahmenkartei dargestellten Pflegemaßnahmen seien unverzüglich nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin stimme der Forderung zu.*

5. Über die Durchführung der festgesetzten Pflegemaßnahmen sei die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/NR 32 und der Zulassungsbehörde erstmalig zwei Jahre und im Anschluss daran fünfmal wiederkehrend in Abständen von drei Jahren ein Bericht eines beauftragten Fachbüros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle enthalten ist. (s.a. Punkt B 3)

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin werde der BSU/NR über die Durchführung der Pflegemaßnahmen berichten. Die umgesetzten Maßnahmen würden jedoch spätestens nach der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege (also nach 3 Jahren) voraussichtlich an die Stadt Hamburg übergeben. Weitere Berichte könnten dann nur durch den zukünftigen Unterhaltungs-träger erfolgen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Planfeststellungsbehörde modifiziert die begehrte Auflage dahingehend, dass die Berichte nicht an die Planfeststellungsbehörde, wohl aber an die für die Überwachung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zuständigen Behörde, hier der BSU/NR, zu richten sind. Auch wenn die Vorhabensträgerin die Pflege Dritten überlassen sollte, besteht diese Verpflichtung fort und trifft die Vorhabensträgerin, weil er Verursacher des Eingriffs in Natur und Landschaft ist und daher für die Ausgleichsmaßnahmen verantwortlich (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Die Vorhabensträgerin muss daher dafür gerade stehen, dass beauftragte Dritte - und sei es die Freie und Hansestadt Hamburg - die Anforderungen dieses Planfeststellungsbeschlusses einhalten.**

6. Für die im LBP, im Kapitel 6 näher beschriebenen Kompensationsmaßnahmen auf den im Grunderwerbsverzeichnis genannten und näher bezeichneten Grund-/Flurstücken habe die Vorhabensträgerin Sorge zu tragen, dass die Flächen im „Hamburgischen Automatischen Liegenschaftskataster“ („HALB“) als Kompensationsflächen gekennzeichnet würden.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin werde die Kompensationsflächen an das Hamburger Automatische Liegenschaftskataster melden.*

7. Die im LBP beschriebenen Bepflanzungen aus standortgerechten heimischen Gehölzen seien nur mit forstlichem Herkunftsnachweis zu verwenden. Durch den forstlichen Herkunftsnachweis sei garantiert, dass gebietsheimische Pflanzen mit dem entsprechenden genetischen Ursprung verwendet werden. Damit werde eine mögliche Florenverfälschung durch gebietsfremde Arten (§ 40 BNatSchG) vermieden. Der forstliche Herkunftsnachweis sei der BSU/NR vorzulegen.

**Vorhabensträgerin:** *Für die Bepflanzung würden standortgerechte heimische Arten verwendet. Allerdings könne nur für die Baumarten, die dem Forstvermehrungsgutgesetz unterliegen, ein entsprechender (gesetzlicher) forstlicher Herkunftsnachweis erbracht und vorgelegt werden.*

*Gemäß § 40 Abs. 4 Nr. 4 BNatSchG gelte für die Genehmigung zum Ausbringen von Gehölzen und Saatgut außerhalb ihrer Vorkommensgebiete eine Übergangszeit bis zum 01.03.2020.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Planfeststellungsbehörde sieht davon ab, der Vorhabensträgerin aufzuerlegen, für jede „standortheimische“ Pflanzenart einen forstlichen Herkunftsnachweis erbringen zu müssen.**

**Der LBP sieht mehrfach, insbesondere bei der Ausgleichsmaßnahme A3, „Anpflanzung von Gehölzen“ die Anpflanzung „standortheimischer“ Arten vor. Entgegen der Stellungnahme der Vorhabensträgerin geht es also nicht um die Frage, ob die Anpflanzung ge-**

bietsfremder Arten im Sinne des § 40 BNatSchG genehmigungsbedürftig ist oder nicht. Es geht vielmehr um die Frage, wie die Vorhabensträgerin den Nachweis erbringt, dass er tatsächlich im Einklang mit dem LBP „standortheimische“ Arten pflanzt.

Die Vorhabensträgerin hat im LBP zur Ausgleichsmaßnahme A3 „Anpflanzung von Gehölzen“ angegeben, dass Neuanpflanzungen in Abstimmung mit der BSU/ Amt für Natur und Ressourcenschutz vorgenommen werden: „Die genauere Artenauswahl erfolgt in Abstimmung mit der BSU (NR: Amt für Natur- und Ressourcenschutz).“ Im Rahmen dieser Abstimmung wird die BSU/NR sicher jede Pflanze als „standortheimisch“ anerkennen, für die ein entsprechender forstlicher Herkunftsnachweis vorgelegt wird. Wenn und soweit diese forstlichen Herkunftsnachweise nicht erbracht werden sollen oder können, bleibt es bei dem Gebot der Abstimmung mit BSU/NR. Dabei wird im Zweifelsfall die Vorhabensträgerin nachzuweisen haben, dass die Pflanzen standortheimisch sind, auch wenn ein forstlicher Herkunftsnachweis nicht vorgelegt werden kann; vgl. hierzu auch Ziffer 2.13

Die Ausgleichsflächen A6, A7 und A8 seien im Grunderwerbsverzeichnis als auf Dauer beschränkte Fläche, aber nicht als zu erwerbende Fläche angegeben. Es sei innerhalb des Verfahrens zwischen der Finanzbehörde und der Vorhabensträgerin zu klären, zu welchen Konditionen der Eigentümer der Vorhabensträgerin die Flächen auf Dauer für Ausgleichszwecke überlasse.

**Vorhabensträgerin:** *Seitens der Stadt Hamburg lägen Bauerlaubnisse für die Flächen der Ausgleichsmaßnahmen A6, A7 und A8 vor. Nach dem gegenwärtigen Stand der Verhandlungen mit der Finanzbehörde werde einvernehmlich eine dingliche Sicherung der Flächen und kein Erwerb angestrebt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Für die Planfeststellungsbehörde ist es erforderlich, aber auch ausreichend, dass die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen dinglich gesichert, d.h. dauernd beschränkt werden. Wer dann Eigentümer der Fläche ist, ist für die Planfeststellung unerheblich und bedarf daher keiner Regelung.**

B. Zum Landschaftsschutz:

Innerhalb des Plangebiets bestehe ein Landschaftsschutzgebiet („Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Eidelstedt und Stellingen“). Für das Bauvorhaben sei im Rahmen der Planfeststellung eine landschaftsschutzrechtliche Genehmigung erforderlich.

**Vorhabensträgerin:** *Das Landschaftsschutzgebiet sei im LBP berücksichtigt. Die landschaftsschutzrechtliche Genehmigung ergebe sich aus dem Planfeststellungsbeschluss (konzentrierende Wirkung).*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie auf Ziffer 3.2 verwiesen.**

Maßnahmenkartei LBP A6, A7, A8 „künftiger Eigentümer“:

Es sei mit der Finanzbehörde zu klären, ab wann und zu welchen Bedingungen die Flächen für die Umsetzung der Ausgleichsflächen für den Verursacher durch die FHH zur Verfügung stehen und wer der zukünftige Eigentümer sein werde.

**Vorhabensträgerin:** *Seitens der Stadt Hamburg lägen Bauerlaubnisse für die Flächen der Ausgleichsmaßnahmen A6, A7 und A8 vor. Nach dem gegenwärtigen Stand der Verhandlungen mit der Finanzbehörde werde einvernehmlich eine dingliche Sicherung der Flächen und kein Erwerb angestrebt. Der Zeitpunkt der Übergabe der Flächen und damit der Beginn der Umsetzung der Maßnahmen sowie weitere Konditionen hinsichtlich der Unterhaltung und einer finanziellen Entschädigung seien noch Gegenstand der laufenden Verhandlungen zwischen der Vorhabensträgerin und der Finanzbehörde Hamburgs.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Für die Planfeststellungsbehörde ist es erforderlich, aber auch ausreichend, dass die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen dinglich gesichert, d.h. dauernd beschränkt werden. Wer dann Eigentümer der Fläche ist, ist für die Planfeststellung unerheblich und bedarf daher keiner Regelung.**

Maßnahmenkartei LBP A6, A7, A8 „künftige Unterhaltung“:

Bei den Maßnahmenblättern der Maßnahmenkartei sei bei dem Punkt „Zuständigkeit für die zukünftigen Unterhaltungsmaßnahmen“ die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) angegeben. Innerhalb der FHH sei es grundsätzlich üblich, die Pflege und Betreuung der Ausgleichsflächen gegen eine finanzielle Ablösung vom Vorhabensträger auf das Sondervermögen der BSU/NR zu übertragen. Die Vorgehensweise und Konditionen seien innerhalb des Verfahrens zu klären.

**Vorhabensträgerin:** *Seitens der Stadt Hamburg lägen Bauerlaubnisse für die Flächen der Ausgleichsmaßnahmen A6, A7 und A8 vor. Nach dem gegenwärtigen Stand der Verhandlungen mit der Finanzbehörde Hamburgs werde einvernehmlich eine dingliche Sicherung der Flächen und kein Erwerb angestrebt. Der Zeitpunkt der Übergabe der Flächen und damit der Beginn der Umsetzung der Maßnahmen sowie weitere Konditionen hinsichtlich der Unterhaltung und einer finanziellen Entschädigung seien noch Gegenstand der laufenden Verhandlungen zwischen der Vorhabensträgerin und der Finanzbehörde.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Vorhabensträgerin ist zum Ausgleich der von ihm verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft verpflichtet (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Dementsprechend trifft ihn auch die Verantwortung für die Unterhaltung der im LBP vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen. Denkbar ist, dass die Vorhabensträgerin dieser Verantwortung durch eine Vereinbarung mit Hamburg oder anderen Dritten über die Übernahme der Unterhaltung und Ablösung der Unterhaltungskosten gerecht wird. Dazu bedarf es aber keiner Regelung im Planfeststellungsbeschluss. Denn auch, wenn die Vorhabensträgerin die Unterhaltung auf einen Dritten überträgt, bleibt bei ihm als Verursacher des Eingriffs die Verantwortung für den planfeststellungskonformen Ausgleich.**

Maßnahmenkartei LBP A6, A7, A8 Bewirtschaftungsauflagen:

Die von der FHH zur Verfügung gestellten Ausgleichsflächen sollten mit Beginn des Jahres 2012 neu verpachtet werden. Der zukünftige Bewirtschafter sei seitens der FHH darüber aufzuklären, welche Bewirtschaftungsauflagen ihn erwarteten. Die den Maßnahmenblättern beigefügten allgemeinen Bewirtschaftungsauflagen der BSU/NR ließen dem Bewirtschafter grundsätzlich die Möglichkeit, die Grünlandflächen als Weide oder Mähwiese zu nutzen. Im Rahmen der Ausführungsplanung sei zu klären, welche Bewirtschaftungsform für die Flächen am sinnvollsten sei, um Flora und Fauna bestmöglich zu fördern. Hierzu sei es notwendig, den genauen Bestand der Flächen zu erfassen und zu kartieren, damit das Potential der Flächen genau eingeschätzt werden könne. Aufgrund der Kartierung seien weitere Maßnahmen festzulegen, z.B. Artenanreicherung durch Heudrusch, Abschieben von Blänken, Gehölzpflanzungen etc. Um die Ausführungsplanung auch im Hinblick auf die anstehende Neuverpachtung zu ermöglichen, sei deshalb in der nächsten Vegetationsperiode (Frühjahr) durch die Vorhabensträgerin eine Kartierung durchführen zu lassen. Die genauen Konditionen seien mit der BSU/NR abzusprechen. Nach Umsetzung der Maßnahme sei für die Flächen ein regelmäßiges Monitoring durchzuführen. Dauer und Zeitabstände seien mit der BSU/NR zu vereinbaren.

**Vorhabensträgerin:** *Die Ausführungsplanung und das Monitoring würden mit der BSU/NR abgestimmt. Sofern keine geeigneten aktuellen Kartierungen der Ausgleichsflächen vorlägen, werde die Vorhabensträgerin ebenfalls in Abstimmung mit der BSU/NR eine Kartierung der Vegetation veranlassen.*

**Planfeststellungsbehörde: Vgl. Ziffer 2.13.**

Für die Einhaltung der im LBP Kapitel 8.2 dargestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sei seitens der Vorhabensträgerin eine ökologische Baubegleitung zur Verfügung zu stellen (insbesondere Vcef 10).

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin sage die Beauftragung einer ökologischen Baubegleitung (ggf. auch Experten für Avifauna und Fledermäuse) insbesondere zur Beaufsichtigung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen zu.*

Im Plangebiet befinde sich ein planungsrelevantes Vorkommen der streng geschützten Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*). Die gefundene Wochenstube sei die größte je in Hamburg nachgewiesene Wochenstube ihrer Art und habe somit eine sehr hohe Bedeutung. Nach § 44 Abs. 1, Satz 1 sei es verboten, wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten zu verletzen oder zu töten. Die Sicherung bzw. der Erhalt dieses einzigartigen Quartiers sei durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten (s. LBP). Auf Grund der sehr hohen Bedeutung des Vorkommens für Hamburg müsse das Vorhaben intensiv baubiologisch durch einen Fachmann begleitet werden. Die Ergebnisse des Monitorings seien der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/NR 339 unverzüglich mitzuteilen.

Im Erörterungstermin ergänzte die BSU, eine Kolonie von Zwergfledermäusen sei durch die Baumaßnahme bedroht. Es solle ein Monitoring/eine Überwachung durch einen Fledermausexperten durchgeführt werden. Bisher laute die Formulierung im LBP „...gegebenenfalls durch einen Fledermausexperten...“.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin sage eine Sicherung des Fledermausquartiers zu (vgl. Maßnahme Vcef 10 des LBP); sie werde eine ökologische Baubegleitung (ggf. auch Experten für Fledermäuse) insbesondere zur Beaufsichtigung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen einsetzen. Die BSU werde während der Bauzeit über die durchgeführten Maßnahmen unterrichtet.*

*Im Erörterungstermin sagte die Vorhabensträgerin weitergehend zu, bei der ökologischen Baubegleitung jedenfalls einen Fledermausexperten hinzuzuziehen.*

Vogelwelt:

Die Nester (Fortpflanzungsstätten) insbesondere der Arten, welche in Afrika überwintern, würden nicht nur bis Mitte Juli, sondern bis Ende August, manchmal bis in den September hinein benutzt (z. B. Ringeltaube). Die Baufeldräumung dürfe deshalb nicht vor den gesetzlich festgelegten Terminen 1. März bis 30. September (§ 39 Abs. 5, Satz 2 BNatSchG) erfolgen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Baufeldräumung erfolge im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben.*

Die Erteilung des Einvernehmens nach § 8 HmbBNatSchAG werde erfolgen, sobald der Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses oder eines Auszugs, der die Festsetzungen zur Eingriffsregelung enthält, bei der BSU/NR 32 vorliege.

BSU/NR 32 bitte um Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses für die 6-/8-streifige Erweiterung der A7, Planfeststellungsabschnitt Schnelsen, der die Festsetzungen zur Eingriffsregelung enthalte, sowie um ein gestempeltes Exemplar des landschaftspflegerischen Begleitplans inklusive der zu diesem Kapitel gehörenden Zeichnungen.

**Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich des Einvernehmens wird auf Ziffer 3.2.2 verwiesen. Beschluss und LBP werden NR übersandt werden, jedoch ungestempelt.**

#### **4.17.2.14 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt IB, IB 211**

Stellungnahme vom 23.09.2011

Die nachfolgende Stellungnahme zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen sei einvernehmlich zwischen den Abteilungen IB 2 (Lärmbekämpfung und Fluglärmschutzbeauftragter) und ABH 3 (Bautechnik, Baustatik und Gebäudetechnik) abgestimmt worden. Folgende Auflagen und Bedingungen seien im Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen:

Bei den Bauarbeiten sei bei der Auswahl der notwendigen Maschinen, Geräte und Verfahren entsprechend dem Stand der Lärminderungstechnik zu verfahren. Gegebenenfalls seien aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

**Vorhabensträgerin:** Die Auswahl der Maschinenteknik obliege den ausführenden Bauunternehmen. Dabei werde der Stand der Lärminderungstechnik aus der 32. BImSchV als auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm -Geräuschemissionen- durch die DEGES vorgegeben und sei durch die ausführenden Baufirmen zu beachten.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwidernng der Vorhabensträgerin sowie auf die Ziffern 2.2, 4.15.2 und 4.8 verwiesen.

Nach dem Stand der Lärminderungstechnik unvermeidbare Geräuschemissionen seien auf ein Mindestmaß zu beschränken.

**Vorhabensträgerin:** Eine Minimierung der Geräuschemissionen werde von der Vorhabensträgerin angestrebt.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwidernng der Vorhabensträgerin sowie auf die Ziffern 2.2, 4.15.2 und 4.8 verwiesen.

Die durch Baumaßnahmen zu erwartenden Geräuschemissionen seien im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zu prognostizieren.

**Vorhabensträgerin:** Prinzipiell gälten während der Bauzeit die Regularien der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen - (AVV Baulärm). Baustellen gälten nach § 3 Abs. 5 des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nach BImSchG werde vom Betreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Sollten sich bauzeitlich Überschreitungen der genannten Richtwerte ergeben, seien gegebenenfalls technische oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vorzusehen.

Die Erstellung gesonderter schalltechnischer Untersuchungen für die Baumaßnahmen werde derzeit im angrenzenden Abschnitt Stellingen erarbeitet. Die Vorhabensträgerin gehe davon aus, dass die Ergebnisse und ggf. empfohlenen Minderungsmaßnahmen auf den Abschnitt Schnelsen übertragbar seien. Die BSU/IB erhalte das Gutachten nach Fertigstellung zur Kenntnis. Die sich daraus ableitenden Maßnahmen würden mit BSU/IB abgestimmt.

**Planfeststellungsbehörde:** Durch die Straßenbauarbeiten verursachte Lärm- und Schadstoffbelastungen müssen aufgrund ihres unregelmäßigen Entstehens nicht durch eine Baulärm- bzw. Schadstoffprognose ermittelt werden, vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8/10. Dennoch hat die Vorhabensträgerin eine gutachterliche Bewertung für den Bereich des Hotels Park Inn vornehmen lassen, vgl. 4.17.1.11. Für die übrigen Bereiche ist dies nicht erforderlich, weil dort die neuen Lärmschutzeinrichtungen vor dem Rückbau der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen errichtet werden. Im Übrigen wird auf die Erwidernng der Vorhabensträgerin sowie auf die Ziffern 2.2, 4.15.2 und 4.8 verwiesen.

Es sei ein Lärminderungskonzept für diejenigen Bereiche zu erarbeiten, in denen die Vorgaben der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen -“ vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) nicht erfüllt werden könnten. In denjenigen Bereichen, in denen Überschreitungen im großen Umfang zu erwarten seien, sei der Betrieb der Baustelle immissionsmäßig weitergehend zu optimieren. Es solle damit das Ziel erreicht werden, dass die Immissionsrichtwerte der Nr.3.3.1 der AVV-Baulärm durch die Bauaktivitäten möglichst nicht oder nur im unvermeidlichen Umfang überschritten werden.

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ziffern 2.2, 4.15.2 und 4.8 verwiesen.**

Die Bauverfahren seien so durchzuführen, dass die Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ sowie Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ erfüllt werden.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin sage die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, Regelungen und Bestimmungen bei Durchführung der Baumaßnahmen zu. Entsprechende Auflagen würden auch in den Bauvertrag übernommen und deren Einhaltung geprüft bzw. überwacht.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie auf die Ziffern Ziffern 2.2, 4.15.2 und 4.8 verwiesen.**

Zur Begründung führte BSU/IB an, Baustellen bzw. die dort betriebenen Maschinen und Geräte unterlägen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Gemäß § 22 BImSchG seien diese so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Lärminderungstechnik unvermeidbare Umwelteinwirkungen seien auf ein Mindestmaß zu beschränken. Das bedeute, dass im letztgenannten Fall ggf. auch Maßnahmen zu ergreifen seien, die über den Stand der Lärminderungstechnik hinausgehen (vgl. Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 22 BImSchG).

Als Verwaltungsvorschrift sei die AVV Baulärm für die zuständigen Behörden maßgebend. Sie stelle eine Konkretisierung der Pflichten aus § 22 BImSchG dar. Unter Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm seien Immissionsrichtwerte genannt, die die Grenze zur schädlichen Umwelteinwirkung durch Geräusche markieren.

Gemäß § 24 BImSchG könne die zuständige Behörde Anordnungen zur Durchsetzung der Grundpflichten gemäß § 22 BImSchG auch nach der Inbetriebnahme einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage treffen. Hierbei bestehe ein gesetzlich nicht weiter eingeschränkter Ermessensspielraum (vgl. Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 24 BImSchG). Dieser Spielraum werde durch die Vorgaben der Nr. 4.1 der AVV Baulärm gesteuert. Hiermit habe der Gesetzgeber aber keine durchgängige Anhebung der Immissionsrichtwerte gem. Nr. 3.3.1 AVV Baulärm (also der Grenze zur erheblichen Umwelteinwirkung) um 5 dB(A) intendiert.

**Planfeststellungsbehörde: Hierbei handelt es sich lediglich um die Wiedergabe gesetzlicher Bestimmungen, Verwaltungsvorschriften und Kommentierungen dazu. Entscheidungsbedarf besteht insoweit nicht.**

#### **4.17.2.15 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt U, U 1**

Stellungnahme vom 10.10.2011

BSU/U forderte zu Unterlage 1 (UL-01), Erläuterungsbericht mit Anlagen, Kap. 4.4.2, Seite 24 (Grundwasser und Drainage im Bereich des Tunnels Schnelsen), die Entnahme von Grundwasser aus der Tunnelndrainage solle statt in das Regenrückhaltebecken 1.4.2 nach separater, also vom Straßenabwasser getrennter Reinigung direkt in den Düpwichsgraben eingeleitet werden. Dieser Forderung ist die **Vorhabensträgerin** nachgekommen und hat BSU/U die vom Straßenabwasser getrennte Behandlung des Grundwassers mittels einer Reinigungsanlage zugesagt. Hierzu wird auch auf Ziffer 4.15.4 verwiesen. BSU/U bat diesbezüglich um die Bereitstellung der jeweils letzten Planungsstände. Die **Vorhabensträgerin** sagte zu, die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Baubeginn an die BSU/U – Wasserwirtschaft zu übergeben und inhaltlich einvernehmlich abzustimmen.

Weiterhin hielt BSU/U nach der Reinigung eine Brauchwassernutzung für wünschenswert, z.B. zur Bewässerung der Grünflächen auf dem Tunnel oder im Umfeld sowie in den umliegenden Gewerbebetrieben. Diese Möglichkeit müsse vor einer Erlaubniserteilung für die Einleitung ins Oberflächengewässer intensiv geprüft werden. Die **Vorhabensträgerin** sagte die Prüfung der Möglichkeit der Brauchwassernutzung zu. BSU/U bittet um die Ergebnisse der zugesagten Prüfung. Nach Aussage der Vorhabensträgerin lagen zum Zeitpunkt der Beschlussfassung keine konkreten Ergebnisse vor. Es sei jedoch zu vermuten, dass die Qualität des Grundwassers und die daraus folgende Notwendigkeit einer Vorbehandlung eine Nutzung bereits aus wirtschaftlichen Gründen (zusätzliche Pump-, Speicher- und Enteisungsanlagen) ausschliesse.

**Planfeststellungsbehörde: Die Möglichkeit einer Brauchwassernutzung kann offen und ggf. der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben. Eine entsprechende Anordnung ergeht mangels rechtlicher Notwendigkeit nicht.**

Weiterhin forderte BSU/U zu Kap. 4.6.2 (Brücken, Tunnel und Durchlässe), dass eine für die Durchgängigkeit der Fließgewässer wichtige Ausstattung der Durchlässe mit Sohlsubstrat und Bermen zu berücksichtigen sei. Auch dieser Punkt hat sich zwischenzeitlich durch die Zusage der **Vorhabensträgerin** erledigt, alle Durchlässe mit Sohlsubstrat und Bermen auszustatten und die diesbezüglichen Unterlagen vor Ausführung noch an BSU/U zu übergeben und abzustimmen. Hierzu wird auch auf Ziffer 4.13 verwiesen.

Zusätzlich forderte BSU/U, zur Minderung der Hemmwirkung der Durchlässe auf Wanderorganismen sei ein ebenerdig mit Gitterrosten abgedeckter Licht- und Belüftungsschacht im Mittelstreifen vorzusehen. Nach den zwischenzeitlich erfolgten Prüfungen und Gesprächen wird

diese Forderung nur noch für den Durchlass der Mühlenau im benachbarten Planungsabschnitt Stellingen aufrechterhalten, weil der Durchlass dort nicht mit einer Mittellärmschutzwand überbaut wird, die Länge des Durchlasses durch einen zusätzlichen Betriebsweg vergrößert wird und das Einzugsgebiet, das durch diesen Durchlass entwässert, das größte unter den betrachteten Einzugsgebieten ist. Die **Vorhabensträgerin** hat für den Durchlass der Mühlenau einen Licht- und Belüftungsschacht zugesagt und kommt dieser Forderung demnach dort nach, vgl. auch Ziffer 4.13. Für den hier planfestgestellten Bereich Schnelsen hat sich die Forderung erledigt.

Hinsichtlich der Zusammenlegung der Unterführung des Wanderweges am Brookgraben (BW K22.51) mit dem Durchlass Brookgraben (BW K22.5) erklärte BSU/U, über das kombinierte Bauwerk mit Bermen und Sohlsubstrat im Gewässerbett sei Einvernehmen erzielt worden. Offen geblieben sei lediglich die aus Sicht von BSU/U unverhältnismäßig lange Sperrung des Wanderweges für Schüler, Naherholer, Fußgänger und den Fahrradverkehr. Zudem bestehe noch die Möglichkeit, die abgedeckten Strecken des Durchlasses außerhalb des Tunnels zu verkürzen.

Die **Vorhabensträgerin** erklärte, die Länge des Durchlasses sei bereits auf das nötige Maß beschränkt.

**Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der Möglichkeit, die abgedeckten Strecken des Durchlasses außerhalb des Tunnels zu verkürzen, schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Erwidern der Vorhabensträgerin an. Hinsichtlich der Sperrung des Wanderweges wird auf Ziffer 4.17.2.8, S. 208/209, verwiesen**

Weiter forderte BSU/U, die direkten Einleitungen von der Rampe 1.1 in die Burgwedelau seien zu unterbinden und mit an die Zuläufe zum Rückhaltebecken 1.2.1 anzuschließen (UL-13.3-2). Die **Vorhabensträgerin** sagte dies zu. Seitens BSU/U wurde daraufhin noch um die Hergabe der Pläne der neu gestalteten Entwässerung gebeten. Auch hier sagte die **Vorhabensträgerin** zu, die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Baubeginn an die BSU/U zu übergeben und inhaltlich einvernehmlich abzustimmen.

**Planfeststellungsbehörde: Die Änderung kann der Ausführungsplanung überlassen werden, weil hierdurch niemandes Belange erstmalig oder stärker beeinträchtigt werden.**

BSU/U erklärte weiterhin, im Bereich des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes Eidelstedt/Stellingen sei das Verwenden von Materialien bei Baumaßnahmen, insbesondere im Straßen-, Wege- und Tiefbau, die den wasserwirtschaftlichen Anforderungen an ihre Schadlo-sigkeit nicht genügen, verboten (Entwurf Wasserschutzgebietsverordnung § 5, Nr. 14). Ebenso bestünden dort besondere Anforderungen für Baustelleneinrichtungsflächen. Gemäß dem Entwurf der Wasserschutzgebietsverordnung seien durch § 5 Nr. 2 u.a. das Lagern und Abfüllen wassergefährdender Stoffe im Wasserschutzgebiet verboten. Sei eine Verlagerung der Baustelleneinrichtungsflächen nicht möglich, sei die Gestaltung der Lagerungs- und Betankungsflächen

mit BSU/U12 abzustimmen (konkrete Schutzmaßnahmen zu benennen sei erst nach Vorliegen der Ausführungsplanung möglich). Die Forderungen und Auflagen zum Grundwasserschutz, die sich aus der geplanten Ausweisung des Wasserschutzgebietes ergeben, seien bei den Planungen bereits zu berücksichtigen. Selbst wenn die Ausweisung des Wasserschutzgebietes bis zum Baubeginn oder während dessen keine Bestandskraft erhalte, seien die Grundsätze des Grundwasserschutzes in Wassergewinnungsgebieten, wie sie z. B. in der RiStWag dargelegt seien, zu berücksichtigen.

**Vorhabensträgerin:** *Sofern die geplante Ausweisung des Wasserschutzgebietes bis zum Baubeginn oder währenddessen in Kraft trete, werde die Berücksichtigung bzw. Einhaltung von Forderungen und Auflagen, die sich aus Bautätigkeiten bzw. der Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb von Wasserschutzgebieten ergeben, zugesichert. Der Bauvertrag werde diesbezügliche Auflagen enthalten und deren Einhaltung werde während des Baus geprüft bzw. überwacht. Mit Vorliegen der Detailplanung könnten hierzu die konkreten Anforderungen mit der Abteilung Wasserwirtschaft beim Amt für Umweltschutz abgestimmt werden.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Unmittelbare Anwendung können die Verbote der geplanten Wasserschutzgebietsverordnung erst dann finden, wenn diese in Kraft getreten ist. Unabhängig hiervon ist jedoch darauf Rücksicht zu nehmen, dass es sich bei den als zukünftiges Wasserschutzgebiet in Aussicht genommenen Flächen auch ohne die Ausweisung bereits um ein Gebiet handelt, in dem dem Schutzgut Wasser/Grundwasser eine hohe Bedeutung zuzumessen ist, vgl. Ziffer 4.16.1.4. Aus diesem Grunde ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie als Minimierungsmaßnahme die Beachtung der zum Schutz des Grundwassers notwendigen bautechnischen Maßnahmen gemäß RiStWag vorgeschlagen worden. Diesem Vorschlag schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und stellt ihn hiermit fest.**

#### **4.17.2.16 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt V**

Stellungnahme V 31 vom 12.10.2011

Anschlussstelle HH-Schnelsen-Nord: Der geplante Linksabbiegerfahrstreifen am Knotenpunkt Oldesloer Straße / BAB A7 Ostrampe aus Richtung Osten kommend sei zu kurz bemessen und müsse über die geplanten 90 m hinaus verlängert werden.

**Vorhabensträgerin:** *Die Bemessung und der Leistungsfähigkeitsnachweis des Linksabbiegerfahrstreifens seien nach den einschlägigen Richtlinien (HBS 2001) unter Berücksichtigung der Prognosebelastung 2025 erfolgt. Das Konzept stelle den für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf mindestens erforderlichen Flächenbedarf dar. Die Vorhabensträgerin prüfe im Rahmen der Aufstellung der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der vorhandenen Baumstandorte in der Mittelinsel die Möglichkeit zu einer begrenzten Verlängerung des Linksabbiegerfahrstreifens.*

**Planfeststellungsbehörde:** Auf Nachfrage erläuterte die Vorhabensträgerin, auch die nochmalige Prüfung habe ergeben, dass die Länge des Linksabbiegerfahrstreifens wie beantragt hergestellt werden solle. Im Übrigen wird auf die Erwiderungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

Am Knotenpunkt Oldesloer Straße / BAB A7 Westrampe solle die additive Führung des Rechtsabbiegers aus Richtung Osten mit dem Linksabbieger aus Richtung Süden auf der Rampe eine bauliche Trennung erhalten, um eine sichere Führung der Kfz-Verkehre zu gewährleisten.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin nehme den Hinweis auf und berücksichtige die beschriebene bauliche Trennung im Rahmen der Aufstellung der Ausführungsplanung.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Planfeststellungsbehörde folgt der Stellungnahme. Diese hat sich damit insoweit erledigt.

Während der Durchführungen der jeweiligen Umleitungen sei sicherzustellen, dass es im Verkehrsraum zu keinen weiteren Einschränkungen durch zusätzliche Baustellen komme. Die Leitungsträger, der LSBG und die jeweiligen Bezirke sollten dazu angehalten werden, in den betreffenden Zeiträumen nur Notfall- Baumaßnahmen durchzuführen. Die Bauarbeiten seien zwingend nur in der verkehrsarmen Zeit auszuführen.

***Vorhabensträgerin:** Die Hinweise würden bei der weiteren Planung im gebotenen Umfang berücksichtigt. Umleitungsverkehre und Verkehrsführungen während der Bauzeit unterlägen der Pflicht zur verkehrsbehördlichen Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Im Rahmen des Anordnungsverfahrens obliege es der Verkehrsbehörde zu prüfen, ob andere Baumaßnahmen, welche anordnungspflichtige Verkehrsbeeinträchtigungen im nachgeordneten Netz bedingen, hinreichend verträglich harmonierten.*

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.9 verwiesen.

Der Straßenkörper der Umleitungsstrecken sei im Vorwege in einen angemessenen bautechnischen Zustand zu bringen, sodass der Umfang der zwingend notwendigen Unterhaltungsarbeiten mit Sperrungen im Verkehrsraum auf ein Minimum reduziert werde.

***Vorhabensträgerin:** Unterhaltungsarbeiten im nachgeordneten Straßennetz oblägen dem zuständigen Baulastträger. Für Verkehrsbeeinträchtigungen durch Verkehrsführungen und Umleitungen würden verkehrsbehördliche Anordnungen von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Im Rahmen des Anordnungsverfahrens werde die Verträglichkeit mit ggf. anderen Maßnahmen im Hinblick auf eine größtmögliche Minimierung von Verkehrsbeeinträchtigungen geprüft.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Er widerungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Grundsätzlich solle geprüft werden, ob ggf. provisorische Einrichtungen für die Umleitungsverkehre (z.B. Knoten Holsteiner Chaussee/ Heidlohstraße/ Halstenbeker Straße) nicht gleich als endgültige Lösungen umgebaut werden könnten.

*Vorhabensträgerin: Die Vorhabensträgerin sage die Prüfung im Zuge der Ausführungsplanung zu.*

**Planfeststellungsbehörde: Der endgültige Umbau von Stadtstraßen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Im Rahmen der Planfeststellung ist lediglich festzustellen, dass es Möglichkeiten gibt, den bauzeitlichen Umleitungsverkehr adäquat zu lenken. Dies hat die Vorhabensträgerin im vorgelegten „Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit“ (vgl. Ziffer 1.3.1) plausibel dargelegt. Wie die Verkehrslenkung am Ende im Einzelnen - auch unter Abweichung vom nicht planfestgestellten Verkehrskonzept - geregelt wird, ist Gegenstand der Ausführungsplanung und im Einvernehmen mit der BWVI, der BIS und dem zuständigen Bezirksamt zulässig.**

Die Umleitungsverkehre für die Rampensperrung an der AS HH-Schnelsen (West - Fahrtrichtung Süd) sollten nicht ausschließlich über die Wählingsallee, sondern zusätzlich auch über die Spanische Furt geführt werden. Hierdurch würden die Verkehre auf der Holsteiner Chaussee erst unmittelbar vor der AS HH-Eidelstedt zusammengeführt. Dies habe zum Vorteil, dass eine höhere Entflechtung der Umleitungsverkehre entstehe.

*Vorhabensträgerin: Die offizielle Umleitung für die Rampensperrung AS HH-Schnelsen (West-Fahrtrichtung Süd) werde über die Wählingsallee ausgeschildert. Dadurch könne eine eindeutige Verkehrsführung während dieser Bauphase sichergestellt werden. Die benannte Route über die Spanische Furt sei eine Alternativroute für die ortskundigen Kfz-Fahrer, die auch ohnehin genutzt werden werde. Auf Grund der gewünschten Verkehrsberuhigung durch die ausgewiesene Tempo 30-Zone und den vorhandenen Fahrbahneinengungen sollte nicht übergebührend zusätzlicher Umleitungsverkehr verlagert werden.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Verkehrsführung während der Bauzeit ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Im Rahmen der Planfeststellung ist lediglich festzustellen, dass es Möglichkeiten gibt, den bauzeitlichen Umleitungsverkehr adäquat zu lenken. Dies hat die Vorhabensträgerin im vorgelegten „Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit“ (vgl. Ziffer 1.3.1) plausibel dargelegt. Wie die Verkehrslenkung am Ende im Einzelnen - auch unter Abweichung vom nicht planfestgestellten Verkehrskonzept - geregelt wird, ist Gegenstand der Ausführungsplanung.**

Zur Thematik nichtmotorisierter Verkehr:

#### 1. Grundsätzliche Anforderungen

Velo- und Freizeitrouten - wie hier die Veloroute 14 „Überführung Heidlohstraße“ (K 22.52) und die Freizeitnebenrouten „Überführung Vielohweg“ (K 22.58) und „Unterführung Kollauwanderweg“ (K 22.51) - hätten den Charakter stadtteilübergreifender und zügig, komfortabel und konfliktfrei zu befahrender Strecken sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltagsradverkehr. Die Freizeit- und Velorouten seien Rückgrat der Infrastruktur für den Radverkehr in Hamburg und sollten durch ihre Attraktivität dazu beitragen, das Verlagerungspotenzial von Kfz-Fahrten auf das Fahrrad auszuschöpfen.

Die Überquerungsbauwerke der BAB A7 seien für den nichtmotorisierten Verkehr in der Querschnittsaufteilung nach den geltenden Regelwerken ERA 2010 und PLAST 9 auszulegen.

**Vorhabensträgerin:** *Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt seien vier Überführungsbauwerke betroffen:*

*Überführungen Vielohweg und Schleswiger Damm: Für die 6-streifige Erweiterung würden an den Bauwerken keine Maßnahmen erforderlich. Die Brückenquerschnitte blieben daher unverändert.*

*Überführungen Frohmestraße und Heidlohstraße: Die Bauwerke würden abgerissen. Die Straßen würden auf den Tunneldeckel gelegt. Die genaue Querschnittsabmessung der Geh- und Radwege erfolge im Zuge der Ausführungsplanung und Deckelplanung nach den genannten geltenden Regelwerken und unter Berücksichtigung des Bestandes.*

**Planfeststellungsbehörde: Rechtlich erforderlich ist lediglich der Ersatz der abgebrochenen Stadtstraßenbrücken in denjenigen Abmessungen, die sie bereits zuvor hatten. Wünschenswert ist ein Ausbau nach den genannten Regelwerken, der dann aber ggf. dem Stadtstraßenbaulastträger obliegt.**

Durch den Ausbau der BAB A7 hervorgerufene Leistungsfähigkeitseinbußen bei Knotenpunkten im nachgeordneten Netz dürften sich nicht zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer (hier insbesondere auf Fußgänger und Radfahrer) auswirken.

**Vorhabensträgerin:** *Im Rahmen der 6-/8-streifigen Erweiterung der A7 werde seitens der Vorhabensträgerin sichergestellt, dass die Anschlussstellen leistungsfähig ausgebaut seien. Hierdurch werde ein Rückstau auf die A7 ausgeschlossen und gleichzeitig an den Anschlussstellen eine leistungsfähige Anbindung an das nachgeordnete Netz der Freien und Hansestadt Hamburg bereitgestellt. Die weiterreichende verkehrsplanerische bzw. - technische Optimierung von Knotenpunkten im weiteren Verlauf des nachgeordneten Netzes sei nicht Inhalt des Projekts "6-*

*/8-streifige Erweiterung der A7", sondern läge in der Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg.*

*Die durch die 6-/8-streifige Erweiterung der A7 betroffenen Knotenpunkte würden in der weiteren Entwurfsplanung die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs entsprechend der gültigen Richtlinien berücksichtigen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidernngen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Bei der Führung von Radverkehrsanlagen seien regelgerechte Rampenneigungen (nach Möglichkeit nicht über 6 % gemäß PLAST 10) vorzusehen. Für Radfahrer seien aus Sicherheitsgründen alle Absturzsicherungen mit Geländerhöhen von mind. 1,20 m (ZTV-Ing) bzw. 1,30 m (ERA) erforderlich.

**Vorhabensträgerin:** *6 % Rampenneigungen der Geh- und Radwege würden nicht überschritten. Die Absturzsicherungen mit Geländerhöhen von 1,20 m bzw 1,30 m würden im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt. Dies treffe für die Höhenunterschiede zum Grundstück Heidlohstraße Nr. 49 zu. Auf den Überführungsbauwerken Vielohweg und Schleswiger Damm seien keine Maßnahmen geplant. Sie blieben bestehen und würden lediglich im Bereich der unterführten BAB an die neue Situation angepasst (Arbeiten vor den Widerlagern und im Bereich des Mittelstreifens). Die Überführungsbauwerke Frohmestraße und Heidlohstraße entfielen. Diese beiden Straßen befänden sich auf dem Deckelniveau, so dass es keine Absturzsituation gebe. Bei der am südlichen Deckelende gelegenen Heidlohstraße schließe sich das Portalbauwerk an.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidernngen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

## 2. Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

### *AS HH-Schnelsen-Nord*

Die Rad- und Fußverkehrsanlagen in der Oldesloer Straße (HV) seien zu verbessern, insbesondere die Führung an den signalisierten Einmündungsrampen (1.1-1.4). Die Verkehrsflächen seien deshalb grundsätzlich so zu bemessen, dass regelkonforme Rad- und Fußwege umgesetzt werden könnten. Um gute Sichtbeziehungen zwischen Rad- und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr und damit eine Konfliktminimierung zu erreichen, seien gering abgesetzte Rad- und Fußgängerfurten an signalisierten Einmündungen umzusetzen (vgl. PLAST 9, Abb. 4.25) und geradliniger zu gestalten. Der Radverkehr sei auch über die Dreiecks- bzw. Mittelinseln auf Asphaltniveau durchzuführen. Zusätzlich sei die Radfahrerfurt in rotem Asphalt mit Piktogrammen auszustatten. Über die Fußgängerfurten der freien Rechtsabbieger seien Zebrastreifen anzuordnen. Vorzugsweise sei der Radverkehr am freien Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr auf

Radfahrstreifen direkt und geradlinig zu führen und wieder auf den vorhandenen Radweg aufzuleiten (analog PLAST 9, Abb. 4.39 und Abb. 4.16).

**Vorhabensträgerin:** Die beschriebenen Aspekte zur Optimierung der Führung des Fußgänger- und Radverkehrs würden durch die Vorhabensträgerin zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Ausführungsplanung würden die nach der PLAST 9 gültigen regelkonformen Fuß- und Radverkehrsanlagen geplant. Die Vorhabensträgerin werde die Führung des Radverkehrs im Knotenpunktbereich als sogenannte "Berliner Lösung" (in Anlehnung an die Abb. 4.25 der PLAST 9) unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie umsetzen. In der Ausführungsplanung werde darüber hinaus die Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau (PLAST 9, Abb. 4.39 und Abb. 4.16) berücksichtigt. Der Vorschlag zur Roteinfärbung des Radwegs müsse im Rahmen der Ausführungsplanung mit den genehmigenden Dienststellen und Behörden diskutiert und abgestimmt werden. Die Vorhabensträgerin werde diesen Aspekt jedoch in der weiteren Ausführungsplanung als Planungsparameter diskutieren.

Abschließend weise die Vorhabensträgerin darauf hin, dass in der Ausführungsplanung die beschriebenen Aspekte des Fußgänger- und Radverkehrs im Kontext mit den übrigen verkehrlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit und Realisierbarkeit mit den zuständigen Dienststellen und Fachbehörden diskutiert und abgestimmt werden müsse.

**Planfeststellungsbehörde:** Die in der Stellungnahme geforderten Details zur Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern der Ausführungsplanung.

*AS HH-Schnelsen*

Rad- und Fußverkehrsanlagen im Schleswiger Damm (HV) fehlten. Die Verkehrsflächen inkl. Überführung Schleswiger Damm (K 22.55) sollten deshalb grundsätzlich so bemessen werden, dass zukünftig regelkonforme Rad- und Fußwege umsetzbar seien.

**Vorhabensträgerin:** Im Zuge der 6-streifigen Erweiterung der A 7 seien keine Maßnahmen am Schleswiger Damm inkl. des Überführungsbauwerkes erforderlich und somit nicht vorgesehen.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

### 3. Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz

#### *Oldesloer Straße*

Für die Zeit der Bauarbeiten am Bauwerk und Rampen sowie der kurzfristigen Vollsperrung sei eine leicht verständliche Umleitung für den Fuß- und Radverkehr auszuschildern und aufzustellen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Führung des Fuß- und Radverkehrs wird im Zuge der Bauvorbereitung mit den zuständigen Behörden einvernehmlich abgestimmt und von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angeordnet.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die bauzeitliche Führung des Fuß- und Radverkehrs ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern der Ausführungsplanung.**

#### *Frohmestraße*

Gemeinsame Geh- und Radwege seien bei Neuplanungen von Straßenquerschnitten in der Stadt grundsätzlich zu vermeiden. Auch die Annahme von Mindestbreiten sei aus Sicht des nichtmotorisierten Verkehrs planerisch nicht zielführend. Langfristig sollten die Fuß- und Radverkehrsanlagen in der Frohmestraße verbessert werden. Die Verkehrsflächen auf dem Tunnel seien deshalb so zu bemessen, dass regelkonforme Fuß- und Radwege umgesetzt werden können. Deshalb seien hier je Fahrtrichtung 1,15 m breite Sicherheitsstreifen, 2,0 m Radwege und 3,0 m Gehwege, alternativ mind. 1,85 m breite Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu berücksichtigen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Querschnitte der Geh- und Radwege der über den Tunnel führenden Straßen (Frohmestraße und Heidlohstraße) würden im Zuge der Ausführungsplanung der Verkehrsanlage und der Deckelplanung mit der Freien und Hansestadt Hamburg noch abgestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Rechtlich erforderlich ist lediglich der Ersatz der abgebrochenen Stadtstraßenbrücken in denjenigen Abmessungen, die sie bereits zuvor hatten. Wünschenswert ist ein Ausbau nach den genannten Regelwerken, der dann aber ggf. dem Stadtstraßenbaulastträger obliegt.**

#### *Heidlohstraße*

In der Heidlohstraße verlaufe die Veloroute 14 und die Fuß- und Radverkehrsanlagen sollten mittelfristig verbessert werden. Die Verkehrsflächen der Heidlohstraße auf dem Tunnel seien deshalb so zu bemessen, dass regelkonforme Fuß- und Radverkehrsanlagen umgesetzt werden könnten. Für den zukünftigen Ausbau sollten Radfahrstreifen umgesetzt werden. Das bedeute je Richtung, dass für Gehwege 3,0 m und für Radfahrstreifen mind. 1,85 m auf der Fahrbahn (vgl. PLAST 9 und ERA 2010) zu berücksichtigen seien.

**Vorhabensträgerin:** *Die Querschnitte der Geh- und Radwege der über den Tunnel führenden Straßen (Frohmestraße und Heidlohstraße) werden im Zuge der Ausführungsplanung Verkehrsanlage und der Deckelplanung mit der Freien und Hansestadt Hamburg noch abgestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Rechtlich erforderlich ist lediglich der Ersatz der abgebrochenen Stadtstraßenbrücken in denjenigen Abmessungen, die sie bereits zuvor hatten.**

**Wünschenswert ist ein Ausbau nach den genannten Regelwerken, der dann aber ggf. dem Stadtstraßenbaulastträger obliegt.**

*Sonstige Wege:*

*Wartungs- und Betriebswege*

Für die 2,50 m breiten Wartungswege sei der ungehinderte Zugang Unbefugter zur BAB/A7 durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.

**Vorhabensträgerin:** *Sofern erforderlich werden im Zugangs- / Zufahrtsbereich Zaunanlagen in Kombination mit verschließbaren Toren vorgesehen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

*Wegeverbindung auf Lärmschutztunnel Schnelsen*

Durch den Grünzug auf dem Tunnel Schnelsen solle es zukünftig eine attraktive und regelkonforme beidgerichtete Nord-Süd-Wegeverbindung für den nichtmotorisierten Verkehr geben, die an das bestehende Fuß- und Radwegenetz an die Frohmestraße und an die Heidlohstraße (Veloroute 14) anschließe. Dafür seien die Anbindungen an die Straßenverkehrsflächen zu berücksichtigen. Dies sei bereits in den entsprechenden B-Plan Verfahren eingebracht worden; eine Abstimmung mit den entsprechenden für das Bebauungsplanverfahren zuständigen Dienststellen sei notwendig.

**Vorhabensträgerin:** *Die untergeordneten Wegebeziehungen auf dem Tunnel Schnelsen seien Bestandteil des B-Planverfahrens der FHH. Es liefen intensive Abstimmungen mit den Fachbehörden zum Verfahrensinhalt und den Schnittstellen zwischen B-Plan und Planfeststellung. In diesem Zusammenhang würden auch die Wegeanbindungen an die übergeordneten Straßenverkehrsflächen einvernehmlich abgestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die späteren Wegebeziehungen auf dem Tunnel sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Lage der endgültigen Wegeanbindungen kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Hinsichtlich der Abstimmungen im Hinblick auf die Bebauungsplanung wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### 4. Ingenieurbauwerke

*Unterführung Oldesloer Straße (BW K22.59)*

Beim notwendigen Neubau des Bauwerkes sei der Querschnitt zukünftig so auszulegen, dass regelkonforme Rad- und Fußwege umgesetzt werden können. Das bedeute hier - neben den für den Kfz-Verkehr notwendigen Fahrstreifen - für die Nebenflächen je Fahrtrichtung einen 1,15 m

breiten Sicherheitstrennstreifen, einen 2,0 m breiten Radweg und einen Gehweg > 3,0 m (gemäß PLAST 3).

**Vorhabensträgerin:** *Die Bordsteinkanten der Oldesloer Straße verliefen nicht parallel zu den Widerlagern. Um die relativ große Spannweite der Brückenplatte zu minimieren, seien an den punktuellen Engstellen (südliche Widerlagerecken und Stichmaß in der Mitte des nördlichen Widerlagers) die Mindestmaße gemäß RAST 06 mit 0,75 m Sicherheitsstreifen, 1,60 m Radweg und 1,80 m Gehweg gewählt worden. Dabei weite sich der Gehweg an der Nordseite bis zu 3,06 m und an der Südseite bis zu 3,82 m auf.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### *Unterführung Wanderweg Brookgraben (BW K22.51)*

Auf der Führung des Wanderweges liege ebenso eine Freizeitnebenroute für den Radverkehr, die zum Kollau-Wanderweg und Freizeitroute 11 verlaufe. Freizeitrouten fielen zum größten Teil in die Kategorie selbstständig geführter Geh- und Radwege und sollten einen möglichst einheitlichen Ausbaustandard aufweisen. Er müsse dem Charakter einer stadtteilübergreifenden und zügig, komfortabel und konfliktfrei zu befahrenden Strecke sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltagsradverkehr gerecht werden. Um dem Radverkehr ein hohes Maß an Attraktivität und Verkehrssicherheit zu bieten und den Anforderungen selbstständig geführter Geh- und Radverkehrsanlagen regelkonform gerecht zu werden, sei - unter Berücksichtigung finanzieller Aspekte und der Flächenverfügbarkeit - der vorgesehene Regelquerschnitt von 5,50 m angemessen, denn die geltenden Regelwerke (ERA 2010, Abb. 82 und PLAST 9, Abb. 6.7) gäben eine Trennung von Geh- und Radweg vor. Zur Trennung beider Verkehrsteilnehmer und gleichzeitig zur Orientierung von sehbehinderten Menschen sollten mittig ein taktiler Begrenzungstreifen (0,30 m breit gem. ERA 2010, 11.1.5, z. B. Kleinpflaster), zumindest aber eine Mittelmarkierung und zur besseren Flächenzuordnung sowie Verdeutlichung an geeigneten Stellen Radfahrerpiktogramme und Richtungspfeile vorgesehen werden. Aufgrund der sozialen Sicherheit sei der Geh- und Radweg ausreichend und durchgängig zu beleuchten. Der Radweg solle ungefärbt (grau) befestigt werden.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin nehme die Hinweise zur Kenntnis und werde diese bei der weiteren Planung im erforderlichen Umfang berücksichtigen. Sofern der vorhandene Weg bzw. das vorhandene Bauwerk bereits eine Beleuchtung besitze, werde diese auch im Zuge des Ersatzneubaus realisiert.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Der erforderliche Querschnitt ist nach der Stellungnahme angemessen. Die weiteren Details sind nicht Gegenstand der Planfeststellung sondern der Ausführungsplanung. Im Übrigen wird auf die Erwiderungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Sonstige Hinweise:

In den Querschnittsplänen der Unterlage Nr. 6 (Blatt 1 und 2) sei die Entwässerung der Fahrbahn ohne Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des OPA-Belages dargestellt.

**Vorhabensträgerin:** *In den genannten Unterlagen sei die Entwässerung des OPA-Belages mittels Monoblockrinnen dargestellt. Aus Unterhaltungsgründen werde nach Absprache mit dem LSBG eine Gussasphaltrinne (mit normalen Straßenabläufen) ausgeführt. Diese Änderung werde im Zuge der Ausführungsplanung umgesetzt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### 4.17.2.17 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Stellungnahme vom 04.10.2011

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) nahm zu einer Reihe von Punkten Stellung. Er erklärte, sich darüber im Klaren zu sein, dass eine Vielzahl davon nicht planfeststellungsrelevant seien und insoweit nur sichergestellt werden solle, dass keine Randbedingungen planfestgestellt würden, die in der späteren Ausführungsplanung zu Problemen führen könnten.

Auf die Darstellung nicht planfeststellungsrelevanter Punkte ist hier im Wesentlichen verzichtet worden, jedoch nicht insoweit, als durch die spätere Ausführungsplanung tatsächlich rückwirkend ungelöste Konflikte entstehen könnten. Aufgabe der Planfeststellung ist es, nur ein solches Bauwerk zuzulassen, das in jeder Hinsicht geeignet ist, regelgerecht errichtet und betrieben werden zu können. Sofern Schwierigkeiten bei der Errichtung und dem späteren Betrieb absehbar und im Bauwerk selbst angelegt sind, ist dieser Konflikt bereits in der Planfeststellung zu lösen.

Dabei berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde aber auch, dass der LSBG eine Dienststelle der Vorhabensträgerin ist. Seine Bedenken z.B. im Hinblick auf die Erschwernisse bei Betrieb und Unterhaltung der Fernstraße können daher nur dann durchgreifen, wenn und soweit es gegen zwingendes Recht verstößt oder aus anderen Gründen rechtswidrig ist, etwa weil sich eine vom LSBG aufgezeigte Alternative aufdrängt. Im Zweifel geht die Planfeststellungsbehörde aber davon aus, dass die Folgen des Vorhabens für Betrieb und Unterhaltung der Vorhabensträgerin bewusst sind und von ihr verantwortet werden. Im Übrigen erscheint es nicht ausgeschlossen, dass nicht der LSBG, sondern ein Auftragnehmer im Rahmen eines ÖPP-Projekts den Abschnitt Schnelsen der A7 unterhalten und betreiben wird.

Soweit sich die Stellungnahmen des LSBG auf die verkehrstechnische Ausstattung des Tunnels bezogen, hat die Vorhabensträgerin zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass die Ausstattung, wie immer sie sich am Ende darstellen werde, in jedem Fall im Tunnel untergebracht werden kann. Soweit hierfür eine besondere bauliche Ausgestaltung des Tunnels

erforderlich ist, sei diese berücksichtigt. Soweit jedoch keine besondere bauliche Ausgestaltung des Tunnels erforderlich ist, kann die detaillierte Festlegung der erforderlichen Ausstattung im Einvernehmen mit der zuständigen Verwaltungsbehörde, dem LSBG, im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen. Dies hat auch der LSBG in seiner Eigenschaft als Tunnelmanager und Sicherheitsbeauftragter in seiner Stellungnahme vom 29.10.2012 erklärt: Bei keinem der hinsichtlich der sicherheitstechnischen Ausstattung und Organisation des Tunnels noch abzustimmenden Punkte seien Auswirkungen auf die bauliche Hülle des Tunnels, also das planfestgestellte Tunnelbauwerk, zu erwarten.

Damit kann abschließend festgestellt werden, dass die die Tunnelsicherheit betreffenden Konstruktionsmerkmale des Tunnels zwischen der Vorhabensträgerin und dem LSBG einvernehmlich abgestimmt sind. Das Vorhaben ist also auch insoweit entscheidungsreif. Alle weiteren Regelungen können der Ausführungsplanung überlassen bleiben, denn die diesbezüglichen späteren Entscheidungen darüber können auf das planfestgestellte Tunnelbauwerk keinen abwägungserheblichen Einfluss mehr haben. Insbesondere ist auch der sichere Betrieb nach Fertigstellung trotz der erst im Rahmen der Ausführungsplanung vorzunehmenden Konfliktbewältigung gewährleistet, denn die Betriebsaufnahme setzt eine Freigabe durch den LSBG voraus, vgl. Ziffer 4.12.

Darüber hinaus äußerten sich der LSBG und die Vorhabensträgerin wie folgt:

Zum Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.6.1, Seite 34: Es würden Verkehrsbeeinflussungseinrichtungen (Anzeigequerschnitte (WVZ und DLZ)) in beiden Tunnelröhren für den 4+0 Verkehr gefordert. Für kurzfristige Betriebsarbeiten sei eine Tunnelausrüstung für einen 2+0 Verkehr erforderlich. Die RABT-konforme Ausrüstung als 2+0 Verkehrsführung im Gegenverkehr sei planfestzustellen.

***Vorhabensträgerin:** Diese Tunnelausstattungen würden unterschiedlich ausgeführt werden können, die unterschiedlichen, möglichen Ausbildungsarten hätten auf die äußere bauliche Gestaltung des Tunnelbauwerks allerdings keine Auswirkung. Die Ausbildung der Tunnelausstattung werde selbstverständlich unter Beachtung des dafür grundlegenden Regelwerks, den RABT 2006, durchgeführt. Dies bedürfe keiner besonderen Erwähnung.*

**Planfeststellungsbehörde:** Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Da der LSBG bereits erklärt hat, dass die spätere verkehrstechnische Ausstattung keine baulichen Auswirkungen auf das planfestgestellte Bauwerk haben wird (s. o), kann diese Frage der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Durch die abschließende Abnahme durch den LSBG ist die Betriebssicherheit in jedem Fall gewährleistet. Vgl. hierzu auch die vorstehenden Ausführungen. Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin zur Stellungnahme der Polizei unter Ziffer 4.17.2.2, Abschnitt „Verkehrsführung im Tunnel“, sowie Ziffern 3.2.3, und 4.12 verwiesen.

Die Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Straßentunneln im transeuropäischen Straßennetz lege neben baulichen und technischen Anforderungen an Tunnelbauwerke ebenfalls organisatorische Anforderungen fest. Sie fordere die Einsetzung bzw. Benennung einer Verwaltungsbehörde, eines Tunnelmanagers, eines Sicherheitsbeauftragten und einer Untersuchungsstelle. Diese organisatorischen Anforderungen seien in die deutschen „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunnel“ (RABT 2006) übernommen worden und gälten für alle in der Planung, im Bau oder im Betrieb befindlichen Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen ab 400 m Länge.

Die o. g. Organe gemäß RABT 2006, Kapitel 1, würden für Hamburger Straßentunnel im Zuge von Bundesfernstraßen aus verschiedenen Sachgebieten des Geschäftsbereichs Betriebe des LSBG gestellt. Das Tunnelbauwerk im Planungsabschnitt Schnelsen falle somit hinsichtlich der Wahrnehmung der Aufgaben nach RABT 2006 in den Zuständigkeitsbereich des Geschäftsbereichs Betriebe. Zudem sei der Geschäftsbereich Betriebe zuständig für die Wartung, Instandhaltung, Winterdienst und Pflege der BAB A7 sowie deren Anlagen auf Hamburger Staatsgebiet. Der Planungsabschnitt Schnelsen falle somit auch bezüglich dieses Aufgabenspektrums in den Aufgabenbereich des Geschäftsbereichs Betriebe.

**Planfeststellungsbehörde: Hierzu wird auch auf Ziffer 4.12 verwiesen.**

In den Ansichten Portal Nord und Süd (Unterlage 10, Blattnummer 22, 53/3) seien von der Regellösung (RiZ-Ing, VZB 5) abweichende Mittelstützen dargestellt. Der Abstand von 50 cm von der Vorderkante der Schutzeinrichtung bis zur Vorderkante des Stiels müsse 50 cm betragen. Die Sicherheitsanforderungen seien sicherzustellen.

***Vorhabenträgerin:** Der von der Regellösung (RiZ-Ing, VZB 5) abweichende Abstand von der Hinterkante Schutzeinrichtung bis zur Vorderkante der Hauptstütze sei bewusst gewählt worden und gelte grundsätzlich für alle Lärmschutzwände mit Einkragung. Die Abweichung ergebe sich aus den Mindestabmessungen der Hauptstütze und der möglichen Anordnung der Lärmschutzwände im geplanten Regelquerschnitt (insbesondere im Mittelstreifen). Im Rahmen der Ausarbeitung des Regelentwurfes für die neuen Lärmschutzwände seien die daraus resultierenden Sicherheitsanforderungen geprüft und mit der Bundesanstalt für Straßenwesen abgestimmt worden.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Zu Unterlage 1 Kap. 3 und 4.1.1, Trassierung: Die Mindestlängsneigung von 0,7% werde mehrmals auch im Tunnelbauwerk unterschritten. Dies werde nach dem Erläuterungsbericht durch den Einbau eines offenporigen Asphalts auf der freien Strecke für Regenfälle kompensiert.

siert. Außerdem sei im Tunnelbauwerk auch die Entwässerung von brennbaren Flüssigkeiten im Schadensfall zu betrachten. Zusätzlich werde eine negative Querneigung im südlichen Bereich des Tunnels für Fahrtrichtung Nord eingeplant, bei der der zulässige Mindestradius von 1900 m um 100 m unterschritten werde. Diese Unterschreitungen müssten im Gesamtsicherheitskonzept diskutiert werden.

**Vorhabensträgerin:** *Die genannte Mindestlängsneigung sei lediglich in entwässerungskritischen Bereichen von Verwindungsstrecken (Richtungswechsel) bei Querneigungen < 2,5% erforderlich, damit dann eine Entwässerung in Längsrichtung erfolgen könne. Im gesamten Innenstreckenbereich des Tunnels Schnelsen seien jedoch keine entwässerungskritischen Bereiche infolge von Richtungswechseln zu verzeichnen. Somit sei eine ausreichende Entwässerung auch für brennbare Flüssigkeiten über die gesamte Tunnelstrecke gewährleistet.*

*Die Trassierung mit einer negativen Querneigung werde erforderlich, um einen barrierefreien (niveaugleichen) Übergang zwischen den Röhren zu ermöglichen. Im südlichen Bereich des Tunnels sei tatsächlich eine Trassierung mit negativer Querneigung und einem Radius von 1.800 m vorgesehen. Ein Mindestradius von  $R = 1.900$  m werde gemäß RAA aber nur für Strecken der Entwurfsklasse EKA 2 mit einer zulässigen Geschwindigkeit bei Nässe von 100 km/h gefordert. Demgegenüber betrage die zulässige Geschwindigkeit im Tunnel Schnelsen lediglich 80 km/h, was hinsichtlich der zulässigen Geschwindigkeit bei negativer Querneigung der EKA 3 entspreche. Der hierfür erforderliche Mindestradius betrage dann lediglich  $R = 1.050$  m. Der vorhandene Radius von  $R = 1.800$  m erfülle somit die Anforderungen unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Zu Unterlage 1 Kap. 4.2.1, Querschnitte: Nach RAA sich müsste der Regel-Querschnitt RQ 43,5 (8-streifig) angewendet werden. Die Mikrosimulation auf Basis der Bestandsdaten habe jedoch zur Wahl des Regel-Querschnitts RQ 36 (6-streifig) geführt. Im Rahmen des Gesamtsicherheitskonzeptes sei nachzuweisen, dass diese Unterdimensionierung nach RAA keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit habe bzw. entsprechende Kompensationsmaßnahmen ergriffen würden.

**Vorhabensträgerin:** *In der RAA 2008 würden die im Einzelfall beachtlichen Details wie die Aufteilung des Verkehrs auf die beiden Fahrtrichtungen und die jeweiligen Fahrstreifen, der Schwerverkehrsanteil, die Lage zu bebauten Gebieten (Ballungsgebiet ja/nein), die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Trassierung im Höhenplan, die Ganglinie über den Tag und die Wirtschaftlichkeit nicht berücksichtigt. Die RAA führe deswegen aus, dass die Querschnittswahl im konkreten Fall zu überprüfen sei. Dies geschehe normalerweise nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS), das jedoch hier wegen der zu kurzen Knotenpunktabstände*

*und weil es für die hier vorkommenden komplexen Knotenpunkttypen nur stark vereinfachte Rechenverfahren ermöglicht nicht anwendbar sei.*

*Aus diesen Gründen sei mit großem Aufwand eine mikroskopische Simulation des Verkehrsflusses mit dem vom BMVBS empfohlenen Simulations-Werkzeug BABSIM durchgeführt worden. Diese Verfahrensweise sei mit dem BMVBS abgestimmt, der Gesehenvermerk für die gewählte Planung liege vor. Mit dieser Simulation sei für alle kritischen Punkte im Verlauf der A7 aufgezeigt worden, wie die Qualität des Verkehrsablaufs in den prognostizierten Spitzenstunden erwartet werden könne. Für den Planfall D, der dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liege, sei aufgezeigt worden, dass an einem normalen Werktag an allen Punkten die Qualitätsstufe D (nach HBS 2001) eingehalten werde. Es habe nachgewiesen werden können, dass eine ausreichende Kapazität auch für die prognostizierte Spitzenstundenbelastung vorhanden sei. Demnach gebe es keine Unterdimensionierung. Es seien keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten, die Kompensationsmaßnahmen erfordern würden.*

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwidierung der Vorhabensträgerin verwiesen. Im Übrigen dürfte selbst eine Unterdimensionierung planfestgestellt werden. Vergleichsmaßstab ist insoweit der Status quo, gegenüber dem aber der Querschnitt vergrößert wird. Daher ist eine Abnahme der Verkehrssicherheit gegenüber dem Istzustand nicht zu erwarten, selbst wenn nicht der beste, sondern mit Rücksicht auf die benachbarte Bebauung und Nutzung nur der bestmögliche Querschnitt gewählt wird. Die Verkehrsprognosen lassen im Übrigen auch nicht erwarten, dass der beantragte und planfestgestellte Querschnitt in der Zukunft völlig unzureichend und daher ungeeignet wäre.

Zu Unterlage 7 Lagepläne 3+4 von 6, Länge der Einfädungsspur: Die Länge der Einfädungsspur im Einfahrtbereich des Tunnels Schnelsen betrage nur ca. 200 m (Streckenkilometer 146 + 332 bis 146 + 552) statt wie vorgeschrieben 250 m. Da unmittelbar nach der Einfädungsspur eine Querschnittreduzierung mit schmalen Standstreifen (2,00 m) erfolge und hier eine für den gewählten Querschnitt zu hohe Verkehrsbelastung vorliege, könne es zu kritischen Verflechtungssituationen kommen. Nach RABT 2006 gälten Zu- und Abfahrten im Tunnel zu besonders zu beachtenden Charakteristika. Auswirkungen seien im Gesamtsicherheitskonzept zu untersuchen, ggf. müssten Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden.

**Vorhabensträgerin:** Die Länge der Einfädungsspur werde im Zuge der Ausführungsplanung gemäß RAA korrigiert. Der Einfädungsstreifen erstrecke sich dann inklusive der 60 m langen Verziehungsstrecke von km 146 + 330 bis km 146 + 580 und betrage damit dann die geforderten 250 m.

**Planfeststellungsbehörde:** Die Stellungnahme des LSBG hat sich insoweit durch Berücksichtigung erledigt. Die Änderung ist Gegenstand der Planänderung vom 26.07.2012.

Zu Unterlage 1 Kap. 4.6.1 Tunnel Schnelsen, Seite 33, Tunnelhöhen und Höhenkontrolle (Seite 35): Die Höhe der geplanten Tunnel werde im Erläuterungsbericht (sowie in weiteren eingereichten Unterlagen) mit 4,5 m festgelegt. Das Regelwerk für Autobahnen schreibe bei allen anderen Bauwerken und technischer Ausstattung eine Höhe von 4,7 m vor. Eine Durchfahrtshöhe von 4,5 m habe ein umfassendes Netzwerk an Höhenkontrollen für den Bauwerkschutz und der Sicherung der Verkehrsteilnehmer zur Folge. Eine ausgelöste Höhenkontrolle führe durch das Anhalten des Verkehrs und der zeitlichen Abwicklung zu Stauerscheinungen, die in den Hauptverkehrszeiten starke Verkehrsstörungen im Hamburger Verkehrsnetz zur Folge hätten. Zwischenzeitlich sei daher vom Vorhabensträger eine Durchfahrtshöhe von 4,8 m festgelegt worden. Dies sei in die Pläne und Erläuterungsberichte einzuarbeiten.

**Vorhabensträgerin:** *Die minimale lichte Durchfahrtshöhe für den Lärmschutztunnel Schnelsen sei zwischenzeitlich gegenüber den ursprünglich beantragten Planunterlagen von 4,50 m auf 4,80 m erhöht worden. Auf die Einrichtung eines Höhenkontrollsystems könne somit verzichtet werden. Die Änderung der zwischenzeitlich festgelegten Durchfahrtshöhe von 4,80 m sei in den Bauwerksskizzen bereits enthalten und werde im Erläuterungsbericht geändert.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Die Stellungnahme des LSBG hat sich insoweit durch Berücksichtigung erledigt. Die Änderung ist Gegenstand der Planänderung vom 26.07.2012.**

Zu Unterlage 1 Kap. 4.6.1 Tunnel Schnelsen, Seite 34, Lüftung u. täglich stockender Verkehr: Für die Lüftung werde bei simulierter Verkehrsqualität „D“ täglich stockender Verkehr angesetzt. Die Lüftung sei entsprechend zu bemessen. Gegenverkehrszustände seien ebenfalls bei der Lüftungsauslegung zu berücksichtigen.

**Vorhabensträgerin:** *Als Bemessungsgrundlage diene gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen die Qualitätsstufe D. Gemäß dem HBS beschreibe die Qualitätsstufe D einen hohen Auslastungsgrad, bei dem die individuellen Geschwindigkeiten stark eingeschränkt seien. Der Verkehrszustand selbst sei hierbei aber noch stabil, d.h. es trete kein Stillstand oder Stop-and-go-Verkehr auf. Zur Bemessung habe das für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen gedient. Die für einen städtischen Ballungsraum realistische und übliche Qualitätsstufe D für den Leistungsfähigkeitsnachweis sei mit dem BMVBS abgestimmt worden. Dabei sei berücksichtigt worden, dass es sich bei der A7 um eine in Spitzenstunden sehr hoch belastete BAB handelt, bei der eine Qualitätssteigerung auf z.B. eine Qualitätsstufe B (Gewährleistung für die Spitzenstunden) mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden sei. Insbesondere der dafür erforderliche Flächenverbrauch im sensiblen städtischen Umfeld für zusätzliche Fahrstreifen und die erheblichen Kostenaufwendungen erlaubten dies nicht.*

*Den Untersuchungsergebnissen nach könne ausgehend von der Verkehrsstufe D nicht von täglich stockendem, sondern nur von ausnahmsweise stockendem Verkehr ausgegangen werden.*

*Es sei ermittelt worden, dass statistisch maximal in 30 Stunden pro Jahr Stau auftrete. Nach RABT sei dann keine mechanische Längslüftung erforderlich (RABT Tab.9b). Dennoch werde eine Längslüftung eingebaut, um den temporären Baustellenbetrieb 6+0 besser absichern zu können. Die Gegenverkehrszustände während des Baus und der späteren Betriebszustände seien im Rahmen der Lüftungsplanung und des Gesamtsicherheitskonzepts untersucht worden. Das der Planung zu Grunde liegende Längslüftungssystem und die Bemessung der Lüftungsgeräte berücksichtigten sowohl die Betriebszustände mit Richtungsverkehr wie mit Gegenverkehr.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Ob eine Lüftung erforderlich ist oder nicht, kann dahingestellt bleiben, weil eine Lüftung in jedem Fall installiert wird. Die Bemessung der Lüftungsanlage kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben, weil bauliche Auswirkungen nicht erkennbar sind und durch die abschließende Abnahme durch den LSBG eine hinreichend dimensionierte Lüftungsanlage gewährleistet ist.**

Zu Unterlage 1 Kap. 4.6.1 Tunnel Schnelsen, Seite 34, Notausgänge: Es sei darzulegen, weshalb ein Notausgangsabstand von 60 m gewählt worden sei.

***Vorhabensträgerin:** Der Tunnel Schnelsen werde RABT 2006-konform realisiert. In Risikoanalysen verschiedener Tunnel habe allerdings nachgewiesen werden können, dass eine deutliche Reduktion des Notausgangsabstandes positive Auswirkungen habe. Ein verkürzter Notausgangsabstand erhöhe das Sicherheitsniveau, stärke die Selbstrettung und helfe Fremdrettungskräften, schnell an den Gefahrenort zu gelangen. Besonders auch unter Berücksichtigung von Kosten-Nutzen-Aspekten sei die Reduktion des Notausgangsabstandes eine sinnvolle (Zusatz-)Maßnahme. Dies habe für den geplanten Tunnel Stellingen nachgewiesen werden können und werde im Zuge von Risikoreduktionen und im Sinne der einheitlichen Ausstattung der Tunnel auch für den Tunnel Schnelsen so gebaut.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin zur Verkürzung des vorgeschriebenen Abstandes von 300 m auf 60 m an.**

Zu Unterlage 1, Kap. 4.6.1 Tunnel Schnelsen, Seite 35: Bei mehr als 2 Fahrstreifen und möglichen Gegenverkehrssituationen seien Notrufstationen beidseitig vorzusehen.

***Vorhabensträgerin:** Die RABT 2006 würden ausschließlich die einseitige Anordnung von Notrufstationen vorsehen (dort Ziffer 6.2.1), unabhängig von der Anzahl der Fahrstreifen. Dies gelte auch für den Fall von Gegenverkehrstunneln. Hiermit werde auch das Prinzip der Trennung von Einrichtungen zur Stromversorgung und Wasserbereitstellung verfolgt. Im Fall von Richtungs-*

*verkehrstunneln sei die Anordnung in Fahrtrichtung rechts, auf der Seite von Nothaltebuchten bzw. Pannestreifen vorzusehen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die RABT, Ziffer 6.2.1 verwiesen, die ausdrücklich eine lediglich einseitige Anordnung von Notrufstationen vorsieht.**

Zu Unterlage 5, Seite 54, Betriebsgebäude: Anzahl und Größe der Stellplätze sei mit dem LSBG abzustimmen, jedoch nicht planfestzustellen.

***Vorhabensträgerin:** Die in den Planunterlagen enthaltenen Nebenflächen zum Betriebsgebäude böten ausreichenden Platz für die Einrichtung von 2 PKW und 2 LKW-Stellplätzen, auch wenn im Lageplan tatsächlich nur 2 Stellplätze nachrichtlich ausgewiesen seien. In der weiterführenden Planung (Referenzplanung Tunnel für Vergabeunterlagen ÖPP) seien 2 PKW-Stellplätze und sogar 3 Feuerwehr-, also LKW-, Stellplätze vorgesehen.*

**Planfeststellungsbehörde: Anzahl, Größe und Anordnung der Stellplätze können der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Planfeststellungsrelevant ist hier nur die Größe der in Anspruch zu nehmenden Fläche, die nachträglich nur in einem Änderungsverfahren vergrößert werden könnte, vgl. Ziffer 3.5. Da aber die als in Anspruch zu nehmen gekennzeichnete Fläche für die erforderliche Zahl an Stellplätzen offenbar ausreichend bemessen ist, bedarf es insoweit keiner Planfeststellung.**

Zu Unterlage 5, Seite 78, Entwässerungsanlagen - Havariebecken: Gemäß RABT seien ca. 100 m<sup>3</sup> Stauvolumen ständig für Löschwasseranfall und Tankinhalt vorzuhalten, auch sonstige Wassermengen seien zu berücksichtigen (z. B. Waschwasseranfall/Wasser aus Spülung der Schlitzrinne). Könne unter Berücksichtigung zusätzlicher Wassermengen ständig ein Stauvolumen von 100 m<sup>3</sup> gewährleistet werden?

***Vorhabensträgerin:** Sollte der Waschwasseranfall über das normale Maß hinaus gehen, sei nach Reinigungsarbeiten dafür Sorge zu tragen, dass das Havariebecken umgehend wieder entleert werde, damit das Stauvolumen wieder vollumfänglich zur Verfügung stehe. Zur Überprüfung der Füllhöhe sei das Becken mit entsprechenden Sonden auszustatten.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Zu Unterlage 10, Draufsicht Tunnel, Entwässerungsanlagen - Havariebecken: Der Anschluss der Entwässerung der östlichen Tunnelröhre an das Havariebecken sei nicht klar. Erfolge eine Überleitung nach Westen durch die Oströhre? Da mit brennbaren Flüssigkeiten gerechnet werden müsse, seien grundsätzlich ein geeigneter Explosionsschutz und Abschottungen vorzusehen.

**Vorhabensträgerin:** Die Überleitung der Entwässerung aus der Weströhre erfolge durch die Oströhre. Das Wasser werde über Schlitzrinnen gefasst. Jeder Rinnenabschnitt der Schlitzrinnen besitze eine Abschottung zum nächsten Rinnenabschnitt. Die Forderung der RABT nach einer Abschottung der Rinnen nach jeweils max. 50 m sei erfüllt. Jeder Rinnenabschnitt werde über einen Tauchwandschacht an die Längsentwässerungsleitung DN 400 im Tunnel angeschlossen. Insofern würden die flüchtigen Stoffe über die Tauchwandschächte der Schlitzrinnen zurückgehalten und gelangten nicht in die Längsentwässerungsleitung.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.

Betriebswege: Die Planunterlagen ließen nicht immer eine ausreichende und betriebsgerechte Erreichbarkeit der Bauwerke erkennen (z.B. LSW Nr. 1, km 144,340-144,580; LSW Nr. 25, km 148,124- 148,300). Alle Lärmschutzwände müssten über einen Betriebsweg erreichbar sein. Die Betriebswege hinter den Lärmschutzwänden sollten eine Breite von 3,0 m erhalten, um für die Fahrzeuge der Autobahnmeisterei ausreichend dimensioniert zu sein. In Kurvenbereichen sei eine ausreichende Verbreiterung für die Schleppkurven der Betriebsfahrzeuge vorzusehen.

**Vorhabensträgerin:** Der aktuelle Planungsstand sehe hinter den Lärmschutzwänden Nr. 1 RF Hannover, km 144 + 340 bis km 144 + 608, Nr. 24 RF Flensburg, km 148 + 075 bis km 148 + 219 und Nr. 25 RF Hannover, km 148 + 124 bis km 148 + 300 (alle Wände ohne Einkragung) keine Betriebswege vor. In diesen Abschnitten sei hinter den Lärmschutzwänden keine Sammelleitung der BAB-Entwässerung mit Schächten vorgesehen. Die Autobahn werde über eine Mulde entwässert, die zwischen der Fahrbahn und der Lärmschutzwand verlaufe. Die Prüfung und Wartung der Lärmschutzwände erfolge autobahnseitig.

Die geplante Breite der Betriebswege werde im Hinblick auf die beabsichtigte gelegentliche Nutzung zu Kontroll- und Wartungszwecken durch Dienstfahrzeuge der Autobahnmeisterei (PKW oder Lieferwagen) und die gebotene Eingriffsminimierung als ausreichend erachtet. Die Betriebswege hinter den Lärmschutzwänden erhielten eine befestigte Regelbreite von 2,50 m zzgl. unbefestigten Seitenstreifen von 1,00 m (bis zur Grundstücksgrenze) bzw. 1,50 m bis zur Lärmschutzwand. Ausweich-, Wendeflächen sowie notwendige Verbreiterungen in engen Kurvenbereichen würden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Sofern Wartungs- und Reparaturmaßnahmen den Einsatz größerer Fahrzeuge / Technik erforderten, seien diese Arbeiten im Schutze von Verkehrssicherungen von der Fahrbahn aus auszuführen.

**Planfeststellungsbehörde:** Die reine Prüfung und Wartung der Lärmschutzwände ohne Unterhaltung der BAB-Entwässerung erfolgt in so großen zeitlichen Intervallen und erzeugt einen so geringen Aufwand, dass Betriebswege nicht erforderlich erscheinen. Hinsichtlich der Lärmschutzwand 1 wäre dies aufgrund der damit verbundenen stärkeren Grundstückinanspruchnahme auch unverhältnismäßig. Auch im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

Der Deckenaufbau der Betriebswege müsse für Fahrzeuge mit 40 t und im Zu- und Abfahrtsbereich von Havariebecken für 60 t (im Falle eines Entsorgens des Beckeninhaltes) dimensioniert werden.

**Vorhabensträgerin:** *Der Forderung werde wie folgt entsprochen: Der geplante Konstruktionsaufbau der Betriebswege sei gemäß Entwurfsrichtlinie Nr. 1 der FHH 03/09 Anlage 1, Zeile B, in Anlehnung an die RStO 01 für eine Bauklasse V bemessen (s. Unterlage 6, Blatt 1 ff. der Planfeststellungsunterlage). Die Bauklasse V entspreche der Klassifizierung Oberbau für eine Anliegerstraße (PKW-Verkehr mit geringem Schwerverkehr), diese Bauklasse sei für die Betriebsweggestaltung üblich und hinreichend. Die Berücksichtigung von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 60 t (dies entspräche einem Gigaliner) sei nicht notwendig. Ggf. müsse bei einer Beckenberäumung im Havariefall oder turnusmäßig (ca. alle 5 Jahre) eine mehrmalige Anfahrt von LKW seitens des Baulastträgers vorgesehen werden. Die gelegentliche Nutzung durch Schwerverkehr sei somit ausreichend berücksichtigt bzw. sicher gestellt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Ebenso sei eine Wendemöglichkeit oder eine separate Ein- und Ausfahrt für alle Betriebswege vorzusehen.

**Vorhabensträgerin:** *Der Forderung werde zugestimmt. Sofern separate Ein- und Ausfahrten oder eine Wendestelle für die Betriebswege in der bisherigen Planung nicht bereits enthalten seien, werde dies im Rahmen der weiterführenden Planung berücksichtigt bzw. ergänzt. Für die Betriebsumfahrten der Regenrückhaltebecken gelte dies sinngemäß, hier seien Zu- und Abfahrt identisch. Für selten befahrene Betriebswege könne anstelle einer Wendeanlage auch ein Rückwärtsfahren ausreichen. In diesem Falle werde ein Einfahren auf die bevorrechtigte Straße entsprechend gesichert (z.B. Sicherungsposten).*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Lärmschutzwände seien regelmäßig an geeigneten Stellen mit Durchgangstüren für betriebliche Zwecke auszustatten.

**Vorhabensträgerin:** *Im Bereich der außenliegenden Lärmschutzwände seien im Abstand < 500 m Service- und Fluchttüren vorgesehen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

OPA Asphalt: Zur Lärminderung solle ein geräuscharmer, offenporiger Asphalt mit der Bezeichnung „OPA“ verlegt werden. Dieser offenporige Asphalt erfordere einen höheren betriebl-

chen Aufwand zur Reinigung, Glatteisbekämpfung und Schneeräumung etc. Auch fielen schneller Reparaturen an und diese seien höher.

***Vorhabensträgerin:** Die im Betrieb zu berücksichtigenden Besonderheiten seien bekannt und bei der Abwägung der Lärmschutzmaßnahmen beachtet worden.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen. Die Verwendung von OPA ist alternativlos, weil sonst die Lärmschutzziele nicht erreicht würden, s. o. sowie u. a. auch Ziffer 2.12.1**

Begrünung der Lärmschutzwände: In der Maßnahmenkarte stehe unter G1, dass die LSW an der straßenabgewandten Seite teilweise mit Kletterpflanzen begrünt werden sollten. Diese Art der Begrünung stelle einen hohen pflegerischen Aufwand für die Begrünung als auch für die Bauwerkserhaltung dar.

***Vorhabensträgerin:** Art und Umfang der Begrünung der Lärmschutzwände seien mit dem für die Landschaftspflegerische Begleitplanung zuständigen Fachamt bei der Freien und Hansestadt Hamburg (Amt für Natur- und Ressourcenschutz) abgestimmt worden. Die Lärmschutzwände würden zur Eingliederung in die Stadtlandschaft dort, wo sie von der straßenabgewandten Seite einsehbar seien und aus Platzgründen keine Vorpflanzung mit Gehölzen erfolgen könne, mit Kletterpflanzen begrünt. Durch die Begrünung bzw. Auflockerung würden die Ortsbildbeeinträchtigungen minimiert bzw. das stadtraumtypische Landschaftsbild wiederhergestellt. Gleichfalls würden neue Lebensräume geschaffen und das Mikro-Klima werde stabilisiert. Die Maßnahme übernehme somit Vermeidungs- und Ausgleichsfunktionen im Sinne der Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht. Bei Nichtbegrünung der Wände würde ein zusätzlicher Kompensationsbedarf von 41.200 Wertpunkten entstehen.*

**Planfeststellungsbehörde: Die Begrünung ist notwendiger Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Lüfternischen: Die Planung sehe für die Anordnung der Lüfter eine Nischenkonstruktion in der Tunneldecke vor. Dies habe betrieblich erhebliche Nachteile. Lüfternischen in der Decke des Tunnels sollten wegen der Strömungsverluste und Verwirbelungsgefahr vermieden werden. Beim späteren Austausch der Ventilatoren sei man bei einer Produktauswahl an die Nischenabmessungen festgelegt. Die Nischen verschmutzten schnell.

***Vorhabensträgerin:** Auf Grund der Tunnelgeometrie, insbesondere der Tunnelbreite, und der errechneten Luftmenge, könnten die Lüfter prinzipiell nur so angeordnet werden, wie dies geplant sei. Die angesprochene Verwirbelungsgefahr gehe in erster Linie von den Strahlventilatoren selbst aus und bleibe somit auch bei anderer geometrischer Ausbildung der Tunnelstruktur*

*erhalten. Alle erforderlichen baulichen Anlagen seien für einen optimalen Betrieb von Strahlventilatoren ausgelegt, wie im Vergleich zu vielen anderen Tunnel in Deutschland mit einer Längslüftung.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die DWA-M 178 "Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Retentionsbodenfiltern zur weitergehenden Regenwasserbehandlung im Misch- und Trennsystem" sei in den Punkten Abfanggräben, Verlegung der Dränsysteme, Notentleerung bei Kolmation und Regeneration zu beachten.

***Vorhabensträgerin:** Die Retentionsbodenfilter in den Regenrückhaltebecken seien gemäß des Merkblattes DWA-M 178 bemessen. Die konstruktive Ausbildung sei in der Planung berücksichtigt (siehe Unterlage 13.4 Blatt 1 und 2). Darüber hinaus werde das Merkblatt bei der Ausführungsplanung beachtet.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Seitens des LSBG als späterer Betreiber werde eine Beteiligung bei der Ausführungsplanung gefordert.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin werde die wesentlichen Bestandteile der Ausführungsplanung im nötigen Umfang mit dem LSBG abstimmen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen. Besonderer Anordnungen bedarf es auch deswegen nicht, weil der LSBG eine Dienststelle der Vorhabensträgerin ist.**

Zu Unterlage 1, Kapitel 4.6, Ingenieurbauwerke, Seite 26 ff:

BW K22.59 Unterführung Oldesloer Straße

Es sei zu prüfen, ob die Lärmschutzwände aus wirtschaftlichen Gründen auf gesonderten Brückenrahmen errichtet werden könnten.

***Vorhabensträgerin:** Der Ersatzneubau des Brückenbauwerks Oldesloer Straße werde erforderlich, weil der bestehende Überbau für die Aufnahme der Fahrstreifen für den geplanten 6-streifigen Ausbau der A7 zu schmal sei. Die Ausbildung eines neuen Überbaus mit Lärmschutzwand sei aus wirtschaftlicher Sicht vorteilhafter als die zusätzliche Errichtung eines gesonderten Brückenrahmens zur Aufnahme der Lärmschutzwand (Kosten für Konstruktion, Gründung, Unterhaltung etc.).*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Für den Neubau des Lärmschutztunnels Schnelsen seien Baustellenrichtungsflächen, die nicht dargestellt sind, erforderlich. Es sei zu prüfen, inwieweit Flächen vorübergehend in Anspruch genommen werden müssten.

**Vorhabensträgerin:** *Die Baustelleneinrichtung erfolge innerhalb der Baueingriffsgrenzen, welche den Planfeststellungsgrenzen entsprechen. Zusätzliche Flächen würden nicht beansprucht.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Es werde von einer dauerhaften Grundwasserabsenkung ausgegangen. Eine wirtschaftliche Abwägung hinsichtlich eines gegebenenfalls erforderlichen geänderten Bauwerkes sei nicht erkennbar.

**Vorhabensträgerin:** *Als mögliche Änderung der Konstruktion käme ein geschlossener Rahmen als Tunnelbauwerk mit anschließenden Trogbauwerken in Frage. Eine wirtschaftliche Abwägung zwischen der Variante Grundwasserabsenkung und einer geänderten Ausführung des Bauwerks sei durch den Vergleich mit Bauwerken mit ähnlicher Problematik geführt worden. Die unterschiedlichen Varianten seien untersucht und bewertet worden. Abschließend könne eingeschätzt werden, dass die Grundwasserabsenkung die deutlich wirtschaftlichere Variante sei. Für eine „Weiße Wanne“ entstünden Mehrkosten von ca. 20 Mio. € (reine Baukosten). Ferner lägen der Planung sehr konservative Annahmen hinsichtlich der Grundwasserentwicklung in Hamburg zu Grunde, es werde hier von einem kontinuierlichen Anstieg des Grundwasserhorizontes entsprechend der letzten Jahre ausgegangen. Da diese Entwicklung sehr ungewiss sei, seien auch günstigere Entwicklungen durchaus wahrscheinlich. In Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde (BSU/U) werde die Variante einer temporären Grundwasserabsenkung bei hohen Grundwasserständen, verbunden mit einer qualitativen Behandlung des Grundwassers (Enteisenung), als favorisierte Variante gesehen und der weiteren Planung zu Grunde gelegt. Der LSBG habe an diesen Abstimmungen zu einem späteren Zeitpunkt als demjenigen der Abgabe der Stellungnahme teilgenommen und trage die beschriebene Verfahrensweise mit.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.4 / 4.15.4 verwiesen.**

Es sei zu prüfen, welche Auswirkungen eine geplante Grundwasserabsenkung im Bereich des Tunnels während der Bauzeit und nach Fertigstellung auf die Vegetation und angrenzende Bauwerke hätten.

**Vorhabensträgerin:**

- *Wassertechnische Grundlagen: Der Tunnel und die zugehörige Drainage seien so angelegt, dass kein Grundwasser bei Niedrigwasserstand entnommen werde. Der Bau des Tunnels*

*Schnelsen werde aber zwischen Bau-km 146 + 075 und Bau-km 146 + 825 zu einer dauerhaften Absenkung des mittleren Grundwasserspiegels von max. 21 cm führen. Die Absenkung umfasse einen Absenktrichter jeweils seitlich des äußeren Standstreifens von max. 8,40 m (146 + 300 bis 146 + 825) bzw. ca. 7,40 m (zwischen 146 + 075 und 146 + 300). (vgl. Unterlage 13.1).*

- *Vegetationsspezifische Auswirkungen durch die dauerhafte Absenkung: Innerhalb der Absenktrichter lägen vegetationsspezifisch nahezu ausschließlich autobahnbegleitende Gehölz- und Rasenstrukturen im Böschungsbereich einer Einschnittslage. Darüber lägen im Absenktrichter außerhalb der Einschnittslage meist versiegelte Verkehrsflächen. Auch ohne einen tatsächlichen Grundwassereinfluss auf die vorhandenen autobahnbegleitenden Vegetationsstrukturen zu unterstellen bzw. prüfen zu müssen, könnten bau- oder betriebsbedingte Auswirkungen der Grundwasserentnahmen auf die vorhandenen Vegetationsstrukturen ausgeschlossen werden, da schon anlagebedingt (Verbreiterung der Autobahn und Neuanlage der Böschungen) die autobahnbegleitende Vegetation im benannten Abschnitt überplant und somit vernichtet werde. Der Verlust der Gehölz- und Rasenstrukturen werde im Zuge der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung vollständig berücksichtigt und durch entsprechende Maßnahmen kompensiert.*

*Die vorhandene Gradienten zwischen Bau-km 146 + 075 und Bau-km 146 + 825 liege mindestens ca. 3,50 m im Einschnitt. Die geplante Gradienten werde ca. 0,90 m tiefer liegen und gem. den Ausführungen der Unterlage 13 werde selbst das nochmals ca. 0,70 m tiefer liegende Planum nicht im Bereich des Niedriggrundwassers liegen. Hieraus ergebe sich, dass zwischen Bau-km 146 + 075 und Bau-km 146 + 825 das Niedriggrundwasser mind. ca. 5,10 m vom Böschungskopf (und somit des angrenzenden Geländes) entfernt liege. Dies decke sich mit den Angaben des Geoportals der Metropolregion Hamburg, welches im Bereich des Tunnels von mittleren Grundwasserflurabständen von ca. 5 m ausgehe (vgl. Kap. 2.2 in Unterlage 12.1). Werde unterstellt, dass der mittlere Grundwasserstand bis zu einem Meter höher liegen kann, sei von mittleren Grundwasserflurabständen von mind. 4 Metern auszugehen. Nach NEUMANN und WEBER (1995; Baubedingte Grundwasserschwankungen und Vegetation; in STADT UND GRÜN 4/95, S.235-242) sei ab Grundwasserflurabständen von ca. 4 Metern nicht mehr von einem (Wurzel-)Kontakt zwischen Vegetation und Grundwasser auszugehen; zudem stellten Grundwasserabsenkungen von ca. 20 cm bei Gehölzstrukturen eine unerhebliche Beeinträchtigung dar, „da nur in Extremfällen eine Schädigung von Gehölzen denkbar ist“ (ebd.).*

*Zusammenfassend: Durch die dauerhafte Grundwasserabsenkung sei von keinen zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft auszugehen, da die Vegetationsstrukturen im Absenktrichter (ausschließlich autobahnbegleitende Gehölz- und Rasenstrukturen) schon anlagebedingt überplant würden und zudem auch für angrenzende Vegetationsstrukturen (naturschutzfachlich bedeutsame Feucht- oder Nasslebensräume seien im Nahbereich des Tun-*

*nels nicht vorhanden) von hohen Grundwasserflurabständen (mind. 4 m) bei gleichzeitig relativ geringen Grundwasserabsenkungen (max. 0,21 m) auszugehen sei.*

- *Gebäudespezifische Auswirkungen durch die dauerhafte Absenkung: Nach Auswertung der Unterlagen liege im unmittelbaren Absenktrichter ein Gebäude. Hierbei handele es sich um die gewerbliche Nutzung an der Frohmestraße 59 (Höhe Bau-km 146 + 325, Ostseite). Eine Dokumentation möglicher Gebäudeschäden durch die dauerhafte Grundwasserabsenkung erfolge für dieses Gebäude, wie für ggf. noch weitere festzulegende Gebäude, über eine Beweissicherung.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin sowie auf Ziffern 2.1, 2.4 /4.15.4 verwiesen.**

Für den Baugrubenverbau sei eine Trägerbohlwand geplant. Diese Bauart stelle keinen geforderten verformungsarmen Verbau dar. Die Bauart sei zu prüfen.

**Vorhabensträgerin:** *Die detaillierte Planung des Baugrubenverbaus erfolge in den weiteren Planungsphasen (RAB-ING Entwurf, Ausführungsplanung). In den Bereichen mit naheliegender Bebauung werde eine hinreichend verformungsarme Verbauart zur Ausführung kommen, so dass das Risiko von Schäden an den nahegelegenen Bauwerken minimiert werde.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.1, 2.2 verwiesen.**

Es sei zu prüfen, wie die Straßenentwässerung in der Frohmestraße künftig erfolge, da im Bereich des Deckels auf Grund des geringen Aufbaus keine Leitungen im Straßenunterbau eingebaut werden könnten.

**Vorhabensträgerin:** *Frohmestraße und Heidlohstraße hätten den Gradientenhochpunkt im mittleren Deckelbereich. Die Straßenentwässerung erfolge über die Bordrinnen mit Gefälleverlauf zu den Deckelaußenkanten und werde außerhalb des Deckels über Straßenabläufe an das städtische Regenkanalnetz angeschlossen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Zur Vermeidung von Schäden an der Tunneldecke sei die spätere Nutzung zu prüfen.

**Vorhabensträgerin:** *Seitens der FHH sei auf dem Tunnelbauwerk (Deckel) eine spätere Nutzung für Grünflächen, Parks und Kleingärten vorgesehen. Art und Umfang der Nutzung sei unter Berücksichtigung der Ansprüche des Ingenieurbauwerkes klar definiert und werde in Vereinbarungen zwischen Bund und FHH festgeschrieben. Diese beinhalteten zum Schutze des Bauwerks z.B. auch Grenzen für mögliche Lasteintragungen sowie Bebauungs- und Aufgrabungs-*

*beschränkungen. Das Baurecht für die Deckelgestaltung werde im Rahmen eines gesonderten Genehmigungsverfahrens (B-Plan) durch die FHH erlangt.*

**Planfeststellungsbehörde:** Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden keine Deckelungen außer naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und Kreuzungen mit Stadtstraßen zugelassen. Andere Nutzungen werden auf das planfestgestellte Bauwerk Rücksicht zu nehmen haben. Die Regelung der Einzelheiten kann der Ausführungsplanung bzw. den zu schließenden Verträgen und Genehmigungsverfahren überlassen bleiben. Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.

BW K22.57 Durchlass Kollau, BW K 22.56 Durchlass Döpwichgraben und BW K22.51 Wanderweg Brookgraben: Es sei zu prüfen, ob die Bauart wirtschaftlich und planfestzustellen sei.

***Vorhabensträgerin:** Im Zuge des Vorentwurfes zu den Durchlassbauwerken wurden verschiedene Alternativen zur Bauart untersucht (Ersatzneubau parallel neben dem bestehenden Bauwerk, Ersatzneubau als massives Rechteckprofil, Ersatzneubau als Rahmenbauwerk mit Spundwandstielen etc.). Es zeigte sich eindeutig, dass für die Durchlassbauwerke Kollau und Döpwichgraben die Bauweise mit Spundwandstielen und einem massiven Rahmenriegel an gleicher Stelle wie das vorhandene Bauwerk die wirtschaftlichste Lösung darstelle.*

*Für das Bauwerk Wanderweg / Brookgraben habe sich die Zusammenlegung der beiden Bauwerke in einem Querschnitt als eindeutig wirtschaftlichste Lösung gezeigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen. Die Bauart als solche ist planfeststellungsrelevant, weil sie eine Reihe weiterer Parameter bestimmt (Durchlasslänge, Querschnitte etc.), die wiederum umweltfachliche, wasser-technische und verkehrliche Belange berühren.

Hinsichtlich der geplanten baulichen Umsetzung, wie sie in der Unterlage 15.2 „Verkehrsführung während der Bauzeit“ dargestellt wurde, hatte der LSBG ursprünglich Kritik geäußert. Daraus sei nicht ersichtlich, dass der Verkehr während der Bauzeit abgewickelt werden könne. Das Konzept führe dazu, dass über lange Zeiträume Anschlussstellen nicht genutzt werden könnten, erhebliche Verdrängungseffekte eintreten würden, betroffene Anlieger durch zusätzliche Maßnahmen geschützt und sowohl die Nord-Süd-Fahrbeziehungen sowie die querenden West-Ost-Fahrbeziehungen für den Hamburger Westen bzw. Nordwesten stark beeinträchtigt sein würden. Die **Vorhabensträgerin** erwiderte hierzu, dass der Verkehr während des Baus in vollem Umfang aufrechterhalten werde, die vorhandene Anzahl der Fahrstreifen bleibe für jede Fahrtrichtung erhalten. Die notwendigen Verkehrsführungen würden regelgerecht ausgeführt und auf Basis verkehrsbehördlicher Anordnungen der zuständigen Behörde errichtet. Das für die Beurteilung des Verkehrs während der Bauzeit im nachgeordneten Netz erarbeitete "Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit" habe zum Ergebnis, dass für die ge-

*planten Sperrungen der Anschlussstellen Umleitungstrecken bestünden, welche die Verkehre des städtischen Netzes berücksichtigten. Im Verlauf dieser Strecken würden diverse bauliche und signaltechnische Maßnahmen zur Sicherung der Kapazitäten durchgeführt. Zusätzliche Verlagerungsverkehre von der A7 während der Bauzeit seien darin zwar nicht berücksichtigt, da sowohl das nachgeordnete Netz als auch die BAB in ihrer Kapazität erschöpft seien. Dies entspräche jedoch bereits dem Ist-Zustand, sodass es durch die Bautätigkeit zu keiner Verschlechterung gegenüber dem Istzustand komme.*

*Die Planung der bauzeitlichen Verkehrsführung werde fortgeschrieben. Zielsetzung sei es, unter Beachtung wirtschaftlicher und technischer Randbedingungen die Einschränkungen der Verkehre auf ein Minimum zu reduzieren. Hinsichtlich der Vorschläge seien noch grundlegende Randbedingungen des bauzeitlichen Tunnelbetriebs zu klären, die für die Durchführbarkeit des hier gewählten Bauablaufes von Bedeutung sind.*

Dieser Aussage der Vorhabensträgerin entsprechend hat es zwischenzeitlich Abstimmungsgespräche zwischen der Vorhabensträgerin und dem LSBG gegeben. Als derzeitigen Stand teilte der LSBG mit Schreiben vom 26.11.2012 mit, die aktuelle Planung sehe derzeit vier Bauphasen vor. Die Bauphase -1 solle eine 2+2s Verkehrsführung und die Bauphase 0 eine 2+3 Verkehrsführung erhalten. In den Phasen 1 und 2 sei jeweils eine 4+0 Verkehrsführung vorgesehen. Alle Fahrstreifen sollen in 3,25 m Breite zur Verfügung stehen. Der LSBG stimme diesem Konzept zu. Auch die weiteren Planungen seien mit dem LSBG (u. a. Entwurfs- und Betriebsdienststellen) abzustimmen. Es werde vorgeschlagen, die bauzeitliche Verkehrsführung aus Gründen der Rechtssicherheit planfestzustellen.

**Planfeststellungsbehörde:** Die bauzeitliche Verkehrsführung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Mit dem "Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit" hat die Vorhabensträgerin modellhaft nachzuweisen versucht, dass die Verkehrsführung in der Bauphase beherrschbar ist. Nach der anfänglichen Kritik und der Überarbeitung des Konzeptes schließt sich der LSBG dieser Auffassung offenbar an, wenn er sogar vorschlägt, das überarbeitete Konzept planfestzustellen. Für die Planfeststellung genügt jedoch die Erkenntnis, dass es wenigstens ein tragfähiges Konzept gibt, nach dem der bauzeitliche Verkehr abwickelbar bleibt. Die Detailregelungen oder aber auch erneute Überarbeitungen des Konzeptes können dann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Eine Planfeststellung der bauzeitlichen Verkehrsführung kommt nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn gerade eine ganz bestimmte Verkehrsführung ausschließlich zulässig sein soll. Damit wäre diese Verkehrsführung jedoch festgeschrieben und Abweichungen nur unter Abänderung des Planfeststellungsbeschlusses möglich. Da dies die Vorhabensträgerin stark einengte, bedürfte es hierfür einer besonderen Begründung. Eine solche ist nicht ersichtlich. Gerade die Entstehung des aktuellen Konzeptes unter Beteiligung des LSBG zeigt, dass es sinnvoll ist, die Dinge insoweit im Fluss zu halten. So erscheint es als durchaus möglich, dass weitere Optimierungen der bauzeitlichen Verkehrsführung vorgenommen werden können, und dies gegebenenfalls sogar

**noch während der Bauausführung. Dieser Weg bliebe bei einer Festschreibung weitgehend verwehrt. Dabei ist die Einbindung des LSBG über die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.9 gewährleistet.**

#### **4.17.2.18 Hamburger Wasserwerke GmbH**

Stellungnahme vom 08.09.2011

Die Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW) erklärte, im Bereich der Planungen seien die HWW wie aus dem Bauwerksverzeichnis ersichtlich vielfältig betroffen. Der Stellungnahme lag ein Auszug aus den HWW-Bestandsplänen bei.

Die grün markierte Leitungstrasse sei in dem Leitungsplan U15-3 Bl.2 wahrscheinlich übersehen worden. Es werde gebeten, die Kabeltrasse nachzutragen und das Kabel bei der Planung zu berücksichtigen.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin werde den vollständigen Bestandsplan anfordern und den Leitungsplan U 15-3 Blatt 2 und das Bauwerksverzeichnis ergänzen. Entsprechende Verlegungs- oder Sicherungsmaßnahmen würden vorgeschlagen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Da für die Richtigkeit der HWW-Unterlagen keine Gewähr übernommen werden könne, habe die Vorhabensträgerin sich zur Koordination der Arbeiten mit dem zuständigen Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel.: 7888-34990 bzw. dem Wasserwerk Stellingen, Niewisch 37, 22527 Hamburg, Tel.: 040/ 544853, in Verbindung zu setzen.

Ferner befinde sich im Bereich der Gewässerverlegung Brookgraben (Bauwerksverzeichnis Lfd.-Nr. 113) die Grundwassermessstelle S45. Diese diene der dauerhaften Sicherung der Trinkwasserversorgung Hamburgs und sei für die HWW unverzichtbar. Durch die Gewässerverlegung dürfe die Grundwassermessstelle nicht gefährdet oder in ihrer Funktion beeinträchtigt werden.

***Vorhabensträgerin:** Bei der Verlegung des Brookgrabens werde die Grundwassermessstelle S45 berücksichtigt. Das Grabenprofil werde um ca. 3 m gegenüber der jetzigen Planung nach Osten verschwenkt.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.19 Hamburger Stadtentwässerung**

Stellungnahme vom 05.10.2011

Gegen die Planunterlagen des Planfeststellungsverfahrens für den 6/-8 -streifigen Ausbau der BAB A7, Planungsabschnitt Schnelsen, in der Planfassung vom 16.05.2011 bestünden aus Sicht der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) grundsätzlich keine Bedenken.

Baumaßnahmen der HSE seien im näheren Bereich der geplanten Erweiterung der BAB A7, Planungsabschnitt Schnelsen, nicht in Ausführung oder projektiert. Die nachfolgend beschriebenen Auflagen seien bei der Planung und Ausführung der o. g. Baumaßnahme zu beachten und zu berücksichtigen:

Generell müssten alle vorhandenen Misch-, Regen- und Schmutzwassersielschächte jederzeit mit den entsprechenden Sielbetriebsfahrzeugen bis 150 KN Achslast (Kolonnenwagen, Spülwagen etc.) anfahrbar sein.

**Vorhabensträgerin:** *Die Erreichbarkeit der HSE Anlagen während der Bauzeit werde prinzipiell zugesagt, zeitweilige Einschränkungen würden gemeinsam mit der HSE im Vorfeld der Bauarbeiten einvernehmlich abgestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Durch die Baumaßnahme entstehende Baustoffablagerungen in den Sielanlagen würden auf Kosten des Veranlassers / Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.

**Vorhabensträgerin:** *Baustoff- und sonstige Ablagerungen, die eindeutig der Baumaßnahme zugeordnet werden könnten, würden durch die Baufirma beseitigt. Dies werde bauvertraglich beauftragt. Zur Feststellung bzw. Zuordnung werde im Vorfeld der Bauarbeiten eine Beweissicherung der Anlagen durchgeführt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Für die Kranaufstellung in Sieltrassennähe habe der Bauträger erdstatische Berechnungen aufzustellen. Die statischen Berechnungen seien eigenverantwortlich vom Veranlasser / Bauträger auszuwerten und das Ergebnis sei dem zuständigen Sielbezirk mitzuteilen.

**Vorhabensträgerin:** *Kranstandorte würden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten gewählt, Beeinträchtigungen und Schäden an Anlagen Dritter infolge Aufstellung und Betrieb seien hierbei auszuschließen. Haftungsfragen würden bauvertraglich und entsprechend der gültigen Gesetze geregelt.*

*Statische Berechnungen würden erstellt und geprüft, die Beteiligung der HSE für Standorte in Nähe ihrer Anlagen werde im erforderlichen Umfang zugesagt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Bei Baugrubenherstellungen in Sielnähe sei der Verbau erschütterungsfrei einzubringen und der Mindestabstände zu vorhandenen Sielanlagen einzuhalten. Erforderliche statische Nachweise seien vor Baubeginn vom Veranlasser / Bauträger zu erbringen.

Zur Beweissicherung seien vor Baubeginn alle im Baubereich vorhandenen Sielanlagen entweder zu begehen oder mit dem Kanalfernauge (KFA) zu befahren. Der genaue Umfang könne erst später in Abstimmung mit der HSE erfolgen. Die Durchführung der Begehung / Untersuchung erfolge durch die Hamburger Stadtentwässerung (HAMBURG WASSER Service und

Technik GmbH). Damit die Beweissicherung zeitnah durchgeführt werden könne, sei der jeweils geplante Baubeginn der HSE frühzeitig bekannt zu geben. Die Untersuchung werde durch ein schriftliches Protokoll und bei Vorliegen von Schäden, durch eine Videoaufzeichnung dokumentiert. Nach Beendigung der Bauarbeiten würden die Siele nochmals untersucht. Bei Vorliegen von Schäden würden diese ebenfalls durch eine Videoaufzeichnung festgehalten. Die Beseitigung der Schäden habe der Veranlasser / Bauträger in Abstimmung mit der Hamburger Stadtentwässerung zu beauftragen. Das Ende der Bauarbeiten sei dem Sielbezirk schriftlich mitzuteilen, damit die o. a. Abschlussuntersuchung durchgeführt werden könne. Die Beauftragung und Kostentragung erfolge durch den Bauträger/ Veranlasser.

Ergänzend hierzu seien die HSE-Merkblätter „Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen" und „Allgemeine Auflagen für Kranaufstellungen in der Nähe öffentlicher Sielanlagen" zu beachten.

**Vorhabensträgerin:** *Die Hinweise würden aufgenommen und bei der weiteren Planung und Durchführung berücksichtigt. Bezüglich der Beauftragung und der Kostentragung der Beweissicherung werde auf den bestehenden Rahmenvertrag hingewiesen. Hierzu werde es weitere Abstimmungen mit der HSE geben.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 3.9 verwiesen.**

Es sei sicherzustellen, dass aus der Gründung von Bauwerken, die im Zuge der Erweiterung der BAB A7 hergestellt werden, keine Lasten auf Sielanlagen der HSE abgetragen bzw. eingeleitet werden.

**Vorhabensträgerin:** *Der Forderung werde zugestimmt. Lastenabtragungen aus Bauwerken auf Sielanlagen seien nicht beabsichtigt bzw. würden vermieden. Sofern erforderlich würden entsprechende Abstimmungen mit der HSE durchgeführt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

In den Bereichen, in denen die Sielanlagen durch Brückenbauwerke überbaut würden, seien bereits heute freie Ausweichtrassen für eine spätere Erneuerung der Siele außerhalb der überbauenden Bauwerke zu suchen und für die Zukunft festzuschreiben. Es seien daher ggf. Abstimmungen mit dem Wegebausträger im Rahmen der Planaufstellung zu führen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Baurechtsverfahren zukünftiger Leitungsbauvorhaben seien nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.*

**E-Mail der Hamburger Stadtentwässerung vom 24.01.2012:**

Eine nochmalige Prüfung habe ergeben, dass zum jetzigen Zeitpunkt davon auszugehen sei, dass im o. g. Abschnitt der 6-/8 streifigen Erweiterung der BAB A7 für zukünftige Sielumbaumaßnahmen / Sielerneuerungen im Bereich der Sielüberbauung durch die BAB A7 bzw. Bauwerke der BAB keine Ausweichtrassen zu suchen und festzuschreiben seien, da die hier betrof-

fenen Siele auch zukünftig im Straßenkörper liegen würden. Zusätzliche Flächen seien somit nicht erforderlich.

Desweiteren werde zu Punkt IV der Anlage 1 der HSE-Stellungnahme zur Planfeststellung für den Ausbau der Autobahn A7, Abschnitt Schnelsen, abschließend Stellung genommen: Das vorhandene Schmutzwassersiel DN 500 sei im Bereich der Querung der BAB A7 umzubauen. Zur Sicherstellung der Schmutzwasserentsorgung sei das S-Siel tieferzulegen und als Düker auszubilden.

**Erwiderung der Vorhabensträgerin (E-Mail vom 13.02.2012):** *Die Maßnahme der HSE sei bekannt, derzeit in der planerischen Vorbereitung seitens HSE und werde mit der Vorhabensträgerin im Rahmen der Leitungs koordinierung abgestimmt. Eine Kostenübernahmeerklärung für die anteilig zu übernehmenden Kosten gemäß Rahmenvertrag werde im Rahmen dieser Abstimmungen erfolgen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Im Hinblick auf eine Überbauung von Sielanlagen hat sich die Stellungnahme erledigt. Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Außerdem übersandte die HSE eine Zusammenstellung, in der die erforderlichen Umbau- und Sicherungsmaßnahmen an Sielanlagen der HSE beschrieben sind. Die Benennung des genauen Umfanges der Betroffenheit und sich hieraus ergebende Umbaumaßnahmen an vorhandenen Sielanlagen der HSE könne in diesem Planungsstadium nicht zu 100 % erbracht werden. Die HSE behalte sich deshalb vor, für den Fall, dass es neue Erkenntnisse hinsichtlich der betroffenen Sielanlagen gebe, diese nachträglich bekannt zu geben und ggf. hieraus entstehende Forderungen geltend zu machen.

Betrieblich genehmigte Planungsunterlagen und eine belastbare Kostenaufstellung könnten zum jetzigen Zeitpunkt, wo der erforderliche Umbauumfang an den Sielanlagen aufgrund fehlender Unterlagen noch nicht abschließend geklärt sei, nicht geliefert werden.

**Vorhabensträgerin:** *Die in der Zusammenstellung aufgeführten Sicherungs- und Umbaumaßnahmen sowie die entsprechende Kostentragung gemäß Rahmenvertrag würden von der Vorhabensträgerin anerkannt. Der Leitungsträger werde in die Ausführungsplanung mit einbezogen.*

*Das vorhandene Regenwassersiel DN 300 in der östlichen Auffahrrampe der AS Schnelsen-Nord sowie das vorhandene Regenwassersiel DN 300 im Vielohweg würden im Bauwerksverzeichnis und im Leitungsplan ergänzt und seien während der Baumaßnahme ebenfalls zu sichern. Alle anderen in der Anlage 1 aufgeführten Sielanlagen seien im Bauwerksverzeichnis sowie in den Leitungsplänen aufgeführt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Bei der Kostentragung / Finanzierung gehe die Hamburger Stadtentwässerung (HSE) grundsätzlich davon aus, dass die Kostenteilung der Umbaumaßnahmen (incl. Ing.- Honorare etc.) gemäß dem zwischen der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Baubehörde - Tiefbauamt - Straßenbauverwaltung und der Hamburger Stadtentwässerung bestehenden Rahmenvertrag vom 11.11.1996 (§§ 10 u.11) erfolge.

**Vorhabensträgerin:** *Die Vorhabensträgerin verweise auf das Schreiben der DEGES an die HSE vom 04.04.2011, in welchem die Kostentragung / Finanzierung gemäß Rahmenvertrag bestätigt werde (s. auch Stellungnahme / Erwiderung aus dem Planfeststellungsverfahren Stellung).*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 3.9 verwiesen.**

Unter den lfd. Bauwerksverzeichnisnummern 103, 104, 105, 106, 107 und 111 werde unter „vorgesehene Regelung“ anstelle von BAB A7 die BAB A20 genannt.

**Vorhabensträgerin:** *Es handele sich um einen Schreibfehler, das Bauwerksverzeichnis werde berichtigt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Im Folgenden werde kurz auf die Betroffenheit der öffentlichen Abwasseranlagen und die Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen eingegangen. Die Kostentragung / Finanzierung der Sielbaumaßnahmen (incl. Ing.- Honorare etc.) und der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen richte sich nach dem Rahmenvertrag, der zwischen der Bundesstraßenverwaltung (FHH, BSU) und der HSE vom 11.11.1996 (§§ 10 u.11) vereinbart sei.

Die Benennung des genauen Umfanges der Betroffenheit und sich hieraus ergebende Umbaumaßnahmen an vorhandenen Sielanlagen der HSE könne in diesem Planungsstadium nicht zu 100% erbracht werden. Die HSE behalte sich deshalb vor, für den Fall, dass es neue Erkenntnisse hinsichtlich der betroffenen Sielanlagen gebe, diese nachträglich bekannt zu geben und ggf. hieraus entstehende Forderungen geltend zu machen.

I.) Oldesloer Straße:

Das in der östl. Auffahrrampe der Anschlussstelle Schnelsen-Nord vorhandene Regenwasser-siel DN 400 (BWVZ-Nr.: 205) sei während der Sanierung der Rampenfahrbahn zu sichern. Umbaumaßnahmen seien nach derzeitigen Erkenntnissen nicht erforderlich.

**Vorhabensträgerin:** *Der Hinweis entspricht der Beschreibung im BWVZ-Nr. 205 und im Leitungsplan Unterlage 15.3 Blatt 2/6.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

In der Zusammenstellung des Bauwerksverzeichnisses fehle das ebenfalls in der östl. Auffahr-  
rampe vorhandene Regenwassersiel DN 300. Auch dieses Siel sei während der Sanierung der  
Rampenfahrbahn zu sichern.

**Vorhabensträgerin:** *Im Bauwerksverzeichnis werde das in der östl. Auffahrrampe liegende  
vorhandene Regenwassersiel DN 300 mit aufgenommen. Es werde während der Bauzeit gesi-  
chert.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Da die vorgenannten Regenwassersiele nur das Oberflächenwasser der Auf- und Abfahrrampe  
aufnahmen, sollte geprüft werden, ob das auf den Rampen anfallende Wasser nicht auch in das  
Regenrückhaltebecken RRB 1.2.2 eingeleitet werden könne. Aus Sicht der Hamburger Stadt-  
entwässerung könne auf die beiden Regenwassersiele verzichtet werden.

**Vorhabensträgerin:** *Ein Ableiten des Oberflächenwassers der Auf- und Abfahrrampe in das  
RRB 1.2.2 sei auf Grund der Höhenlage des Beckens nicht möglich.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Im Zuge des Neubaus der Ablaufleitung aus dem vorhandenen Rückhaltebecken RRB 1.2.1  
seien ca. 7m Regenwassersiel und das Einlaufbauwerk (BWVZ-Nr.: 229) umzubauen. Grob er-  
mittelte Umbaukosten: 35.000 Euro. Kostentragung gemäß Rahmenvertrag § 11 (2)= je 50%  
Straßenbaulastträger und HSE.

Sicherung des vorhandenen Regenwassersieles DN 500 in der Oldesloer Straße (BWVZ-Nr.:  
242) während der Herstellung der Ablaufleitung aus dem Regenrückhaltebecken RRB 1.2.2.:  
Umbaumaßnahmen seien nach derzeitigen Erkenntnissen nicht erforderlich.

**Vorhabensträgerin:** *Der Hinweis entspreche der Beschreibung im BWVZ-Nr. 242 und im Lei-  
tungsplan Unterlage 15.3 Blatt 2/6.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Höhenlage des R-Sieles DN 500 sei bei der Planung der Ablaufleitung des Regenrückhal-  
tebeckens zu beachten und zu berücksichtigen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Kreuzungsfreiheit vom R-Siel DN 500 und der Ablaufleitung aus dem  
RRB 1.2.2 werde beachtet.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Gemäß beiliegendem Bauwerksverzeichnis (BWVZ-Nr.: 243) solle die Einleitung aus dem Vie-  
lohkamp in die Autobahntwässerung aufgehoben werden. Da aus topografischen Gründen  
eine Anbindung an das R-Siel DN 300 im Vielohweg nicht möglich sei, müsse zur Sicherstellung  
der Straßenentwässerung des Vielohkamps die Einleitung in die Autobahntwässerung beste-  
hen bleiben.

**Vorhabensträgerin:** Dem Einwand werde zugestimmt. Die Einleitmenge sei unerheblich, die Kapazitäten des Regenwasserkanals der A 7 seien hierfür ausreichend.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.

Im Zuge der Herstellung des Betriebsweges zur Wartung der östl. Lärmschutzwand sei das vorhandene Regenwassersiel DN 300 im Vielohkamp (BWVZ-Nr.: 243) zu sichern. Ggf. sei auch das im Vielohweg vorhandene Regenwassersiel DN 300 (keine BWVZ-Nr. vorhanden) während der Baumaßnahme zu sichern.

Das auf der Westseite vorhandene Regenwassersiel DN 300 (BWVZ-Nr.: 250) sei während der Baumaßnahme zu sichern. Ggf. seien auch die Regenwassersiel DN 600 bis DN 1250 (keine BWVZ-Nr. vorhanden) einschl. der Auslaufbauwerke während der Baumaßnahme zu sichern.

Schleswiger Damm:

Sicherung des vorhandenen Schmutzwassersieles K DN 315 (BWVZ-Nr.: 267) im Zuge der Herstellung eines Rechtsabbiegestreifens. Anmerkung: Das Schmutzwassersieles aus Kunststoff sei in einem Steinzeugrohr DN 400 verlegt.

Einleitung aus dem Havariebecken (BWVZ-Nr.: 109) in das Schmutzwassersiel oder direkt in das Pumpwerk 45 der HSE. Die Einleitung könne nur unter der Voraussetzung, dass die Leistungsfähigkeit des Pumpwerkes und die Aufnahmekapazität des Schmutzwassersies K DN 315 bzw. DN 400 ausreichend sei, erfolgen.

**Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin werde sich hierzu im Zuge der Ausführungsplanung mit der HSE abstimmen.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen. Das Abstimmungserfordernis erstreckt sich auch auf die anderen Siele, hinsichtlich derer die Hamburger Stadtentwässerung insbesondere Sicherungsbedarf geltend gemacht hat.

Das HSE-Pumpwerk (keine BWVZ-Nr. vorhanden) sei während der Baumaßnahme zu sichern.

**Vorhabensträgerin:** Die Sicherung des HSE-Pumpwerkes während der Bauzeit werde zugesagt. Ggf. werde ein Bauzaun errichtet.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.

Frohmestraße:

Zur angedachten Tieferlegung des vorhandenen Schmutzwassersieles DN 500 (BWVZ-Nr.: 278) im Bereich der BAB A7 könne aufgrund noch nicht vorliegender Informationen zu hieraus resultierenden sielhydraulischen und betrieblichen Folgen noch keine endgültige Aussage getroffen werden. Sobald die Informationen vorlägen, erhalte die Vorhabensträgerin zu diesem Punkt eine abschließende Stellungnahme. Der ggf. erforderliche Umbauumfang sei im weiteren Verfahren mit der Hamburger Stadtentwässerung abzustimmen. Kostentragung gemäß Rahmenvertrag § 11 (2)= je 50% Straßenbaulastträger und HSE.

Die auf der Westseite parallel zur BAB A7 verlaufenden Schmutz- und Regenwassersiele DN 250 und DN 300 (BWVZ-Nr.: 297 und 298) seien im Zuge der Herstellung des Lärmschutztunnels zu sichern.

Heidlohstraße:

Die im Kreuzungsbereich Heidlohstraße / Vogt-Kock-Weg / Röthmoorweg vorhandenen Schmutz- und Regenwassersiele DN 250 - DN 1100 (BWVZ-Nr.: 307 und 308) seien im Zuge der Grundsanie rung des vorgenannten Knotens zu sichern.

Der die BAB A7 unterquerende Schmutzwasserdüker DN 250 (BWVZ-Nr.: 320) sei zu erneuern. Nach Aufhebung des in der späteren rechten Fahrspur liegenden Schachtes sei die betriebliche Sicherheit und Zugänglichkeit aufgrund des nicht geradlinigen Sielverlaufes nicht mehr gegeben. Es seien ca. 60 m Schmutzwassersiel DN 250 (Düker) neu herzustellen. Die zukünftige Lage des neuen Dükers sei abzustimmen. Grob ermittelte Umbaukosten: 250.000 Euro. Kostentragung gemäß Rahmenvertrag § 11 (2)= je 50% Straßenbaulastträger und HSE

**Vorhabensträgerin:** *Gemäß Bauwerksverzeichnis sei ein Abbruch des Schachtes im oberen Bereich sowie eine unterirdische verkehrssichere Abdeckung vorgesehen. Sofern aufgrund der Zugänglichkeit und Wartung eine Neuerstellung des Schmutzwassersiels erforderlich sei, werde die Kostentragung gemäß Rahmenvertrag vom Vorhabensträger zugesagt.*

*Im Zuge der Ausführungsplanung werde sich die Vorhabensträgerin zu den detaillierten baulichen Maßnahmen am Schmutzwassersiel abstimmen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Er widerung der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 3.9 verwiesen.**

Sollte die zukünftige Überdeckung ausreichend sein, könne das die BAB A7 unterquerende Regenwassersiel DN 600 / DN 1100 (BWVZ-Nr.: 321) verbleiben. Für den Fall, dass keine Umbaumaßnahmen an den Regenwassersielen auszuführen seien, sei der jetzt in der Standspur und später im rechten Fahrstreifen liegende Schacht aufgrund des großen Profilwechsels zu erhalten.

**Vorhabensträgerin:** *Gemäß Bauwerksverzeichnis sei ein Abbruch des Schachtes im oberen Bereich und eine unterirdische, die Verkehrslast berücksichtigende, Abdeckung (Blindschacht) vorgesehen, da der Schachtdeckel nicht im zukünftigen rechten Hauptfahrstreifen der Richtungsfahrbahn Flensburg verbleiben könne. Es seien somit Umbaumaßnahmen am Regenwassersiel erforderlich.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Er widerung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Das in der Heidlohstraße vorhandene Schmutzwassersiel DN 250 (BWVZ-Nr.: 329) und das Regenwassersiel DN 600 (BWVZ-Nr.: 328) seien im Zuge des Neubaus der Heidlohstraße zu sichern.

Für alle die BAB A7 querenden Schmutz- und Regenwassersiele sei die Höhenlage der Siele bei der Planung der parallel verlaufenden Autobahntwässerung zu beachten und zu berücksichtigen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Höhenlagen der kreuzenden Schmutz- und Regenwassersiele seien bei der Planung der Autobahntwässerung beachtet worden. Die Sicherungs- bzw. Verlegungsmaßnahmen seien im Bauwerksverzeichnis aufgeführt. Weitere Einzelheiten würden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Leitungsträger abgestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Geplante Tunnelentwässerung im Bereich der Überführungsbauwerke (BWVZ-Nr.: 44+45): Sollte die Entwässerung über einen Anschluss an das Regenwassersielnetz der Hamburger Stadtentwässerung erfolgen, seien Einleitpunkt und Einleitmenge einvernehmlich mit der HSE abzustimmen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Überführungen Frohmestraße und Heidlohstraße über den neuen Tunnel erhielten Entwässerungseinrichtungen. Der Längstransport erfolge über je eine Sammelleitung zu den vorhandenen Entwässerungseinrichtungen der Straßen. Dort erfolge der Anschluss an das Leitungsnetz der Stadtentwässerung der FHH. Weitere Einzelheiten würden im Zuge der Ausführungsplanung mit HSE geregelt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Geplantes Betriebsgebäude „Tunnel Schnelsen“ (BWVZ-Nr.: 49): Die Entsorgung von ggf. anfallendem Schmutz- und Niederschlagswasser vom geplanten Betriebsgebäude sowie die evtl. vorgesehene Einleitung von Löschwasser aus dem am Betriebsgebäude angegliederten Löschwasserbecken sei im weiteren Verfahren einvernehmlich mit der Hamburger Stadtentwässerung zu regeln. Einleitpunkte und Einleitmengen seien einvernehmlich mit der HSE abzustimmen.

**Vorhabensträgerin:** *Die Entsorgung der über das Betriebsgebäude anfallenden Schmutz- und Niederschlagswasser erfolge über das städtische Schmutzwasserkanalnetz.*

*Alle im Tunnel anfallenden Wassermengen und andere Flüssigkeiten würden dem Havariebecken an der Straße Meddenwarf zugeführt, das gemäß den Anforderungen nach RABT 2006 ein Fassungsvermögen von 102 m<sup>3</sup> aufweise. Nach Überprüfung auf Kontamination würden aufgrund der Vorgabe der Wasserbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg unbedenkliche Wasser nicht über einen Vorfluter, sondern über das Schmutzwasserkanalnetz abgeleitet. Einleitpunkte und Einleitmengen seien noch festzulegen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Gegenstand der **Planänderung** vom 26.07.2012 waren folgende Punkte:

- Es wurden Sicherungen der Regenwassersiele BWV-Nr. 205 und BWV-Nr. 343 geplant,
- Das Regenwassersiel Vielohkamp, BWV-Nr. 243, wird an die Autobahn angeschlossen.

Hierzu äußerte sich die HSE wie folgt:

Welche Sielleitungen seien mit der BWV-Nr. 343 gemeint? Handele es sich hier um die im westlichen Vielohweg vorhandenen und zu sichernden Regenwassersiele DN 600 bis DN 1250? Wenn ja, werde um Ergänzung der Planänderung für das im östlichen Vielohweg vorhandene und zu sichernde Regenwassersiel DN 300 gebeten.

Für den Fall, dass sich die BWV-Nr. 343 auf das im östlichen Vielohweg vorhandene Regenwassersiel DN 300 beziehe, werde um Ergänzung der Planänderung für die Sicherung der im westlichen Vielohweg vorhandenen Regenwassersiele DN 600 bis DN 1250 gebeten.

**Vorhabensträgerin:** Die BWV-Nr. 343 beziehe sich auf das Regenwassersiel DN 300 im westlichen Vielohweg, neben dem Regenwassersiel mit der BWV-Nr. 250. Die BWV-Nr. 250 bezeichne das Regenwassersiel DN 1.250 im westlichen Vielohweg (Bereich Zufahrt zum Betriebsweg; beachte: Schreibfehler, im Bauwerksverzeichnis stehe DN 1.280 statt DN 1.250, dies werde korrigiert). Das Regenwassersiel DN 600 etwas weiter östlich sei nicht betroffen (inkl. Auslaufbauwerken), ebenso wenig das im östlichen Vielohweg liegende Regenwassersiel DN 300 (bleibt erhalten), eine Regelung hierfür sei nicht erforderlich. Unabhängig davon gelte: Alle von den Baumaßnahmen betroffenen Anlagen der Versorgungsträger würden gesichert bzw. ggf. an die neue Situation angepasst, die Kostentragung regele sich nach Rahmenvertrag.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.

Das an der Anschlussstelle HH-Schnelsen (Fahrtrichtung Hannover) vorhandene Schmutzwasserpumpwerk der HSE (keine BWV-Nr. vorhanden) sei während der Bauzeit zu sichern (siehe auch Punkt III dritter Spiegelstrich der Anlage 1 zur Stellungnahme der HSE zur Planfeststellung)

**Vorhabensträgerin:** Die Böschung im Bereich des Schmutzwasserpumpwerks werde so gestaltet, dass eine Beeinträchtigung des Pumpwerkes inkl. Außenanlagen unterbleibe (ggf. durch Böschungssicherung, -aufsteilung oder Bau einer Stützkonstruktion). Die Maßnahmen würden in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.

Die in der Straße Meddenwarf vorhandenen Regen- und Schmutzwassersiele (R-Siel DN 800, S-Siele DN 400 bzw. DR 250 / K DR 218) seien während der Bauzeit zu sichern.

**Vorhabensträgerin:** In der Straße Meddenwarf seien keine Bautätigkeiten vorgesehen, insofern seien die in der Straße liegenden Siele nicht betroffen. Unabhängig davon gelte: Alle von den Baumaßnahmen betroffenen Anlagen der Versorgungsträger würden gesichert bzw. ggf. an die neue Situation angepasst, die Kostentragung regele sich nach Rahmenvertrag.

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.

#### **4.17.2.20 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH**

Stellungnahme vom 19.08.2011

Die Stellungnahme erfolge Namens und in Vollmacht der Telekom Deutschland GmbH (TDG) als Betreiberin eines bundesweiten Telekommunikationsnetzes. Diese habe Eigentum und Funktionsherrschaft von der Deutschen Telekom AG übernommen, deren 100%-ige Tochtergesellschaft sie sei. Der TDG sei das Recht zur unentgeltlichen Nutzung von Verkehrswegen für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland übertragen worden.

Das Vorhaben kollidiere in folgender Art und Weise mit den vorhandenen TK-Linien:

Bauwerksverzeichnis Nr. 213, 223 + 227: Das vorhandene Kabel werde aufgegeben, es erfolge eine Neuverlegung. Es werde eine Vorlaufzeit für die Projektierung von 2 Wochen und eine Bauzeit von 5 Wochen benötigt.

Bauwerksverzeichnis Nr. 271: Für den Umbau (Notrufsäule) werde eine Vorlaufzeit für die Projektierung von einer Woche und eine Bauzeit von 2 Wochen benötigt.

Bauwerksverzeichnis Nr. 276: Für den Umbau werde eine Vorlaufzeit für die Projektierung von einer Woche und eine Bauzeit von 2 Wochen benötigt.

Bauwerksverzeichnis Nr. 281, 284 + 285: Für den Umbau der Rohranlage mit 18 Zügen werde ein Provisorium (Behelfsbrücke) benötigt. Es werde eine Vorlaufzeit für die Projektierung von 10 Wochen und eine Bauzeit von 16 Wochen benötigt.

Bauwerksverzeichnis Nr. 293: Für die Verlegung des Erdkabels in eine neue Trasse werde eine Vorlaufzeit für die Projektierung von 2 Wochen und eine Bauzeit von 5 Wochen benötigt.

Bauwerksverzeichnis Nr. 302, 313 + 333: Für den Umbau der Rohranlage mit 4 Zügen in den Neubau der Brücke Heidlohstraße werde eine Vorlaufzeit für die Projektierung von 2 Wochen und eine Bauzeit von 5 Wochen benötigt.

Bauwerksverzeichnis Nr. 341: Für die Verlegung des Rohres unter der Autobahn zur Versorgung des Mobilfunkstandortes werde eine Vorlaufzeit von 2 Wochen für die Projektierung und 5 Wochen für die Bauausführung benötigt.

Es werde darauf aufmerksam gemacht, dass eine Verlegung gerade im Bereich von Glasfaserkabeln das Auswechseln von Kabeln in einer Länge von einigen hundert Metern bis zu einigen Kilometern Länge erfordern könne, da Glasfaserkabel nur zwischen den jeweils im Netz befindlichen Verbindungsstellen (Muffen bzw. Kabelschächten) verlegt werden könnten. Gleiches könne auch im Bereich von Kupferkabeln zutreffen. Kabelschächte und Kabelkanalanlagen könnten generell nicht verlegt werden. Um die Verlegung unterbrechungsfrei durchführen zu können, sei die vollständige Fertigstellung einer Ersatztrasse erforderlich, bevor die vorhandene Trasse umgeschaltet werden könne. Je nach Abstimmung sei ggf. auch die Errichtung einer provisorischen Ersatztrasse/-brücke erforderlich.

**Vorhabensträgerin:** *Im Zuge der weiteren Planung werde mit den betroffenen Versorgungsträgern die Leitungsplanung und die Leitungsbauausführungsphase mit ausreichendem Vorlauf abgestimmt. Dafür werde ein gesonderter Leitungs Koordinator beauftragt, welcher sich mit den betroffenen Versorgungsträgern rechtzeitig ins Benehmen setze und die nötigen Leitungsmaßnahmen mit der BAB-Baumaßnahme koordiniere.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Es werde beantragt, der Vorhabensträgerin aufzuerlegen, die von der TDG beauftragte Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Technische Infrastruktur Niederlassung Nord, hinsichtlich der Baumaßnahmen am Telekommunikationsnetz rechtzeitig ins Benehmen zu setzen, um dieser einen ausreichend langen Zeitraum im Bauablauf für Bauvorbereitung, Ausschreibung von Bauleistungen, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Umschaltarbeiten an den aufgeführten Kollisionspunkten etc. zur Verfügung zu stellen.

**Vorhabensträgerin:** *Die notwendigen Abstimmungen mit den vorab genannten Zeiträumen würden zugesagt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### 4.17.2.21 Vattenfall Europe Netzservice GmbH

Stellungnahmen vom 27.07., 14.09. und 20.09.2011

Vattenfall Europe Netzservice GmbH / Hochspannungsnetze Hamburg / Projektierung Umspannwerke handele im Auftrag und in Vollmacht der Vattenfall Europe Distribution Hamburg GmbH (Netzbetreiber). Vor Aufnahme der Bauarbeiten müsse sich die Bauleitung mit der Abteilung Hochspannungsnetze Hamburg/Freileitungen, Telefon (040)6467-7241, in Verbindung setzen. Es werde dann ein Beauftragter zur Baustelle entsandt, der den örtlich Verantwortlichen auf die Gefahren im Bereich der Hochspannungsfreileitung hinweise.

**Vorhabensträgerin:** *Die geforderten Abstimmungen mit der Abteilung Hochspannungsnetze Hamburg/Freileitungen würden zugesagt.*

Das Bauvorhaben befinde sich unter der Gefahrenzone der 110-kV-Hochspannungsfreileitung. In dem beiliegenden Lageplan 1:1000 sei die horizontale Gefahrenzone der Hochspannungsfreileitung rot schraffiert sowie die maximal zulässige Straßen- und Arbeitshöhe eingetragen. Dabei seien berücksichtigt worden:

- Ausschwingen der Leiterseile bei Wind,
- größter Durchhang bei hoher Seiltemperatur,
- Sicherheitsabstand gem. VDE 0210.

Gegen das o. a. Vorhaben bestünden keine Einwände, wenn folgende Bedingungen eingehalten würden:

- Unterhalb der rot schraffiert dargestellten Gefahrenzone der Hochspannungsfreileitungen gälten die eingetragenen maximal zulässigen Höhen über NN.
- Für die geplante Erweiterung der A7 im Bereich des Betr.-km 144+250 betrage die maximal zulässige Straßenhöhe 20.0 m über NN.
- Dabei dürfe die vorgegebene Arbeitshöhe von 24,0 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.
- Weiterhin müssten die beiliegenden "Richtlinien für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen" eingehalten werden, die hierzu an den Bauherrn/ Grundeigentümer und Bauausführenden weiterzuleiten seien.
- Für alle möglichen Beschädigungen, die durch das Bauvorhaben bzw. die geplante Bebauung und deren Nutzung an den Anlagen der Vattenfall Europe Netzservice GmbH verursacht werden könnten, müsse die Vorhabensträgerin die uneingeschränkte und volle Haftung übernehmen. Diese Haftungsübernahme gelte auch für alle Folgeschäden.

**Vorhabensträgerin:** *Die rot schraffierten Flächen lägen überwiegend außerhalb der Planfeststellungsgrenzen. Aktivitäten in diesen Bereichen erfolgten entsprechend den gültigen gesetzlichen Regelungen.*

*Die Straßenhöhe bei Betriebskilometer 144+250 km betrage ca. 15,00 m über NN. Die geforderten 20,00 m über NN würden somit nicht überschritten.*

*Nach derzeitigem Kenntnisstand werde die Arbeitshöhe von 24,00 m über NN nicht überschritten. Im Zuge der weiteren Planung bzw. bei der Bauausführung seien die Leitungsträger im gebotenen Umfang beteiligt (z.B. Einholung Schachtscheine).*

*Die Richtlinien würden dem Auftragnehmer Bau zur Kenntnis und Beachtung übergeben.*

*Die Regelungen zur Haftung folgten den gültigen gesetzlichen Regelungen.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Bei den Arbeitshöhen sei lediglich der nach VDE 0210 vorgeschriebene Mindestsicherheitsabstand von 3,0 m zu den 110-kV-Leiteseilen berücksichtigt. Dieser VDE-Mindestsicherheitsabstand dürfe von keinem Körperteil oder Gerät zu keiner Zeit unterschritten werden. Es bestehe Lebensgefahr.

**Vorhabensträgerin:** *Die Hinweise würden zur Kenntnis genommen und beachtet. Im Zuge der Leitungs koordinierung würden weitere Abstimmungen geführt.*

**Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Bei den Straßenhöhen sei lediglich der nach VDE 0210 vorgeschriebene Mindestsicherheitsabstand von 7,0 m zu den 110-kV-Leiteseilen zu Grunde gelegt, dabei sei eine max. Fahrzeug-

höhe von 4 m berücksichtigt worden. Spätestens 6 Wochen nach Fertigstellung der Straße müsse eine Einmessung durch eine sachkundige Person (amtlich anerkanntes Vermessungsbüro) erfolgen. Ein entsprechender Nachweis sei der Vattenfall Europe Netzservice GmbH zuzusenden. Nach Abschluss der Arbeiten sei durch die Vorhabensträgerin ein neues Kreuzungsheft erstellen zu lassen und der Vattenfall Europe Netzservice GmbH zu übergeben.

**Vorhabensträgerin:** *Nach Fertigstellung der Baumaßnahme erfolge eine Bestandsvermessung. Die Straßenbenutzungsvereinbarungen seien gemäß Rahmenvertrag an die neue Situation anzupassen bzw. zu aktualisieren.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Hochspannungsfreileitungen könnten, wenn überhaupt, nur in einem störungsfreien Netzbetrieb und vorgeplanten Zeitraum meist nur kurzzeitig und dann kostenpflichtig freigeschaltet werden. Deshalb werde darauf hingewiesen, dass bereits in der Planung der baulichen Anlage der für die Errichtung und spätere Instandhaltung notwendige Arbeitsbereich berücksichtigt werde.

Da Netzänderungen im Leitungsnetz der Vattenfall Europe Netzservice GmbH nicht auszuschließen seien, hätten die hier angegebenen Höhen nur eine Gültigkeit bis zum 27.07.2011.

**Vorhabensträgerin:** *Schalhandlungen an der Hochspannungsleitung seien nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorgesehen. Zusätzliche Flächen für Freischaltungen an Leitungen seien nicht vorgesehen, es gälten die Planfeststellungsgrenzen. Netzänderungen der Vattenfall, welche Auswirkungen auf das gegenständliche Planfeststellungsverfahren besäßen, seien rechtzeitig den zuständigen Behörden anzuzeigen.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befänden sich diverse Vattenfall-Kabelanlagen, die für das Bauvorhaben angepasst werden müssten. Im Zuge der Vorplanung hätten bereits Gespräche mit der Vorhabensträgerin stattgefunden. Für die Detailplanung werde eine koordinierte Trassenplanung erwartet.

Die vorliegenden Leitungspläne seien nicht auf Vollständigkeit überprüft worden. Es sei daher nicht auszuschließen, dass im Zuge der Bauausführung weitere Kollisionen mit den Anlagen entstünden, die somit auch weitere Umlegungen nach sich ziehen könnten. Die koordinierten Leitungspläne seien in diesem Fall dann dynamisch anzupassen.

Eine pauschale Kostenübernahme für die Anpassung der Kabel- und Freileitungsanlagen werde grundsätzlich abgelehnt. Generell werde davon ausgegangen, dass der Rahmenvertrag Autobahnen hier zur Anwendung komme.

Sofern für Abwicklung der Baumaßnahme mehrfache provisorische Kabelumlegungen/ -anpassungen eingeplant würden, werde die volle Kostenerstattung erwartet. Diesbezüglich werde darauf hingewiesen, dass die Vattenfall Europe Netzservice GmbH nur zur wirtschaftlich-

sten Maßnahme verpflichtet sei. Die Vorhabensträgerin werde daher aufgefordert, sämtliche Alternativen entsprechend zu prüfen, um mehrfachen Anpassungen der Kabelanlagen aus dem Wege zu gehen.

**Vorhabensträgerin:** *Eine pauschale Kostenübernahme durch Vattenfall sei von der Vorhabensträgerin nicht gefordert worden. Die Folgekostenpflicht der Straßenbauverwaltung ergebe sich aus dem zwischen Vattenfall und der Freien und Hansestadt Hamburg bestehenden Rahmenvertrag. Die bestehenden rahmenvertraglichen Regelungen würden auch auf provisorische Umverlegungen von Anlagen angewendet. Die Verpflichtung zu wirtschaftlichem Handeln gelte gleichermaßen für die Vorhabensträgerin. Die Untersuchung von Alternativen sei im Vorfeld der Planfeststellung erfolgt und abgeschlossen. Eine mehrfache Anpassung der Vattenfall-Anlagen könne zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden. Im Zuge der weiteren Planung werde eine enge Abstimmung mit dem Leitungsunternehmen zugesagt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 3.9 verwiesen.**

Im Planungsbereich befänden sich im Verlauf und auch außerhalb der Trassen der Vattenfall Europe Netzservice GmbH diverse Anlagen der öffentlichen Beleuchtung und Lichtsignalanlagen. Der LSBG/S4 sei dafür unbedingt mit einzubeziehen, da ansonsten diese Anlagen nicht mit überplant würden.

**Vorhabensträgerin:** *Die Einbeziehung des LSBG/S4 in die weiteren Planungen werde zugesagt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Aktuelle Leitungspläne seien von den beauftragten Baufirmen rechtzeitig vor Baubeginn anzufordern. Für Arbeiten im Bereich der 110kV-Hochspannungskabel sei vor Baubeginn eine örtliche Einweisung von der beauftragten Tiefbaufirma anzufordern.

**Vorhabensträgerin:** *Die Leitungspläne würden vor Ausführungsbeginn koordiniert und den Baufirmen übergeben. Darüber hinaus würden die Tiefbaufirmen vor der Bauausführung die "Schachtscheine" einholen, um sich über den aktuellen Stand der Belegung im unterirdischen Raum zu informieren. Erforderliche Einweisungen von Vattenfall vor Ort würden dann ebenfalls ermöglicht.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderng der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.22 Versatel GmbH**

Stellungnahme vom 26.08.2011

Die Versatel GmbH übersandte einen Planauszug mit den von Versatel im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und -anlagen. Die „Richtlinie zum Schutz der Versatel Telekommunikationsinfrastruktur“ sei zu beachten.

**Vorhabensträgerin:** *Der Leitungsplan werde im Zuge der Ausführungsplanung im Hinblick auf die übergebenen Planunterlagen überprüft und soweit erforderlich ergänzt. Ggf. notwendige Verlegungen oder Sicherungen würden mit dem Leitungsträger rechtzeitig vor Baubeginn abgestimmt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.23 Dataport AöR**

Stellungnahme vom 16.09.2011

Dataport erklärte, im Gebiet des Ausbauvorhabens seien Dataport - Betriebsmittel vorhanden bzw. als zukünftige Planung ausgewiesen. Der Stellungnahme beigelegt waren Auszüge aus dem Dataport-Bestandsplanwerk sowie eine Kabelschutzanweisung, die für Baumaßnahmen im Bereich der Dataport-Trassen zu beachten sei.

**Vorhabensträgerin:** *Die Kommunikationsleitungen der Dataport seien in den Leitungsplänen der Unterlage 15 bereits dargestellt. Die erforderlichen Sicherungs- und Verlegemaßnahmen seien im Bauwerksverzeichnis unter den Nummern 206, 215 und 287 aufgeführt.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.24 Kabel Deutschland GmbH**

Stellungnahme vom 15.08.2011

Gegen den Ausbau der BAB A7 bestünden keine Einwände, sofern die erforderlichen Leitungsumlegungen mindestens drei Monate vor Baubeginn angezeigt würden.

**Vorhabensträgerin:** *Der Stellungnahme werde zugestimmt. Die Vorhabensträgerin werde einen gesonderten Leitungskoordinator beauftragen, welcher sich mit den betroffenen Versorgungsträgern rechtzeitig ins Benehmen setze und die nötigen Leitungsmaßnahmen mit der BAB-Baumaßnahme koordiniere.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.**

#### **4.17.2.25 Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.**

Stellungnahme vom 30.09.2011

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V. (UVHH) erläutert, unter seinem Dach seien mehr als 100 Hamburger Hafenumschlags- und damit assoziierte Unternehmen zusammengeschlossen. Der UVHH setze sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken und seine Standortbedingungen zu sichern.

In Anbetracht des steigenden Seegüterumschlages im Hamburger Hafen werde auch die ins Hinterland zu transportierende Gütermenge deutlich zunehmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gehe davon aus, dass im Güterverkehr das Transportaufkommen bis 2025 um 48 Prozent steige. Differenziert nach Verkehrsträgern wachse das Auf-

kommen im Straßengüterfernverkehr um 55 Prozent und die Verkehrsleistung sogar um 84 Prozent. Vor diesem Hintergrund müsse dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Hamburg und der Metropolregion eine hohe Priorität eingeräumt werden.

Da der wirtschaftliche Erfolg des Hamburger Hafens in erster Linie von einer leistungsfähigen Infrastruktur abhängig sei, müsse der schnelle und reibungslose Zu- und Abfluss im Hamburger Hafen und die reibungslose Erreichbarkeit der Hafenernehmer jedoch auch während der Bauarbeiten gewährleistet bleiben.

**Vorhabensträgerin:** *Die Hinweise würden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung im nötigen Umfang berücksichtigt. Für die Beurteilung des Verkehrs während der Bauzeit im nachgeordneten Netz sei eine gesonderte Untersuchung durchgeführt worden, die auch Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sei (Unterlage 15.1). Der Verkehr auf der BAB werde während der gesamten Bauzeit im vollständigen Umfang, ohne Verringerung der Fahrstreifenanzahl, aufrecht erhalten.*

**Planfeststellungsbehörde:** **Beeinträchtigungen werden, wie der UVHH selbst anmerkt, nicht zu vermeiden sein. Die insoweit vorliegenden Unterlagen belegen jedoch, dass sich die Vorhabensträgerin in einem der besonderen Problematik angemessenen Umfang mit der Identifizierung der Verkehrsbeeinträchtigungen und der Planung beeinträchtigungsmindernder verkehrsleitender Maßnahmen befasst, vgl. Unterlage 15.1-04 - Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit sowie Unterlage 15.2 - Verkehrsführung während der Bauzeit (vgl. Ziffer 1.3.1), wenngleich diese Planungen auch nicht festgestellt und der Ausführungsplanung überlassen bleiben, vgl. Ziffern 4.17.2.2 und 4.17.2.16. Darüber hinaus stimmt die Vorhabensträgerin die Baumaßnahmen während der Planung, vor Baubeginn und während der Baudurchführung laufend mit den beteiligten Behörden, insbesondere der Straßenverkehrsbehörde und der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ab. Diese Abstimmung ist zusätzlich durch eine entsprechende Nebenbestimmung abgesichert, vgl. Ziffer 2.9. Die Festlegung darüber hinausgehender Maßnahmen, insbesondere im Wege von Nebenbestimmungen in diesem Bescheid, erscheint nicht als sinnvoll, da dies die flexible Reaktion auf die jeweiligen Erfordernisse beeinträchtigen könnte.**

Dass die umfangreichen Baumaßnahmen zu zeitlich begrenzten und unvermeidbaren Verkehrsbehinderungen führen würden, sei nachvollziehbar, es werde allerdings darum gebeten, den zeitlichen Ablauf der Baumaßnahme unter dem Aspekt zu überprüfen, dass im Umfeld - insbesondere auch auf nachgeordneten Straßen- keine weiteren Baumaßnahmen zum selben Zeitpunkt anstünden, um die Verkehrssituation nicht zusätzlich zu verschärfen.

**Vorhabensträgerin:** *Für Änderungen bzw. Beeinträchtigungen von Verkehrsführungen im nachgeordneten Netz seitens weiterer Vorhabensträger seien bei der zuständigen Verkehrsbehörde zuvor verkehrsbehördliche Anordnungen zu erwirken. Im Zuge dieser Anordnungsverfah-*

*ren obliege es der Verkehrsbehörde, andere und ggf. parallel zur BAB-Baumaßnahme stattfindende Bautätigkeiten und deren Auswirkungen auf das Verkehrsnetz weitestgehend verträglich aufeinander abzustimmen bzw. durch Auflagen an die jeweiligen Vorhabensträger die verkehrlichen Auswirkungen zu minimieren (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, geänderte LSA-Schaltungen oder zusätzliche LSA etc.).*

**Planfeststellungsbehörde:** Die für die Genehmigung weiterer Vorhaben während der Bauzeit örtlich zuständigen Behörden sind vorliegend beteiligt worden und haben daher von der besonderen Problematik Kenntnis. Insoweit kann als sichergestellt angenommen werden, dass dort zumindest bei der Zulassung größerer oder länger andauernder Vorhaben Dritter die parallel stattfindenden Arbeiten zum Ausbau der A7 entsprechend berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sollten alle Möglichkeiten der Bauzeitverkürzung ausgeschöpft und ein übergreifendes Verkehrs- und Störfallmanagement angewandt werden, um die Verkehrsbehinderungen so gering wie möglich zu halten.

***Vorhabensträgerin:** Möglichkeiten zur Bauzeitenverkürzung seien bereits in der laufenden Planung und würden auch in der weiteren Planung untersucht. Ferner würden im späteren Bauvertrag Regelungen enthalten sein, die der Terminkontrolle dienen und zusätzlich dem Auftragnehmer erhebliche finanzielle Anreize für eine Bauzeitenverkürzung geben würden.*

**Planfeststellungsbehörde:** Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin verwiesen.

## **5 GESAMTABWÄGUNG**

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange gegen- und untereinander ist in angemessener Weise all das eingestellt worden, was nach der Lage der Dinge erkennbar war. Dazu gehören neben den technischen Daten des Vorhabens insbesondere auch die mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen der Anlieger sowie die Umweltauswirkungen. Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise sind gleichermaßen geprüft und abgewogen worden. Insoweit ist jedoch einschränkend darauf hinzuweisen, dass in erster Linie die subjektiven Rechte und eigenen Belange der Betroffenen den Abwägungsgegenstand bilden. Generelle verkehrs- oder umweltpolitische Gesichtspunkte gehören grundsätzlich nicht dazu.

Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als generelles Planungsziel einerseits und die sichere und reibungslose Bewältigung des derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Verkehrs auf der A7 andererseits rechtfertigen die Ausbaumaßnahme. Den ebenfalls mit dem Vorhaben verbundenen zahlreichen Beeinträchtigungen wird mittels entsprechender Planungsdetails sowie Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Soweit Beeinträchtigungen verbleiben, sind diese unvermeidbar und nach sorgfältiger Abwägung - insbesondere vor

dem Hintergrund der Lärmschutzmaßnahmen - auch zumutbar. Aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen kommt es für die Mehrzahl der Anwohner objektiv zu einer spürbaren Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen. Trotz des zu erwartenden Anstiegs des Verkehrsaufkommens werden sowohl die Lärm- als auch die Schadstoffbelastung nach dem Ausbau der A7 grundsätzlich geringer sein als die Belastung ohne diesen Ausbau.

Soweit das Vorhaben Rechte und Belange Dritter beeinträchtigen kann, wird dies durch Nebenbestimmungen verhindert oder werden die Folgen gemindert. Das Ergebnis ist in der planfestgestellten Form zumutbar. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der weit überwiegende Teil der potentiellen Beeinträchtigungen lediglich mittelbarer und temporärer Natur sein wird. Im Übrigen erfordert das Wohl der Allgemeinheit die Feststellung des Plans (vgl. Ziffer 4.4).

Auch den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Artenschutzbelangen wird insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen angemessen Rechnung getragen. Auch diese Belange sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Die diesbezüglichen Beeinträchtigungen bergen insgesamt gesehen lediglich ein geringes bis mittleres ökologisches Risiko. Diejenigen Eingriffe, die als unvermeidbar akzeptiert werden müssen, sind vom Vorhabensträger auszugleichen. Dieser Ausgleich ist vorliegend verpflichtend planfestgestellt worden, indem der landschaftspflegerische Begleitplan zum Gegenstand der Planfeststellung erhoben wurde, vgl. Ziffer 4.16.3. Angesichts der vom Vorhaben ausgehenden nachhaltigen Verbesserungen des Verkehrsflusses sowie der erheblichen Verbesserung der Lärmsituation erscheint die mäßige Zurücksetzung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege als gut vertretbar. Auch insoweit steht der Zulassung des Vorhabens nichts entgegen.

Das Vorhaben ist geeignet und erforderlich, um die angestrebten Verbesserungen des Verkehrsflusses sowie die erhebliche Verbesserung der Lärmsituation herbeizuführen. Ihm stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, die zu einer Versagung der Zulassung oder zu weiteren Planänderungen Anlass gäben. Eindeutig vorzugswürdige Alternativen, mittels derer das verfolgte Planungsziel mit geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Rechte und Belange erreicht werden könnte, drängen sich vorliegend nicht auf.

In der Abwägung sämtlicher betroffener Belange genießt das Vorhaben Priorität, da es ohne einen Ausbau der A7 in absehbarer Zukunft zu einer inakzeptablen Verkehrssituation mit den damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Belange käme. Dagegen sind die durch das Vorhaben selbst ausgelösten Beeinträchtigungen zu einem großen Teil auf die Bauzeit beschränkt, von geringerem Gewicht als die bei Verzicht auf das Vorhaben drohenden Beeinträchtigungen und im Wege einer ausgewogenen Planung gemäß den technischen Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben weitestmöglich minimiert worden. Dabei muss nochmals betont werden, dass ein großer Teil der betroffenen Belange vom Ausbau des Lärmschutzes in nicht unerheblicher Weise profitiert.

Soweit die Betroffenen trotz des Bestrebens nach Minimierung der Beeinträchtigungen Rechtsverluste erleiden sollten, bestehen ggf. Ansprüche auf Entschädigung, vgl. z. B. Ziffer 2.14. Sollten später nachteilige Wirkungen auf Rechte eines anderen auftreten, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorausgesehen werden konnten, sind die Betroffenen über die gesetzliche Bestimmung des § 75 Abs. 2 HmbVwVfG mit einem Anspruch auf nachträgliche Auflagen bzw. Entschädigung hinreichend geschützt.

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Planfeststellungsbehörde  
Referat RP 2

gez. Thorsten Friedrich

gez. Sebastian Krause

gez. Olaf Pawlitzki

gez. Patrick Tripcke-Jahnke