



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin
Schanzenstr. 80
22357 Hamburg

Az: 571ppo/009-2015#016
Datum: 29.12.2017

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

„Verlegung Bahnhof Hamburg - Altona“,

in der Hansestadt Hamburg,

Bahn-km 0,0 - 10,900

der Strecke 1220 Hamburg Altona – Kiel

Vorhabenträger:

**DB Netz AG
Regionalbereich Nord
I.ING-N-H**

20097 Hamburg

Verzeichnis der verwandten Abkürzungen

16.BImSchV	„Verkehrslärmschutzverordnung“ vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
32.BImSchV	„Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 29.08.2002 (BGBl. I 2002, 3478)
4.BImSchV	„Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen“ vom 02.05.2013 (BGBl. I 2013, 973, 3756)
a.a.R.d.T	allgemein anerkannte Regeln der Technik
ABiM-V e.V.	Allgemeiner Behindertenverband in Mecklenburg-Vorpommern e.V.
Abs.	Absatz
AEG	„Allgemeines Eisenbahngesetz“ vom 27.12.1993 (BGBl. I 1993, 2378, 2396) in der aktuellen Fassung
AFB	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AVV Baulärm	„Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –“ vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970)
Bahn-km	Bahnkilometer
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BImSchG	„Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I 2013, 1274)
BNatSchG	„Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege - Bundesnaturschutzgesetz“ vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009, 2542)
BSK	Brandschutzkonzept
BÜ	Bahnübergang
BÜP	Bahnübergangsposten
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	„Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft – (Bundeswaldgesetz)“ vom 02.05.1975 (BGBl. I 1975, 1037)
BWV	Bauwerksverzeichnis
ca.	zirka
DIN	Deutsches Institut für Normung
DIN 18024-1	„Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze“
DIN 18040-1	„Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“
DIN 32984	„Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“
DIN 4150-2	„Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“
DL	Durchlass
DN	Nennweite
DSchG M-V	„Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmale im Lande Mecklenburg-Vorpommern – Denkmalschutzgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 06.01.1998 (GVOBl. M-V 1998, 12)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	„Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ vom 08.05.1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) in der aktuellen Fassung
EKrG	„Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen –

	Eisenbahnkreuzungsgesetz“ vom 21.03.1971 (BGBl. I 1971, 337)
EntG	„Enteignungsgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern“ vom 02.03.1993 (GVOBl. M-V 1993, 178)
EÜ	Eisenbahnüberführung
FahrgastrechteVO	„Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ vom 03.12.2007 (ABl. L 315, S. 14)
GeoVermG M-V	„Gesetz über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen – Geoinformations- und Vermessungsgesetz“ vom 16.12.2010 (GVOBl. M-V 2010, 713)
GLB	Geschützter Landschaftsbestandteil
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante
GVOBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
Hp	Haltepunkt
i.V.m.	in Verbindung mit
IHK	Industrie- und Handelskammer
ILVP M-V	Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern
IVE	Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen
Kfz	Kraftfahrzeug
Kita	Kindertagesstätte
KP	Knotenpunkt
L 21	Landesstraße 21
l/s	Liter pro Sekunde
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LuftVG	„Luftverkehrsgesetz“ in der Neufassung vom 10.05.2007 (BGBl. I 2007, 698)
LWaldG M-V	„Waldgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern – (Landeswaldgesetz“ In der Fassung der Bekanntmachung vom 27.07.2011 (GVOBl. M-V 2011, 870)
LzH/2F-ÜS	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken/ 2 Fußgängerschranken - Überwachungssignal
LzH/F-Hp/ÜS	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken/ 1 Fußgängerschranke - eine Seite hauptsignalabhängig/ eine Seite Überwachungssignal
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NatSchAG M-V	„Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes – Naturschutzausführungsgesetz“ vom 23.02.2010 (GVOBl. M-V 2010, 66)
NN	Normalnull
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	„Personenbeförderungsgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690)
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
PF-RL	„Richtlinien für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 AEG sowie für Betriebsanlagen von Magnetschwebebahnen nach § 1 MBPig“ des EBA

Pkw	Personenkraftwagen
PVA	Personenverkehrsanlage
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RiL	Richtlinie
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SBA	Straßenbauamt
SO	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StALU	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt
StVO	„Straßenverkehrs-Ordnung“ vom 06.03.2013, (BGBl. I S. 367 ff.)
SÜ	Straßenüberführung
TöB	Träger öffentlicher Belange
TrinkwV 2001	„Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch – Trinkwasserverordnung“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.08.2013 (BGBl. I S. 2977)
TWSZ	Trinkwasserschutzzone
UBB	Usedomer Bäderbahn GmbH
UVPG	„Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94 ff.)
VO	Verordnung
VV BAU	„Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ des Eisenbahn-Bundesamts in der aktuellen Fassung
VV BAU-STE	„Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ des Eisenbahn-Bundesamts in der aktuellen Fassung
VwVfG	„Verwaltungsverfahrensgesetz“ in der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I 2003,102)
WBV	Wasser- und Bodenverband
WHG	„Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaushaltsgesetz“ vom 31.07.2009 (BGBl. I 2009, 2585)
Zi.	Ziffer

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona“, in der Hansestadt Hamburg, Bahn-km 0,000 – 10,900 der Strecke 1220 Hamburg-Altona – Kiel, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Das Vorhaben betrifft verschiedene, in dem von der Planfeststellung betroffenen Bereich vorhandene, Bahnhöfe und S-Bahnstationen. Dies sind der bislang für den Fern- und Regionalverkehr genutzte Kopfbahnhof Bf Hamburg-Altona, sowie die S-Bahnstationen Altona und Diebsteich. Die S-Bahnstation Altona befindet sich am Rande des Kopfbahnhofes in Tieflage, die S-Bahnstation Diebsteich ist nördlich des Kopfbahnhofes oberirdisch angeordnet.

Der bestehende Kopfbahnhof Bf Hamburg-Altona (nachfolgend als „Bf Hamburg-Altona (alt)“ bezeichnet) wird mit Fertigstellung des Vorhabens durch den neuen Durchgangsbahnhof „Bf Hamburg-Altona“ ersetzt. Der neue Durchgangsbahnhof (nachfolgend als „Bf Hamburg-Altona“ bezeichnet) wird im Bereich der jetzigen S-Bahnstation Diebsteich angeordnet, deren Standort mit der neuen Bezeichnung „S-Bahnstation Altona“ in den neuen Bahnhof integriert wird. Die vorhandene S-Bahnstation Altona bleibt in Tieflage bestehen und erhält nach der Verlegung eine neue Bezeichnung.

Das Vorhaben beinhaltet demnach die Ersetzung des bestehenden, für den Personen-nah- und Fernverkehr genutzten Kopfbahnhofes Bf Hamburg-Altona (alt) durch einen neuen Durchgangsbahnhof mit sechs Bahnsteiggleisen für den Fernverkehr sowie zwei Gleisen für den S-Bahnverkehr im Bereich der jetzigen S-Bahnstation Diebsteich. Der neue Bf Hamburg-Altona wird einschließlich der Verbindungsbahn und den durchgehenden Hauptgleisen im Bereich Langenfelde in ein neues ESTW integriert. Das alte ESTW wird somit aus Sicht der Betriebsführung entbehrlich. Die Anlagen der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn sind weiterhin erforderlich und werden im Rahmen des Projektes verändert und modernisiert.

Der neue Bf Hamburg-Altona wird für den Personennah- und Fernverkehr konzipiert. Kapazitäten für den Güterverkehr werden nicht vorgesehen. Dieser soll entsprechend der Konzeption Netz 21/Entmischung Güter- und Personenverkehr ab Hamburg-Eidelstedt über die ausgebaute und ertüchtigte Nördliche Güterbahn (Strecke 1234) geführt werden. Im jetzigen Bf Hamburg-Altona (alt) werden die acht Bahnsteiggleise, die Abstellanlage Schäferkamp, das Bahnbetriebswerk und die Vorstellgruppe entbehrlich. Diese Anlagen werden nach Fertigstellung des Vorhabens nicht weiter genutzt.

Nicht Gegenstand dieser Planung sind der:

- Rückbau des bestehenden Kopfbahnhofes Bf Hamburg-Altona
- Rückbau der Abstellanlage, das Bahnbetriebswerk und die Vorstellgruppen
- die Einrichtung der S-Bahn-Linien S 32 und S 4 (Ost/West)
- der „Letter of Intent“ zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB Station & Service AG
- Erschließung des Umfeldes des Bahnhofs Hamburg-Altona nach seiner Verlegung für den Verkehr mit Linienbussen im Fern- und Nahverkehr
- die Anlage eines Fuß- und Fahrradweges über das Gleisdreieck (Stellwerksgelände)
- der „Masterplan ‚Mitte Altona‘“ (Anlage zur Bürgerschaftsdrucksache 20/4193)
- Stilllegungsverfahren für Altstandort

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Verzeichnis der Anlagen (1 Seiten)	Nur zur Information
2	Erläuterungsbericht Anlage 2 vom 15.02.2017, ohne Az. (89 Seiten zzgl. Deckblatt)	festgestellt
3	Übersichtskarte Anlage 3.1 vom 26.11.2015, PI-Nr. 4.0.0VA.UK.001.0 Blatt 001; M: 1 : 60 000	Nur zur Information
4	Übersichtsplan- Trassierung, Bf Dienbsteich, Weichen Stellungen, vom 26.11.2015, PI-Nr. 4.0.0VA.UP.001.0 Blatt 001 ; M: 1 : 5 000	Nur zur Information
5	Übersichtsplan-Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen, Anlage 3.2 vom 15.02.2017, PI-Nr. 4.0.0VA.UP.002.0a Blatt 002 ; M: 1 : 5 000	festgestellt
6	Übersichtsplan-Rettungswegekonzept, Anlage 3.2 vom 15.02.2017, PI-Nr. 4.0.0VA.UP.003.0 Blatt 003 ; M: 1 : 5 000	festgestellt
7	Übersicht Baustellenerschließung, Anlage 3.2 vom 15.02.2017,	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	PI-Nr. 4.0.0VA.UP.004.0 Blatt 003 ; M: 1 : 5 000	
8	Bauwerksverzeichnis Anlage 4 vom 15.02.2017, ohne Az. (23 Seiten zzgl. Deckblatt)	festgestellt
9	Lageplan Anlage 5.1, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0VA.L.5.001.0 Blatt 001 Maßstab 1:500	festgestellt
10	Lageplan Anlage 5.1, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0VA.L.5.002.0a Blatt 002 Maßstab 1:500	festgestellt
11	Lageplan Anlage 5.1, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0VA.L.5.003.0a Blatt 003 Maßstab 1:500	festgestellt
12	Lageplan Anlage 5.1, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0VA.L.5.004.0a Blatt 004 Maßstab 1:500	festgestellt
13	Lageplan Anlage 5.1, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0VA.L.5.005.0a Blatt 005 Maßstab 1:500	festgestellt
14	Lageplan Anlage 5.1, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0VA.L.5.006.0a Blatt 006 Maßstab 1:500	festgestellt
15	Lageplan Anlage 5.1, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0VA.L.5.007.0a Blatt 007 Maßstab 1:500	festgestellt
16	Leitungslageplan km 1,3+65 – km 1,9+09 Anlage 5.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.L.T.001.0 Blatt 001 Maßstab 1:500	Nur zur Information
17	Leitungslageplan km 1,9+09 – km 2,2+97 Anlage 5.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.L.T.002.0 Blatt 002 Maßstab 1:500	Nur zur Information
18	Leitungslageplan km 2,2+97 – 2,7+66 Anlage 5.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.L.T.003.0 Blatt 003 Maßstab 1:500	Nur zur Information
19	Leitungslageplan km 2,7+66 – 3,3+03 Anlage 5.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.L.T.004.0 Blatt 004 Maßstab 1:500	Nur zur Information
20	Leitungslageplan km 3,3+03 – 3,7+46 Anlage 5.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.L.T.005.0 Blatt 005 Maßstab 1:500	Nur zur Information
21	Leitungslageplan km 4,7+06 – km 5,0+87 Anlage 5.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.L.T.006.0 Blatt 006 Maßstab 1:500	Nur zur Information
22	Leitungslageplan Tankanlage Anlage 5.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.L.T.007.0 Blatt 007 Maßstab 1:500	Nur zur Information
23	Höhenplan km 1,3+65 - 1,9+09 Anlage 6.0, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.HP.001.0 Blatt 001 Maßstab d. L.1:500 – Maßstab d. H. 1: 50	Nur zur Information
24	Höhenplan km 1,9+09 – km 2,2+97 Anlage 6.0, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0VA.HP.002.0a Blatt 002 Maßstab d. L.1:500 – Maßstab d. H. 1: 50	Nur zur Information
25	Höhenplan km 2,2+97 – 2,7+66 Anlage 6.0, vom 15.02.2017 PI-	Nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Nr. 4.0.0VA.HP.003.0a Blatt 003 Maßstab d. L.1:500 – Maßstab d. H. 1: 50	Information
26	Höhenplan km 2,7+66 – 3,3+03 Anlage 6.0, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.HP.004.0 Blatt 004 Maßstab d. L.1:500 – Maßstab d. H. 1: 50	Nur zur Information
27	Höhenplan km 3,3+03 – 3,7+46 Anlage 6.0, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0VA.HP.005.0 Blatt 005 Maßstab d. L.1:500 – Maßstab d. H. 1: 50	Nur zur Information
28	Regelprofile Anlage 7.1, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.RQ.001.0 Blatt 001 Maßstab 1:100	Nur zur Information
29	Querprofil 001 Anlage 7.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.001.0 Blatt 001 Maßstab 1:100	Nur zur Information
30	Querprofil 002 Anlage 7.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.002.0 Blatt 002 Maßstab 1:100	Nur zur Information
31	Querprofil 003 Anlage 7.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.003.0 Blatt 003 Maßstab 1:100	Nur zur Information
32	Querprofil 004 Anlage 7.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.004.0 Blatt 004 Maßstab 1:100	Nur zur Information
33	Querprofil 005 Anlage 7.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.005.0 Blatt 005 Maßstab 1:100	Nur zur Information
34	Querprofil 006 Anlage 7.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.006.0 Blatt 006 Maßstab 1:100	Nur zur Information
35	Querprofil 007 Anlage 7.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.007.0 Blatt 007 Maßstab 1:100	Nur zur Information
36	Querprofil 008 Anlage 7.2, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.008.0 Blatt 008 Maßstab 1:100	Nur zur Information
37	Querprofil 009 Anlage 7.2, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.009.0a Blatt 009 Maßstab 1:100	Nur zur Information
38	Querprofil 010 Anlage 7.2, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.010.0a Blatt 010 Maßstab 1:100	Nur zur Information
39	Querprofil 011 Anlage 7.2, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.011.0a Blatt 011 Maßstab 1:100	Nur zur Information
40	Querprofil 012 Anlage 7.2, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.QP.012.0a Blatt 012 Maßstab 1:100	Nur zur Information
41	EÜ Plöner Straße , Grundriss und Längsschnitt Anlage 8.1, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.EU.001.0a Blatt 01 von 02 Maßstab 1:100	festgestellt
42	EÜ Plöner Straße , Querschnitte und Ansicht Anlage 8.1, vom	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.EU.002.0a Blatt 02 von 02 Maßstab 1:100	
43	Personenunterführung Diebsteich, Grundriss Anlage 8.2, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.PU.001.0a Blatt 1 von 2 Maßstab 1:200	festgestellt
44	Personenunterführung Diebsteich, Längsschnitt und Querschnitte Anlage 8.2, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.PU.002.0a Blatt 2 von 2 Maßstab 1:100	festgestellt
45	Eisenbahntrog Gleis 98, Draufsicht und Längsschnitt A-A Anlage 8.3, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.KB.001.0 Blatt 1 von 2 Maßstab 1:500	festgestellt
46	Eisenbahntrog Gleis 98, Schnitt B-B, C-C und D-D Anlage 8.3, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.KB.002.0 Blatt 2 von 2 Maßstab 1:100	festgestellt
47	Empfangsgebäude Grundriss Anlage 8.4.1a, vom 15.02.2017 PI-Nr. A 01 300 2 PGR E 00 00_ _ 18a Maßstab 1:200	festgestellt
48	Empfangsgebäude Schnitte Anlage 8.4.2a, vom 15.02.2017 PI-Nr. A 01 300 2 PGR E 00 00_ _ 21a Maßstab 1:200	festgestellt
49	Empfangsgebäude Ansichten Anlage 8.4, vom 26.11.2015 PI-Nr. A 01 300 2 PGR E 00 00_ _ 31 Maßstab 1:200	festgestellt
50	Detailplan GSMR Mast Anlage 8.5, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.DP.001.0 Blatt 001 Maßstab 1:100	festgestellt
51	LST –Werkstatt / Dienstgebäude Grundriss Anlage 8.6, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.GR.001.0a Blatt 1 von 7 Maßstab 1:100	festgestellt
52	LST –Werkstatt / Dienstgebäude Schnitt A-A und B-B Anlage 8.6, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.GR.002.0a Blatt 2 von 7 Maßstab 1:100	festgestellt
53	EMA-Lager Grundriss Anlage 8.6, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.GR.003.0 Blatt 3 von 7 Maßstab 1:100	festgestellt
54	EMA-Lager Schnitte Anlage 8.6, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.GR.004.0 Blatt 4 von 7 Maßstab 1:100	festgestellt
55	ESTW-ZU Altona Grundrisse, Anlage 8.6 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.GR.005.0 Blatt 5 von 7 Maßstab 1:100	festgestellt
56	ESTW-ZU Altona Schnitte A-A und B-B, Anlage 8.6 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.GR.006.0 Blatt 6 von 7 Maßstab 1:100	festgestellt
57	LST –Werkstatt / EMA-lager, ESTW-ZU Ansicht Anlage 8.6, vom	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.AN.001.0a Blatt 7 von 7 Maßstab 1:100	
58	LST –Werkstatt / EMA-lager, ESTW-ZU Lageplan Anlage 8.6.1 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.L5.001.0 Blatt 001 von 002 Maßstab 1:100	festgestellt
59	LST –Werkstatt / EMA-lager, ESTW-ZU Lageplan Anlage 8.6.1 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.HB.L5.002.0 Blatt 002 von 002 Maßstab 1:100	festgestellt
60	Regelausführung Schallschutzwand, Anlage 8.7, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.IB.SS.001.0 Blatt 1 Maßstab 1:100	Nur zur Information
61	Regelquerschnitt Bohrfalwand Stützwand 8 und 9 Anlage 8.8, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.IB.WD.001.0 Blatt 1 von 5 Maßstab 1:100	Nur zur Information
62	Regelquerschnitt Winkelstützwand 1,3,4,7,11 und 12 Anlage 8.8, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.WD.002.0a Blatt 2 von 5 Maßstab 1:100	Nur zur Information
63	Regelquerschnitt Trägerbohlenwand Stützwand 10 Anlage 8.8, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.IB.WD.003.0 Blatt 3 von 5 Maßstab 1:100	Nur zur Information
64	Regelquerschnitt Trogstützwand 5 Anlage 8.8, vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.IB.WD.004.0 Blatt 4 von 5 Maßstab 1:100	Nur zur Information
65	Stützwände Übersichtsplan Anlage 8.8, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.WD.005.0a Blatt 5 von 5 Maßstab 1:100	Nur zur Information
66	2. Zugang S-Bahn Grundriss und Schnitte Anlage 8.9, vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.IB.PU.010.0 Blatt 1 von 1 Maßstab 1:100/200	Nur zur Information
67	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Ottensen Anlage 9.1 vom 15.02.2017 (6 Seiten zzgl. Deckblätter)	festgestellt
68	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Stellingen Anlage 9.1 vom 15.02.2017 (2 Seiten zzgl. Deckblätter)	festgestellt
69	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Eidelstedt Anlage 9.1 vom 15.02.2017 (2 Seiten zzgl. Deckblätter)	festgestellt
70	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Duvenstedt Anlage 9.1 vom 15.02.2017 (2 Seiten zzgl. Deckblätter)	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
71	Grunderwerbsplan km 1,3+65 – km 1,9+09 Anlage 9.2 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.GE.001.0a Blatt 001 Maßstab 1:500	festgestellt
72	Grunderwerbsplan km 1,9+09 – km 2,2+97 Anlage 9.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.GE.002.0 Blatt 002 Maßstab 1:500	festgestellt
73	Grunderwerbsplan km 2,2+97 - 2,7+66 Anlage 9.2 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.GE.003.0a Blatt 003 Maßstab 1:500	festgestellt
74	Grunderwerbsplan km 2,7+66 – km 3,3+03 Anlage 9.2 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.GE.004.0a Blatt 004 Maßstab 1:500	festgestellt
75	Grunderwerbsplan km 3,3+03 – 3,7+46 Anlage 9.2 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.GE.005.0a Blatt 005 Maßstab 1:500	festgestellt
76	Grunderwerbsplan Baustellenzufahrt am Försterweg Anlage 9.2 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.GE.005a.0a Blatt 005a Maßstab 1:500	festgestellt
77	Grunderwerbsplan km 4,3+06 –5,0+87 Anlage 9.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.GE.006.0 Blatt 006 Maßstab 1:500	festgestellt
78	Grunderwerbsplan Tankanlage Anlage 9.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.GE.007.0 Blatt 007 Maßstab 1:500	festgestellt
79	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 10.1 (111 Seiten zzgl. Deckblatt mit Anhängen)	festgestellt
80	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Anhänge zum Erläuterungsbericht vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 10.2	Nur zur Information
81	LBP, Bestand- und Konfliktplan Anlage 10.3a vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.001 a Blatt 1 Maßstab 1:2 000	festgestellt
82	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.011 Blatt 1 Maßstab 1:1 000	festgestellt
83	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.011a Blatt 1a Maßstab 1:1 000	festgestellt
84	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.012 Blatt 2 Maßstab 1:1 000	festgestellt
85	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.013a Blatt 3 Maßstab 1:1 000	festgestellt
86	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.014a Blatt 4 Maßstab 1:1 000	festgestellt
87	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.015a Blatt 5 Maßstab 1:1 000	festgestellt
88	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.016 Blatt 6 Maßstab 1:1 000	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
89	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.017 Blatt 7 Maßstab 1:1 000	festgestellt
90	LBP, externe Maßnahme Bahnböschung Rissen Anlage 10.4a vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.018a Blatt 8 Maßstab 1:1 000	festgestellt
91	LBP, Maßnahmen Anlage 10.4 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.019 Blatt 9 Maßstab 1:1 000	festgestellt
92	LBP, Maßnahmenübersicht Anlage 10.5 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.LP.FL.021 Blatt 1 Maßstab 1:40 000	festgestellt
93	Entwässerungsplan km 1,3+65 – km 1,9+09 Anlage 11.1 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.EW.001.0 Blatt 001 Maßstab1: 500	Nur zur Information
94	Entwässerungsplan km 1,9+09- km 2,2+97 Anlage 11.1 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.EW.002.0 Blatt 002 Maßstab1: 500	Nur zur Information
95	Entwässerungsplan km 2,2+97 – km 2,7+66 Anlage 11.1 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.EW.003.0a Blatt 003 Maßstab1: 500	Nur zur Information
96	Entwässerungsplan km 2,7+66 – km 3,3+03 Anlage 11.1 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.EW.004.0 Blatt 004 Maßstab1: 500	Nur zur Information
97	Entwässerungsplan km 3,3+03 – km 3,7+46 Anlage 11.1 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.EW.005.0 Blatt 005 Maßstab1: 500	Nur zur Information
98	Bemessungsregen- Regenreihen der Freien Hansestadt Hamburg aus 2003, ohne Az.; Anlage 11.2 (18 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
99	Übersichtsdatenblatt der Einleitmengen, ohne Az.; Anlage 11.3 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
100	Hydraulische Berechnungen, Entwässerungsbereich 1 EÜ Harkortstraße bis EÜ Stresemannstraße vom 03 .11.2015, ohne Az.; Anlage 11.4.1.01 (7 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
101	Dimensionierung einer Versickerungsmulde vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.1.02 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
102	Dimensionierung einer Versickerungsmulde vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.1.03 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
103	Bemessung von Rückhalteräumen vom 03 .11.2015, ohne Az.; Anlage 11.4.1.04 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
104	Berechnung Abflussmengen gemäß Zeitbeiwertverfahren vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.1.05(1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
105	Berechnung Abflussmengen gemäß Zeitbeiwertverfahren vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.1.06(1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
106	Berechnung Abflussmengen gemäß Zeitbeiwertverfahren vom	Nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.1.07 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Information
107	Berechnung Abflussmengen gemäß Zeitbeiwertverfahren vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.1.08 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
108	Dimensionierung einer Rigole oder Rohr-Rigole vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.1.09 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
109	Hydraulische Berechnungen, Entwässerungsbereich 2 EÜ Stresemannstraße bis EÜ Plönerstraße vom 03 .11.2015, ohne Az.; Anlage 11.4.2.01 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
110	Dimensionierung einer Versickerungsmulde vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.2.02 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
111	Dimensionierung einer Rigole oder Rohr-Rigole vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.2.03 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
112	Dimensionierung einer Rigole oder Rohr-Rigole vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.2.04 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
113	Dimensionierung einer Rigole oder Rohr-Rigole vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.2.05 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
114	Dimensionierung einer Versickerungsmulde vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.2.06 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
114	Dimensionierung einer Rigole oder Rohr-Rigole vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.2.07 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
115	Dimensionierung einer Versickerungsmulde vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.2.08 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
116	Hydraulische Berechnungen, Entwässerungsbereich 3 EÜ Plönerstraße bis EÜ Diebsteich vom 03 .11.2015, ohne Az.; Anlage 11.4.3.01 (4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
117	Bemessung Rückhalteraum um Näherungsverfahren vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.3.02(2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
118	Hydraulische Berechnungen, Entwässerungsbereich 4 und 5 EÜ Diebsteich bis Ende vom 03 .11.2015, ohne Az.; Anlage 11.4.4.01 (19 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
115	Berechnung Abflussmengen gemäß Zeitbeiwertverfahren vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.4.02 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
116	Hydraulische Berechnungen, Entwässerungsbereich 5 Trogbauwerk Gleis 98 vom 03 .11.2015, ohne Az.; Anlage 11.4.5.01 (10 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
117	Berechnung Abflussmengen gemäß Zeitbeiwertverfahren vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.5.02 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
118	Hydraulische Berechnungen, Entwässerungsbereich 11	Nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Gleisdreieck vom 03 .11.2015, ohne Az.; Anlage 11.4.6.01 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Information
119	Hydraulische Berechnungen, Waschplatz und Tankanlage vom 17.01.2017, ohne Az.; Anlage 11.4.7.01 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
120	Bemessung des Koaleszenzabscheiders für den Abfüllbereich Tankanlage vom 15 .02.2017, ohne Az.; Anlage ohne (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
121	Nachweis der Rückhaltung gem. DWA Tankanlage vom 15 .02.2017, ohne Az.; Anlage ohne (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
122	Sanitär – Regenwasseranfall und KOSTRA vom 15 .02.2017, ohne Az.; Anlage ohne (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
123	Sanitär – Schmutzwasseranfall vom 15 .02.2017, ohne Az.; Anlage ohne (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
124	Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie vom 15 .02.2017, ohne Az.; Anlage 12.1a (111 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
125	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Mensch, einschl. der menschlichen. Gesundheit Bestand/ Bewertung vom 15.02.2017 PI-Nr. 1.1a Anlage 12.2a Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
126	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Pflanzen / Tiere, Bestand/ Bewertung vom 26.11.2015 PI-Nr. 1.2 Anlage 12.2 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
127	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Boden, Bestand/ Bewertung vom 26.11.2015 PI-Nr. 1.3 Anlage 12.2 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
128	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Boden, Bestand/ Bewertung vom 26.11.2015 PI-Nr. 1.4 Anlage 12.2 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
129	Umweltverträglichkeitsstudie Schutzgut Landschaft/ Kultur und Sachgüter, Bestand/ Bewertung vom 15.02.2017 PI-Nr. 1.5a Anlage 12.2a Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
130	Umweltverträglichkeitsstudie Auswirkungsprognose vom 26.11.2015 PI-Nr. 2 Anlage 12.2 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
131	Schalltechnische Untersuchung Erläuterungsbericht vom 15 .02.2017, ohne Az.; Anlage 13.1 (66 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
132	Betriebsprogramm Prognose – Ohne – Fall, ohne Az.; Anlage 13.2.1 (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
133	Betriebsprogramm Prognose – Mit- Fall , ohne Az.; Anlage 13.2.2 (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
134	Strecke 1225 / Prognose – Ohne- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 1 (5 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
135	Strecke 1240 / Prognose – Ohne- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 2 (5 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
136	Strecke 6100 / Prognose – Ohne- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 3 (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
137	Strecke 1220 / Prognose – Ohne- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 4 (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
138	Strecke 1232 / Prognose – Ohne- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 5 (8 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
139	Strecke 1231 / Prognose – Ohne- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 6 (4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
140	Strecke 1270 / Prognose – Ohne- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 7 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
141	Strecke 1225 / Prognose – Mit- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 8 (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
142	Strecke 1240 / Prognose – Mit- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 9 (5 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
143	Strecke 6100 / Prognose – Mit- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 10 (5 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
144	Strecke 1220 / Prognose – Mit- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 11 (12 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
145	Strecke 1232 / Prognose – Mit- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2. Tabelle 12 (4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
146	Strecke 1270 / Prognose – Mit- Fall 2025 Dokumentation der Schalleistungsgel nach Schall 03, ohne Az.; Anlage 13.2.	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Tabelle 13 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	
147	Schalltechnische Untersuchung Darstellung Gebietsnutzung vom 26.11.2015 PI-Nr. 13-3-1.5a Anlage 13.3 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
148	Schalltechnische Untersuchung Lageplan zur Prüfung auf wesentliche Änderungen gem. 16.BImSchV Beurteilungszeitraum Tag (6.00-22.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 13-3-2 Anlage 13.3 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
149	Schalltechnische Untersuchung Lageplan zur Prüfung auf wesentliche Änderungen gem. 16.BImSchV Beurteilungszeitraum Nacht (22.00-06.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 13-3-3 Anlage 13.3 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
150	Schalltechnische Untersuchung Detaillageplan (Schallschutzmaßnahmen aktiv und passiv) Beurteilungszeitraum Tag (6.00-22.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 13-4-1 Anlage 13.4 Maßstab1: 2 000	Nur zur Information
151	Schalltechnische Untersuchung Detaillageplan (Schallschutzmaßnahmen aktiv und passiv) Beurteilungszeitraum Nacht (22.00-06.00 Uhr) vom 15.02.2017 PI-Nr. 13-4-2a Anlage 13.4 Maßstab1: 2 000	Nur zur Information
152	Schalltechnische Untersuchung Detaillageplan (Schallschutzmaßnahmen aktiv und passiv) Beurteilungszeitraum Nacht (22.00-06.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 13-4-3 Anlage 13.4 Maßstab1: 2 000	Nur zur Information
153	Schalltechnische Untersuchung Detaillageplan (Schallschutzmaßnahmen aktiv und passiv) Beurteilungszeitraum Nacht (22.00-06.00 Uhr) vom 15.02.2017 PI-Nr. 13-4-4a Anlage 13.4 Maßstab1: 2 000	Nur zur Information
154	Schalltechnische Untersuchung Dokumentation der Beurteilungspegel POF – PMF-PMF mit aktivem Schallschutz, ohne Az.; Anlage 13.4. Tabelle 1 (46 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
155	Schalltechnische Untersuchung Dokumentation verbleibende Betroffenheiten mit aktivem Schallschutz vom 15.02.2017, ohne Az.; Anlage 13.5. Tabelle (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
156	Schalltechnische Untersuchung - Untersuchung zum Baulärm vom 28 .08.2015, ohne Az.; Anlage 13.6 (28 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
157	Schalltechnische Untersuchung Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigungen gem. AVV Baulärm Szenario 1 BE-Flächen	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Beurteilungszeitraum Tag (07.00-20.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 1 Anlage 13.6 Maßstab1: 5 000	
158	Schalltechnische Untersuchung Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigungen gem. AVV Baulärm Szenario 1 BE-Flächen Beurteilungszeitraum Nacht (20.00-07.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 2 Anlage 13.6 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
159	Schalltechnische Untersuchung Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigungen gem. AVV Baulärm Szenario 2 Gleisbauarbeiten Beurteilungszeitraum Tag (07.00-20.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 3 Anlage 13.6 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
160	Schalltechnische Untersuchung Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigungen gem. AVV Baulärm Szenario 2 Gleisbauarbeiten Beurteilungszeitraum Nacht (20.00-07.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 4 Anlage 13.6 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
161	Schalltechnische Untersuchung Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigungen gem. AVV Baulärm Szenario 3 Bauarbeiten Bf Diebsteich Beurteilungszeitraum Tag (07.00-20.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 5 Anlage 13.6 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
162	Schalltechnische Untersuchung Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigungen gem. AVV Baulärm Szenario 3 Bauarbeiten Bf Diebsteich Beurteilungszeitraum Nacht (20.00-07.00 Uhr) vom 26.11.2015 PI-Nr. 5 Anlage 13.6 Maßstab1: 5 000	Nur zur Information
163	Schalltechnische Untersuchung (Baulärm) Szenario 1 BE-Flächen Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigung , Beurteilungspegel nach AVV Baulärm ohne Az.; Anlage 13.6. Tabelle 1 (12 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
164	Schalltechnische Untersuchung (Baulärm) Szenario 2 Gleisbauarbeiten Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigung, Beurteilungspegel nach AVV Baulärm, ohne Az.; Anlage 13.6. Tabelle 2 (12 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
165	Schalltechnische Untersuchung (Baulärm) Szenario 3 Bauarbeiten Durchgangsbahnhof Bf HH –Altona, Prüfung auf bauzeitliche Beeinträchtigung, Beurteilungspegel nach AVV Baulärm, ohne Az.; Anlage 13.6. Tabelle 3 (5 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
166	Erschütterungstechnische Untersuchung der Erschütterungsimmersionen vom 27.08.2015, ohne Az.; Anlage 14. Tabelle 2 (152 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
167	Begutachtung der Erschütterungsmmissionen während der Bauphasen vom 27.08.2015, ohne Az.; Anlage 14. Tabelle 2 (27 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
168	Brandschutzkonzept vom 19.11.2015, ohne Az.; Anlage 15.1 (68 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
169	Fachtechnischer Prüfbericht Nr. 13-525a-05/09/2017 vom 05.09.2017, Anlage 15.3 (8 Seiten)	Nur zur Information
170	Empfangs- und Portalgebäude Grundriss Brandschutzplan Anlage 15.2 vom 126.11.2015 PI-Nr. A01 300 4 PGR E00 00__19 Maßstab1: 200	Nur zur Information
171	Empfangs- und Portalgebäude 1.OG Bahnsteigebene Brandschutzplan Anlage 15.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. A01 300 4 PGR E00 00__20 Maßstab1: 200	Nur zur Information
172	Lageplan Anlage 15.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 4.0.0.VA.L5.003.0 Maßstab1: 500	Nur zur Information
173	Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten für oberirdische Bahnsteige bzw. Bahnsteigbereiche außerhalb Hallen, mit Anlage 1.1, 2.1, 3.1, 4.1, vom 26.11.2015, ohne Az.; Anlage 15.3 (7 Seiten)	Nur zur Information
174	Festlegung der zu treffenden Maßnahmen (Maßnahmeblatt) vom 19.11.2015, ohne Az.; Anlage 15. 3 (2 Seiten)	Nur zur Information
175	Baugrundgutachten EÜ Plöner Straße vom 16.12.2013, ohne Az.; Anlage 16. 1 (30 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
176	Baugrundgutachten EÜ Plöner Straße Lage- und Aufschlussplan vom 29.11.2013, ohne Az.; Anlage 16.1. Blatt Nr. 1 Maßstab1: 100	Nur zur Information
177	Baugrundgutachten EÜ Plöner Straße Bohr- und Sondierungsprofile vom 25.06.2013, ohne Az.; Anlage 16.1 Blatt Nr. 1 Maßstab1: 100	Nur zur Information
178	Laborprüfbericht, Prüfbericht Nr. 1 vom 06.12.2013 Anlage 16.1 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
179	Bestimmung des Wassergehalts nach DIN 18121-1 Anlage 16 (4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
180	Bestimmung der Zustandsgrenze nach DIN 18121-1 und 2 Anlage 16 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
181	Bestimmung der Korngrößenverteilung nach DIN 18123 Anlage 16 (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
182	Bestimmung des Glühverlustes nach DIN 18128 Anlage 16 (3	Nur zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Seiten zzgl. Deckblatt)	Information
183	Bestimmung der Dichte des Bodens nach DIN 18125-1 Anlage 16 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
184	Baugrundgutachten EÜ Plöner Straße Idealisierter Baugrundlängsschnitt vom 06.12.2013, ohne Az.; Anlage 16.1 Blatt Nr. 1 Maßstab: 100	Nur zur Information
185	Baugrundgutachten EÜ Diebsteichtunnel vom 06.12.2013, ohne Az.; Anlage 16. 2 (30 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
186	Baugrundgutachten EÜ Diebsteichtunnel Lage- und Aufschlussplan vom 11.11.2013, ohne Az.; Anlage 16.2 Blatt Nr. 1 Maßstab: 100	Nur zur Information
187	Baugrundgutachten EÜ Diebsteichtunnel Bohr- und Sondierungsprofile vom 11.11.2013, ohne Az.; Anlage 16.2 Blatt Nr. 1 Maßstab: 100	Nur zur Information
188	Baugrundgutachten EÜ Diebsteichtunnel Bohr- und Sondierungsprofile vom 11.11.2013, ohne Az.; Anlage 16.2 Blatt Nr. 1 Maßstab: 100	Nur zur Information
189	Laborprüfbericht, Prüfbericht Nr. 1 vom 05.11.2013 Anlage 16.2 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
190	Bestimmung des Wassergehalts nach DIN 18121-1 Anlage 16.2 (3 und 4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
191	Bestimmung der Korngrößenverteilung nach DIN 18123 Anlage 16.2 (15 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
192	Bestimmung des Glühverlustes nach DIN 18128 Anlage 16.2 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
193	Bestimmung der Dichte des Bodens nach DIN 18125-1 Anlage 16.2 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
194	Eindimensionaler Kompressionsversuch DIN 18135 Anlage 16.2 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
195	Baugrundgutachten EÜ Diebsteichtunnel Idealisierter Baugrundlängsschnitt vom 21.11.2013, ohne Az.; Anlage 16.2 Blatt Nr. 1 Maßstab: 100	Nur zur Information
196	Prüfbericht 9792 EÜ Diebsteichtunnel Portalgebäude-Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 26.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.2 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
197	Prüfbericht 9793 EÜ Diebsteichtunnel Empfangsgebäude-Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	26.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.2 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	
198	Prüfbericht 13/ 10019-13/ 10023 EÜ Diebsteichtunnel Empfangsgebäude/ Portalgebäude und EÜ Plöner Straße-Untersuchung Wasser 4030 vom 06.08.2013 ohne Az.; Anlage 16.2 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
199	Baugrundgutachten Trogbauwerk Gleis 98 vom 06.01.2014, ohne Az.; Anlage 16. 3 (41 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
200	Baugrundgutachten Trogbauwerk Gleis 98 Lage- und Aufschlussplan vom 09.12.2013, ohne Az.; Anlage 16.3 Blatt Nr.1 Maßstab1: 500	Nur zur Information
201	Baugrundgutachten Trogbauwerk Gleis 98 Bohr- und Sondierungsprofile vom 02.12.2013, ohne Az.; Anlage 16.3 Blatt Nr.2 Maßstab1: 100	Nur zur Information
202	Baugrundgutachten Trogbauwerk Gleis 98 Bohr- und Sondierungsprofile vom 02.12.2013, ohne Az.; Anlage 16.3 Blatt Nr.2 Maßstab1: 100	Nur zur Information
203	Baugrundgutachten Trogbauwerk Gleis 98 Bohr- und Sondierungsprofile vom 02.12.2013, ohne Az.; Anlage 16.3 Blatt Nr.3 Maßstab1: 100	Nur zur Information
204	Baugrundgutachten Togbauwerk Gleis 98 Bohr- und Sondierungsprofile vom 02.12.2013, ohne Az.; Anlage 16.3 Blatt Nr.4 Maßstab1: 100	Nur zur Information
205	Laborprüfbericht, Prüfbericht Nr. 1 vom 06.12.2013 Anlage 16.3 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
206	Bestimmung des Wassergehalts nach DIN 18121-1 Anlage 16.3 (5 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
207	Bestimmung der Zustandsgrenze nach DIN 18121-1 und 2 Anlage 16.3 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
208	Bestimmung der Korngrößenverteilung nach DIN 18123 Anlage 16.3 (10 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
209	Bestimmung des Glühverlustes nach DIN 18128 Anlage 16.3 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
210	Bestimmung des Wassergehalts nach DIN 18121 -LO Anlage 16.3 (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
211	Körnungslinien nach DIN 1823 Anlage 16.3 (10 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
212	Baugrundgutachten Trogbauwerk Gleis 98 Idealisierter Baugrundlängsschnitt vom 09.12.2013, ohne Az.; Anlage 16.3	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Blatt Nr. 1 Maßstab1: 200	
212	Baugrundgutachten Trogbauwerk Gleis 98 Idealisierter Baugrundlängsschnitt vom 09.12.2013, ohne Az.; Anlage 16.3 Blatt Nr. 2 Maßstab1: 200	Nur zur Information
213	Baugrundgutachten 13/2082 Verfüllung Posttrog vom 10.02.2014, ohne Az.; Anlage 16. 4 (28 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
214	Baugrundgutachten Verfüllung Posttrog Lage- und Aufschlussplan vom 17.01.2014, ohne Az.; Anlage 16.4 Blatt Nr.1 Maßstab1: 500/100	Nur zur Information
215	Baugrundgutachten Verfüllung Posttrog Lage- und Aufschlussplan vom 17.01.2014, ohne Az.; Anlage 16.4 Blatt Nr.2 Maßstab1: 500/100	Nur zur Information
216	Baugrundgutachten Verfüllung Posttrog Bohr- und Sonderprofile vom 17.01.2014, ohne Az.; Anlage 16.4 Blatt Nr.1 Maßstab1: 100	Nur zur Information
217	Baugrundgutachten Verfüllung Posttrog Bohr- und Sonderprofile vom 17.01.2014, ohne Az.; Anlage 16.4 Blatt Nr.2 Maßstab1: 100	Nur zur Information
218	Laborprüfbericht, Prüfbericht Nr. 1 -13/2082- vom 21.01.2014 Anlage 16.4 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
219	Bestimmung des Wassergehalts nach DIN 18121-1 Anlage 16.4 (Seite 3-7 zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
220	Bestimmung der Fließ- und Ausrollgrenze nach DIN 18122-LM/DIN 18122-P Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
221	Bestimmung der Korngrößenverteilung nach DIN 18123 Anlage 16.4 (14 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
222	Bestimmung des Glühverlustes nach DIN 18128 Anlage 16.4 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
223	Bestimmung der Dichte des Bodens nach DIN 18125 -LA Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
224	Eindimensionaler Kompressionsversuch nach DIN 18135-K-RF Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
225	Baugrundgutachten Verfüllung Posttrog Idealisierter Baugrundlängsschnitt vom 20.09.2013, ohne Az.; Anlage 16.4 Blatt Nr. 1 Maßstab1: 500/100	Nur zur Information
226	Prüfbericht 9793 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 26.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
227	Prüfbericht 9616 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 22.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
228	Prüfbericht 13/13692-01 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 10.10.2013 ohne Az.; Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
229	Prüfbericht 13/20493 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 12.12.2013 ohne Az.; Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
230	Prüfbericht 13/20495 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 12.12.2013 ohne Az.; Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
231	Prüfbericht 13/10019 – 13/10023 Prüfergebnisse vom 06.08.2013 ohne Az.; Anlage 16.4 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
232	Prüfbericht 13/13692 – 13/13692 Prüfergebnisse vom 10.10.2013 ohne Az.; Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
233	Prüfbericht 13/20496 – 13/20496 Prüfergebnisse vom 17.12.2013 ohne Az.; Anlage 16.4 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
234	Geotechnisches Gutachten 13/2082 Gleistassen /Verkehrsanlagen vom 05.02.2014, ohne Az.; Anlage 16.5 (42 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
235	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Lage- und Aufschlussplan vom 05.02.2014, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.1 Maßstab1: 1 000	Nur zur Information
236	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Lage- und Aufschlussplan vom 05.02.2014, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.2 Maßstab1: 1 000	Nur zur Information
237	Koordinaten und Ansatzhöhen der Baugrundaufschlüsse vom 05.02.2014, ohne Az.; Anlage 16.5 (4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
238	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Harkortstraße bis EÜ Stresemannstraße vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.1 Maßstab1: 50	Nur zur Information
239	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Harkortstraße bis EÜ Stresemannstraße vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.2 Maßstab1: 50	Nur zur Information
240	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Harkortstraße bis EÜ Stresemannstraße vom	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.3 Maßstab1: 50	
241	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Harkortstraße bis EÜ Stresemannstraße vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.4 Maßstab1: 50	Nur zur Information
242	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Stresemannstraße bis EÜ Plöner Straße vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.1 Maßstab1: 50	Nur zur Information
243	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Stresemannstraße bis EÜ Plöner Straße vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.2 Maßstab1: 50	Nur zur Information
244	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Stresemannstraße bis EÜ Plöner Straße vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr. 3 Maßstab1: 50	Nur zur Information
245	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Stresemannstraße bis EÜ Plöner Straße vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.4 Maßstab1: 50	Nur zur Information
246	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Plöner Straße bis EÜ Krbw Langenfelde vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.1 Maßstab1: 100	Nur zur Information
247	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Plöner Straße bis EÜ Krbw Langenfelde vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.2 Maßstab1: 100	Nur zur Information
248	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Plöner Straße bis EÜ Krbw Langenfelde vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.3 Maßstab1: 100	Nur zur Information
249	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Plöner Straße bis EÜ Krbw Langenfelde vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.4 Maßstab1: 100	Nur zur Information
250	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Plöner Straße bis EÜ Krbw Langenfelde vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.5 Maßstab1: 100	Nur zur Information
251	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Plöner Straße bis EÜ Krbw Langenfelde vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.6 Maßstab1: 100	Nur zur Information
252	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Plöner Straße bis EÜ Krbw Langenfelde vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.7 Maßstab1: 100	Nur zur Information
253	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Sondierprofile EÜ Plöner Straße bis EÜ Krbw Langenfelde vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.8 Maßstab1: 100	
254	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Krbw Langenfelde bis EÜ Krbw III vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.1 Maßstab1: 100	Nur zur Information
255	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Krbw Langenfelde bis EÜ Krbw III vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.2 Maßstab1: 100	Nur zur Information
256	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Krbw Langenfelde bis EÜ Krbw III vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.3 Maßstab1: 100	Nur zur Information
257	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Krbw Langenfelde bis EÜ Krbw III vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.4 Maßstab1: 100	Nur zur Information
258	Baugrundgutachten Gleistassen /Verkehrsanlagen Bohr- und Sondierprofile EÜ Krbw Langenfelde bis EÜ Krbw III vom 06.08.2013, ohne Az.; Anlage 16.5 Blatt Nr.5 Maßstab1: 50	Nur zur Information
259	Koordinaten und Ansatzhöhen der Baugrundaufschlüsse vom 05.02.2014, ohne Az.; Anlage 16.5 (4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
260	Laborprüfbericht, Prüfbericht Nr. 1- 13/2082 vom 15.11.2013 Anlage 16.5 (1 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
261	Bestimmung des Wassergehalts nach DIN 18121-1 Anlage 16.5 (40 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
262	Bestimmung der Zustandsgrenze nach DIN 18121-1 und 2 Anlage 16.5 (7 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
263	Bestimmung der Korngrößenverteilung nach DIN 18123 Anlage 16.5 (81 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
264	Bestimmung des Glühverlustes nach DIN 18128 Anlage 16.5 (18 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
267	Prüfbericht 11635 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 17.09.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
268	Prüfbericht 11636 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 17.09.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
269	Prüfbericht 11637 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 17.09.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
270	Prüfbericht 11638 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 17.09.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
271	Prüfbericht 13/11635 – 13/11638 Prüfergebnisse vom 17.09.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
272	Prüfbericht 9791 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 26.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
273	Prüfbericht 9615 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 22.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
274	Prüfbericht 9792 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 26.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
275	Prüfbericht 9793 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 26.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
276	Prüfbericht 9616 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 22.07.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
277	Prüfbericht 13/10019 – 13/10023 Prüfergebnisse vom 06.08.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
278	Prüfbericht 13/13692-01 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 10.10.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
279	Prüfbericht 13/13692 – 13/13692 Prüfergebnisse vom 10.10.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
280	Prüfbericht 13/20493 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 12.12.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
281	Prüfbericht 13/20495 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 12.12.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
282	Prüfbericht 13/20496 – 13/20496 Prüfergebnisse vom 17.12.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (3 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
283	Prüfbericht 13/20494 Untersuchung auf Betonaggressivität nach DIN 4030 vom 12.12.2013 ohne Az.; Anlage 16.5 (3 Seiten	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	zzgl. Deckblatt)	
284	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept Stufe II: Feinkonzept vom 15.02.2017 Anlage 17.1 (49 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
285	Übersichtsplan Baustelleneinrichtungsflächen Anlage 17.2.1.1 vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0.VA.UP.001.0 Blatt 001 Maßstab 1:5 000	Nur zur Information
286	Trassierungsentwurf Strecke: 6100, km 291,1+56 – km 291,5+65 Anlage 17.2.1.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 3.0.0.VA.TR.001.0 Blatt 001 Maßstab 1:500	Nur zur Information
287	Trassierungsentwurf Strecke: 6100, km 291,5+65 – 291,7+54 Anlage 17.2.1.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 3.0.0.VA.TR.002.0 Blatt 002 Maßstab 1:500	Nur zur Information
288	Trassierungsentwurf Strecke: 1232, km 1,7+06 – km 2,2+52 Anlage 17.2.1.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 3.0.0.VA.TR.003.0 Blatt 003 Maßstab 1:500	Nur zur Information
289	Trassierungsentwurf Strecke: 1232, km 2,2+52 – km 2,6+58 Anlage 17.2.1.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 3.0.0.VA.TR.004.0 Blatt 004 Maßstab 1:500	Nur zur Information
290	Trassierungsentwurf Strecke: 1232, km 2,6+58 – km 3,1+73 Anlage 17.2.1.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 3.0.0.VA.TR.005.0 Blatt 005 Maßstab 1:500	Nur zur Information
291	Trassierungsentwurf Strecke: 1232, km 3,1+73 – km 3,7+14 Anlage 17.2.1.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 3.0.0.VA.TR.006.0 Blatt 006 Maßstab 1:500	Nur zur Information
292	Trassierungsentwurf Strecke: 1232, km 4,7+08 – km 5,1+61 Anlage 17.2.1.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 3.0.0.VA.TR.007.0 Blatt 007 Maßstab 1:500	Nur zur Information
293	Trassierungsentwurf Strecke: 1220, km 2,0+05 – km 2,4+57 Anlage 17.2.1.2 vom 26.11.2015 PI-Nr. 3.0.0.VA.TR.008.0 Blatt 008 Maßstab 1:500	Nur zur Information
294	Lageplan Darstellung der Baustelleneinrichtungsfläche 1 u. 3 und Zufahrten Anlage 17.2.1.3a vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0FM.BS.001.0 Blatt 001 Maßstab 1:500	Nur zur Information
295	Lageplan Darstellung der Baustelleneinrichtungsfläche 4 und Zufahrten Anlage 17.2.1.3a vom 15.02.2017 PI-Nr. 4.0.0FM.BS.002.0 Blatt 002 Maßstab 1:500	Nur zur Information
296	Lageplan Darstellung der Baustelleneinrichtungsfläche 13 und Zufahrten Anlage 17.2.1.3a vom 15.02.2017 PI-Nr.	Nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	4.0.0FM.BS.003.0 Blatt 003 Maßstab 1:500	

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

A.3.2 Wasserrechtliche Genehmigungen

A.3.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Durch die Vorhabenträgerin sind für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Plöner Straße und den Eisenbahntrogbau Gleis 98 die Anträge auf Baugrubenwasser (Grundwasser und Niederschlagswasser), einschließlich der Grundwasserabsenkung Trogbauwerk Gleis 98, zu stellen.

Aus Grundwasserschutzgründen ist die Zwischenlagerung von Abfällen auf einer gedichteten Fläche vorzusehen, um eine Auswaschung von Schadstoffen in den Untergrund zu vermeiden. Das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser ist zu sammeln und schadlos abzuleiten. Nach den Vorgaben von U3 sind die einschlägigen Einleitgrenzwerte in das öffentliche Schmutz-/bzw. Mischwassersiel bei der Einleitung zu beachten und einzuhalten. Ggfs. sind entsprechende (Vor-) Reinigungsanlagen zur Einhaltung der Einleitgrenzwerte zu betreiben. Eine Einleitung/Versickerung ins Grundwasser ist aus Vorsorgegründen nicht erlaubnisfähig.

Die Grundwassermessstellen sind nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften vor Beschädigungen zu schützen und ein freier Zugang i. V. mit den hoheitlich-rechtlich auferlegten Grundwasserprobenahmen ist während der Gesamtzeit der Baumaßnahmen zu gewährleisten.

Rechtzeitig vor Baubeginn/Eingriff in die jeweiligen Flächenbereichen ist der -BUE/U2- ein geeignetes Messstellen-(sicherungs) konzept vorzulegen.

A.3.2.2 Wasserrechtliche Erlaubnis zur Grundstücksentwässerung

Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen, wird durch die BUE, der Anschluss der Grundstücksentwässerung an die öffentliche Abwasseranlage gefordert.

In diesen Plänen müssen die Lage der vorhandenen und geplanten Abwasserleitungen von der Abwasseranfallstelle bis zur Einleitungsstelle (öffentliche Siele oder Gewässer bzw. Versickerungseinrichtungen) mit Angabe des Gefälles und der Nennweite, der dazugehörigen Anlagen wie Ablaufstellen, Schächten oder sonstigen Anlagen mit Angabe der Sohlenhöhe und der Deckelhöhe bezogen auf Normalnull und Eintragung des Abwasservolumenstromes an der Einleitungsstelle, getrennt nach Regen- und Schmutzwasser eingetragen sein.

Hinsichtlich des Anschlusses der Grundstücksentwässerungsanlage an die öffentlichen Abwasseranlagen wird der Vorhabenträgerin auferlegt, rechtzeitig die erforderlichen Anträge (auf Grundlage von § 10 BauVorlVO) zu stellen und sich mit der Hamburger Stadtentwässerung und der BUE abzustimmen. Gleiches trifft auch für die Einleitung des Baugrubenwassers zu. Der hierfür erforderliche Antrag ist durch die Vorhabenträgerin rechtzeitig bei der BUE zustellen.

Weiterhin sind für Grundstücke mit bei denen durch Starkregenereignisse (30 bzw. 100 jährige Regenereignisse) Gefahren oder Beeinträchtigungen auftreten können, durch die Vorhabenträgerin Überflutungsnachweise auf der Grundlage der DIN 1986-100:2008- 05 zu erbringen.

A.3.2.3 Löschwasser

Die hydraulische Leistungsfähigkeit des Hamburgischen Versorgungsnetzes der Hamburg Wasser in dem beantragten Bereich ist mit Hilfe eines Simulationsmodells durch die Hamburg Wasser geprüft worden. Das Ergebnis der Prüfung zeigt, dass für das beantragte Grundstück unter normalen Betriebsbedingungen aus heutiger Sicht die angefragte Trinkwassermenge von ca. 96 m³/h im Brandfall aus unserem Netz entnommen werden kann.

Die Berechnungen wurden auf der Grundlage des DVGW-Arbeitsblattes W 405 „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung“ durchgeführt.

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.4.1. Denkmalschutz

Von der Planung sind, nach Aussage des Denkmalschutzamtes der FHH, zwei geschützte Denkmäler betroffen.

- Die Eisenbahnbrücke Harkortstraße von 1891
- Das Ensemble des Friedhofs Am Diebsteich (Friedhofsfläche mit Grabmal- und Baumbestand, Wegenetz sowie Einfriedungen)

Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, baulichen Maßnahmen in direkter Umgebung des Friedhofs und der ebenfalls geschützten Brücke Harkortstraße im Vorwege mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen.

Die Beeinträchtigungen für die Denkmäler, auch in der Bauphase, sind auf ein Minimum zu beschränken. Entsprechende Beweissicherungsverfahren sind durch die Vorhabenträgerin anzuwenden.

A.4.2 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, der FHH Behörde für Umwelt und Energie, FHH Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, der Feuerwehr der FHH, dem Denkmalschutzbehörde, Amt für Arbeitsschutz der FHH, dem Bezirksamt Altona, dem Bezirksamt Eimsbüttel, dem Bezirksamt Wandsbek, sowie das Amt für Verkehr und Straßenwesen möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.3 VV BAU und VV BAU-STE, ggf. VV IST

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.4 Barrierefreiheit

Vorbehaltlich speziellerer Regelungen und entsprechend. § 2 Abs. 3 EBO hat die Vorhabenträgerin beispielsweise durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen und Zugpersonal sicherzustellen, dass die Benutzung der Züge durch in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis, d.h. jederzeit und ohne vorherige Anmeldung ermöglicht wird.

Die Vorhabenträgerin wird ausdrücklich auf die sich aus Art. 18 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ergebende „aktive“ Informationspflicht über Verspätungen bei der Abfahrt oder Ankunft hingewiesen. Demnach an den Verkehrsstationen durch technische oder organisatorische Mittel wie Dynamischen Schriftanzeigern, Lautsprecheransagen oder örtliches Personal über die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald die Informationen zur Verfügung stehen. Im Rahmen der weiteren Bauvorbereitung und -durchführung für die Bahnsteiganlagen und Übergänge sind die allgemeinen Hinweise der Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen und Inklusionsbüro der FHH nach Maßgabe der anerkannten Regeln der Technik (hier: Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ der DB Netz AG) und des gültigen technischen Regelwerks (DIN 18024, DIN 18040 und DIN 32984) angemessen zu beachten.

A.4.5 Bodendenkmale

Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenfärbungen entdeckt werden, ist gem. § 11 DSchG die zuständige untere Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen von Mitarbeitern oder Beauftragten des Landesamtes in unverändertem Zustand zu erhalten. Verantwortlich hierfür sind der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt 5 Werktage nach Zugang der Anzeige.

A.4.6 Immissionsschutz

A.4.6.1 Baulärm

Gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sind die Baustellen und BE-Flächen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Zum Schutz der Anwohner vor schädlichen Umwelteinwirkungen hat die Vorhabenträgerin insbesondere bei der Einrichtung und dem Betrieb von BE-Flächen alle geeigneten Maßnahmen wie beispielsweise

- sinnvolle Anordnung von lärmintensiven Maschinen
- Nutzung der schallabschirmenden Wirkung von Containern, Bodenaushub oder Baumaterial
- zusätzliche Schallschutzwände oder Umhausungen besonders lauter Maschinen

- Einsatz von umweltfreundlichen Baumaschinen zu nutzen.

Baubedingte Lärmimmissionen

Es sind die Bestimmungen der AVV Baulärm einzuhalten.

Arbeiten zwischen 20:00 Uhr und 07:00 Uhr (Nachtarbeiten) sind auf das unbedingte erforderliche Maß zu begrenzen. Die während der Bauzeit verursachten Emissionen sind durch geeignete lärmarme Baugeräte (§ 2 Satz 1 Ziff. 7 der 32.BImSchV) und Verfahren auf ein erträgliches Maß zu beschränken.

Insbesondere bei Nachtarbeiten hat die Vorhabenträgerin Lärmbelastigungen für Anwohner durch Ausschöpfung aller geeigneten organisatorischen und technischen Maßnahmen zu mindern.

Vor der Durchführung von lärmintensiven Nachtarbeiten ist eine detaillierte Prognose der zu erwartenden Immissionen zu erstellen.

In Abhängigkeit von den Ergebnissen der detaillierten Prognose sind Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Ausweichunterkünfte) zu planen.

Über bevorstehende Nachtarbeiten sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren. In der Information ist ein erreichbarer Ansprechpartner (einschließlich Kontaktdaten) zu benennen.

Baulärmüberwachung

Für das Bauvorhaben ist ein Baulärmverantwortlicher (BLV) zu bestellen. Zu den Aufgaben des BLV gehört u.a.

- Unterstützung der Bauleitung sowie der Baubetriebe bei der Vorbereitung und Durchführung lärmintensiver Arbeiten
- regelmäßige Kontrolle der tatsächlich zum Einsatz gelangenden Maschinen (Maschinenliste; Umweltzeichen bzw. Nachweise über den Schallleistungspegel)
- Überwachung von Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einhaltung von Ruhezeiten)
- Erstellung einer detaillierten Prognose für lärmintensive Nachtarbeiten
- Durchführung von Überwachungsmessungen im Falle von lärmintensiven Nacharbeiten
- Informationen der Nachbarschaft
- Ansprechpartner für die betroffene Nachbarschaft, Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamts sowie Umweltbehörden
- Dokumentation der Tätigkeit des BLV

Der Name des BLV (einschließlich Kontaktdaten) ist vor Beginn der Realisierung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt Ast HH/SN sowie der FHH dem Amt für Immissionsschutz und Betrieb schriftlich mitzuteilen.

A.4.6.2 Baustellen und BE-Flächen

Gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sind die Baustellen und BE-Flächen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Eine baustellenbezogene Gefährdungsbeurteilung (§ 5 Arbeitsschutzgesetz in Verbindung mit § 3 Betriebssicherheitsverordnung) ist von den in Frage kommenden Abbruch- und Sanierungsunternehmen schriftlich zu erstellen und auf der Baustelle vorzuhalten.

Zum Schutz der Anwohner vor schädlichen Umwelteinwirkungen hat die Vorhabenträgerin insbesondere bei der Einrichtung und dem Betrieb von BE-Flächen alle geeigneten Maßnahmen wie beispielsweise

- sinnvolle Anordnung von lärmintensiven Maschinen
- Nutzung der schallabschirmenden Wirkung von Containern, Bodenaushub oder Baumaterial
- Zusätzliche Schallschutzwände oder Umhausungen besonders lauter Maschinen
- Einsatz von umweltfreundlicher Baumaschinen zu nutzen.

Zur Sicherung der Baustelle vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind spätestens ab dem 01. Januar 2019 nur noch Automatische Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) zu verwenden, deren Warnsignalgeber über eine APA verfügen. Der Schallpegel der Warnsignalgeber darf an der unteren Grenze des Dynamikbereiches der automatischen Pegelanpassung maximal 97 dB (A) erreichen.

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

Es ist eine eindeutige numerische Kennzeichnung der Ausgänge in den Feuerwehrplänen und vor Ort an den Ein- und Ausgängen vorzunehmen.

Für jeden Bauabschnitt ist ein Ansprechpartner für die Feuerwehr zu benennen.

Die Zugänglichkeiten und die brandschutztechnischen Einbauten sind auch während der Bau- bzw. Umbauphasen in Betrieb zu halten und die Brandlast durch vorgehaltene Baumaterialien etc. ist auf ein Minimum zu begrenzen.

Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten, um wirksame Löschmaßnahmen zu ermöglichen.

Zuständig für die Maßnahme Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona“ ist die FuRw Stellingen, Basselweg 71, 22527 Hamburg. Ansprechpartner ist der Wachführer Tel.:040-42851-1501.

Die Bauabläufe und „straßenseitige“ Erreichbarkeit der Baustelleneinrichtungsflächen und deren Zufahrten beidseitig der Bahnstrecke sind eng mit den zuständigen Polizeikommissariaten abzustimmen.

A.4.6.3 Schienenlärm

Die Eigentümer die zum Zeitpunkt der Planauslegung vorhandenen oder baufsichtlich genehmigten und in der Zusammenfassung, (Pkt 6 zum Erläuterungsbericht) Anlage 13.4, (Anspruchsberechtigte auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach) aufgeführten Gebäude haben dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für erforderlichen passiven Schallschutz.

Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen sind auf der Grundlage nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24.BImSchV – zu bestimmen.

Die passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der vorhandenen Situation in Bezug auf die Anordnungen der Energiesparverordnung (EnEV) führen.

Über die Erstattung der Aufwendungen für erforderliche Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden ist eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Gebäudeeigentümer zu schließen.

Kommt zwischen dem Träger der Baulast und dem Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande, setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag eines der Beteiligten die Entschädigung durch schriftlichen Bescheid fest. Im Übrigen gelten für das Verfahren die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.

A.4.6.4 Sonstige Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Dieselruß- und Staubimmissionen so weit wie möglich reduziert werden.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Luftschadstoffuntersuchung zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona -Anpassung an den aktuellen Planungsstand" vom 02. Juli 2015 fortzuschreiben.

A.4.7 Schall- und Erschütterungen

Für die Einschätzung der Auswirkungen auf Schall- und Erschütterungsimmissionen

wurden durch die VHT entsprechende Abschätzungen durchgeführt.

Sollte von diesen Abschätzungen abgewichen bzw. geänderte Richtwerte angesetzt werden, sind durch die VHT die Gutachten sowie Abschätzungen zu aktualisieren. Anschließend sind die erforderliche Abstimmung mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belangen rechtzeitig durch die VHT zu tätigen.

A.4.8 Naturschutz und Landschaftspflege

Gemäß § 15 Absätze 2, 4 und 6 BNatSchG i.V.m. §8 HmbBNatSchAG werden die im LBP vom 27.10.2015 unter den Ziffern 7 und 8 enthaltenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit folgenden Änderungen/Ergänzungen festgesetzt:

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Umwelt und Energie/NGE 32 abzustimmen. Der Zaun um das Amphibiengewässer ist durchlässig zu gestalten.

Die BUE/NGE 3 ist bei der konkreten Planung des Empfangsgebäudes durch die Vorhabenträgerin zu beteiligen.

Die geplante Entwicklung von extensivem Grünland in Wittmoor findet auf Flächen der BUE „Sondervermögen für Naturschutz und Landschaftspflege“ (SOV) statt. Es wurde vereinbart, dass die Ersatzmaßnahmen durch das SOV für den Vorhabenträger umgesetzt werden sollen. Vor diesem Hintergrund ist eine Vereinbarung zwischen der DB Netz und dem SOV abzuschließen. Der DB Netz AG wurde durch das Sondervermögen bereits eine Kostenberechnung für die Übernahme der Umsetzung zur Verfügung gestellt. Für die Umsetzung wurden für Grundstückskosten, Herrichtung und dauerhafte Unterhaltung eine Summe von 534.669,52 € ermittelt. Der Betrag ist als fester Gegenstand der o.g. Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Sondervermögen Naturschutz und Landschaftspflege festzuschreiben.

Die durch das Vorhaben im Bereich HH-Altona verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen sowie eine Ersatzzahlung von 192.265,00€ (121.00,00 € für Maßnahmen003_A Neupflanzung von Bäumen, + 71.265,00 € Ersatzgeld für verbleibende Wertpunktedifferenz) kompensiert.

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind (z.B. Anlage eines Amphibiengewässers) durch eine Ausführungsplanung, veranlasst durch die Vorhabenträgerin, in Abstimmung mit der Behörde für Umwelt und Energie/ NGE 32 zu konkretisieren. Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Behörde für Umwelt und Energie/NGE 32, durch die Vorhabenträgerin, die Abnahme der Maßnahme zu beantragen.

Die Beendigung der Arbeiten zur Durchführung der Verlagerung des Bahnhofs Hamburg Altona (Gleisarbeiten) ist der Behörde für Umwelt und Energie/NGE 32 unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Dies gilt auch für eine länger als ein Jahr andauernde Unterbrechung der Arbeiten.

Geplante Gebäude sind aus Gründen des Klimaschutzes und für das Regenwassermanagement mit einer Dachbegrünung mit einem Aufbau von mindestens 15 cm durchwurzelbarem Substrat zu versehen.

Artenschutz:

Zur Vermeidung von Verstößen gegen die Verbote der Verletzung oder Tötung i.S.d. § 44 Abs. 1 Ziff. 1 BNatSchG der Brutvögel sind die gesetzlichen Vorgaben des § 39 Abs. 5 BNatSchG einzuhalten, in dem die Inanspruchnahme außerhalb der Brutzeit vom 1.10. bis 28/29.02. stattfindet. Dies gilt pauschal für sämtliche Vogelarten und einschließlich auch die Teichralle mit ein.

Tankanlage

Der Vorhabenträgerin wird auferlegt den erforderlichen Nachweis für die Zulassung des „FLACO TCI Tankcontainer für AdBlue® (Schiene)“ der FLACO-Geräte GmbH vor Baubeginn in Abstimmung mit der BUE vorzulegen.

Weiterhin ist die Berechnung, für den Fall der Leckage das Rückhaltevolumen, das laut Punkt 5.3 des DWA-A 782 Arbeitsblattes (TRwS für Betankung von Schienenfahrzeugen) gefordert wird, durch die Vorhabenträgerin vorzulegen.

Hinsichtlich der Entwässerung der Tankanlage ist vorgesehen hinter einem Abscheider einen Probeschacht vorzusehen. Die hierfür erforderliche allgemeine bauaufsichtliche Zulassung, einschließlich der Berechnung ist in Abstimmung mit der BUE nachzuweisen.

A.4.9 Brand- und Katastrophenschutz

Im Rahmen der Erarbeitung der Ausführungsplanung sind die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie des EBA, Anforderungen der Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG zu betrachten. In diesem Zusammenhang wird auf die Anforderung an die Beschaffenheit der Zugänge hingewiesen.

Während der Bauarbeiten hat die Vorhabenträgerin die ununterbrochene Zugänglichkeit des Baubereichs für die Feuerwehr, den Rettungsdienst sowie den Katastrophenschutz sicherzustellen.

Insbesondere bezüglich der Zu- und Durchfahrten sowie Aufstell- und Bewegungsflächen wird auf die gesetzlichen Vorgaben der HHBauO sowie auf die „Richtlinie über Flächen der Feuerwehr“ der DIN 14090 hingewiesen.

Im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung hat sich die Vorhabenträgerin mit der Feuerwehr der FHH abzustimmen.

A.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

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

Bei der Erarbeitung der Ausführungsplanung und der weiteren Bauvorbereitung für die Kabeltrassen sind die im Plan nicht erfassten Kabel und Leitungen Dritter zu berücksichtigen.

Rechtzeitig vor Baubeginn sind durch die Vorhabenträgerin bzw. denen von ihr beauftragten Baubetrieben mit den Leitungsträgern örtliche Einweisungen durchzuführen.

Bei Arbeiten im Bereich der Kabel und Leitungen sind die auf den Schutz der jeweiligen Anlagen ausgerichteten Sicherheitsbestimmungen bzw. anerkannten Regeln der Technik, Mindestabstände/-abdeckungen und Schutzstreifen/-abstände zu den einzelnen Anlagen einzuhalten und die spezifischen Anforderungen und Hinweise der Leitungsträger zu beachten.

Es ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen (z.B. Suchschachtung), dass Leitungen Dritter überbaut bzw. beschädigt werden.

Bei unvermutet auftretenden Kabeln und Leitungen sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen und der betroffene Leitungsträger zu verständigen.

Den Leitungsträgern ist jederzeit der ungehinderte Zugang zu deren Anlagen für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten zu gewährleisten.

Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahme sind den betroffenen Leitungsträgern anzuzeigen.

A.4.11 Abweichung vom Regelwerk

A.4.11.1 Betontrog mit Unterschottermatte/ Einbaubesohlter Schwellen

Für das Projekt „Verlegung Bahnhof Hamburg Altona,“ wurde die unternehmensinterne Genehmigung (UiG) TM 3-2017-10372 I.NPF 1 vom 14.08.2017, zur Herstellung eines Schottertroges/Betontroges mit Unterschottermatte (USM) für den geplanten Schotteroberbau der Strecke 1220 Gleis 8 erteilt.

Die Notwendigkeit einer UiG ergibt sich nach Ril 820.2010, Abschnitt 8(2).

Die Vorhabenträgerin hat diese Auflagen bei der Bauausführung und während des Betriebes zu beachten.

A.4.11.2 UiG und ZiE für den 3D- Fachwerkknoten bei den 3 D Fachwerken an die EÜ Harkortstraße

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die UiG und die erforderliche ZiE für den 3D- Fachwerkknoten bei den 3 D Fachwerken an die EÜ Harkortstraße durch die Vorhabenträgerin zu beantragen und dem EBA vorzulegen.

A.4.12 Bodenschutz/Altlasten

Die Betroffenheit von Altlastverdachtsflächenbereichen im Zusammenhang mit den vorgesehenen umfangreichen Baustelleneinrichtungsflächen und Zuwegungen gemäß Bauwerksverzeichnis, ist im Rahmen der Ausführungsplanung, durch die Vorhabenträgerin fortzuschreiben. Die dazugehörigen Planzeichnungen hinsichtlich der Flächenausdehnungen an das Bauwerksverzeichnis bzw. den Übersichtsplan zu den Baustelleneinrichtungsflächen sind anzupassen.

Sollten im Zuge der Erdbaumaßnahmen (Sondierungen, Aushub, Entsorgung) „schädliche Bodenverunreinigungen“ gemäß Bundesbodenschutzgesetz oder anderweitige Auffälligkeiten (ungewöhnliche Gerüche, Verfärbungen etc.) im Untergrund und/oder im oberflächennahen Grundwasser (Wasserhaltung) festgestellt werden, die zu Beginn der Baumaßnahme nicht bekannt waren und/oder unter Berücksichtigung der geplanten Aushubebene nicht vollständig entfernt/entsorgt werden würden, sind die Erdarbeiten in diesem Bereich zu unterbrechen und eine bodengutachterliche Überprüfung unter ergänzender Beteiligung einer hoheitlich-rechtlichen Dienststelle vorzunehmen.

Die Vorhabenträgerin wird auferlegt, ein ausführendes Bauunternehmen zu binden, welches ein Baustellenkonzept zu erstellen hat, das die Vorgaben nach Maßgabe des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes umsetzt.

Weiterhin ist durch die Vorhabenträgerin eine baubegleitende Überwachung der Aushub- und Entsorgungsmaßnahmen vor Ort durch einen Gutachter mit Weisungsbefugnis gegenüber dem Bauunternehmen vorzusehen.

Durch die Vorhabenträgerin ist ein Konzept für den Umgang mit den Grundwassermessstellen zu erarbeiten.

Die hydrogeologische Beurteilung der Untergrundverhältnisse im Bereich der geplanten Versickerungsanlagen incl. Schichtenverzeichnisse und Bestimmung der Durchlässigkeit ist durch die Vorhabenträgerin zu erbringen.

A.4.13 Arbeitsschutz

A.4.13.1 ESTW-Zu Altona: Aufschlagrichtung von Türen

Türen und Tore sind, im Rahmen der Ausführungsplanung, entsprechend § 3a ArbStättV und Anhang der ArbStättV Nr. 1.7 i.V.m. ASR A 1.7 Türen und Tore Nr. 4 Abs.1 zu planen.

A.4.13.2 Gründächer (Verwaltungsgebäude)

Sofern Flachdächer regelmäßig oder gelegentlich begangen werden sind diese, im Rahmen der Ausführungsplanung, nach § 3a ArbStättV i.V.m. Anhang zur ArbStättV Nr. 2.1 zu planen.

A.4.13.3 Oberlichtkonstruktion Personenunterführung und Glas-Konstruktion Bahnsteigdach

Bei Reinigungsarbeiten mit Absturzgefährdung sind geeignete Maßnahmen zum Schutz gegen Absturz (z. B. feste oder mobile Umwehungen, geeignete Anschlagpunkte für persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz) erforderlich.

Dabei ist die Rangfolge der Schutzmaßnahmen nach ASR A2.1 „Schutz vor Absturz und herabfallenden Gegenständen, Betreten von Gefahrenbereichen“ einzuhalten.

(§ 3a Abs. 1 ArbStättV i. V. m. Anhang ArbStättV Nr. 1.6 Abs. 2 und Nr. 5 Abs. 3 ASR A1.6 „Fenster, Oberlichter, lichtdurchflutete Wände“).

A.4.13.4 Gefährdungsbeurteilung Abbrucharbeiten

Vor dem Beginn der Abbruch- bzw. Sanierungstätigkeiten muss der beauftragte Arbeitgeber für die Gefährdungsbeurteilung ermitteln, ob entsprechend der Nutzungs- oder Baugeschichte des Objektes Gefahrstoffe (insbesondere Asbest, KMF, PCB, PAK,.....) vorhanden oder zu erwarten sind. Diese Angaben sind insbesondere von der Vorhabenträgerin oder Auftraggeber (Generalunternehmen) einholen. (§ 15 Abs.5 der Gefahrstoffverordnung).

Die Vorhabenträgerin hat Tätigkeiten mit asbesthaltigen Gefahrstoffen spätestens **7 Tage** vor Beginn der Tätigkeit bei Amt für Arbeitsschutz anzeigen.

Abbruch- und Sanierungsarbeiten an schwach gebundenen Asbestprodukten (mit Ausnahme von Tätigkeiten mit geringer Exposition) dürfen nur von Fachfirmen durchgeführt werden, die zur Ausführung dieser Arbeiten eine Zulassung von der zuständigen Behörde erhalten haben. (§ 8 Abs. 8 Gefahrstoffverordnung).

A.4.14 Verbraucherschutz

Aufzüge sind gemäß den Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung und der zugehörigen Technischen Regeln (TRBS) zu betreiben. Bei Aufzügen, die Personen mit

Behinderungen zugänglich sind, sind die zusätzlichen technischen Anforderungen der DIN EN 81-70 zu berücksichtigen.

Personen- und Lastenaufzüge sind vor der erstmaligen Inbetriebnahme und vor Wiederinbetriebnahme nach prüfpflichtigen Änderungen von einer in Hamburg zugelassenen Überwachungsstelle zu prüfen - siehe Anhang 2 Abschnitt 2 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) vom 06. Februar 2015.

A.4.15 Straßen und Wege, Zufahrten

Die Vorhabenträgerin hat die Ausführungsplanung sowie Baubegleitung, Abnahmen und Freigaben für den Bau bzw. die Änderungen von Straßenanlagen mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen. Während der Bauphase ist die durchgängige Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke zu gewährleisten.

Einschränkungen für die Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und zuvor dem betroffenen Personenkreis in geeigneter Form mitzuteilen.

Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenverkehrsbehörden vor Baubeginn eine Bestandsaufnahme für diejenigen Straßen und Wegen vorzunehmen, bei denen sich unter Berücksichtigung des konkreten baulichen Zustands Straßenschäden beispielsweise durch Materialtransporte nicht ausschließen lassen.

Weiterhin hat die Vorhabenträgerin vor Baubeginn eine Bestandsaufnahme für angrenzende Bebauungen vorzunehmen, bei denen sich unter Berücksichtigung des konkreten baulichen Zustands Schäden nicht ausschließen lassen.

Nach Bauende sind die Straßen und Wege wieder in den bestandsaufgenommenen Zustand zurückzuführen.

A.4.15.1 Straßenverkehr

Alle Straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen nach § 45 StVO sind in der Planfeststellung grundsätzlich nicht zu treffen.

Verkehrslenkende und verkehrseinschränkende Maßnahmen sind gemäß § 45 Abs.6 StVO rechtzeitig vor Baubeginn bei der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde einzuholen.

A.4.16 Verkehrsstation

Bei den Ausführungsplanungen der Verkehrsstationen sind die Anforderungen funktional und nach den wirtschaftlichen Erfordernissen zum Betrieb dieser zu überarbeiten.

Weitere gestaltungstechnische Aspekte wie z. B. Farbgebung einzelner Elemente sind der Ausführungsplanung zu überlassen.

Die Ausstattungselemente und die Wegeleitung sind gemäß den Vorgaben der DB Station und Service AG (Rili 813) und der Verordnungen der Europäischen Union (insbesondere: Verordnung Nr. 1300/2014 der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität), der gesetzlichen Vorschriften (insbesondere: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, Behindertengleichstellungsgesetz) sowie des Leitfadens zur Gestaltung von Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen in Schnellbahnhaltstellen der Hamburger Verkehrsverbund GmbH, zu planen.

Das in der Empfangshalle angedachte taktile Leitsystem ist frühzeitig mit dem HVV abzustimmen.

A.4.17 Verladeanlage für Autozüge

Die bestehende Verladeanlage für Autoreisezüge auf dem Bf Hamburg Altona (alt) ist im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens zu verlegen.

Der Vorhabenträgerin wird auferlegt,

- die laufenden Gespräche der ÖBB-Personenverkehr AG und der BTE BahnTouristikExpress GmbH fortzuführen und abschließen,
- den Standort für eine neue Verladeanlage für Autoreisezüge festlegen,
- die technischen Planungen für eine neue Verladeanlage für Autoreisezüge aufzunehmen,
- den Planfeststellungs- beziehungsweise den Plangenehmigungsantrag für eine neue Verladeanlage für Autoreisezüge vorzubereiten und zu beantragen, einschließlich des Antrages zur Stilllegung der alten Autoreisezugverladeeinrichtung in Bahnhof Altona (alt)

und dem EBA zur Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung vorzulegen.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die neue Verladeanlage für Autozüge einen gleichwertigen Ersatz, in räumlicher Nähe, für die bestehende Verladeanlage für Autoreisezüge auf dem Bf Hamburg Altona (alt) bietet und zusammen mit dem Bf Hamburg Altona (neu) in Betrieb genommen werden kann.

A.4.18 Ingenieurbauwerke

Die Vorhabenträgerin hat für die Brückenbauwerke EÜ Plöner Straße und EÜ Diebsteichtunnel ein Lichtkonzept von einem Fachplaner zu erarbeiten und mit der FHH einvernehmlich abzustimmen.

A.4.19 Schallschutzwände

Gemäß schalltechnischer Untersuchung sind folgende Schallschutzwände geplant:

- + Diebsteich West von km 2,245- 2,635 Länge:390m , Höhe 5m Strecke 1220, Gleis 8
- + Stellingen von km 1,975- 2,235 Länge:260m , Höhe 4m Strecke 1225, Gleis 1
- + Stellingen von km 3,115- 3,350 Länge:235m , Höhe 2m Strecke 1220, Gleis 3
- + Stellingen von km 1,980- 2,160 Länge:180m , Höhe 1m Strecke 1225, Gleis 2
- + Bebauungsplan Nr. 26 von km 1,392- 1,855 Länge:463m , Höhe 4m Strecke 1225/6100
- + Bebauungsplan Nr. 26 von km 291,436- 291,866 Länge:430m , Höhe 3m Strecke 1240
- + Stresemannstraße 1 von km 0,413- 0,680 Länge:192m , Höhe 4m Strecke 1225, Gleis 1
- + Stresemannstraße 1 von km 291,345- 291,660 Länge:315m , Höhe 4m Strecke 6100
- + Stresemannstraße 2 von km 0,689- 0,844 Länge:155m , Höhe 3m Strecke 1225

Zusätzlich ist im Untersuchungsabschnitt 6 der Einbau von Schienenstegdämpfer auf einer Gesamtlänge von ca. 1.100 m vorgesehen.

Der Vorhabenträgerin wird auferlegt die Errichtung der Schutzwände nach den anerkannten Regeln der Technik auszuführen. Die Farbgestaltung ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der FHH abzustimmen.

A.4.20 Serviceeinrichtungen

Die Vorhabenträgerin hat Sorge zu tragen, dass es durch die geplante Maßnahme zu keiner Verringerung der Abstellkapazitäten für den NAH SH, DB Regio und der NBE nordbahn im Bereich des neuen Bahnhofes Hamburg Altona kommen wird. Alle Produkte der NBE nordbahn sind im neuen Bf Hamburg- Altona unterzubringen.

Die Vorhabenträgerin hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Inbetriebnahme des Bahnhofs Hamburg-Altona (neu) auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (neu) zusammen mit dem Betriebsbahnhof Hamburg-Langenhofen einseitig oder zweiseitig an das Schienennetz angebundene, mit einer Oberleitung für die Versorgung von Triebfahrzeugen mit elektrischem Fahrstrom (Wechselstrom, 15 kV, 16,7 Hz) ausgerüstete Abstellgleise mit einer Nutzlänge von insgesamt nicht weniger als 2.005 m, von denen mindestens zwei Abstellgleise mit Elektranten (Wechselstrom, 230 V, 50 Hz) und mindestens vier Abstellgleise mit elektrischen Zugvorheizeinrichtungen (Wechselstrom, 15 kV, 16,7 Hz) ausgestattet sind, anzubieten.

Die DB Netz AG gewährt den Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Maßgabe der §§ 1 ff. des Eisenbahnregulierungsgesetzes Zugang zu Abstellgleisen und sonstigen Serviceeinrichtungen.

A.4.21 Ausstattung der Bahngleise mit Deckungssignalen

In dem derzeitigen Bf. Altona (alt) sind derzeit 3 Gleise mit Zugdeckungssignalen ausgestattet. Zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität und damit für einen stabileren Betriebsablauf wird der Vorhabenträgerin auferlegt, das Gleis 5 auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (neu) mit einem zusätzlichen Zugdeckungssignal für die Fahrtrichtung von Süden nach Norden auszustatten.

A.4.22 Beanspruchung von Grundeigentum und Rechten Dritter

Vor Inanspruchnahme sowie der dinglichen Sicherung der lt. Grunderwerbsverzeichnis und –plan bzw. LBP- Maßnahmenplan für die Durchführung der Baumaßnahmen notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, rechtzeitig Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Soweit im Anhörungsverfahren von der Vorhabenträgerin zugesagt ist die Höhe der Entschädigung für die Grundstücksinanspruchnahmen durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen ermitteln zu lassen.

Auf den, für die Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücken hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden und ihr ursprünglicher Zustand so bald wie möglich, spätestens jedoch mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wieder hergestellt wird. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den Grundeigentümern die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen und den Grundeigentümer angemessen zu entschädigen.

Für die Entziehung bzw. Belastung von Eigentumsrechten (Grundeigentum) besteht gemäß Art. 14 Abs. 3 Sätze 2 und 3 GG ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung.

A.4.23 Vermeidung von baubedingten Schäden

Für die Errichtung der neuen Station sind Gründungen der Baukonstruktion mit Bohrpfählen vorgesehen. Im Rahmen der Maßnahme sind Rammarbeiten für Baubehelfe vorgesehen.

Der Vorhabensträgerin wird auferlegt, die Rammarbeiten und die daraus resultierenden Schwingungen, zu messen. Sollten normierte Grenzwerte der Schwingungen erreicht werden bzw. per Prognose überschritten werden, ist das Einbringverfahren auf ein verträgliches Maß umzustellen.

Beweissicherungsverfahren sind darüber hinaus anzuwenden.

A.4.24 Erfüllung der Zusagen der Vorhabenträgerin aus dem Anhörungsverfahren

Die von der Vorhabenträgerin im Verlaufe des Anhörungsverfahrens in deren Erwiderungen bzw. lt. den Niederschriften der Anhörungsbehörde in den Erörterungstermin abgegebenen Zusagen sind zu erfüllen.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.7 Gebühren und Auslagen

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

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B1.1 Gegenstand des Vorhabens

Der bestehende Kopfbahnhof Bf Hamburg-Altona (nachfolgend als „Bf Hamburg-Altona (alt)“ bezeichnet) wird mit Fertigstellung des Vorhabens durch den neuen Durchgangsbahnhof „Bf Hamburg-Altona“ ersetzt. Der neue Durchgangsbahnhof (nachfolgend als „Bf Hamburg-Altona“ bezeichnet) wird im Bereich der jetzigen S-Bahnstation Diebsteich angeordnet, deren

Standort mit der neuen Bezeichnung „S-Bahnstation Altona“ in den neuen Bahnhof integriert wird. Die vorhandene S-Bahnstation Altona bleibt in Tieflage bestehen und erhält nach der Verlegung eine neue Bezeichnung.

Das Vorhaben beinhaltet demnach die Ersetzung des bestehenden, für den Personennah- und Fernverkehr genutzten Kopfbahnhofes Bf Hamburg-Altona (alt) durch einen neuen Durchgangsbahnhof mit sechs Bahnsteiggleisen für den Fernverkehr sowie zwei Gleise für den S-Bahnverkehr im Bereich der jetzigen S-Bahnstation Diebsteich. Der neue Bf Hamburg-Altona wird einschließlich der Verbindungsbahn und den durchgehenden Hauptgleisen im Bereich Langenfelde in ein neues ESTW integriert. Das alte ESTW wird somit aus Sicht der Betriebsführung entbehrlich. Die Anlagen der Hamburger Gleichstrom-S-Bahn sind weiterhin erforderlich und werden im Rahmen des Projektes verändert und modernisiert.

Der neue Bf Hamburg-Altona wird für den Personennah- und Fernverkehr konzipiert. Kapazitäten für den Güterverkehr werden nicht vorgesehen. Dieser soll entsprechend der Konzeption Netz 21/Entmischung Güter- und Personenverkehr ab Hamburg-Eidelstedt über die ausgebaute und ertüchtigte Nördliche Güterbahn (Strecke 1234) geführt werden.

Im jetzigen Bf Hamburg-Altona (alt) werden die acht Bahnsteiggleise, die Abstellanlage Schäferkamp, das Bahnbetriebswerk und die Vorstellgruppe entbehrlich. Diese Anlagen werden nach Fertigstellung des Vorhabens nicht weiter genutzt. Der Rückbau dieser Anlagen ist nicht Gegenstand dieser Planung. Hierzu erfolgt durch die Vorhabenträgerin ein gesonderter Antrag.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträger) hat mit Schreiben vom 30.11.2015, Az. I.NG-N-H, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona“, in der Hansestadt Hamburg, Bahn-km 0,000 – 10,900 der Strecke 1220 Hamburg-Altona – Kiel beantragt. Der Antrag ist am 30.11.2015 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Mit Schreiben vom 17.12.2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Rechtsamt – Planfeststellungsbehörde als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B1.3 Anhörungsverfahren

B 1.3.1 Aufforderung zur Stellungnahme

Mit Schreiben vom 1. März 2016 forderte die Anhörungsbehörde die Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, die Naturschutzvereinigungen und sonstige Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme bis zum 27. April 2016 auf.

Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Stellen:

- AKN Eisenbahn AG
- Angelsport-Verband Hamburg e. V.
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Amt für Arbeitsschutz
- Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Amt für Verbraucherschutz
- Behörde für Inneres und Sport, Amt für Innere Verwaltung und Planung (A 4)
- Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr (Einsatzabteilung), Strategische Einsatzplanung und Grundsatzangelegenheiten
- Behörde für Inneres und Sport, Polizei Hamburg, Verkehrsdirektion (VD 52), Zentrale Straßenverkehrsbehörde
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
- Behörde für Umwelt und Energie, Amt für zentrale Aufgaben, Recht und Beteiligungsangelegenheiten (BE 2)
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung (VE 3)
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Technische Aufsichtsbehörde (VM 3)
- Bezirksamt Altona, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
- Bezirksamt Eimsbüttel, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
- Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., Landesverband Hamburg
- Bundeseisenbahnvermögen
- Colt Technology Services GmbH
- Colt Telecom GmbH
- DB Energie GmbH
- DB Fernverkehr AG
- DB Immobilien Region Nord
- DB Netz AG, Produktionsdurchführung Hamburg
- DB Regio AG, Region Nord, Regionalbereich Schleswig-Holstein
- DB Station&Service AG, Regionalbereich Nord
- Deutsche Post Pensions-Treuhand GmbH & Co. KG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Evangelisch-Lutherischer Kirchengemeindeverband Altona
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e. V.
- Hamburg Netz GmbH

- Hamburg Wasser, Hamburger Wasserwerke GmbH und Hamburger Stadtentwässerung, K 12 – Management Erschließungen und Baurechtsverfahren
- Hamburger HOCHBAHN AG
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e. V.
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Hamburg-Köln-Express GmbH
- Handelskammer Hamburg, Geschäftsbereich Infrastruktur
- Handwerkskammer Hamburg
- Kulturbehörde, Denkmalschutzamt
- KVG Stade GmbH & Co. KG
- Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
- NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
- Netcon AG
- Nord-Ostsee-Bahn GmbH
- S-Bahn Hamburg GmbH
- Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen
- Stromnetz Hamburg GmbH, Trassenmanagement/Grundstücksbenutzung
- Vattenfall Europe Wärme AG
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e. V.
- Verein zum Schutz des Mühlenberger Loches e. V.
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, Betriebsplanung
- Vodafone GmbH, Region Nord
- wilhelm.tel GmbH, Trassenmanagement

Diese Liste der beteiligten Behörden, Naturschutzvereinigungen und sonstigen Träger öffentlicher Belange ist seitens der Anhörungsbehörde vorab mit der Vorhabensträgerin und dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt worden.

Des Weiteren wurden mit Schreiben vom 23. Mai 2016 die ÖBB Personenverkehr AG und mit Schreiben vom 11. Oktober 2016 die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) beteiligt (siehe dazu unter XI.)

Von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange haben 26 Stellen zu dem Vorhaben Stellung genommen.

B 1.3.2 Privatbetroffene

Mit Schreiben vom 1. März 2016 informierte die Anhörungsbehörde die Privatpersonen, die von dem Vorhaben betroffen sein können, über die Durchführung des Anhörungsverfahrens und die geplante Auslegung.

B 1.3.3 Bekanntmachung der Auslegung im Amtlichen Anzeiger/Erwiderungsfrist

Im Amtlichen Anzeiger Nr. 19 vom 8. März 2016 wurde die Auslegung der Planunterlagen bekanntgemacht (Seite 444 f.). Die Planunterlagen wurden in der Zeit vom 14. März 2016 bis

zum 13. April 2016 in den Bezirksämtern Altona, Eimsbüttel und Wandsbek zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 27. April 2016.

B 1.3.4 Erste Bearbeitung der Stellungnahmen und Einwendungen

Mit E-Mail vom 11. Mai 2016 übermittelte die Anhörungsbehörde der Vorhabensträgerin eine Synopse, die sämtliche bis zu diesem Datum bei der Anhörungsbehörde eingegangenen Stellungnahmen enthielt. Am 1. Juni 2016 übermittelte die Anhörungsbehörde der Vorhabensträgerin eine weitere Synopse, die sämtliche bis zu diesem Datum bei der Anhörungsbehörde eingegangenen Einwendungen enthielt.

B 1.3.5 Stellungnahmen nach Ablauf der Stellungnahmefrist

Nach Ablauf der Stellungnahmefrist ging am 13. Mai 2016 die Stellungnahme des Bezirksamtes Eimsbüttel bei der Anhörungsbehörde ein. Die Anhörungsbehörde war von dem Bezirksamt im Vorwege nicht gebeten worden, eine Fristverlängerung zu gewähren. Die Anhörungsbehörde leitete auch diese nach Ablauf der Stellungnahmefrist eingegangene Stellungnahme an die Vorhabensträgerin weiter.

B 1.3.5.1 Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist

Nach Ablauf der Einwendungsfrist gingen zehn weitere Einwendungen bei der Anhörungsbehörde ein.

Die Anhörungsbehörde wies diese Einwender darauf hin, dass die Einwendungsfrist bereits am 27. April 2016 geendet habe und die Einwendungen nicht fristwährend erhoben worden seien. Auf die Einwendungsfrist und die Folgen, die sich aus deren Nichteinhaltung ergeben, war in der öffentlichen Bekanntmachung im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen hingewiesen worden. Die Anhörungsbehörde hat diese Einwendungen der Vorhabensträgerin zur Kenntnis übersandt und ihr die Berücksichtigung der Einwendungen anheimgestellt.

B 1.3.6 Gleichförmige Eingaben

Bei der Anhörungsbehörde sind während des Laufs der Einwendungsfrist zwei gleichförmige Eingaben eingereicht worden, deren Unterzeichner nicht individuell vom Erörterungstermin in Kenntnis gesetzt wurden. Es handelt sich um die gleichförmigen Eingaben der Bürgerinitiative „Prellbock Altona“ und der „Anwohner Försterweg, Wolffstraße, Am

Ziegelteich, Frühlingsstraße, Kleingartenverein Besthöhe e. V., Kleingartenverein Sandkuhle e. V.“, die beide ohne Angabe eines Vertreters eingereicht worden sind, sodass auch kein Vertreter vom Erörterungstermin benachrichtigt werden konnte. Die Eingaben entsprachen somit nicht den in § 17 Abs. 1 HmbVwVfG normierten Anforderungen, wobei in der öffentlichen Bekanntmachung im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen auf diese Vorschrift hingewiesen worden war. Die Anhörungsbehörde hat diese Eingabe der Vorhabensträgerin zur Kenntnis übersandt und ihr die Berücksichtigung der Eingabe anheimgestellt.

Nach Ablauf der Einwendungsfrist gingen vierzehn weitere Eingaben in Form vervielfältigter gleich lautender Texte ein. Diese wurden der Vorhabensträgerin nicht übersandt, da sie im Wortlaut mit den innerhalb der Einwendungsfrist erhobenen gleichförmigen Eingaben übereinstimmen.

B 1.3.7 Erwidern der Vorhabensträgerin

Mit E-Mail vom 18. Juli 2016 erhielt die Anhörungsbehörde von der Vorhabensträgerin die Synopse der Einwendungen zurück, am 1. August 2016 folgte auf gleichem Wege die Synopse der Stellungnahmen. Die Synopsen enthielten die Erwidern der Vorhabensträgerin auf die ihr von der Anhörungsbehörde übermittelten Einwendungen und Stellungnahmen.

Um die Planfeststellungsbehörde in die Lage zu versetzen, auf der Grundlage des Anhörungsverfahrens eine sachgerechte Entscheidung zu treffen, bat die Anhörungsbehörde mit E-Mail vom 29. August 2016 die Vorhabensträgerin, ihre Erwidern zu den Einwendungen bis zum 9. September 2016 in bestimmten Punkten zu ergänzen. Am 13. September 2016 erhielt die Anhörungsbehörde eine E-Mail der Vorhabensträgerin, aus der hervorging, dass nach Auffassung der Vorhabensträgerin „eine Ergänzung insbesondere angesichts der vorzunehmenden rechtlichen und technisch detaillierten Ausführungen jedenfalls im Rahmen einer synoptischen Darstellung nicht möglich“ sei. Die Vorhabensträgerin sagte jedoch zu, zur Vorbereitung des ersten Erörterungstermins eine entsprechende Darstellung zu erarbeiten und diese der Anhörungsbehörde vor dem Erörterungstermin zuzuleiten. Im Rahmen der themenbezogenen Erörterung würde die Vorhabensträgerin diese Unterlagen bei Bedarf und in Abstimmung mit der Anhörungsbehörde vorstellen.

B 1.3.8 Erster Erörterungstermin

Der erste Erörterungstermin wurde im Amtlichen Anzeiger Nr. 76 vom 23. September 2016 bekanntgemacht (Seite 1589 f.). Zu den Einzelheiten dieses Erörterungstermins, der vom 4. bis zum 10. Oktober 2016 stattfand, wird auf das Protokoll vom 16. November 2016 (Teil 2 dieser Stellungnahme) verwiesen.

B 1.3.8.1 Zweiter Erörterungstermin

Im ersten Erörterungstermin rügte der Vertreter der NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (NBE nordbahn), dass die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) in ihrer Funktion als Aufgabenträger zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein nicht beteiligt worden sei.

Um die Beteiligung nachzuholen, wurde die NAH.SH GmbH mit Schreiben vom 11. Oktober 2016 gebeten, sich bis zum 14. November 2016 zu dem Vorhaben zu äußern. Die NAH.SH GmbH gab unter dem 14. November 2016 die angeforderte Stellungnahme ab, die am selben Tag per E-Mail der Vorhabensträgerin zur Erwiderng übermittelt wurde. Eine synoptische Erwiderng auf die Stellungnahme der NAH.SH GmbH ging am 23. November 2016 bei der Anhörungsbehörde ein und wurde der NAH.SH GmbH zugeleitet. Die Anhörungsbehörde bestimmte den 5. Januar 2017 als zweiten Erörterungstermin und lud zu diesem Termin wegen der Verflechtung der Betroffenheiten neben der NAH.SH GmbH auch die NBE nordbahn und die DB Regio AG (Region Nord, Regionalbereich Schleswig-Holstein) ein. Der Personenkreis war auf diese Beteiligten zu beschränken, da die übrigen Beteiligten bereits Gelegenheit hatten, am ersten Erörterungstermin teilzunehmen.

B 1.3.9 Überarbeitete Planungsunterlagen

In Auswertung der beiden Erörterungen wurden der Planfeststellungsbehörde mit Datum vom 15.02.2017 überarbeitete Planungsunterlagen übergeben.

B 1.3.10 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 15.03.2017 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B 2.1 Rechtsgrundlage

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

B 2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden als integriertem Bestandteil des technischen Entwurfes für das Vorhaben auf Rechtsgrundlage des BNatSchG (in der Fassung vom

29.07.2009, zuletzt geändert am 07.08.2013) in Verbindung mit dem HambBNatSchAG (in der Fassung vom 11.05.2010, zuletzt geändert am 02.12.2013) auf der Grundlage von Bestandserfassung und Konfliktanalyse Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft festgelegt.

Für unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im LBP im Einzelnen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) für die jeweils betroffene Funktion inklusive Biotopentwicklungs- bzw. - pflegemaßnahmen dargestellt und begründet. Die Ermittlung von Art und Umfang der Kompensation erfolgt auf Grundlage des Staatsrätemodells (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, 1991), der Hinweise zur Handhabung des Staatsrätemodells (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, 1999) sowie der Baumbewertung und Ausgleichsbedarfsermittlung (SCHAPER + STEFFEN + RUNTSCH, 2010).

B 4. Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B 4.1 Planrechtfertigung

Die Vorhabenträgerin verfolgt mit dem Vorhaben das übergeordnete Ziel, die verkehrliche Leistungsfähigkeit des schienengebundenen, öffentlichen regionalen und überregionalen Verkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs in Hamburg und des Fernverkehrs zu verbessern und den heutigen Anforderungen anzupassen (Erläuterungsbericht, Seite 11). Zu diesem Zweck plant sie, den bestehenden Kopf- durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen.

Die Verlegung des Bahnhofs führt dazu, dass

- die Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bahnhof mit zusätzlichen Zügen des Personennah- und des Personenfernverkehrs (ohne Berücksichtigung der Züge des S-Bahnverkehrs) bedienen können,
- für die Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage des „Betriebsprogramms Szenario 2025 der BMVBS-Knotenuntersuchung Hamburg“ zehn zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zwischen den Zügen des Personennah- und des Personenfernverkehrs (ohne Berücksichtigung der Umsteigemöglichkeiten zu den Zügen des S-Bahnverkehrs) geschaffen werden,
- umfangreiche Erneuerungen abgängiger Betriebsanlagen (unter anderem: Eisenbahnüberführung Julius-Leber-Straße, Eisenbahnüberführung Plöner Straße,

Eingleisbrücke, Teile der Gleisanlagen sowie gesamte Leit- und Sicherungstechnik) entbehrlich werden sowie

- die Fahrten zur Bereitstellung der in dem Bahnhof beginnenden oder endenden Züge der Eisenbahnverkehrsunternehmen erheblich verkürzt werden.

Der Ersatz des Kopf- durch einen Durchgangsbahnhof führt dazu dass,

- das Gleisbild vereinfacht wird,
- die Zahl der Gleise und der Bahnsteige verringert wird,
- die Auslastung der Betriebsanlagen erhöht werden kann,
- die Betriebsabläufe der Vorhabenträgerin und der Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinfacht und teilweise gestrafft werden,
- Engpässe bei der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs beseitigt werden,
- die Pünktlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Knoten Hamburg durch den Wegfall von Trassenkonflikten erhöht wird,
- die Betriebsanlagen auf den heutigen Stand der Technik gebracht werden,
- der Personalaufwand der Vorhabenträgerin für den Betrieb des Bahnhofs verringert wird sowie
- die Wege für die Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei dem Umstieg zwischen an verschiedenen Bahnsteigen haltenden Zügen erheblich verkürzt werden.

Außerdem führt die Umsetzung des Vorhabens dazu, dass:

- der Hauptbahnhof durch die Verbesserung der Pünktlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Knoten Hamburg und die zusätzlichen Ein-, Um- und Ausstiegsmöglichkeiten für die Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen entlastet wird sowie
- der durch den Eisenbahnverkehr verursachte Ausstoß von Luftschadstoffen durch die Verkürzung der Fahrten zur Bereitstellung der in dem Bahnhof beginnenden oder endenden Züge der Eisenbahnverkehrsunternehmen verringert wird.

Die Betriebsanlagen auf dem Bahnhof werden durch die Umsetzung des Vorhabens, insbesondere den Ersatz des Kopf- durch einen Durchgangsbahnhof und die damit verbundene Vereinfachung des Gleisbildes sowie die Erneuerung von Bauwerken und technischen Ausrüstungen, auf den heutigen Stand der Technik gebracht.

Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs wird durch die Möglichkeit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Bahnhof mit zusätzlichen Zügen des Personennah- und des Personenfernverkehrs zu bedienen, die Vereinfachung und teilweise die

Beschleunigung der Betriebsabläufe der Vorhabenträgerin und der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Beseitigung von Engpässen bei der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs sowie die Erhöhung der Pünktlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Knoten Hamburg durch den Wegfall von Trassenkonflikten verbessert.

Die Schaffung zusätzlicher Umsteigemöglichkeiten zwischen den Zügen des Personennah- und des Personenfernverkehrs für die Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkürzung der Wege für die Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei dem Umstieg zwischen Zügen, die Entbehrlichkeit umfangreicher Erneuerungen abgängiger Betriebsanlagen, die Verringerung der Zahl der Gleise und der Bahnsteige, die Möglichkeit zur Erhöhung der Auslastung der Betriebsanlagen, die Entlastung des Hauptbahnhofes, die Verkürzung der Fahrten zur Bereitstellung von Zügen, die Verringerung des Ausstoßes von Luftschadstoffen durch die Verkürzung der Fahrten zur Bereitstellung von Zügen sowie die Verringerung des Personalaufwandes der Vorhabenträgerin für den Betrieb des Bahnhofs sind keine Ziele, sondern Auswirkungen, die sich aus der Umsetzung des Vorhabens ergeben werden. Weil sie vorteilhaft sind, tragen sie auch zur Planrechtfertigung bei. Die Umsetzung des Vorhabens ist somit im fachplanungsrechtlichen Sinne geboten.

B 4.2 Variantenvergleich

Die Variantenprüfung unter Einbeziehung möglicher Alternativen zur gewählten und zur Planfeststellung beantragten Variante am neuen Standort wird im Erläuterungsbericht (Seiten 16 bis 21) knapp dargestellt. Zur Begründung der gewählten Variante wird im Wesentlichen auf die genannten fünf Anstriche der tragenden Gründe der Planrechtfertigung verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten geprüft und im Erläuterungsbericht dargestellt. Die Ziele, die die Vorhabenträgerin mit dem Vorhaben verfolgt, wären mit den anderen Varianten nicht zu erreichen. Insbesondere könnte die Vorhabenträgerin weder ihr Ziel, die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs in dem Knoten Hamburg zu verbessern und die Infrastruktur den heutigen Anforderungen anzupassen, erreichen, wenn sie den Kopfbahnhof beibehalten würde noch den Kopf- an dem bestehenden Standort durch einen Durchgangsbahnhof ersetzen.

B.4.3 Fachplanerische Zielkonformität trotz Reduzierung des Anlagenbestands

Die Planrechtfertigung nach dem AEG ist insbesondere dann gegeben, wenn die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes gestärkt wird (Vallendar/Wurster, in: Hermes/Sellner

[Hrsg.], Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 18 Rn. 91). Dieses der Planrechtfertigung dienende Ziel muss ordnungsgemäß ermittelt werden. Für die Ermittlung des Bedarfs ist eine Prognose ausreichend (BVerwG, NVwZ 2009, Seite 910 Rn. 13), die nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle unterliegt. Die Prognose muss nach einer geeigneten Methode durchgeführt werden, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt ist zutreffend zu ermitteln und das Ergebnis einleuchtend zu begründen (BVerwG, NVwZ 2012, Seite 1314 Rn. 59). Der Ersatz eines Kopf- durch einen Durchgangsbahnhof ermöglicht der Vorhabenträgerin, den Umfang der Anlagen zu verringern sowie der Vorhabenträgerin und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Betriebsabläufe zu vereinfachen und zu straffen. Die grundsätzlichen Vorteile eines Durchgangs- gegenüber einem Kopfbahnhof ergeben sich bereits aus dem Aufbau des Gleisplans. Insbesondere können in einem Durchgangs- anders als in einem Kopfbahnhof sowohl die Ein- als auch die Ausfahrt eines Zuges in derselben Richtung erfolgen. Außerdem wird die Leistungsgrenze von Kopfbahnhöfen bei Störungen der Betriebsabläufe grundsätzlich eher als auf Durchgangsbahnhöfen erreicht („relative Empfindlichkeit des Kopfbahnhofes für Störungen“). Die sich aus dem Gleisplan eines Durchgangsbahnhofs gegenüber dem Gleisplan des bestehenden Kopfbahnhofs ergebenden Vorteile bedürfen deshalb keiner vertieften Untersuchung mehr. Die „klassische Zugbildung einschließlich des Stärkens und Schwächens von lokbespannten Zügen mit einzelnen Wagen“ wird auf dem Bahnhof Hamburg-Altona auch nach der Verlegung möglich sein — und das sogar zweiseitig gegenüber der einseitigen Möglichkeit im bisherigen Kopfbahnhof. Das sogenannte Drehen eines Zugverbandes zur Umkehrung der Fahrzeugreihung ist unter Anlegung eines möglichst kurzen Fahrwegs gegenwärtig betrieblich äußerst ungünstig, weil dafür die Verbindungsbahn zweimal befahren und Gleise in Hamburg Hauptbahnhof zum Wenden länger belegt werden müssen. Deshalb finden bereits heute Drehfahrten über die nördliche Güterumgehungsbahn statt. Diese Verfahrensweise ist nach Aufgabe des Kopfbahnhofs weiterhin gegeben. Ein Richtungswechsel an dem Abzweig Rainweg oder der Überleitstelle Sternschanze ist nicht möglich. Die „Standzeiten an Bahnsteiggleisen“ hängen nicht von dem Aufbau des Gleisplans des Bahnhofs Hamburg-Altona (Kopf- oder Durchgangsbahnhof), sondern von den verkehrlichen Konzepten der Eisenbahnverkehrsunternehmen und den zur Verfügung stehenden Zugtrassen im Sinne des § 1 Abs. 20 ERegG ab. Darüber hinausgehende Standzeiten in Kopfbahnhöfen sind betrieblich bedingt und stellen letztlich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen innerhalb der Produktionsabläufe „Maschinenstillstandszeiten“ und für den Fahrwegbetreiber einen unnötigen Kapazitätsverzehr dar. Für das Ab- und Bereitstellen von Zügen werden nach der Umsetzung des Vorhabens auf dem Bahnhof Hamburg-Altona und in Hamburg-Langenhöfen Betriebsbahnhof größere Kapazitäten als bisher zur Verfügung stehen.

B 4.4 Verbesserung der Pünktlichkeit

Die Vorhabensträgerin machte in den durchgeführten Erörterungsterminen deutlich, hinsichtlich der Verbesserung der Pünktlichkeit primär Verzögerungen bei Bereitstellungsfahrten und daraus resultierende Folgeverspätungen der fahrplanmäßig verkehrenden Reisezüge adressieren zu wollen. Die im Erläuterungsbericht (Seite 12) sowie in den Erörterungsterminen angeführte, mit der Verlegung einhergehende Reduzierung der Fahrzeit nach Hamburg Hauptbahnhof um knapp eine Minute erscheint angesichts der verkürzten Wegstrecke und des Entfalls langsam zu befahrender Weichen als plausibel. Zu dem Aspekt, dass die gewählte Variante und bautechnische Ausführung als erforderlich erachtet wird, um die Ursache einer nach Angaben der Vorhabensträgerin bei der bisherigen Streckenführung entstehenden Verspätung von knapp einer Minute zu beseitigen, führte die Vorhabensträgerin im zweiten Erörterungstermin näher aus. Die Einfädelsituation am Abzweig Rainweg führe dazu, dass außerplanmäßig dort zum Halten gebrachte Züge wegen der Topographie, der Kurvenlage, des Kurvenradius und der Überhöhung nur langsam wieder auf die zulässige Streckengeschwindigkeit der Verbindungsbahn beschleunigen könnten. Die der Anbindung des bestehenden Kopfbahnhofs geschuldete Gleisführung mittels Abzweigen begünstige Trassenkonflikte und damit die beschriebenen, für Verspätungen anfälligen Betriebssituationen. Diese seien weder Unterhaltungsmängeln geschuldet noch durch bloße Fahrplanänderungen zu beseitigen, sondern unvermeidlicher Effekt des aktuellen Gleisbilds aus Kopfbahnhof, Gleisführungen zu den Bahnsteiggleisen, Gleisdreieck sowie den Ein- und Ausfädelungen von und zur Verbindungsbahn. Die Vertreter der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), namentlich der NBE nordbahn, stellten positive betriebliche Effekte bezüglich dieser vornehmlich für die DB Fernverkehr AG wirksamen Änderung des Bahnhofslayouts nicht in Abrede. Die Zuweisung von Fahrwegkapazität für eine Netzfahrplanperiode erfolgt ausnahmslos konfliktfrei unter Beachtung der einschlägigen Konstruktionsregeln und der jeweils periodenabhängigen Planungsparameter, die rechtzeitig vor dem Beginn der Netzfahrplanperiode veröffentlicht werden. Ein Netzfahrplan für eine Netzfahrplanperiode enthält deshalb keine Verspätungen erzeugenden Trassen. Dieser Grundsatz gilt unabhängig von der Menge der regelgerecht zu konstruierenden Trassen.

Die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen beruhen auf der Richtlinie 405 „Fahrwegkapazität“ der Vorhabenträgerin. Die Richtlinie 405 „Fahrwegkapazität“ bestimmt die allgemein anerkannten Regeln der Technik unter anderem für eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen. In der Eisenbahnbetriebswissenschaft dienen die Wartezeiten als Maßstab für die Bewertung der Betriebsqualität. Die Aussagen über die Betriebsqualität als Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen

Untersuchungen der Vorhabenträgerin entstehen aus einer Vielzahl von Simulationsläufen, in denen in unterschiedlicher Häufigkeit und unterschiedlich auf Zugläufe eingesteuerte Störeinflüsse die Soll-Lagen der in einem Betriebsprogramm enthaltenen Zugläufe beeinflussen und damit Behinderungen erzeugen. Weil Wartezeiten als Maßstab für die Bewertung der Betriebsqualität dienen, führen Behinderungen zu Qualitätsverlusten. Die aus den Wartezeiten entstehenden Verspätungszeiteinheiten und ihre weitere Entwicklung innerhalb des folgenden Zuglaufs bilden den Indikator für die Bewertung der Betriebsqualität als „optimal“, „risikobehaftet“ oder „mangelhaft“.

Das Ergebnis der Simulationsläufe in der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung für die Ausfahrt von Nahverkehrszügen von Gleis 6 des Bahnhofs Hamburg-Altona in Richtung Norden bedeutet nicht, dass im Falle einer Abweichung von der Soll-Lage grundsätzlich Verspätungen von 1,5 Minuten entstehen. Die Simulationsläufe haben vielmehr ergeben, dass die Verspätungen in Einzelfällen bis zu 1,5 Minuten betragen können. Verspätungen von mehr als 1,5 Minuten sind nicht zu erwarten. Eine als „risikobehaftet“ zu bewertende Betriebsqualität für von der NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG betriebene Nahverkehrszüge, die von Gleis 6 des Bahnhofs Hamburg-Altona in Richtung Norden ausfahren, ist nicht zu befürchten.

Darüber hinaus belegt ein Vergleich mit den gegenwärtig bestehenden Bedingungen auf dem Bahnhof Hamburg-Altona, dass die Umsetzung des Vorhabens die Pünktlichkeit der von der NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG betriebenen Nahverkehrszüge verbessern wird. Die Auswertung der Leistungsdaten für die von der NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG betriebenen Nahverkehrszüge der Linie RB 71 von Hamburg-Altona nach Itzehoe beziehungsweise Wrist in dem Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2017 zeigt die folgenden Fälle auf, in denen ohnehin verspätete Nahverkehrszüge der Linie RB 71 wegen des Vorrangs anderer Nah- oder Fernverkehrszüge warten mussten und die Verspätungen dadurch zusätzlich anwuchsen:

- a) Hamburg-Altona: 135 Fälle mit einem Zuwachs der Verspätung um durchschnittlich 2,9 Minuten und
- b) Hamburg-Langenhörsing: 438 Fälle mit einem Zuwachs der Verspätung um durchschnittlich 3,0 Minuten.

Die Umsetzung des Vorhabens wird deshalb betrieblich zu besseren Bedingungen für die NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG und die übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen als auf dem bestehenden Bahnhof Hamburg-Altona führen. Soweit die NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG geltend macht, dass die Vorhabenträgerin in

der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung lediglich stündlich acht Nahverkehrszüge auf dem Bahnhof Hamburg-Altona berücksichtigt habe, obwohl gegenwärtig bereits stündlich zwölf Nahverkehrszüge zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg-Altona sowie Westerland (Sylt), Itzehoe, Flensburg, Kiel und Wrist verkehrten, ist die Abweichung ohnehin unerheblich. Die Vorhabenträgerin hatte für die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung noch fünf, nicht dem S-Bahnverkehr dienende Bahnsteiggleise auf dem Bahnhof Hamburg-Altona zugrunde gelegt. Inzwischen hat sie für den Bahnhof Hamburg-Altona jedoch sechs, nicht dem S-Bahnverkehr dienende Bahnsteiggleise geplant. Sie hat damit den zunehmenden Verkehrsmengen Rechnung getragen.

B 4.5 Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofes

Die Vorhabenträgerin verfolgt mit dem Vorhaben das übergeordnete Ziel, die verkehrliche Leistungsfähigkeit des schienengebundenen, öffentlichen regionalen und überregionalen Verkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs in Hamburg und des Fernverkehrs zu verbessern und den heutigen Anforderungen anzupassen (Erläuterungsbericht, Seite 11). Zu diesem Zweck plant sie, den bestehenden Kopf- durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen.

Der Hamburg Hauptbahnhof wird durch die Verbesserung der Pünktlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Knoten Hamburg und die zusätzlichen Ein-, Um- und Ausstiegsmöglichkeiten für die Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Bahnhof Hamburg-Altona entlastet. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde am 12. Juni 2017 das Gutachten der Intraplan Consult GmbH, „Entlastung des Hamburger Hbf durch den neuen Bahnhof Altona Nord“, im Auftrag der DB Netz AG, München 2012 sowie die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung vorgelegt.

Die Entlastung von Hamburg Hauptbahnhof bezieht sich vor allem auf die Entlastung von Verzögerungen in den Betriebsabläufen. Durch den Ersatz des Kopfbahnhofs Hamburg-Altona durch einen Durchgangsbahnhof sowie den Wegfall des Abzweigs Rainweg werden zwei wichtige Ursachen für Verzögerungen in den Betriebsabläufen künftig wegfallen. Deshalb ist eine nicht unerhebliche Verbesserung der Pünktlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Knoten Hamburg zu erwarten. Angesichts der fortdauernd hohen Auslastung von Hamburg Hauptbahnhof sowie der Verbindungsbahn zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg-Altona verstärken sich Verzögerungen in den Betriebsabläufen bisher häufig in Hamburg Hauptbahnhof und führen in diesen Fällen zu zusätzlichen Verzögerungen, die mit

fahrplanmäßig nicht vorgesehenen Belegungen von Gleisen durch Züge oder fahrplanmäßig in der zeitlichen Länge nicht vorgesehenen Aufhalten von Zügen auf den Einfahrt- oder den Bahnsteiggleisen verbunden sind. Deshalb ist zu erwarten, dass die Verbesserung der Pünktlichkeit in Hamburg Hauptbahnhof insgesamt zu einer geringfügigen Abnahme der Belegung von Gleisen, vor allem jedoch zu einer nicht nur geringfügigen Abnahme der Belegung von Gleisen in angespannten, ohnehin durch Störungen beeinflussten Betriebslagen führen wird. Die Vorhabenträgerin rechnet mit weniger Verzögerungen und insbesondere mit weniger Verzögerungen, die sich in Hamburg Hauptbahnhof zusätzlich verstärken.

In diesem Zusammenhang ist zu sagen dass die Entlastung von Hamburg Hauptbahnhof kein Ziel, sondern eine Auswirkung, die sich aus der Umsetzung des Vorhabens ergeben wird, ist. Sie trägt deshalb zwar zur Planrechtfertigung bei, in der Gewichtung jedoch hinter das Ziel der Vorhabenträgerin, den bestehenden Kopfbahn durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen und dadurch die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs in dem Knoten Hamburg zu verbessern und die Betriebsanlagen den heutigen Anforderungen anzupassen, deutlich zurück.

B 4.6 Umsteigemöglichkeiten und kürzere Wege für Reisende

Bezüglich des für Reisende wirksamen Vorteils der verbesserten Verknüpfung bestehender Angebote des Fern- und Regionalverkehrs verweist der Erläuterungsbericht (Seite 12) auf „zehn zusätzliche Umsteigemöglichkeiten“. Die Planfeststellungsbehörde hat das geplante Gleisbild unter Berücksichtigung der Verknüpfung der Verkehrsangebote beurteilt und geht danach davon aus, dass der Bahnhof am neuen Standort konzeptionell geeignet ist, der problematischen Betriebssituation abzuhelpen, die darin besteht, dass die den Hamburger Hauptbahnhof aus Richtung Norden anfahrenen Regionalzüge, die den bisherigen Bahnhof Hamburg-Altona nicht anfahren (können), weil sie ihn auf der Verbindungskurve Diebsteich-Verbindungsbahn umfahren, erst im Bahnhof Hamburg-Dammtor oder Hamburg Hauptbahnhof Berührungspunkte mit den am heutigen Standort des Bahnhofs Hamburg-Altona beginnenden und endenden Linien des Fernverkehrs aufweisen. Die Vorverlagerung der Umsteigemöglichkeit zum Standort des neuen Bahnhofs dürfte mit Blick auf die Anzahl der Umsteiger im Hamburger Hauptbahnhof über die erweiterte Linienverknüpfung hinaus eine Entzerrung der Umsteigemodalitäten begünstigen. Eine graphische Darstellung über die Umsteigebeziehungen zwischen Nah- und Fernverkehr und Zwischen S-bahn sowie Nah- und Fernverkehr liegt der Planfeststellungsbehörde vor und ist schlüssig.

In der Betrachtung des Gesamtknotens Hamburg bestehen Umsteigebeziehungen zwischen allen Schienenpersonenfern- und –nahverkehrs-Relationen. Sie konzentrieren sich mengenmäßig aber auf den Bahnhof Hamburg Hbf mit der Folge einer deutlich grenzwertigen Situation auf den Verkehrsflächen bei der Bewältigung der Reisendenströme. Eine Teilentspannung für den Bahnhof Hamburg Hbf lässt sich mit der Ausweitung von Linien-Korrespondenzen über die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona (alt) in den Bereich Diebsteich (Bahnhof Hmb-Altona Nord) erzielen, die innerhalb des bestehenden Kopfbahnhofs Hamburg-Altona definitiv nicht herstellbar sind. Im hochbelasteten Bahnhof Hamburg Hbf sind Korrespondenzen zwischen allen Produkten (auch S-Bahnen) gegeben; davon ausgenommen sind lediglich die in Hamburg-Altona beginnenden Produkte RE 6 (v/n Westerland) und RB 71 (v/n Wrist).

Die Verkehrsstation Hamburg-Altona befindet sich aus betriebstechnischer Situation heraus abseits sämtlicher verkehrlicher Relationen, die von Hamburg Hbf aus in Richtung der Jütland-Linie ((Westerland, Flensburg, Kiel) geführt werden. Deshalb bestehen im Bahnhof Hamburg-Altona keine direkten Korrespondenzen zu den

- a) über Hamburg hinaus fahrenden Fernverkehrslinien (= Teilmenge der ansonsten in Hamburg-Altona endenden resp. beginnenden Fernverkehrslinien) und
- b) SPNV-Linien RE 7 (v/n Flensburg/Kiel) und RE 70 (v/n Kiel).

Mit der Errichtung des Durchgangsbahnhofs Hamburg-Altona Nord werden die vorgenannten Korrespondenzlücken geschlossen.

Es bestehen dann zusätzliche Korrespondenzen zwischen den unter a) genannten Fernverkehrslinien und den SPNV-Linien RE 6 und RB 71. Des Weiteren besteht dann in Hamburg-Altona Nord Zugang sowohl zu den SPNV-Linien 7 und 70 als auch zur Fernverkehrslinie 76.

Die Neue Station Hamburg-Altona Nord wird zwar unter Einbezug von HVZ-Linien von weniger S-Bahn-Linien gegenüber Hamburg-Altona (alt) erreicht; die Anzahl der Umsteigebeziehungen bleibt jedoch aufgrund vermehrter Halte auf Fernbahngleisen gleich.

B 4.7 Einstellung des Betriebs einer Strecke

Die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona führt nicht dazu, dass der Betrieb einer Strecke im Sinne des § 11 AEG eingestellt wird. Die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona wird nur einen Teil der Bahnanlagen betreffen. Die Bahnanlagen für den S-Bahnverkehr werden unverändert an ihrem bisherigen Standort erhalten bleiben. Durch die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona werden der Bestand und der Verkehr auf der Strecke 1224, der Strecke 1240 und der Strecke 1270 deshalb nicht berührt. Die Verlegung

der übrigen Strecken ist keine Stilllegung nach § 11 AEG. Gesetzlich ist nicht geregelt worden, was unter einer „Strecke“ zu verstehen ist. Anknüpfend an die, soweit ersichtlich, einhellige Auffassung in der Rechtswissenschaft (vgl. Hermes, a.a.O., § 11 Rn. 28) versteht das BVerwG eine „Strecke“ im Sinne des § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG (vormals: § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG) als Verbindung zwischen zwei „Orten“ (BVerwG, Urteil vom 25. Mai 2016 [Gz.: 3 C 2/15], Rn. 17). Die Frage, welche Orte durch eine Strecke verbunden werden, beantwortet sich nach der Verkehrsfunktion (BVerwG, Urteil vom 25. Mai 2016 [Gz.: 3 C 2/15], Rn. 17). Nach der aktuellen Rechtsprechung des BVerwG ist bei der Verlegung eines Bahnhofs deshalb maßgebend, was unter einem „Ort“ zu verstehen ist. In diesem Zusammenhang stellt das BVerwG sogar ausdrücklich klar, dass bei der Verlegung eines Bahnhofs „nicht ohne Weiteres von der Einstellung des Betriebs einer Strecke gesprochen werden“ könne (BVerwG, Urteil vom 25. Mai 2016 [Gz.: 3 C 2/15], Rn. 21). Bei der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona verbleiben die Ausgangspunkte der Strecke 1220 und der Strecke 1231 sowie der Endpunkt der Strecke 6100 am selben Ort im rechtlichen Sinne. Der Bahnhof Hamburg-Altona wird sich nach der Verlegung in derselben Gemeinde, in demselben Bezirk und in demselben Stadtteil wie bisher befinden. Die Strecken 1220, 1231 und 6100 werden deshalb im Sinne des § 11 AEG weder vollständig noch teilweise stillgelegt. Die Verkehrsfunktion des Bahnhofs Hamburg-Altona bleibt unverändert erhalten.

B 4.8 Mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke

Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde am 12. Juni 2017 eine Konzeption der zur Verfügung stehenden Abstell-, Wende- und Zugbehandlungsgleise vorgelegt. Die Abstellbedarfe für Produktionsmittel des Schienenpersonennahverkehrs bleiben im Regelfall über die Laufzeit eines Verkehrsvertrages zwischen einem Aufgabenträger und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen unverändert und können mit den Abstellgleisen auf dem Bahnhof Hamburg-Altona nach der Verlegung sowie den freien Kapazitäten in Hamburg-Langenhofe Betriebsbahnhof vollständig befriedigt werden. Kapazitäten für weitere Abstellbedarfe anderer Anbieter werden gemäß gültiger Geschäfts- und Nutzungsbedingungen in Anlehnung an die Netzfahrplanperioden jährlich jeweils neu zugewiesen. Dem EBA AST HH/SN ist bekannt, dass die DB Fernverkehr AG ihre Werke in Hamburg-Eidelstedt und in Hamburg-Langenhofe wegen der gegenwärtig anlaufenden Beschaffung einer neuen Generation von Zügen für den Fernreiseverkehr („ICE 4“) um- und ausbaut. Hierbei ergeben sich insbesondere aus den in Hamburg-Langenhofe vorzunehmenden Erweiterungen der Abstell- und Behandlungsanlagen mittelfristig zusätzliche Abstellkapazitäten, die über die Liste „Gleise in Serviceeinrichtungen“ angeboten

werden. Daher führen die geplanten Maßnahmen von vornherein nicht zu einer Kapazitätsverringerung. Ein Verfahren nach § 11 AEG ist auch unter diesem Aspekt nicht erforderlich.

B.5. VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.5.1 Wasserrechtliche Genehmigungen

Abwasseranlagen sind nach § 60 WHG unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen für das Einleiten von Abwasser (§§ 8, 10, 13, 18 und 57 WHG) nach den hierfür jeweils in Betracht kommenden Regeln der Technik zu errichten und zu betreiben.

Die Benutzung des Gewässers in der vorgesehenen Art und dem vorgesehenen Maß bedarf der Erlaubnis. Unter Beachtung der §§ 8, 10, 13, 18 und 57 WHG konnte diese Erlaubnis mit den vorstehenden Festsetzungen erteilt werden. Es gehört zu den Betreiberpflichten, das Abwasser durch fachkundiges Personal oder eine geeignete Stelle untersuchen zu lassen und den Zustand der Abwasseranlage, ihre Funktionsfähigkeit, ihre Unterhaltung und ihren Betrieb sowie Art und Menge des Abwasser selbst zu überwachen (§ 61 WHG, §§ 16 b – d HWaG, § 15 Hamburgisches Abwassergesetz (HmbAbwG)).

B.5.2 Immissionsschutz

B.5.2.1 Baulärm

Während der sich über einen längeren Zeitraum erstreckenden Bauarbeiten sind Belästigungen der Nachbarschaft durch baubedingte Lärmimmissionen unvermeidbar. Das berechnete Interesse der Nachbarschaft, von vermeidbaren Belästigungen verschont zu bleiben, wird bei Einhaltung der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen sowie den Festsetzungen dieser Entscheidung gewahrt.

Die zum Einsatz kommenden Geräte und Maschinen müssen den Anforderungen der 32.BImSchV und der „Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 08.05.2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen“ genügen. Für Schienenwege des Bundes gelten die Betriebsregelungen des § 7 Abs. 1 Satz 1 32.BImSchV hingegen nicht, vgl. gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 der 32.BImSchV. Insoweit bedarf es auch keiner Ausnahmegenehmigung von den Betriebszeiteneinschränkungen nach § 7 Abs. 2 der 32.BImSchV.

Mit diesem PFB wird die Anwendbarkeit der AVV Baulärm klargestellt. Die Vorschrift enthält in Abhängigkeit vom jeweiligen Gebietscharakter einzuhaltende Immissionsrichtwerte.

Es ist vorgesehen, die Bauarbeiten vorwiegend während der Tageszeit (07:00 Uhr bis 20:00 Uhr) durchzuführen. Gleichwohl sollen zur Aufrechterhaltung des Reisezugverkehrs im „begrenzten Umfang“ Nachtarbeiten ausgeführt werden. Erfahrungsgemäß werden bei Nachtarbeiten, die unter Maschineneinsatz erfolgen, die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten. Dennoch wäre ein genereller Ausschluss von Nachtarbeiten unverhältnismäßig. Die Vorhabenträgerin hat für jede einzelne Baumaßnahme zu prüfen, ob diese im öffentlichen Interesse dringend erforderlich ist und die Bauarbeiten ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann, Pkt. 5.2.2 der AVV Baulärm. Ein genereller Vorrang des öffentlichen Interesses an der Durchführung der Nachtarbeiten vor den berechtigten Anwohnerinteressen besteht nicht; gewisse Verzögerungen im Bauablauf sind hinzunehmen.

Vor der Durchführung von Nachtarbeiten ist eine detaillierte Prognose zu erstellen, bei der anhand der zum Einsatz gelangenden Maschinen und der Arbeitszeiten die in der Nachbarschaft zu erwartenden Beurteilungspegel zu bestimmen sind. Auf der Grundlage der detaillierten Prognose sind nochmals Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu prüfen und ggf. Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Hotelunterkunft) zu planen.

Bei einer Überschreitung der Zumutbarkeitsgrenze von 60 dB(A) (nachts) besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung.

Bei einer Überschreitung der Zumutbarkeitsgrenze von 60 dB(A) (nachts) besteht für die betroffenen Grundeigentümer außerhalb der Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen im Sinne der Nr. 3.1.1 Buchst. a) AVV Baulärm untergebracht sind oder für die keine Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 3.1.1 AVV Baulärm gelten, dem Grunde nach ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. Für Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen im Sinne der Nr. 3.1.1 Buchst. a) AVV Baulärm

untergebracht sind, ist die Zumutbarkeitsgrenze im Einzelfall unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der Nutzung des jeweiligen Grundstücks zu ermitteln. Zu entschädigen ist jeweils die Beeinträchtigung des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 GG. Das gilt insbesondere für Mietminderungen gemäß § 536 Abs. 1 BGB. Die Festsetzung von Entschädigungen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Über die Höhe von Entschädigungen hat, wenn und soweit im Einzelfall keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Anspruchsberechtigten zustande kommt, die Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg gemäß § 22a AEG in Verbindung mit §§ 1 ff. HmbEnteigG zu entscheiden.

Mit der Pflicht zur Bestellung eines Baulärmverantwortlichen wird der diesbezüglichen Empfehlung aus der schalltechnischen Untersuchung zu den Lärmimmissionen während der Bauphase gefolgt. Um es den Umweltbehörden zu ermöglichen, im Falle von Bürgeranfragen zu reagieren, ist der Name des BLV diesen Behörden ebenfalls mitzuteilen. Insbesondere im Falle von Nachtarbeiten ist eine rechtzeitige und sachdienliche Information der Anwohner wichtig. Hierdurch wird es den Anwohnern ermöglicht, sich auf diese Arbeiten einzustellen und ggf. bereits im Vorfeld Konflikte auszuräumen. Die Information dient der Erhöhung der Akzeptanz der Bauarbeiten.

B.5.2.2 Baustellen und BE-Flächen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften bezüglich Schall, Staub, Wassereinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen ist durch die VHT sicherzustellen.

Zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen durch Lärm und zum Schutz der Beschäftigten vor gesundheitlichen Einwirkungen durch Lärm hat das Eisenbahn-Bundesamt am 11.04.2016 eine Allgemeinverfügung (Az. Pr.3354-33hui/005-8009#005) erlassen, dass spätestens ab dem 01.Januar 2019 nur noch automatische Warnsysteme zu verwenden sind, deren akustische Warnsignalgeber über eine APA verfügen. Ausnahmen und Schallpegel sind in der Verfügung geregelt.

B.5.2.3 Schienenlärm

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Durchführung dieser gesetzlichen Verpflichtung hat der Verordnungsgeber in der 16.BImSchV u.a. bestimmt, wann eine immissionsschutzrechtlich

relevante „wesentliche Änderung des Schienenwegs“ vorliegt und welche baugebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte in diesem Fall einzuhalten sind.

Der Tatbestand einer „wesentlichen Änderung des Schienenwegs“ ist u.a. erfüllt, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der Eisenbahnstrecke ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird; eine Änderung ist ferner wesentlich, wenn ein bereits bestehender Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird.

Nach der 16.BImSchV in Verbindung mit den Ausführungen des Eisenbahnbundesamtes im „Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen“ sind die geplanten Maßnahmen zwischen km 291,422 der Strecke 6100 und km 3,291 der Strecke 1232 bzw. km 2,119 der Strecke 1225 als Änderung eines Schienenweges durch einen erheblichen baulichen Eingriff einzustufen. Aufgrund der umfangreichen Umbauten an allen Strecken im Bereich Diebsteich verlaufenden Strecken sowie der Lage der Strecken zueinander sind diese als gemeinsamer Verkehrsweg zu sehen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ist somit eine Prüfung auf „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV unter Berücksichtigung aller im Untersuchungsraum verlaufenden Strecken erforderlich. Im Ergebnis der Anspruchsermittlung wurden an verschiedenen Stellen innerhalb des Bereiches des erheblichen Eingriffs Gebäude mit einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV und einem daraus resultierenden Anspruchs auf Lärmvorsorgemaßnahmen ermittelt. Diese anspruchsberechtigten Gebäude wurden in Schutzabschnitte unterteilt, für die eine weitergehende Variantenuntersuchung mit Nutzen-Kosten Abwägung nach den Vorgaben des Umweltleitfadens durchgeführt wurde. Aus der Variantenuntersuchung resultieren die 2,075 km Schallschutzwände und die 1,102 Schienendämpfer im Planungsabschnitt. Für die verbleibenden Schutzfälle mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte besteht der Anspruch auf Überprüfung des passiven Lärmschutzes dem Grunde nach.

B.5.3 Sonstige Immissionen

Für die Anwohner im Nahbereich der Baustelle muss mit baubedingten Belastungen durch Staub- und Abgasimmissionen gerechnet werden. Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse und der Witterung wirksame Maßnahmen zur Reduzierung dieser Immissionen zu ergreifen. Zu diesen Maßnahmen zählen:

- Einsatz von Fahrzeugen mit schadstoffarmen Verbrennungsmotoren, die der europäischen Abgasnorm entsprechen

- Abstellen der Motoren von Fahrzeugen und Geräten, die nicht betrieben werden
- Abdeckung, Befeuchtung oder Abschirmung von Flächen und Materialien, die zur Staubentwicklung neigen, während der Lagerung und des Transports
- Begrenzung der Materialliegezeiten im Freien
- Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit in der Nähe von Wohnbebauung bei trockener Witterung.

B.5.4 Brand- und Katastrophenschutz

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin für die Verlegung des Bf Hamburg Altona ein, von einem Sachverständigenbüro erstelltes Brandschutzkonzept vorgelegt.

Zur Umsetzung der einschlägigen Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes enthält der Plan insbesondere

- Nachweise ausreichender Rettungswegmöglichkeiten für oberirdische Bahnsteige bzw. Bahnsteigbereiche außerhalb von Hallen („IVE-Nachweis“) sowie
- Rettungswegekonzept.

In der Stellungnahme der FHH Feuerwehr wurden bezüglich des Brandschutzes grundsätzliche Anforderungen und Hinweise, welche die Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen hat, gegeben.

Im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung hat sich die Vorhabenträgerin mit der Feuerwehr der FHH abzustimmen.

B.5.5 Ausführungsplanung, Baubegleitung

Der Plan bildet die Grundlage sowohl für Erarbeitung der Ausführungsplanung als auch für die Bauausführung.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Ausführungsplanung sowie Baubegleitung, Abnahmen und Freigaben für die einzelnen Straßenbaumaßnahmen mit dem betreffenden Straßenbaulastträger abzustimmen. Die dem EBA gemäß § 3 Abs. 1 Ziffer 3 des BEVVG obliegende Bauaufsicht ist auf Bahnbetriebsanlagen begrenzt. Auch die in § 4 Abs. 2 AEG normierte Zuständigkeit für Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen Genehmigungen und Überwachungen u.a. für die Errichtung und Änderung von Anlagen bezieht sich ausschließlich auf Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge von Eisenbahnen

des Bundes. Somit erfolgt im EBA keine Prüfung und Freigabe der Ausführungsplanung für sog. „Nicht-Eisenbahnbetriebsanlagen“.

B.5.6 Straßen, Wege und Zufahrten

Nach der Klarstellung der Planfeststellungsrichtlinien (hier: PF-RL 25 Abs. 4) sind in der eisenbahnrechtlichen Planrechtsentscheidung grundsätzlich keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zu treffen. Die diesbezüglichen Anordnungen sind außerhalb des laufenden Planfeststellungsverfahrens bei der unteren Straßenverkehrsbehörde zu erwirken.

Sollte einzelne im Plan beschriebene bzw. dargestellte Nutzungen einen Tatbestand der Sondernutzung erfüllen, bedarf es hierfür wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung keiner gesonderten Erlaubnis.

Die Nebenbestimmungen unter Punkt A.4.15 sind darauf gerichtet und sind durch die Vorhabenträgerin wahrzunehmen.

B.5.7 Straßenverkehr

Das Bauvorhaben selbst wird außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums umgesetzt. Die Belange der Straßenverkehrssicherheit werden insbesondere in den Bereichen der – unmittelbaren – Baustellenzufahrten berührt. Über die Notwendigkeit der Ausschilderung von Straßen und Wegen als Baustellenzufahrt ist nach Maßgabe der Nebenbestimmung A.4.6.2 zur gegebenen Zeit zu entscheiden.

Nach der Klarstellung der Planfeststellungsrichtlinien (hier: PF-RL 25 Abs. 4) sind in der eisenbahnrechtlichen Planrechtsentscheidung in der Regel keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zu treffen.

B.5.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

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.

B.5.9 Schall- und Erschütterungen

Die Vorhabenträgerin hat die zu erwartenden Schall- und Erschütterungsimmissionen anhand einer schall- und erschütterungstechnischen Stellungnahme untersucht.

Die schalltechnische Untersuchung entspricht den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung. Die Planung für die Schallschutzwände auf der Eisenbahnüberführung Plöner Straße entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Transparente Materialien weisen reflektierende Eigenschaften auf. Die Verwendung transparenter Materialien, auch auf der Eisenbahnüberführung Plöner Straße, würde dazu führen, dass die Lärmbelastung in dem betroffenen Bereich zunimmt. Diese Wirkung könnte nur durch eine Erhöhung der Schallschutzwände ausgeglichen werden. Weil die Vorhabenträgerin plant, die Schallschutzwände auch auf der Eisenbahnüberführung Plöner Straße bereits höher, als es in der Regel üblich ist, auszuführen (4 m bis 5 m über Schienenoberkante), ist die Verwendung transparenter Materialien ausgeschlossen.

Die Vorhabenträgerin plant eine Begrünung der Lärmschutzwände, soweit es technisch möglich ist. Eine Begrünung der Lärmschutzwände an der Planstraße J ist technisch jedoch nicht möglich. Auf die Stellungnahme der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen hat die Vorhabenträgerin eine Begrünung der Lärmschutzwand an der Planstraße J nochmals betrachtet. Die Vorhabenträgerin plant, die Lärmschutzwand unmittelbar am Rande der Böschung des Bahndamms zu errichten und am Fuß der Böschung einen Graben anzulegen. Unmittelbar an der Lärmschutzwand können keine Kletterpflanzen gesetzt werden, weil ihr Wurzelwerk die Standsicherheit der Lärmschutzwand gefährden könnte und ein ausreichender Raum für Pflegerückschnitte fehlt. Die Lärmschutzwand kann nicht mit einer abstehenden Rankhilfe ausgestattet werden, weil wegen der Bodenverhältnisse entweder die Rankhilfe mit einem technisch und wirtschaftlich unverhältnismäßigen Aufwand tiefengegründet oder die Böschung in ihrer Form verändert und durch eine Stützwand zusätzlich gesichert werden müsste. Für eine der Lärmschutzwand vorgelagerte Bepflanzung ohne Rankhilfe fehlt wiederum der Raum, weil ein Mindestabstand zu dem Graben einzuhalten ist.

B.5.10 Barrierefreiheit

In Hinblick auf die Barrierefreiheit bestehen gegen die hier festgestellte Lage und die Bemessung bzw. Dimensionierung der vom Bauvorhaben betroffenen Personenverkehrsanlagen keine durchgreifenden Bedenken.

Bei der weiteren Bauvorbereitung und -durchführung sind die Details einer möglichst barrierefreien Gestaltung dieser Bahnanlagen festzulegen. Hierfür steht insbesondere mit

- der TSI PRM
- den allgemein anerkannten Regeln der Technik (speziell die Ril 813 „Personenbahnhöfe planen“)
- dem gültigen technische Regelwerk sowie
- dem 3.Programm der Deutschen Bahn zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit“

ein geeignetes Instrumentarium zur Verfügung.

Unter der Maßgabe, dass das vorgenannte Instrumentarium umgesetzt wird, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer weiteren Bauvorbereitung und Durchführung die Stellungnahme der FHH Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen naturgemäß vornehmlich den Ausführungsplan und die Bauausführung betreffen, als Hinweise einzubeziehen.

Weil mit der Ausführungsplanung wesentliche planerische Voraussetzungen für die tatsächliche Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit geschaffen werden, ist der Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen der FHH Gelegenheit zur Einsichtnahme zu geben.

B.5.11 Naturschutz und Landschaftspflege

B.5.11.1 Landschaftsplanung und Stadtgrün

Durch die Umsetzung des Vorhabens wird in die „Funktion der Landschaftsachse“ nicht wesentlich eingegriffen. In der Umweltverträglichkeitsstudie sind die Erholungs- und Freizeitverbindungsfunktionen durch die Vorhabenträgerin betrachtet worden. Die Umsetzung des Vorhabens führt zu keinen Beeinträchtigungen der bestehenden Erholungs- und Freizeitverbindungsfunktionen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Personenunterführung um keinen öffentlichen Weg, sondern eine Betriebsanlage der Vorhabenträgerin, die den Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Zuwegung zu den Bahnsteige des Bahnhofs Hamburg-Altona zu dienen bestimmt sein wird, handelt. Durch die Vorhabenträgerin wird bestätigt, dass Fahrradfahrer die Personenunterführung mit geschobenem Fahrrad durchqueren können.

B.5.12 Verkehrsstation

Die Vorhabenträgerin plant, den Bahnhof Hamburg-Altona nach Maßgabe der Verordnungen der Europäischen Union (insbesondere: Verordnung Nr. 1300/2014 der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität), der gesetzlichen Vorschriften (insbesondere: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, Behindertengleichstellungsgesetz), der einschlägigen technischen Normen, der Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ der DB Station & Service AG sowie des Leitfadens zur Gestaltung von Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen in Schnellbahnhaltstellen der Hamburger Verkehrsverbund GmbH barrierefrei auszuführen. Weiterhin plant die Vorhabenträgerin, die Errichtung der Bahnsteiganlagen teilweise mit einer Zuwendung aus Haushaltsmitteln des Bundes zu finanzieren. Sie hat sich deshalb für eine Lösung entschieden, mit der sie die Möglichkeiten für eine Zuwendung aus Haushaltsmitteln des Bundes ausschöpfen und bei der sie die Bahnsteiganlagen wirtschaftlich betreiben kann. Die Darstellungstiefe in den Planfeststellungsunterlagen entspricht den gesetzlichen Anforderungen.

B.5.14 Serviceeinrichtungen

Mit der beabsichtigten Verlegung des Bf Hamburg –Altona vom heutigen Standort in Richtung Norden müssen die bisher dort in Hamburg Altona (alt) vorgehaltenen und entsprechend angebotenen Serviceeinrichtungen (Abstellgruppe Schäferkamp) aufgegeben werden.

Gegenwärtig bietet die DB Netz AG den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (alt) mit einer Oberleitung für die Versorgung von Triebfahrzeugen mit elektrischem Fahrstrom (Wechselstrom, 15 kV, 16,7 Hz) ausgerüstete Abstellgleise mit einer Nutzlänge von insgesamt 2.005 m, von denen zwei Abstellgleise mit Elektranen (Wechselstrom, 230 V, 50 Hz) und vier Abstellgleise mit elektrischen Zugvorheizeinrichtungen (Wechselstrom, 15 kV, 16,7 Hz) ausgestattet sind, an.

Abstellgleise, die mit einer Stromschiene für die Versorgung von Triebfahrzeugen der S-Bahn mit elektrischem Fahrstrom (Gleichstrom, 1.200 V) ausgerüstet sind, sind dabei nicht berücksichtigt. Abstellgleise, die weder mit einer Oberleitung noch einer Stromschiene für die Versorgung von Triebfahrzeugen mit elektrischem Fahrstrom ausgerüstet sind, sind auf dem Bahnhof Hamburg-Altona gegenwärtig nicht vorhanden. Der Vorhabenträgerin ist bewusst, den Eisenbahnverkehrsunternehmen nach der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (neu) und dem Betriebsbahnhof Hamburg-Langenhof mit einer Oberleitung für die Versorgung von Triebfahrzeugen mit elektrischem Fahrstrom (Wechselstrom, 15 kV, 16,7 Hz) ausgerüstete Abstellgleise mit einer Nutzlänge und Ausstattung, die das gegenwärtige Angebot auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (alt) insgesamt nicht unterschreitet, anzubieten. Dieses wurde durch die Vorhabenträgerin in der 2. Erörterungstermin zugesichert.

Es wird darauf hingewiesen, dass den Eisenbahnverkehrsunternehmen nach der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona auf dem Betriebsbahnhof Hamburg-Langenhof davon unabhängig weitere Abstellgleise zur Verfügung stehen werden.

Die auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (alt) gegenwärtig vorhandenen Abstellgleise sind in dem Verzeichnis „Gleise in Serviceeinrichtungen“ der DB Netz AG (Stand: 14. Juli 2017) aufgeführt. Das Verzeichnis „Gleise in Serviceeinrichtungen“ der DB Netz AG steht im Internet (Adresse: „http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen_fuer_serviceeinrichtungen/10828262/serviceeinrichtungen.html“) zum Abruf bereit

Hinsichtlich der CO₂-Einspeisung konnte die Vorhabenträgerin darstellen, dass angesichts der bisher anfallenden umfangreichen Fahrzeugbewegungen zur Bereitstellung und Abstellung von Zügen des Fernverkehrs trotz der sich verlängernden Rangierfahrten für Fahrzeuge des Regionalverkehrs pro Saldo eine Reduzierung der Emission erreicht werde.

B.5.15 Einzelne Einwendungen

B.5.15.1 Einwender 01-50

Die Einwender sind gegen die Verlegung des Bahnhofes Altona. Hier wurden nachstehende Gründe benannt:

- Kostengründe
- Einziger Bf in Hamburg , am dem Kraftfahrzeuge direkt auf Autozüge verladen werden
- Verlegen der jetzigen Fernbahntrasse unmittelbar neben die S-Bahntrasse

Die Einwendungen sind zurückzuweisen.

Der moderne Durchgangsbahnhof ist verkehrlich und betrieblich sinnvoll. Er bietet die Möglichkeit, Engpassbereiche auf der Verbindungsbahn zum Hauptbahnhof zu entlasten. Damit kann er einen Beitrag zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, deutliche Verringerung von Leerfahrten zwischen Altona und Langenfelde und die Qualität im Knoten Hamburg steigern. Die Bereitstellung der Züge erfolgt am neuen Standort schneller und betrieblich sicherer, da die betrieblichen Nachteile eines Kopfbahnhofes entfallen. Eine Anbindung Altonas (Hamburger Westen) an das Fernverkehrsnetz der DB ist weiterhin uneingeschränkt gegeben.

Der neue Bahnhof wird barrierefrei ausgebaut, so dass alle Reisenden den Bahnhof uneingeschränkt nutzen können.

Die EU-rechtlichen Vorgaben der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) werden auch in Bezug auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) konsequent umgesetzt.

Die Vorhabenträgerin hat vor der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen in einer Machbarkeitsstudie die beiden Varianten „Erhalt des Bahnhofs am Standort - Umbau und Modernisierung der Bahnanlagen“ und die „Verlegung des Bahnhofs“ geprüft und sich für die Verlegung entschieden.

Eine Verlegung parallel an die westliche S-Bahntrasse hat räumlich die Auswirkung, dass die Probleme eines Kopfbahnhofes im Betriebsablauf nicht geändert werden, sondern eher ansteigend sind. Es bestehen nur noch Gleisverbindungen von den Gleisen 5, 6, 7, 8 (Bahnsteig 3, 4) mit 2 Gleisen in Richtung Norden und einem Gleis Richtung Verbindungsbahn/Hauptbahnhof. Der vorgeschlagene Umbau der Gleisanlagen bedarf ebenfalls einer zeitlich aufwändigen Planfeststellung.

B.5.15.2 Einwender E 02- 108,113-138, 145-156, 159-169, 171-172

Diese Einwender legen gegen den ausgelegten Planfeststellungsbericht in Kombination mit dem Letter of Intent zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB Station&Service AG zum Projekt Bahnhof Hamburg-Altona vom 15.01.2016 folgende Einwendungen gegen das Projekt, insbesondere zur Verkehrsanbindung und den städtebaulichen Auswirkungen.

1. Fehlende Einbindung in das bestehende ÖPNV-Netz
2. Fehlende Betrachtung der städtebaulichen Auswirkungen
3. Abriss eines wirklich behindertengerechten Bahnhofs, der in Ballungsgebieten wie Ottensen dringend benötigt wird
4. Keine Beteiligung der betroffenen Bürger/Fahrgäste

5. Keinerlei Transparenz der Kosten
6. Kostengünstigere Alternativen wurden nicht analysiert
7. Betriebliche Simulationen der Auswirkungen des neuen Bahnhofs liegen nicht vor bzw. sind nicht öffentlich zugänglich
8. Der Zeitablauf der Bahnhofsverlegung verzögert den Wohnungsbau im 2. Bauabschnitt „Neue Mitte Altona“
9. Der neue Bahnhof ist nicht so gut mit Bussen erreichbar wie der bestehende, da wegen Platzmangel kein dem Altonaer Busbahnhof entsprechender Busknotenpunkt errichtet werden kann.
10. Verstärkung der Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofs.
11. Verbleib der verschiedensten Einkaufsmöglichkeiten
12. Die Planunterlagen sind unvollständig im Hinblick auf die Analyse der sich entwickelnden Verkehrsströme
13. Kapazität des neuen Bahnhofs verhindert Ausweitung Angebot im Bahnfernverkehr und Weiterentwicklung des S-Bahnnetzes.
14. Die Belastungen für die Fahrgäste während der Abbruch- und Neubauarbeiten am Standort Diebsteich während der Bauphase werden in den Planungsunterlagen nicht dargestellt.
15. Die Baustellenlogistik wird im Wesentlichen über LKW abgewickelt, obwohl gerade bei Bahnbauwerken eine Abwicklung über die vorhandenen Gleisanlagen technisch gut möglich und aus Umweltgründen zu fordern wäre.
16. Das Brandschutz-Evakuierungskonzept des neuen Bahnhofs ist unzureichend.
17. Der Bahnhofsbau erzwingt einen erheblichen Eingriff in die Grundwasserhaltung eines Landschaftsschutzgebietes
18. Die Ökologischen Ausgleichsflächen sind unzureichend und z.T. In zu weiter Entfernung von den vernichteten Altflächen
19. Die Erschütterungsbelastung für die in der Nähe zu den Baumaßnahmen liegenden Wohnungen wird sich signifikant erhöhen.
20. nicht ausreichende Parkplätze
21. Schaffung einer schalldämpfenden Kofferspür
22. Mit der Entnahme des Fernbahnhofs Altona und dem Bau eines Fernbahnhofs am Standort Diebsteich wird massiv und dauerhaft in die heutige stadtstrukturelle Situation der Stadt Hamburg, des Bezirks Altona und der Stadtteile Ottensen, Altona-Altstadt und Altona-Nord eingegriffen.
23. Unklare Zielgruppendefinition - Auf welche Personengruppen die Maßnahme der Mobilitätsoptimierung hauptsächlich ausgerichtet ist. Sollen die Verkehrsanlagen primär

für Durchreisende optimiert werden, d.h. um die Durchquerung von Hamburg zu beschleunigen oder die Reisezeit etwa von Kiel nach Hannover zu verkürzen.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen.

Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass der Letter of Intent vom 15.01.2016 zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB Station&Service AG als solcher nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Der Wohnungsbau der „Neuen Mitte Altona“ wird nicht durch die Vorhabenträgerin geplant und umgesetzt.

zu 1.

Durch die Planung der Vorhabenträgerin sind 2 Haltestellen am Bahnhofsvorplatz (Große Bahnstraße) geplant. Der S-Bahnhof Altona (alt) bleibt erhalten und damit auch die Zentralität in Ottensen, ebenso der Busbahnhof. Da weiterhin alle Hamburger Fernbahnhöfe durch die S-Bahn erreicht werden, ergibt sich keine signifikante Veränderung.

Die weitere Erreichbarkeit des neuen Bahnhofes Hamburg-Altona z.B. durch Busverkehre wird durch die Freie und Hansestadt Hamburg im Rahmen ihrer gesetzlichen Verpflichtungen als Aufgabenträger des ÖPNV sichergestellt werden. Hierbei ist eine Anbindung des Bahnhofes durch bereits heute in der Nähe verlaufender und ggf. auch neuer Buslinien zur Erschließung der direkten Umgebung vorgesehen.

zu 2.

Grundsätzlich ergeben sich für die Bahnkunden insgesamt keine häufigeren Umsteigesituationen und längere Wege durch den neuen Bahnhof. Aus Norden kommend kann direkt in den Fernverkehr und in die S-Bahnen umgestiegen werden. Fahrgäste aus dem Hamburger Westen werden für Fernverkehrsverbindungen in Richtung Süden, Osten und Westen ohne Umsteigen dann bis zum Hauptbahnhof fahren, um dort umzusteigen.

zu 3.

Der weit überwiegende Teil der Fahrgäste ist mit Bus und S-Bahn unterwegs, hier ändert sich für diese nichts. Der S-Bahnhof Altona (alt) bleibt erhalten und damit auch die Zentralität in Altona/Ottensen, ebenso der Busbahnhof. Da weiterhin alle Hamburger Fernbahnhöfe durch die S-Bahn erreicht werden, ergibt sich keine signifikante Veränderung.

Der neue Bahnhof wird barrierefrei (mit 2 Aufzügen) ausgebaut, so dass alle Reisenden den Bahnhof uneingeschränkt nutzen können. Darüber hinaus wird jeder Bahnsteig über zwei Fahrtreppen erreichbar sein. Mobilitätseingeschränkten Personen entstehen durch die zentrale Lage der Bahnsteigerschließung deutlich geringere Wegstrecken. Die EU-rechtlichen Vorgaben der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) werden auch in Bezug auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) konsequent umgesetzt.

zu 4.

Die Vorhabensträgerin hat die planfeststellungsrechtlichen Vorgaben nach dem AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) und VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz) bzw. HambVwVfG (Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetz) zu beachten. Jeder in seinen Belangen betroffene Bürger, jeder sonstige Interessierte, Nutzer, z.B. Pendler, hat die Möglichkeit sich im Rahmen der Planfeststellung, d.h. im Anhörungsverfahren, zu beteiligen und eine Betroffenheit seiner Belange geltend zu machen.

Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin Informationsmaterial erarbeitet und öffentlich verteilt sowie eine Internetseite erstellt, über die umfassende Informationen zum Vorhaben allgemein und jederzeit zugänglich sind und Fragen und Hinweise an die Vorhabensträgerin gegeben werden können. Zudem wurde im laufenden Anhörungsverfahren das Projekt im Rathaus Altona vorgestellt. Eine Beteiligungsmöglichkeit von betroffenen Bürgern und Fahrgästen ist daher bereits umfassend gewährleistet.

zu 5.

Die Kosten eines Vorhabens sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese sind daher nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Die von der DB geschätzten und in der Presse bereits mehrfach bekanntgemachten Kosten für das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben liegen bei ca. € 360 Mio.

zu 6.

Wie dem Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlage entnommen werden kann, sind verschiedene Varianten als Alternativen geprüft worden. Im Erläuterungsbericht zu den Planfeststellungsunterlagen ist eine textliche Variantendarstellung und -abwägung dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde (PFB) kommt in ihren Betrachtungen und Bewertungen zu dem Ergebnis, dass eine Modernisierungsvariante zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen nicht geeignet ist.

zu 7/8.

Eine betriebliche Simulation ist nicht Bestandteil der Planfeststellung und nicht erforderlich. Aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen kann erst nach vollständigem Rückbau der auf dem Gelände des jetzigen Kopfbahnhofes Altona vorhandenen Gleisanlagen und Freimachung des Grundstückes durch die DB AG mit dem Bau von Wohnungen für den 2. Bauabschnitt „Neue Mitte Altona“ begonnen werden. Voraussetzung hierfür ist die Verlegung des jetzigen Bahnhofes. Erst danach steht die Fläche für eine städtebauliche Entwicklung durch die Stadt Hamburg überhaupt erst zur Verfügung.

zu 9.

Der weit überwiegende Teil der Fahrgäste ist mit Bus und S-Bahn unterwegs, hier ändert sich für diese nichts. Der S-Bahnhof Altona (alt) bleibt erhalten und damit auch die Zentralität

in Altona/Ottensen, ebenso der Busbahnhof. Da weiterhin alle Hamburger Fernbahnhöfe durch die S-Bahn erreicht werden, ergibt sich keine signifikante Veränderung.

zu 10.

Der moderne Durchgangsbahnhof ist verkehrlich und betrieblich sinnvoll. Er bietet die Möglichkeit, Engpassbereiche wie die Verbindungsbahn und den Hauptbahnhof zu entlasten. Durch die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona kann die Bereitstellung der Züge schneller und betrieblich sicherer erfolgen, da die betrieblichen Nachteile eines Kopfbahnhofs entfallen.

Die Vorhabenträgerin hat in einer Machbarkeitsstudie die beiden Varianten „Erhalt des Bahnhofs am Standort - Umbau und Modernisierung der Bahnanlagen“ und die „Verlegung des Bahnhofs“ geprüft und kommt in ihren Betrachtungen und Bewertungen zu dem Ergebnis, dass eine Modernisierungsvariante zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen nicht geeignet ist.

zu 11.

Die verschiedensten Einkaufsmöglichkeiten in Altona bleiben durch die Verlegung des Bahnhofes unberührt. Da der Bahnhof mehrheitlich durch S-Bahnreisende frequentiert wird, wird sich der S-Bahnhof weiterhin durch Lebendigkeit auszeichnen.

zu 12.

Eine Analyse und Bewertung der Verkehrsströme des Straßenverkehrs ist nicht Teil der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, sondern obliegt ebenfalls ausschließlich der Planungshoheit der Freien und Hansestadt Hamburg, die im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung als Träger Öffentlicher Belange beteiligt wurde.

zu 13.

Durch den neuen Bahnhof Hamburg-Altona können eine Vielzahl neuer Umsteigebeziehungen bereits dort realisiert werden, die sonst erst im Hamburger Hauptbahnhof abgewickelt werden können. Das Projekt ist von Anfang an so konzipiert und trassiert, dass im Falle einer Anbindung der S4-West nichts verbaut wird. Es müssen also keine neuen Anlagen im Falle der Realisierung der S4-West- wieder rückgebaut werden.

zu 14.

In den Planfeststellungsunterlagen, dort insbesondere in der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde durch die Vorhabenträgerin sowohl die Anlagebedingten als auch die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens ausführlich erläutert.

Für die Verlegung des Bahnhof Hamburg-Altona sind seitens der Vorhabenträgerin 6 Bauphasen geplant. Diese sind auch im Erläuterungsbericht auf Seite 89 der Planfeststellungsunterlage aufgeführt. Über die gesamte Bauzeit der 3 Fernbahnsteige bis zum Bauende müssen immer 2 Gleise unter Betrieb gehalten werden. Dieses bezieht auch die Zu- und Ausfahrt zu dem Bbf Langenfelde und dem ICE-Versorgungswerk in Eidelstedt

ein. Die gesamte Bauphasenplanung ist durch die Vorhabenträgerin daraufhin abgestimmt worden.

zu 15.

Die Baustellenlogistik erfolgt sowohl über die Schiene als auch über die Straße. Zum überwiegenden Teil erfolgt die Logistik gleisseitig. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sowohl die Vorhabensträgerin selbst als auch von ihr später mit der Ausführung beauftragte Unternehmen zur Nutzung öffentlicher Straßen und Wege im Rahmen des Gemeingebrauchs berechtigt sind. Die angesprochenen umweltspezifischen Belange sind durch die Vorhabensträgerin im Zuge der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht und bewertet worden.

zu 16.

Das Brandschutzkonzept ist vollständig und ordnungsgemäß erstellt worden. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass diese Belange im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung durch die zuständigen Träger Öffentlicher Belange wie z.B. der Hamburger Feuerwehr, Innenbehörde und Polizei wahrgenommen werden.

zu 17.

Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 5,5 Jahre. Diese ist gestaffelt in mehrere Bauphasen, die sich auf bestimmte Bauwerke / Streckenabschnitte beziehen. Es handelt sich bei den erforderlichen Grundwasserabsenkungen um temporäre Maßnahmen, die nicht dauerhaft in den Grundwasserkörper eingreifen und daher nicht zu signifikant negativen Veränderungen führen. Es kommt danach durch die einzelnen Baumaßnahmen zu keinen Änderungen in den Grundwasserverhältnissen.

Das Trogbauwerk Gleis 98 wird in einer offenen, wasserundurchlässigen Baugrube abschnittsweise hergestellt. Es ist vorgesehen, die Dichtigkeit der Baugrube durch einen wasserundurchlässigen Verbau und eine rückverankerte Düsenstrahlsole herzustellen. Nachsickernde Restwassermengen werden mit offener Wasserhaltung gefasst. Vor Erstellung der Baugrube ist es erforderlich, die vorhandenen Gleise 98, 99 und 100 sowie die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen zurückzubauen. Hierzu ist ein Absenken des anstehenden Grundwassers erforderlich. Im Schutze dieser Grundwasserabsenkung werden auch die Verbauwände eingebracht. Da es sich um vorübergehende Maßnahmen für die Bauphase handelt, sind sie als nicht erheblich nachteilig für den Grundwasserhaushalt einzuschätzen. (S. 95 UVS).

zu 18.

Im Zuge der Baumaßnahmen werden weder Ziegelteich, noch die Quelle der Isebek oder das Regenrückhaltebecken durch Bodenbewegungen beeinflusst. Der Ziegelteich liegt außerhalb des Planungsgebietes. Das Regenrückhaltebecken ist vollflächig versiegelt. Umfangreiche Bodenbewegungen in unmittelbarer Nähe sind nicht vorgesehen. Da das

Becken befahrbar ist, kann es im Bedarfsfalle geräumt werden. Das Oberflächengewässer im Bereich des ehemaligen Posttrogs stellt aus fachlicher Sicht keinen zu 100 % geeigneter Lebensraum für Wasservögel dar. Nach Beurteilung des kartierenden Biologen ist aufgrund artenschutzfachlicher Notwendigkeiten für die Brutvögel der Ersatz in Größenordnung von ca. 0,5 ha erforderlich (Maßnahmen 004_A, 011_E). Die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen im NSG Wittmoor berücksichtigen die dort potenziell vorkommenden Arten. Aus diesem Grund werden 3 kleine Stillgewässer angelegt. Wichtig ist, dass bei beiden Maßnahmen vor, dass der Uferbereich mit Verlandungszonenvegetation gestaltet ist, da dort die Vögel brüten, oder die Schaffung von Inseln aus Röhrriech oder Schwaden zur Nestanlage.

Die Überprüfung nach Art und Umfang der Kompensation erfolgt auf Grundlage des Staatsrätemodells (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, 1991) und ist im Kapitel 8 des LBP dokumentiert. Die durch das Vorhaben im Bereich des Bahnhof HH Altona verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Die durch die Maßnahmen nicht ausgleichbaren Wertpunkte werden in Abstimmung mit der BUE in Ersatzgeld abgelöst. Der Verlust von Trockenrasen wird im Verhältnis ca. 1:3 durch die Maßnahme 009_E kompensiert. Die Fläche wurde nach Auslegung noch einmal durch Biologen und in Abstimmung mit der BUE kartiert und die Maßnahme wurde an die vorhanden aktuelle Biotopstruktur angepasst.

Der Verursacher eines Eingriffes hat gemäß § 15 BNatSchG i.V.m. § 9 LNatSchG die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und Ausgleichs- und/ oder Ersatzmaßnahmen zu leisten. Durch Ersatzmaßnahmen werden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes in sonstiger Weise kompensiert bzw. das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wieder neugestaltet. Ein unmittelbarer räumlicher Zusammenhang zwischen Eingriff und Ersatzmaßnahmen ist nicht erforderlich. Eine Umsiedlung der Heuschrecken ist nicht vorgesehen. In näherer Umgebung (Bahnanlagen, Friedhof, Kleingartenanlage) stehen gleichwertige Habitate zur Verfügung. Gleiches gilt für alle anderen Artengruppen.

Die Ausgleichsmaßnahme für Brutvögel umfasst 4,61 ha Grünlandextensivierung, innerhalb derer auch Blänken für Brutvögel mit Bindung an Gewässer geschaffen werden. Darüber hinaus werden auf den Flächen drei Stillgewässer angelegt.

Als Ausgleich für Amphibien ist die Anlage eines Amphibiengewässers nördlich des Holstenkamps (Maßnahme 004_A) mit 0,3 ha Flächengröße vorgesehen. Somit dienen die vorgesehenen Maßnahmen auf Grund der fachgerechten Herstellung und Pflege sowie ihrer deutlich höheren Qualität und besonderer ökologischer Bedeutung in ausreichendem Maße als Ersatz für den Posttrog, seines Zeichens lediglich als Gewässer durchschnittlicher Bedeutung eingestuft.

Die Anlage einer Trocken- und Magerrasenfläche in Rissen dient als naturschutzfachlicher Ausgleich. Artenschutzmaßnahmen zugunsten bspw. der Heuschrecke sind weder notwendig, noch vorgesehen.

zu 19.

Zur Ermittlung durch das Vorhaben verursachter Erschütterungsauswirkungen wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung erstellt. Diese ist den Planfeststellungsunterlagen als Anlage 14 beigefügt. Auswirkungen des Vorhabens durch Schallimmissionen wurden im Rahmen einer Schalltechnischen Untersuchung berechnet.

Ganz bewusst empfiehlt das Gutachten nicht, ein Masse-Feder-System im Bereich von MQ07 und MQ08 einzubauen. Vielmehr wird auf die alternativen erschütterungstechnischen Maßnahmen verwiesen und auf die Notwendigkeit, deren Wirksamkeit in Abhängigkeit des Anhaltswertes nach Beendigung der Baumaßnahme zu überprüfen.

Im Falle einer dann tatsächlich vorliegenden erheblichen Überschreitung wären durch die Vorhabenträgerin, Entschädigungsansprüche abzugelten. Auch wird der Posttrog in seinem Bestand im Wesentlichen erhalten bleiben, lediglich die sichtbaren Kanten werden abgebrochen.

zu 20.

Die in der Planfeststellungsunterlage dargestellten Stellplätze für Kurzzeitparker, Taxi, Fahrräder, Busse entsprechen den Anforderungen des geplanten neuen Bahnhofs. Die weitere Gestaltung des Bahnhofsumfeldes erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung durch die Freie und Hansestadt Hamburg und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

zu 21.

Die Vorhabensträgerin kann die Rahmen dieses Verfahrens nach den gesetzlichen Vorgaben (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz) nur die baulichen Maßnahmen für den neuen Fernbahnhof und die notwendigen Folgemaßnahmen zur Planfeststellung beantragen. Darüber hinausgehende Maßnahmen, die ein eigenes Planungskonzept erfordern, können aus rechtlichen Gründen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein. Das Einrichten von schalldämpfenden Kofferspuren im Umfeld des neuen Bahnhofes ist daher nicht Bestandteil dieser Planfeststellung.

zu 22

Die Verlegung ist mit Blick auf die von der Freien und Hansestadt beabsichtigte städtebauliche Entwicklung nach dem Verständnis der Vorhabensträgerin grundsätzlich auch im Sinne der Stadtplanung, da sich dadurch die angestrebten Entwicklungsmöglichkeiten für das neue Stadtquartier „Neue Mitte Altona“ ergeben. Die mit der Planfeststellung geplanten Maßnahmen der Vorhabensträgerin stehen einer Bauleitplanung der Freien und Hansestadt Hamburg für ein großräumiges Entwicklungsvorhaben nicht entgegen. Im Rahmen der

städtischen Planungen und Verfahren bestehen vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten. Die Vorhabensträgerin ist planungsrechtlich auf Maßnahmen des Eisenbahnfachplanungsrechts beschränkt. Die Freie und Hansestadt Hamburg wurde als Trägerin der städtebaulichen Planungshoheit in dem Planfeststellungs- bzw. Anhörungsverfahren als Träger Öffentlicher Belange beteiligt, so dass deren Belange umfassend in das Planfeststellungsverfahren eingebracht werden konnten. Ein Stopp des laufenden Planfeststellungsverfahrens bzw. jeglicher Planungsaktivitäten ist weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen erforderlich.

Die vorliegende Planung hat die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona zum Ziel. Die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen entsprechen den geltenden rechtlichen Vorgaben und weisen den erforderlichen Umfang auf, um das Vorhaben, seinen Anlass und seine Auswirkungen auf die betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie die Art ihrer Betroffenheit zu erkennen.

zu 23

Die Ziele, die die Vorhabensträgerin mit der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona verfolgt, sind in dem Erläuterungsbericht dargestellt. Unter anderem verfolgt die Vorhabensträgerin das Ziel, für die Fahrgäste von Eisenbahnverkehrsunternehmen bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Fern- und dem Nahverkehr auf dem Bahnhof Hamburg-Altona zu schaffen und die Wege bei dem Umstieg vom Fern- in den Nahverkehr (und umgekehrt) zu verkürzen. Dagegen verfolgt sie mit dem Vorhaben nicht das Ziel, die Reisezeit von Kiel nach Hannover zu verkürzen. Die Zielgruppe besteht aus den Fahrgästen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in dem Bahnhof Hamburg-Altona in Züge einsteigen, aus Zügen aussteigen oder zwischen verschiedenen Zügen umsteigen möchten.

B.5.15.3 Einwander E 34

Der Einwander weist daraufhin, dass die Teilgrundstücke seines Gesamtgrundstückes unter verschiedenen Gesichtspunkten als Erwerbsobjekt für die Bahn völlig uninteressant sind und nur zukünftigen zusätzlichen Pflegebedarf produzieren.

Durch den Rückbau des ehemaligen Tunnels der Post hat der Einwander Bedenken zur Standsicherheit seines Grundstückes, welches unmittelbar an die Tunnelseitenwand grenzt, wie auch die in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Brücke über die Bahngleise mit dem vierspurigen Holstenkamp.

Der Einwendung wird stattgegeben

Die beiden kleinen Flurstücke (Ifd. Nr. 19 und 20) werden im Randbereich für den Teilrückbau des Kreuzungsbauwerks, die Verfüllung des Posttroges und den Neubau des S-Bahngleises benötigt. Da die Flurstücke nur eine geringe Größe haben, sind diese als vollständig zu erwerbende Flächen dargestellt.

Hier wird der Vorhabensträgerin empfohlen auf einen Teilerwerb ausweichen.

Die Ifd. Nr. 22 (Wirtschaftsweg) ist bislang in der Planfeststellungsunterlage als Zuwegung zum geplanten Versickerungsbecken/-mulde vorgesehen. Auf diese Fläche kann verzichtet werden. Stattdessen erfolgt die Zuwegung zum Rückhaltebecken für Wartungsarbeiten u. ä. über die Hoffläche. Diese Zuwegung wird dinglich gesichert.

Die vorhandenen Stützbauwerke entlang der Postgleise 99, 100 werden auf eine Tiefe von 2,00 m von der Stützbauwerkskante rückgebaut. Nach dem gleichzeitig stattfindenden Rückbau der Postgleise wird im Anschluss der vorhandene Postgleistrog aufgeschüttet. Zwischen der Fläche 22 und der Fläche 19 wird danach der Bau eines Regenrückhaltebeckens ausgeführt. Aus dem beschriebenen Rückbau ergeben sich keine Risiken hinsichtlich der statischen Gegebenheiten der umliegenden Bebauung. Vor Baubeginn sind durch die Vorhabenträgerin im erforderlichen Umfang Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

B.5.15.4 Einwender E 51

Der Einwender fordert einen Eintrag des Jüdischen Friedhofs Langenfelde als denkmalgeschütztes Kulturgut und erhebt Einwände gegen die Errichtung einer Baustellenzufahrt im Försterweg entlang des Jüdischen Friedhofs Langenfelde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen

Die Befürchtung, dass der Jüdische Friedhof Langenfelde im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen gefährdet ist, ist unbegründet.

Der jüdische Friedhof Langenfelde ist in die Denkmalliste gemäß § 6 Abs. 1 des Denkmalschutzgesetzes eingetragen ist.

Im weiteren Verlauf wird der vorhandene Weg des Kleingartenvereins Besthöhe genutzt werden. Eine anderweitige Möglichkeit für die in diesem Bereich erforderliche Baustellenzuwegung ist nicht gegeben. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben denkmalpflegerische Belange im Zusammenhang mit dem jüdischen Friedhof nicht betroffen sind, da die Nutzung als Baustraße nach der Planung in einem Abstand von ca. 15 m am jüdischen Friedhof vorbeiführt und diesen somit nicht direkt berührt.

Der Vorhabensträgerin wird auferlegt die Einschränkung auf das unvermeidliche Mindestmaß zu reduzieren. Die erforderlichen Abstimmungen mit den Betroffenen und den zuständigen Behörden hierzu, sind durch die Vorhabenträgerin wahrzunehmen. Eine im erforderlichen Umfang Beweissicherungsmaßnahme ist durch die Vorhabenträgerin durchzuführen.

B.5.15.5 Einwender E 51 -54,58-59,64,66,72,74-75,77,80-81,85-87,93,98,109-112,114-119,133-137,140-144,157-158, 171 -172

Die Einwender erheben Einwendungen gegen die Nutzung der Wolffstraße, den Försterweg sowie die Zuwegung zum Kleingartenverein Besthöhe, als Baustellenzufahrt.

Die Auswirkungen des Bauverkehrs auf das Kirchengelände, das Wohngebiet um den Försterweg und die Auswirkungen auf die Erschließungssituation der Linse wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Weiterhin wird eine unzureichende Erfassung der Baustelleneinrichtungsflächen und ihrer zeitlichen Nutzung in der Umweltverträglichkeitsstudie bemängelt. Eine vorübergehende Inanspruchnahme von Fremdflächen wird als Baustraße (Planstraße J) zu den Baufeldern 1 und 3 auf DB-Gelände für LKW's nicht zugestimmt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen

Die Wolfsstraße und der Försterweg sind öffentliche Straßen, die die Vorhabensträgerin und ihre Auftragnehmer im Rahmen des Gemeingebrauches grundsätzlich wie andere Verkehrsteilnehmer auch nutzen können.

Im Vorfeld wurden im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Bauphasen alle Möglichkeiten von Baustraßenerschließung ermittelt und abgewogen. Die Vorhabensträgerin hat mit den Planunterlagen ein Konzept zur Baustellenerschließung vorgelegt, das auch der Abstimmung mit den zuständigen Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg dient.

Die bauzeitlichen Auswirkungen wurden durch die Vorhabensträgerin untersucht und in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung dargestellt.

Die Auswirkungen, die die Ausführung der Bauarbeiten und die Baustellenverkehre auf die Umwelt haben, bilden nur einen Ausschnitt aus der Untersuchung. Die Einwender gehen in der Annahme, dass die Umweltverträglichkeitsstudie sämtliche denkbaren Auswirkungen, die die Umsetzung des planfestzustellenden Vorhabens unmittelbar oder mittelbar nach sich ziehen könnte, bereits abschließend betrachten müsste, fehl. Vielmehr dient sie gemäß § 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung dazu, die Planfeststellung vorzubereiten und weist deshalb die für diesen Zweck erforderliche Tiefe der Betrachtung

auf. Einzelfragen, die der Ausführungsplanung überlassen bleiben können, sind in der Umweltverträglichkeitsstudie daher nicht berücksichtigt. Deshalb wird in der Ausführungsplanung unter anderem geprüft, in welchem Maße und an welchen Orten Lärm und Erschütterungen durch die Bauarbeiten und die Baustellenverkehre zu erwarten sind sowie an welchen Gebäuden und sonstigen Bauwerken vor dem Beginn der Bauarbeiten Bestandsaufnahmen erforderlich sind. Auf dieser Grundlage wird auch entschieden, ob und gegebenenfalls welche Schutzvorkehrungen zugunsten der Anlieger und sonstigen Betroffenen während der Dauer der Bauarbeiten zu treffen sind.

Es wird vornehmlich mit Auswirkungen aufgrund baubedingter Erschütterungen gerechnet. Daher sind messtechnische Beweissicherungen an den sehr nah (d.h. weniger als 10 m) an der Baumaßnahme befindlichen Gebäuden vorgesehen. Darüber hinaus werden ggf. weitere baustellennahe (d.h. weniger als 20 m) Gebäude in die messtechnische Beweissicherung mit einbezogen.

Die Vorhabensträgerin geht davon aus, dass die Nutzung der Wolffstraße und Försterweg als Zuführung zur Baustraße in die Kleingartensiedlung Besthöhe/Sandkuhle insgesamt ca. 2 Jahre betragen wird. Um die Lärmbelastung und die bauzeitlichen LKW-Verkehre zu minimieren, wird in der ersten Bauphase der Rückbau der Gleisanlagen und technischen Ausrüstung im vorhandenen Postgleistrog mit Bauzügen (gleisgebunden) ausgeführt. Für den Neubau des Trogbauwerkes auf DB-Fläche ist die geplante Baustraße durch die Kleingartensiedlung erforderlich. Die Regelarbeitszeit ist montags bis freitags von 7.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Außerhalb der Regelarbeitszeit ist nur ausnahmsweise mit Baustellenlärm zu rechnen. Die Baustellen-Lastkraftwagen werden die geltenden Lärm- und Abgaswerte einhalten. Durch die Asphaltierung der Baustraße wird es nur zu geringen Staubentwicklungen kommen.

Eine andere Zufahrtsmöglichkeit ist nicht vorhanden, da der Trog innerhalb der Gleisanlagen zwischen Altona-Nord und Langenfelde errichtet wird.

In der Erörterung sagte die Vorhabensträgerin zu, die Vorgaben der AVV Baulärm einzuhalten.

Vor Baubeginn ist vorsorglich eine Zustandsfeststellung der Baustellenzufahrten und bei Bedarf ggf. Schutzmaßnahmen zu veranlassen. Nach Bedarf werden Sondierungen im Bereich der Baustraße vorgenommen.

In den Grunderwerbsplänen ist die Baustraße als vorübergehende Inanspruchnahme dargestellt. Nach der Bauzeit werden die Flächen, durch die Vorhabenträgerin entsprechend ihrem ursprünglichen Zustand wiederhergestellt.

Die Dimensionierung der Baustraße ist hinsichtlich Ausweichbuchten und Ampellösungen durch die Vorhabensträgerin zu prüfen und entsprechend anzupassen.

Tatsache ist, dass sich nach der geologischen Karte von Hamburg (1995) im tieferen Untergrund des Baufeldes ein Teil des Salzstockes Othmarschen-Langenhöfen befindet. Aus dem unmittelbaren Bereich des Planungsgebietes bzw. in Stellingen sind aber Auswirkungen der vorhandenen Salzstruktur, wie z.B. durch Auslaugung bedingte Erdfälle bis nahe der Geländeoberkante oder Senkungsgebiete weder aus jüngerer Vorzeit bekannt, noch gibt es hierzu Hinweise in der geologischen Karte und einschlägigen geologischen Veröffentlichungen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt im erforderlichen Umfang Beweissicherungen durchzuführen, um ggf. erforderliche Feststellungen zu treffen. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) definiert keine Immissionsrichtwerte für die Nutzung „Kleingartenanlage“. Für derartige Sondergebiete nach § 10 der Baunutzungsverordnung haben sich in der Verwaltungspraxis bei der Beurteilung von Verkehrslärm, gestützt durch Verwaltungsgerichtsentscheidungen die Anwendung der Immissionsgrenzwerte von Mischgebieten (64 dB(A)) ausschließlich im Beurteilungszeitraum Tag durchgesetzt. Im Rahmen der durchgeführten Baulärmuntersuchung wurden diese Erkenntnisse auf die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm übertragen und es wurde ein Richtwert von 60 dB(A) am Tag der Beurteilung zugrunde gelegt. Prognosen des Baulärms im Rahmen von Genehmigungsverfahren können nur einen Hinweis auf die voraussichtlich zu erwartenden bauzeitlichen Beeinträchtigungen geben. Dies zeigt sich im vorliegenden Fall insbesondere in der Vielzahl der zum Einsatz kommenden Baumaschinen und geplanten Bautätigkeiten, der langen Dauer einzelner Bauphasen sowie der Ausdehnung des gesamten Baufeldes und den sich daraus ergebenden Unsicherheiten bei der Erstellung der Prognose. Eine detaillierte Betrachtung einzelner Bauzustände mit dezidierten Angaben zu Baumaschineneinsatz, Einsatzzeiten und Dauer ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden daher die besonders lärmintensiven als auch die sehr häufig eingesetzten Baumaschinen zu einer Schallquelle (je nach Baufeld Linie oder Fläche) zusammengefasst, einer rechnerischen Überprüfung unterzogen und die voraussichtliche bauzeitliche Beeinträchtigung ermittelt und beurteilt. Die Nutzung der Kleingärten kann eingeschränkt möglich bleiben. Die Auswirkungen von Emissionen sind nach den geltenden Vorschriften begutachtet und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG beurteilt. Sämtliche gesetzlichen Vorschriften werden eingehalten. Vor Beginn der Bautätigkeiten wird der Vorhabensträgerin auferlegt, die Kleingartenvereine über den Bauablauf und mögliche Sicherungsmaßnahmen informieren. Die zeitweilige Belastung lässt sich nicht vermeiden und ist, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, zumutbar.

Auf die Einwendung in Bezug auf die Anlage der Planstraße J wird auf die Ausführungen (Beschreibung des Verlaufes der Baustellenerschließungsweg, sowie die Vorabstimmungen) zu den Einwender 82 verwiesen.

B.5.15.6 Einwender E 82

Die Planung zu den Gleisanlagen nördlich der Planstraße J in Mitte Altona tangiert die Planstraße J mit einer von der Deutsche Bahn Netz AG (DB) als „vorübergehend beansprucht“ Nutzung. Bei einer Überlagerung der geplanten Wohnnutzung auf dem Grundstück Nr. 5233 mit der Planung der DB wird ersichtlich, dass die gesamte Planstraße J und ein Teil des zukünftigen Gehweges von der vorübergehenden Nutzung durch die DB betroffen sind. Aus der Zeichnung ist nicht ersichtlich, wie diese vorübergehende Beanspruchung in der Praxis aussehen wird. Die Einwenderin bewertet die Beanspruchung als kritisch.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat die Planung für den Baustellenerschließungsweg auf die Einwendung sowie eine Ortsbesichtigung und ein Gespräch mit Vertretern der Einwendungsführerin am 8. September 2016 überarbeitet. Dabei hat die Vorhabenträgerin den Umfang der für den Baustellenerschließungsweg vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen Dritter von insgesamt 2.133 m² auf insgesamt 1.110 m² verringert. Die überarbeitete Planung ist dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9.1) und dem Grunderwerbsplan, Plan Nr. 4.0.0.VA.GE.001.0a (Anlage 9.2), zu entnehmen.

Die Vorhabenträgerin hat die überarbeitete Planung für den Baustellenerschließungsweg unter anderem mit der Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr, der Freien und Hansestadt Hamburg abgestimmt. Die Feuerwehr hat der überarbeiteten Planung zugestimmt.

Die Vorhabenträgerin stellt durch die überarbeitete Planung sicher, dass die Anlage des Baustellenerschließungsweges in keine Rechte der Einwendungsführerin im Sinne des § 18 Satz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mehr eingreifen kann.

Die Vorhabenträgerin benötigt den Baustellenerschließungsweg zur Erschließung der Baufelder östlich und westlich des Wasserturms auf dem Bahnhof Hamburg-Altona in dem

Zeitraum vom 1. August 2018 bis zum Herbst 2024. Auf dem Baustellenerschließungsweg werden vor allem Lastkraftwagen verkehren, um Frachtgut zu und von den Baufeldern zu befördern. Die Vorhabenträgerin plant, den Baustellenerschließungsweg in der Regelarbeitszeit montags bis freitags von 8.00 Uhr bis 19.00 Uhr zu nutzen.

Es ist geplant, den Baustellenerschließungsweg von der Harkortstraße entlang der Planstraße J bis zur Einmündung der Planstraße F anzulegen. Der Baustellenerschließungsweg wird eine Länge von rund 300 m aufweisen. Auf einer Länge von rund 150 m wird der Baustellenerschließungsweg auf der Fläche des vorhandenen Wartungsweges auf dem Betriebsgelände der Vorhabenträgerin, auf einer Länge von ebenfalls rund 150 m auf der in Anspruch zu nehmenden Fläche verlaufen. Die in Anspruch zu nehmende Fläche befindet sich nicht auf der Fläche, die die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für die Fahrbahn der Planstraße J vorgesehen hat.

Der Wartungsweg auf dem Betriebsgelände der Vorhabenträgerin weist gegenwärtig eine Breite zwischen rund 3,00 m und rund 3,30 m auf. Für den Abschnitt plant die Vorhabenträgerin einen durch eine Lichtzeichenanlage geregelten Wechselrichtungsverkehr. Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche weist eine Breite von 4,50 m auf. Die Breite ist erforderlich, damit sich Lastkraftwagen auf diesem Abschnitt des Baustellenerschließungsweges ungehindert begegnen können.

Die Vorhabenträgerin plant, den Baustellenerschließungsweg mit einem Zaun von der Planstraße J abzugrenzen. Dadurch können gegenseitige Beeinflussungen des Verkehrs auf der Planstraße J und dem Baustellenerschließungsweg vermieden werden.

Es ist nicht mehr geplant, Feuerwehraufstellflächen für das von der Einwendungsführerin geplante Gebäude auf ihrem Grundstück oder Flächen, die die Feuerwehr bei Bränden in dem von der Einwendungsführerin geplanten Gebäude auf ihrem Grundstück zum Anrücken benötigt, in Anspruch zu nehmen.

Außerdem wird die Vorhabenträgerin veranlassen, dass der Zaun zur Abgrenzung des Baustellenerschließungsweges von der Planstraße J die Anforderungen der Technischen Lieferbedingungen für Absperrschranken erfüllen wird. Der Baustellenerschließungsweg wird dadurch ordnungsgemäß abgesichert sein. Erhöhte Gefahren für Verkehrsteilnehmer einschließlich minderjähriger Verkehrsteilnehmer sind deshalb nicht ersichtlich. In diesem Zusammenhang ist vorsorglich darauf hinzuweisen, dass die Erziehungsberechtigten und sonstigen aufsichtspflichtigen Erwachsenen durch die Absicherung des Baustellenerschließungsweges nicht von ihren gesetzlichen Aufsichtspflichten über minderjährige Kinder und Jugendliche entbunden werden.

Weil die Vorhabenträgerin nicht mehr plant, Flächen der Planstraße J in dem Abschnitt zwischen der Planstraße G und der Planstraße H, die die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für die Fahrbahn vorgesehen hat, in Anspruch zu nehmen, wird auch die Erschließung der von der Einwendungsführerin geplanten Tiefgarage auf ihrem Grundstück über das benachbarte Grundstück für den Kraftfahrzeugverkehr nicht beeinträchtigt.

B.5.15.7 Einwender E 85

Die Einwendungen richten sich gegen die Auswirkungen des Bauverkehrs auf das Kirchengelände, das Wohngebiet um den Försterweg und die Auswirkungen auf die Erschließungssituation der Linse (Kleingartenanlage) und wurden nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Kirche „Zum guten Hirten“, das Gemeindehaus und das Pastorat (mit Konfirmandensaal) sowie das Ensemble aus den drei Gebäuden sind in der Denkmalliste gemäß § 6 Abs. 1 des Denkmalschutzgesetzes (Stand: 16. Oktober 2017) nicht (mehr) eingetragen. (siehe Urteil des Hamburgischen Obergerichtes (OGV) (Urteil vom 03.05.2017, 3 Bf 98/15). Die Einwendungsführerin strebt an, im Laufe des Jahres 2018 zu entscheiden, ob die Kirche abgebrochen werden soll.

Die Vorhabenträgerin sagt für den Fall, dass die Einwendungsführerin vor dem Beginn der Arbeiten zur Umsetzung des Vorhabens unter der Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen Nr. 813, Nr. 814, Nr. 815, Nr. 816, Nr. 817, Nr. 818 und Nr. 819 nicht entschieden haben sollte, die Kirche „Zum guten Hirten“, Försterweg 12, 22525 Hamburg, abzubrechen, zu, eine Bestandsaufnahme der Kirche vorzunehmen und zu ermitteln, ob in der Kirche durch den ungeeigneten Baugrund und die mangelhafte Gründung verursachte Rissbildungen auftreten. Weiterhin sagt die Vorhabenträgerin für den Fall, dass die Einwendungsführerin bis zu dem Abschluss der Arbeiten zur Umsetzung des Vorhabens nicht entschieden haben sollte, die Kirche „Zum guten Hirten“, Försterweg 12, 22525 Hamburg, abzubrechen, zu, in der Kirche durch die Umsetzung des Vorhabens verursachte Rissbildungen oder sonstige Beschädigungen zu beseitigen.

B.5.15.8 Einwender E 86

Durch die beschriebene Planung und Nutzung ist auch eine Erschließung der geplanten Tiefgarage im Nordosten des Vorhabengrundstücks von der Harkortstraße aus nicht mehr

möglich. Grund ist, dass die verbleibende Fläche zwischen dem Gebäudekörper und der geplanten Fläche für die vorübergehende Beanspruchung durch die Deutsche Bahn für einen Ein- und Ausgangsverkehr von Pkw von der Harkortstraße bzw. in die Harkortstraße zu schmal und insgesamt zu klein ist. Zudem entsteht durch die Planung bewirkte räumliche Situation die Gefahr, dass sich Verkehr von der Zufahrt aus der Tiefgarage auf die Harkortstraße staut und so nicht nur die Leichtigkeit des Verkehrs auf der Harkortstraße beeinträchtigt, sondern auch das Unfallrisiko in nicht mehr hinnehmbarer Weise erhöht wird. All dieses könnte dazu führen, dass die Erschließung der Tiefgarage nicht mehr gewährleistet ist und so die gesamte Planung ihre Genehmigungsfähigkeit verliert. Durch die Genehmigung und Nutzung eines breiten Streifens für die vorübergehende Beanspruchung durch die Deutsche Bahn auf der nördlich des Vorhabens angrenzenden Verkehrsfläche ist auch die Zugänglichkeit der beiden sich in der Nordseite befindlichen Müllräume durch die Müllabfuhr vollkommen ausgeschlossen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Auf die Einwendung in Bezug auf die Anlage der Planstraße J wird auf die Ausführungen (Beschreibung des Verlaufes der Baustellenerschließungsweg, sowie die Vorabstimmungen) zu den Einwender 82 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat vor kurzem damit begonnen, den vorhandenen Wartungsweg auf dem Betriebsgelände instandzusetzen, bis zur künftigen Straßenbegrenzungslinie zu verbreitern und als Baustellenerschließungsweg vorzubereiten. Die Vorhabenträgerin plant, die Arbeiten auf dem Wartungsweg bis zum 29. Dezember 2017 abzuschließen.

Die Vorhabenträgerin plant, die übrigen Arbeiten zur Anlage des Baustellenerschließungsweges in dem Zeitraum vom 1. August bis zum 28. Dezember 2018 auszuführen.

Es ist geplant, den Baustellenerschließungsweg mit demselben Aufbau in einer Höhe von 70 cm wie die Planstraße J einschließlich ihrer Nebenflächen auszuführen.

Der Baustellenerschließungsweg wird mit einem Zaun von der Planstraße J abzugrenzen. Dadurch können gegenseitige Beeinflussungen des Verkehrs auf der Planstraße J und dem Baustellenerschließungsweg vermieden werden.

Weil die Vorhabenträgerin nicht mehr plant, Flächen der Planstraße J in dem Abschnitt, an den das Grundstück der Einwendungsführerin grenzt, in Anspruch zu nehmen, ist die von der Einwendungsführerin vorgetragene Unerreichbarkeit ihres Grundstücks für Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder mit Anbauten zur Beförderung von Kindern und Sperrgut sowie von Fußgängern mitgeführtes Sperrgut nicht zu erwarten. Genauso wenig sind die von der

Einwendungsführerin vorgetragene Einschränkungen bei der Erreichbarkeit ihres Grundstücks für Fußgänger und Fahrradfahrer zu erwarten.

Darüber hinaus beeinträchtigt die Planung der Vorhabenträgerin die Erschließung der von der Einwendungsführerin geplanten Tiefgarage auf ihrem Grundstück für den Kraftfahrzeugverkehr sowie die Abfuhr von auf ihrem Grundstück anfallenden Abfällen durch die Stadtreinigung Hamburg, die WERT Wertstoff-Einsammlung GmbH und gegebenenfalls sonstige Unternehmen nicht.

Außerdem ist nicht ersichtlich, dass die Erschließung der acht von der Einwendungsführerin geplanten „Carsharing-Stellplätze“ beeinträchtigt werden könnte. In diesem Zusammenhang ist ferner von vornherein nicht ersichtlich, dass „das gesamte Nutzungskonzept hinsichtlich der Nutzung und Platzierungen der Stellplätze hinfällig“ sein könnte.

Die Planung der Vorhabenträgerin vereitelt auch nicht die Umsetzung des Brandschutzkonzepts der Einwendungsführerin und verursacht keine Gefahren für Leib und Leben von Menschen, die sich künftig in dem von der Einwendungsführerin geplanten Gebäude aufhalten werden. Die Vorhabenträgerin plant nicht, Feuerwehraufstellflächen für das von der Einwendungsführerin geplante Gebäude oder Flächen, die die Feuerwehr bei Bränden in dem von der Einwendungsführerin geplanten Gebäude auf ihrem Grundstück zum Anrücken benötigt, in Anspruch zu nehmen.

Die Einwendungsführerin wird durch die Planung der Vorhabenträgerin auch keinen „nicht mehr zumutbaren und somit unverhältnismäßigen“ Schalleinwirkungen durch „Gleisarbeiten“ ausgesetzt. Als Kommanditgesellschaft kann die Einwendungsführerin ohnehin nicht in ihrer Gesundheit beeinträchtigt werden. In ihrem Eigentum kann die Einwendungsführerin nicht beeinträchtigt werden, weil die Vorhabenträgerin keine Flächen auf dem Grundstück der Einwendungsführerin in Anspruch zu nehmen plant. In sonstigen Vermögensrechten kann die Einwendungsführerin nicht beeinträchtigt werden, weil sie ihr Grundstück in Kenntnis der Umstände, dass die Vorhabenträgerin den Bahnhof Hamburg-Altona zu verlegen plant und dafür die Ausführung von Arbeiten, insbesondere auch an Gleisanlagen, erforderlich werden wird, erworben hat. Dessen ungeachtet ist klarzustellen, dass die Lastkraftwagen, die auf dem Baustellenerschließungsweg verkehren werden, zum Straßenverkehr zugelassen sein und die geltenden Grenzwerte für die Geräuschentwicklung von Kraftfahrzeugen einhalten werden. Bei der Ausführung von Arbeiten auf den Baustellen wird die Vorhabenträgerin veranlassen, dass die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm erfüllt werden. Darüber hinaus wird die Vorhabenträgerin die Bauunternehmer anhalten, auf den Baustellen vorzugsweise besonders geräuscharme, mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“ ausgezeichnete Baumaschinen zu verwenden.

Das Grundstück der Einwendungsführerin wird durch die Ausführung von Arbeiten an den Gleisanlagen nach der Planung der Vorhabenträgerin im Übrigen auch keinen Erschütterungen ausgesetzt sein, die eine „Beschädigung“ der Planstraße J oder des von der Einwendungsführerin geplanten Gebäudes verursachen könnten. Im Gegensatz zu der entsprechenden Behauptung der Einwendungsführerin plant die Vorhabenträgerin nicht, „unmittelbar auf der geplanten Planstraße J“ Arbeiten an Gleisanlagen ausführen zu lassen. Es ist nicht mehr geplant, auf der Fläche der Planstraße J Gleisanlagen zu errichten. Wenn und soweit das von der Einwendungsführerin geplante Gebäude auf ihrem Grundstück die Anforderungen gemäß § 3 in Verbindung mit § 15 der Hamburgischen Bauordnung erfüllen sollte, ist auch eine „Beschädigung“ des Gebäudes nicht zu erwarten. Hierzu wird auf die „Begutachtung der Erschütterungsimmissionen während der Bauphase“ der Baudynamik Heiland & Mistler GmbH vom 27. August 2015 (Bericht-Nr.: 10-10164-01-D2) (Anlage 14.2) verwiesen.

Die Vorhabenträgerin plant auch nicht, Baustelleneinrichtungsflächen der Einwendungsführerin auf dem Grundstück der Einwendungsführerin oder der Fläche der Planstraße J in dem Abschnitt, an den das Grundstück der Einwendungsführerin grenzt, in Anspruch zu nehmen.

Die Planung der Vorhabenträgerin verletzt auch nicht das Übermaßverbot. Insbesondere plant die Vorhabenträgerin, weder das Grundstück der Einwendungsführerin noch Flächen der Planstraße J in dem Abschnitt, an den das Grundstück der Einwendungsführerin grenzt, in Anspruch zu nehmen.

Die Planung der Vorhabenträgerin wird einem „Bauantrag“ der Einwendungsführerin nicht „die Genehmigungsfähigkeit“ nehmen. Insbesondere ist geplant, weder das Grundstück der Einwendungsführerin noch Flächen der Planstraße J in dem Abschnitt, an den das Grundstück der Einwendungsführerin grenzt, in Anspruch zu nehmen.

B.5.15.9 Einwender E 87

Die Belange der Einwendungsführerin sind durch das Vorhaben berührt. Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des im Grundbuch von Ottensen, Amtsgericht Hamburg-Altona eingetragenen Grundstückes Flur 5239 („Baufeld 3“). Für die Zulässigkeit des Bauvorhabens der Einwendungsführerin müssen die in der Anlage rot gekennzeichneten Feuerwehraufstellflächen zwingend gewährleistet sein. Eine Anpassung der von dem

Plangebiet beanspruchten Fläche 1/4630 ist erforderlich. Ersatzflächen für den Nutzungszweck stehen nicht zur Verfügung.

Die Einwende werden zurückgewiesen

Auf die Einwendung in Bezug auf die Anlage der Planstraße J wird auf die Ausführungen (Beschreibung des Verlaufes der Baustellenerschließungsweg, sowie die Vorabstimmungen) zu dem Einwender 82 verwiesen.

Der Baustellenerschließungsweg mit einem Zaun von der Planstraße J abzugrenzen. Dadurch können gegenseitige Beeinflussungen des Verkehrs auf der Planstraße J und dem Baustellenerschließungsweg vermieden werden.

Die Vorhabenträgerin plant nicht mehr, Feuerwehraufstellflächen für das von der Einwendungsführerin geplante Gebäude auf ihrem Grundstück oder Flächen, die die Feuerwehr bei Bränden in dem von der Einwendungsführerin geplanten Gebäude auf ihrem Grundstück zum Anrücken benötigt, in Anspruch zu nehmen.

Bekannt ist, dass die Einwendungsführerin eine Baustelleneinrichtungsfläche von der KG PANTA 69. Grundstücksgesellschaft SONNE m.b.H. & Co. angemietet hat, die infolge der Inanspruchnahme durch die Vorhabenträgerin für die Anlage des Baustellenerschließungsweges ab dem 1. August 2018 wegfallen wird. Die Vorhabenträgerin sagt der Einwendungsführerin zu, in dem Zeitraum vom 1. August bis zum 31. Dezember 2018 ersatzweise die vorstehend beschriebene, an sich für Stellplätze für Kraftfahrzeuge vorgesehene Fläche auf dem Betriebsgelände der Vorhabenträgerin unentgeltlich als Baustelleneinrichtungsfläche zu nutzen.

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die Stellplätze für Kraftfahrzeuge in dem Zeitraum vom 1. August bis zum 31. Dezember 2018 noch nicht benötigt werden, weil die Arbeiten zur Errichtung der von der Einwendungsführerin auf ihren Grundstücken geplanten Gebäude den Ausführungen in ihrer Einwendung vom 27. April 2016 zufolge erst zum 31. Dezember 2018 abgeschlossen werden sollen.

Die PFB hält es für die Einwendungsführerin für zumutbar, die von der Vorhabenträgerin angebotene Fläche in dem Zeitraum vom 1. August bis zum 31. Dezember 2018 als Baustelleneinrichtungsfläche zu nutzen. Ihr ist dabei bewusst, dass mit der Verlagerung der Baustelleneinrichtungsfläche zum 1. August 2018 ein Aufwand für die Einwendungsführerin und deren Auftragnehmer verbunden ist. Angesichts der räumlichen Enge vor Ort erscheint ihr eine gegenseitige Rücksichtnahme jedoch unverzichtbar.

B.5.15.10 Einwender E 90

1. Keine Ermittlung des Zugverkehrs und des ruhenden Verkehrs

Die Antragstellerin hat bei der Planung die sicher zu erwartende Verkehrszunahme im Gewerbegebiet Haferweg bei der Planung nicht berücksichtigt und offenbar den entstehenden Verkehr noch nicht einmal ordnungsgemäß ermittelt. Eine abwägungsfehlerfreie Planfeststellung setzt jedoch die Planung des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen voraus (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Die fehlende Ermittlung des Zufahrtsverkehrs für den Bahnhof stellt ein Abwägungsdefizit dar. Wird der Plan so wie beantragt festgestellt, würden durch die zu erwartende Verkehrszunahme der Betrieb unserer Mandantin und anderer Betriebe im Gewerbegebiet erheblich beeinträchtigt.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 73 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bildet der Planfeststellungsantrag der Vorhabenträgerin einschließlich der Anlagen den Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sonstige Unterlagen, die die Vorhabenträgerin zur Vorbereitung des Planfeststellungsantrages in ihrem Geschäftsbetrieb erstellt hat oder durch Dritte hat erstellen lassen, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Der Einwenderin steht kein Anspruch auf Zugang zu Unterlagen aus dem Geschäftsbetrieb der Vorhabenträgerin zu.

Darüber hinaus obliegt die städtebauliche Entwicklung, ebenso wie die verkehrliche Erschließung der Freien Hansestadt Hamburg.

Hier ist klarzustellen, dass die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr über das bestehende Straßennetz gesichert ist. Das bestehende Straßennetz in dem Umfeld des Bahnhofs Hamburg-Altona reicht aus, um sowohl das gegenwärtig bestehende als auch das durch die Umsetzung des Vorhabens zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen aufnimmt.

Die Erschließung eines Bahnhofs für den Straßenverkehr ist grundsätzlich nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes, sondern der Bauleitplanung gemäß §§ 1 ff. des Baugesetzbuches in Verbindung mit §§ 1 ff. des Bauleitplanfeststellungsgesetzes. Bekannt ist, dass der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg mit dem Aufstellungsbeschluss A 05/16 bereits das Verfahren zur Feststellung des Bebauungsplans Altona-Nord 27/Bahrenfeld 72 eingeleitet hat (Amtl. Anz. 2016, Seite 917). Gegenstand des Verfahrens ist unter anderem die „verkehrliche Erschließung des Bahnhofs“

Hamburg-Altona an dem Standort nach seiner Verlegung. Für die Feststellung des Bebauungsplans ist gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes der Senat, für das vorangehende Verfahren gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in Verbindung mit § 5 Abs. 4 der Weiterübertragungsverordnung-Bau und des Abschnitts I der Anordnung zur Durchführung des Baugesetzbuchs und des Bauleitplanfeststellungsgesetzes die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg zuständig. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz gilt nur für Folgemaßnahmen im Sinne § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 18c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und § 75 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Unter Folgemaßnahmen sind sämtliche Regelungen, um zusätzlich zu der Zulassung des Vorhabens eine angemessene Entscheidung zur Lösung der durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme zu treffen, zu verstehen (vgl. BVerwG, BeckRS 2016, Dok. 46678, Rn. 8). Die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr würde jedoch den Rahmen einer zulässigen Folgemaßnahme sprengen, weil sie eine umfassende, auf einer eigenständigen Abwägungsentscheidung beruhende Planung erfordern würde. Derartige Planungen dürfen jedoch nicht einfach miterledigt werden (vgl. BVerwG, BeckRS 2016, Dok. 46678, Rn. 8). In diesem Zusammenhang ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass eine Betrachtung der Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr als Folgemaßnahme des Vorhabens zu einer Verlagerung der Zuständigkeit für die Planung von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen auf das Eisenbahn-Bundesamt und damit von einem Land auf den Bund führen würde. Dabei ist jedoch das sich aus Art. 20 Abs. 1 des Grundgesetzes ergebende staatsrechtliche Verhältnis zwischen dem Bund und den Ländern zu berücksichtigen (vgl. Grzeszick, in: Maunz/Dürig [Begr.], Grundgesetz-Kommentar, Loseblattsammlung, Stand: 80. Ergänzungslieferung, Juni 2017, Art. 20, Rn. 119). Es drückt sich unter anderem in dem Gebot zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf die verfassungsrechtlich begründeten Zuständigkeiten aus (vgl. Grzeszick, a.a.O., Art. 20, Rn. 126; Huster/Rux, in: Epping/Hillgruber [Hrsg.], Beck'scher Online-Kommentar Grundgesetz, Stand: 34. Edition, 1. Juni 2017, Art. 20, Rn. 36; Pieroth, in: Jarass/Pieroth, Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, Kommentar, 11. Auflage 2011, Art. 20, Rn. 21). In dem vorliegenden Fall ist die Freie und Hansestadt Hamburg zuständig, die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr zu planen und hat das dafür erforderliche Verfahren bereits eingeleitet. Daher ist kein Anlass ersichtlich, dass der Bund die Planung nunmehr an sich zieht und dadurch die verfassungsrechtlich begründete Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg unterläuft. Der Bund würde mit einem solchen Vorgehen

gegen das Gebot zur gegenseitigen Rücksichtnahme verstoßen. Das Fachplanungsrecht dient nicht dazu, dem Bund zusätzliche Zuständigkeiten auf Kosten der Länder zu vermitteln. Daher ließe sich eine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr durch einen Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 74 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu regeln, nicht begründen.

Ferner stünde dem Eisenbahn-Bundesamt auch nicht zu, die Frage zu beurteilen, ob der Aufstellungsbeschluss A 05/16 des Senats sachgerecht ist. Das Grundstück der Einwendungsführerin befindet sich in dem Gewerbegebiet zwischen der Kieler Straße, dem Holstenkamp, der Großen Bahnstraße und dem Haferweg in dem Bezirk Eimsbüttel, Stadtteil Stellingen, Ortsteil 321 (räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans Stellingen 3), und in dem Außengebiet des Bezirks Altona, Stadtteil Altona-Nord, Ortsteil 209, an der Großen Bahnstraße gegenüber dem Industriegebiet zwischen der Kieler Straße, dem Haferweg, der Großen Bahnstraße und der Waidmannstraße (räumlicher Geltungsbereich des Baustufenstufenplans der Hansestadt Hamburg, Bezirk Altona, Stadtteil Altona-Nord, Ortsteil Nr. 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209). Selbst wenn sich herausstellen sollte, dass es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 des Baugesetzbuches erforderlich wäre, auch für die Erschließung dieser Gebiete oder Teile dieser Gebiete für den Straßenverkehr den dort geltenden Bebauungsplan beziehungsweise den dort geltenden Baustufenplan zu ändern, obläge die Beurteilung für das Außengebiet gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in Verbindung mit § 5 Abs. 4 der Weiterübertragungsverordnung-Bau dem Senat sowie für das Gewerbegebiet und das Industriegebiet gemäß § 6 Abs. 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in Verbindung mit § 1 der Weiterübertragungsverordnung-Bau den örtlich zuständigen Bezirksämtern im Sinne des § 1 Abs. 3 des Bezirksverwaltungsgesetzes. Örtlich zuständig wären gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 3 des Bezirksverwaltungsgesetzes in Verbindung mit § 1 Abs. 2 des Bezirksverwaltungsgesetzes sowie § 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes über die räumliche Gliederung der Freien und Hansestadt Hamburg für das Gewerbegebiet das Bezirksamt Eimsbüttel und für das Industriegebiet das Bezirksamt Altona.

Im Übrigen ist jedoch auch in der Sache nicht ersichtlich, dass über die Feststellung des Bebauungsplans Altona-Nord 27/Bahrenfeld 72 hinaus eine Regelung von Fragen der Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr durch den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich wäre. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde am 12. Juni 2017 das Gutachten der Intraplan Consult GmbH, „Personenverkehrsströme – Neuer Bahnhof Altona Nord“, im Auftrag der DB Netz AG, München 2013, vorgelegt. Aus dem Gutachten ergibt sich, dass an

dem Ein- und Ausgang auf der Ostseite des Bahnhofs Hamburg-Altona täglich durchschnittlich 5.110 Fahrgäste der Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstige Besucher des Bahnhofs zu erwarten sind. Zur Spitzenstunde sind nach dem Gutachten 990 Fahrgäste und sonstige Besucher an dem Ein- und Ausgang auf der Ostseite zu erwarten. Es ist nicht nachvollziehbar, dass diese vergleichsweise geringe Zahl an Verkehrsteilnehmern von dem vorhandenen Straßennetz nicht aufgenommen werden könnte. Die Vorhabenträgerin geht nach ihren Erfahrungen bei dem Betrieb von Bahnhöfen davon aus, dass die Fahrgäste und sonstigen Besucher teilweise zu Fuß unterwegs sein, teilweise unterschiedliche Verkehrsmittel (Fahrrad, Linienbus, Taxi, Kraftfahrzeug im nicht-öffentlichen Verkehr) nutzen werden, um den Bahnhof Hamburg-Altona auf der Straße zu erreichen oder zu verlassen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Fahrgäste und sonstigen Besucher den Plöner Stieg zu Fuß oder mit dem Fahrrad als Verbindung zwischen dem Bahnhof Hamburg-Altona und der Plöner Straße nutzen dürften. Das heißt, dass nur ein Teil der Fahrgäste und sonstigen Besucher die Große Bahnstraße und die Waidmannstraße nutzen und damit die Gebiete, auf die sich die Einwendung bezieht, berühren werden. Die Belastung der Straßen in den Gebieten, auf die sich die Einwendung bezieht, darf deshalb nicht mit der Zahl der Fahrgäste und sonstigen Besucher an dem Ein- und Ausgang auf der Ostseite des Bahnhofs Hamburg-Altona gleichgesetzt werden.

Die geringe Belastung des Straßennetzes durch Fahrgäste und sonstigen Besucher an dem Ein- und Ausgang auf der Ostseite des Bahnhofs Hamburg-Altona lässt sich beispielhaft mit der folgenden Betrachtung veranschaulichen: Die Hamburger Verkehrsverbund GmbH setzt in ihren „Standards im HVV für ÖPNV und S-Bahn“, die im Internet zum Abruf bereit stehen (Adresse: „<http://www.hvv.de/ueber-uns/verkehrsangebot/uebersicht/index.php>“), für einen Standardbus eine Besetzung von mindestens 65 Fahrgästen, für einen Gelenkbus von mindestens 100 Fahrgästen zugrunde. Wenn in der Spitzenstunde die Hälfte der zu erwartenden 990 Fahrgäste und sonstigen Besucher an dem Ein- und Ausgang auf der Ostseite, also 495 Fahrgäste und sonstige Besucher, mit dem Linienbus zu befördern wären, müssten die Betreiber der Linienbusse dafür rechnerisch, das heißt ohne Berücksichtigung der Linienverläufe einschließlich der sich daraus ergebenden Besetzung der Linienbusse bei der Ankunft an der Haltestelle vor dem Bahnhof Hamburg-Altona, lediglich acht Standard- oder fünf Gelenkbusse einsetzen. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten wäre der Bedarf noch geringer. Unter Berücksichtigung der Linienverläufe könnte sich freilich auch ein in einem gewissen Umfang höherer Bedarf ergeben. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass weder die Behörde für Inneres und Sport als Straßenverkehrsbehörde gemäß § 6 des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 44 der Straßenverkehrsordnung und den Abschnitten I ff. der Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des

Straßenverkehrsrechts noch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, das Bezirksamt Altona sowie das Bezirksamt Eimsbüttel als Träger der Wegebau- und Wegeaufsichtsbehörden gemäß § 12 Abs. 1 und § 61 des Hamburgischen Wegegesetzes in Verbindung mit den Abschnitten I ff. der Anordnung zur Durchführung des Hamburgischen Wegegesetzes in ihren Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes östlich des Bahnhofs Hamburg-Altona für die durch die Umsetzung des Vorhabens zu erwartenden Verkehre grundsätzlich infrage gestellt haben. Soweit sie für die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr ergänzende Planungen für erforderlich erachten, dürften sie die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass sie der Freien und Hansestadt Hamburg obliegt, teilen. Jedenfalls ist der Vortrag der Einwendungsführerin nicht geeignet, an die Stelle der fachlichen Beurteilung durch die zuständigen Behörden und Bezirksamter zu treten. Das gilt umso mehr, als die Planung, der Bau und der Ausbau von Straßen öffentliche Aufgaben darstellen.

Vorsorglich ist darauf hinzuweisen, dass auch die von der Einwendungsführerin angeführte, im Auftrage der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg erstellte „Verkehrsuntersuchung Neue Mitte Altona“ der SBI Beratende Ingenieure für Bau – Verkehr – Vermessung GmbH aus dem Dezember 2010 nicht geeignet ist, eine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr durch einen Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 74 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu regeln, zu rechtfertigen. Von Rechts wegen ist zu berücksichtigen, dass die seinerzeit zuständige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt die Untersuchung im Rahmen der Planungen für die neue „Mitte Altona“ eingeholt hat. Auch in dieser Hinsicht nimmt die Freie und Hansestadt Hamburg die Aufgaben in ihrer Zuständigkeit ordnungsgemäß wahr. In der Sache ist zunächst zu berücksichtigen, dass sich die „Verkehrsuntersuchung Neue Mitte Altona“ nicht allein auf das Vorhaben, sondern auf das gesamte Vorbehaltsgebiet im Sinne des § 7 Abs. 1 Satz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in Verbindung mit § 5 Abs. 4 der Weiterübertragungsverordnung-Bau bezieht. Damit ist die Betrachtung ungleich größerer und vielfältigerer Verkehrsströme verbunden. Wesentlich wichtiger ist jedoch, dass die „Verkehrsuntersuchung Neue Mitte Altona“ belegt, dass mit den empfohlenen Maßnahmen eine ausreichend ausgelegte und in jeder Hinsicht zufriedenstellende Anbindung des Bahnhofs Hamburg-Altona an das Straßennetz erreicht wird. Ergänzende Regelungen über die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr in dem ausstehenden Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes sind auch aus diesem Grunde nicht erforderlich.

Es ist in diesem Zusammenhang bekannt, dass die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen in dem laufenden Verfahren zur Feststellung des Bebauungsplans Altona-Nord 27/Bahrenfeld 72 einen Teil der Empfehlungen aus der „Verkehrsuntersuchung Neue Mitte Altona“ bereits aufgegriffen hat.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass auch der von der Einwendungsführerin gezogene Vergleich zu der Anbindung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ an das Straßennetz hinkt. Bei dem Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ war es erforderlich, eine Anbindung an das Straßennetz zu planen und herzustellen. Sonst wäre er für den Straßenverkehr nicht erreichbar gewesen. Dagegen wird der Bahnhof Hamburg-Altona über bereits bestehende Straßen, die Große Bahnstraße und die Waidmannstraße, für den Straßenverkehr erschlossen. Eine Anbindung an das Straßennetz braucht nicht erst hergestellt zu werden, sondern ist bereits vorhanden. Die beiden Fälle sind deshalb von vornherein nicht vergleichbar.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass der Einwendungsführerin nicht nur kein Anspruch darauf, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr durch den ausstehenden Planfeststellungsbeschluss regelt, zusteht, sondern das Eisenbahn-Bundesamt auch nicht ermächtigt ist, die Erschließung des Bahnhofs für den Straßenverkehr von Amts wegen durch den ausstehenden Planfeststellungsbeschluss zu regeln. Die Erschließung des Bahnhofs für den Straßenverkehr würde insbesondere keine Folgemaßnahme im Sinne § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 18c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und § 75 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes darstellen.

2. Veränderungen durch Verlegung des Fernbahnhofs

In den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen finden sich zur prognostizierten Verkehrslage im Umfeld des neuen Bahnhofs keine ausdrücklichen Hinweise. auch eine Fahrgastprognose, insbesondere eine Darstellung des Fahrgastaufkommens, das vom Bahnhof Diebsteich abfährt oder dort ankommt, ist nicht vorhanden. Untersuchungen und Erläuterungen zum fließenden Verkehr fehlen vollständig. Verkehrsuntersuchung der BSU sollte in die Planung zur Verlegung Bf Altona einfließen.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Die Planfeststellungsunterlagen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Eine Fahrgastprognose ist nicht erforderlich, weil sich das Planfeststellungsverfahren auf die Verlegung eines bereits im Betrieb befindlichen Bahnhofs bezieht.

Die im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg erstellte „Verkehrsuntersuchung ‚Neue Mitte Altona‘“ der SBI Beratende Ingenieure für Bau – Verkehr – Vermessung GmbH (Dezember 2012) ist nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

3. Pflicht zur Berücksichtigung der Verkehrszunahme

Nach dem Abwägungsgebot muss die Planfeststellungsbehörde alle für die planerische Entscheidung bedeutsamen Umstände ermitteln und in die Abwägung einstellen. Dazu zählen insbesondere die Inanspruchnahme privaten Eigentums sowie die vom Vorhaben ausgehenden Immissionsbelastungen und sonstigen nachteiligen Wirkungen (Johlen, in: Hoppenberg/de Witt, Handbuch des öffentlichen Baurechts, L Rn. 143). Diese sind gegen die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange/ insbesondere die Verkehrsbedürfnisse, die für eine Anlage und ihre bestimmte Dimensionierung sprechen, abzuwägen.

Eine Berücksichtigung der verkehrlichen Belange des Gewerbegebiets in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung scheint vorliegend auch deshalb geboten, weil eine Lösung durch straßenrechtliche Regelungen nicht in Betracht kommen dürfte. Während etwa bei der Planung einer Fußgängerzone besonderen Anliegerbedürfnissen durch straßenrechtliche Ausnahmen Rechnung getragen werden kann (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 04. Dezember 2014 -IC 11164/13), scheint es vorliegend ausgeschlossen, dass die verkehrliche Überlastung, die sich durch die absehbare Verkehrszunahme voraussichtlich ergibt, zugunsten der anliegenden Gewerbebetriebe ohne weitere bauliche Maßnahmen verändert werden kann.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Eine Erschließung des Gewerbegebiets zwischen der Kieler Straße, dem Holstenkamp, der Großen Bahnstraße und dem Haferweg in Stellingen (räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans Stellingen 3) für den Straßenverkehr vorrangig nicht durch straßenverkehrsrechtliche oder wegerechtliche, sondern durch bauplanungsrechtliche Maßnahmen zu regeln ist. Diese liegen ausschließlich in der Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg

Die Einwendungsführerin vertritt zu ihren eigenen Gunsten die Auffassung, dass die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona für den Straßenverkehr durch das Eisenbahn-Bundesamt als Folgemaßnahme geregelt werden könnte. Dabei verkennt sie, dass die dafür erforderlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Hinsichtlich einer Folgemaßnahme ist auf der Ebene der Sachverhaltsermittlung zu klären, ob sie eine umfassende, auf einer eigenständigen Abwägungsentscheidung beruhende Planung erfordern würde. Das ist hier der Fall. Daraus ergibt sich, dass sie von Rechts wegen nicht mehr in Betracht gezogen

werden darf. Die Folgemaßnahme ist deshalb bei der nachfolgenden Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange nicht mehr zu berücksichtigen. Siehe hierzu auch Ausführungen Pkt.1.

4.Keine Problembewältigung bezüglich des zu erwartenden Verkehrs

Würde die verkehrliche Erschließung des Bahnhofs in die Abwägung eingestellt, müssten ggf. zusätzliche Verkehrsanlagen als Folgemaßnahmen nach § 75 Abs. 1 VwVfG oder Schutzaufgaben gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG festgestellt werden oder auf andere Weise verfahrensrechtlich abgesichert werden.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Die Unterhaltung der öffentlicher Wege in dem Gewerbegebiet zwischen der Kieler Straße, dem Holstenkamp, der Großen Bahnstraße und dem Haferweg in Stellingen (räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans Stellingen 3) durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sowie das Bezirksamt Eimsbüttel der Freien und Hansestadt Hamburg ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Siehe hierzu auch Ausführungen Pkt.1.

5. Mögliche Entlastungstrasse im Trog der Postgleise

Im Zuge früherer Planungen einer Bahnhofsverlegung wurde vom Bezirk Altona als Entlastungstrasse der Bau einer Umgehungsstraße auf dem ehemaligen Postgleis zur kreuzungs- und anbaufreien Verbindung bis zur A7 erwogen (vgl. Artikel „In zehn Jahren Platz für neues Viertel“, Hamburger Abendblatt vom 10.09.05).

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Die Anlage eines öffentlichen Weges im Verlauf des Troges des ehemaligen Anschlussgleises der Deutschen Bundespost ist nicht geplant.

Die Berichterstattung in der Tageszeitung „Hamburger Abendblatt“ (Ausgabe vom 10. September 2005) bezieht sich nicht auf das planfestzustellende Vorhaben.

Die Anlage eines öffentlichen Weges als „Verbindungsachse zwischen Stresemannstraße und Holstenkamp“ ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Es ist geplant, den Bahnhof Hamburg-Altona (künftiger Standort) auf der westlichen Seite über die Schleswiger Straße und Am Diebsteich, auf der östlichen Seite über die Große Bahnstraße und die Waidmannstraße für den Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern sowie für Fußgänger zu erschließen. Zusätzlich ist geplant, den Bahnhof

Hamburg-Altona (künftiger Standort) auf der östlichen Seite über den Plöner Stieg für den Fußgängerverkehr zu erschließen.

6. Keine Verlagerung der Verkehrs-/Erschließungsproblematik auf die Bauleitplanung möglich

Es steht zu befürchten, dass die Planfeststellung des Bahnhofs in der jetzt beantragten Form die (einzige) Möglichkeit einer entlastenden Verkehrsplanung unmöglich macht. Dies verstößt gegen den fachplanungsrechtlichen Grundsatz der Problembewältigung.

Nach diesem Grundsatz sind grundsätzlich alle durch das Vorhaben ausgelösten Konflikte in der Planungsentscheidung selbst zu regeln. Dazu gehören insbesondere auch städtebauliche Aspekte und vorhabenbedingtes zusätzliches Verkehrsaufkommen.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird hier der Anwendungsbereich der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage für die Regelung von Folgemaßnahmen überdehnt. Zwar ist dem Einwender zuzugestehen, dass die Einbeziehung von Folgemaßnahmen auf den Grundsatz der Problembewältigung zurückzuführen ist (vgl. BVerwG, NVwZ 2010, Seite 1244, 1245 Rn. 4; NVwZ 2015, Seite 1070, 1073 Rn. 31; BeckRS 2016, 46678). Danach dürfen die durch eine Planung verursachten Probleme nicht ungelöst bleiben, sondern müssen im Planfeststellungsbeschluss oder bei dessen Umsetzung bewältigt werden (vgl. BVerwG, NVwZ 2005, Seite 813, 814). Als Folgemaßnahmen sind im Planfeststellungsverfahren für Eisenbahnbetriebsanlagen sämtliche Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des eisenbahnrechtlichen Vorhabens, die für eine angemessene Entscheidung über die durch die Baumaßnahme an den Eisenbahnbetriebsanlagen aufgeworfenen Konflikte erforderlich sind, anzusehen (BVerwG, NVwZ-RR 1996, Seite 187). Folgemaßnahmen sind jedoch nur zu treffen, um Probleme, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit eisenbahnfremder Anlagen entstehen, zu lösen (BVerwG, NVwZ 2010, Seite 1244, 1245 Rn. 4; BeckRS 2016, 46678). Vorliegend ist die verkehrliche Situation jedoch bereits nach den Ausführungen des Einwenders aktuell schon problembelastet. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass mit der Regelung von Folgemaßnahmen im Planfeststellungsverfahren für Eisenbahnbetriebsanlagen zwangsläufig eine Kompetenzverlagerung auf das Eisenbahn-Bundesamt verbunden ist. Deshalb verbietet es sich, Folgemaßnahmen, die selbst einer umfassenden Planung bedürfen, zu treffen (BVerwG, NVwZ 2005, Seite 813, 814; NVwZ 2010, Seite 1244, 1245 Rn. 4; NVwZ 2011, Seite 626, 628 Rn. 21; NVwZ 2015, Seite 1070, 1073 Rn. 31; BeckRS 2016, 46678). Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner

kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen (BVerwG, NVwZ 2005, Seite 813, 814; NVwZ 2015, Seite 1070, 1073 Rn. 31; BeckRS 2016, 46678). Folgemaßnahmen dürfen deshalb über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen (BVerwG, NVwZ 2010, Seite 1244, 1245 Rn. 4; NVwZ 2015, Seite 1070, 1073 Rn. 31; BeckRS 2016, 46678). Daher ist bei der Prüfung der Zulässigkeit von Folgemaßnahmen stets ein strenger Maßstab anzulegen (Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 15. Auflage 2014, § 75 Rn. 10).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Folgemaßnahme mit der die Erschließung des Gewerbegebiets zwischen der Kieler Straße, dem Holstenkamp, der Großen Bahnstraße und dem Haferweg in Stellingen (räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans Stellingen 3) für den Straßenverkehr durch das Eisenbahn-Bundesamt geregelt wird, somit nicht in Betracht zu ziehen. Sie würde den zulässigen Rahmen sprengen. Die Erschließung des Gewerbegebiets für den Straßenverkehr bedarf einer umfassenden Planung, bei der die betroffenen Belange berücksichtigt und gegeneinander abgewogen werden.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg am 29. April 2016 beschlossen hat, den Bebauungsplan Altona-Nord 27/Bahrenfeld 72 aufzustellen (Amtlicher Anzeiger, Seite 917). Gegenstand des Verfahrens zur Feststellung des Bebauungsplans ist unter anderem die „verkehrliche Erschließung des Bahnhofs“ Hamburg-Altona (künftiger Standort). Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, dass die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona (künftiger Standort) für den Straßenverkehr durch einen Bebauungsplan zu regeln ist.

7. Keine ausreichende Sicherstellung einer Verkehrserschließung durch Lol und Masterplan Altona

Der sogenannte Letter of Intent zwischen der FHH und der DB Station&Service AG kann in diesem Zusammenhang nicht als Gewährleistung einer angemessenen Berücksichtigung gewertet werden. Dies gilt schon deshalb, weil die DB Station&Service AG nicht Vorhabensträgerin der Bahnhofsumverlegung ist. Dies ist die DB Netz AG. Außerdem hat der Lol keine rechtliche Verbindlichkeit.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Der „Masterplan Mitte Altona“ der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der „Letter of Intent“ zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB Station & Service AG sind nicht Bestandteile der Planfeststellungsunterlagen.

8. Drohende Existenzgefährdung

Durch die Planung wird der Einwender möglicherweise in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet. In diesem Fall müsste der Planfeststellungsbeschluss einen Übernahmeanspruch bzw. eine Entschädigungsregelung vorsehen. In Ermangelung einer hinreichenden Verkehrsprognose scheint es nicht ausgeschlossen, dass die induzierte Verkehrszunahme sogar zu einer Existenzvernichtung des Betriebs des Einwenders führen könnte. Dieser ist auf einen einigermaßen fließenden Verkehr im Gewerbegebiet existenziell angewiesen. Sein Geschäftsmodell besteht darin, Handwerksbetriebe, die über keine eigenen Lagerkapazitäten verfügen, stadtnah und termingerecht zu beliefern. Das Gewerbegebiet befindet sich durch sein eigenes Verkehrsaufkommen bereits an der Grenze der Belastbarkeit.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Die Einwendung ist zurückzuweisen, da der Einwender keine Sachverhalte vorgetragen hat, aus denen sich eine drohende Existenzgefährdung ergeben könnte.

9. Drohende Funktionslosigkeit des Bebauungsplans Stellingen 3

Infolge der zu erwartenden Verkehrszunahme im Gewerbegebiet könnte schlimmstenfalls die Ausweisung als gewerbliches Baugebiet im Flächennutzungsplan sowie die Ausweisung als Gewerbegebiet im Bebauungsplan Stellingen 3 funktionslos werden.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Die Ausführungen der Einwendungsführerin sind in der Sache nicht nachvollziehbar. In dem Flächennutzungsplan sind die Flächen für das Vorhaben im Wesentlichen als „Flächen für Bahnanlagen“, zu geringen Teilen als „Flächen für den Gemeinbedarf“, „gewerbliche Bauflächen“ und „Grünflächen“ ausgewiesen. Ein Widerspruch zu dem Flächennutzungsplan liegt deshalb nicht vor.

Die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona (künftiger Standort) für den Straßenverkehr ist nicht durch einen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, sondern durch einen Bebauungsplan zu regeln.

Die Grundstücke in dem räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Stellingen 3 können auch künftig für die in einem Gewerbegebiet zulässigen Nutzungen genutzt werden.

10. Unzureichende Berücksichtigung der zu erwartenden Lärmimmissionen

Die Schalltechnische Untersuchung beruht auf falschen Tatsachenannahmen. Die darin enthaltene Verhältnismäßigkeitsbewertung ist fehlerhaft. Es besteht Anspruch auf aktiven Schallschutz.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

In der den Planfeststellungsunterlagen beiliegenden Anlage 13 „Schallschutztechnische Untersuchung“ wurden die Schallwirkungen des Projektes im Sinne der gesetzlichen Regelungen beurteilt. Die baulichen Maßnahmen an den Streckengleisen fallen in den Anwendungsbereich der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) und sind nach § 1, Abs. 2, Ziff. 2 als erheblicher baulicher Eingriff zwischen der Stresemannstraße (ca. Haus-Nr. 220) im Osten und der Straße Am Ziegelteich (ca. Haus-Nr. 44a) im Norden einzustufen. Nach den Kriterien der 16. BImSchV zur sog. „Wesentlichen Änderung“ wurde geprüft ob und in welchem Umfang Ansprüche auf die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen im Umfeld des Umbauabschnittes an schutzwürdiger Bebauung vorliegen und durch welche geeigneten Maßnahmen betroffene Anwohner geschützt werden können.

Im Ergebnis dieser Prüfung wurde festgestellt, dass für das (Wohn-)Haus „Große Bahnstraße 92“ die Kriterien zur „Wesentlichen Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV erfüllt sind und somit Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen bestehen. Die höchsten Beurteilungspegel betragen für den Prognosefall ohne Schallschutzmaßnahmen am Tag 73 dB(A) und in der Nacht 70 dB(A) an der bahnzugewandten Fassade. In umfangreichen Variantenuntersuchungen zum aktiven Schallschutz wurde geprüft, welche Schallschutzmaßnahmen geeignet sind, die entsprechenden Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Im Zuge dieser Untersuchungen konnte jedoch keine Variante des aktiven Schallschutzes ermittelt werden, für die nach § 41 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Kosten des aktiven Schallschutzes in einem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Vor diesem Hintergrund verbleiben an dem Anwesen des Einwenders Überschreitungen der entsprechenden Immissionsgrenzwerte. Es besteht somit ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grunde nach. Dieser umfasst entsprechend der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) neben der baulichen Verbesserung von Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume auch den Einbau schallgedämmter Lüftungselemente in Schlafräumen oder Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Letztere gewährleisten einen ausreichenden Luftaustausch bei hoher Schalldämmung und niedrigem

Eigengeräusch, ein Öffnen der Fenster zu Belüftungszwecken ist nicht mehr erforderlich. Soweit zu dem Objekt zum "Wohnen im Freien" geeignete und bestimmte Flächen - sogenannte Außenwohnbereiche - gehören, besteht für diese ein Anspruch auf Entschädigung. Zu den Außenwohnbereichen zählen auch Balkone und Terrassen. Die Höhe der Entschädigung richtet sich neben dem Wert des Grundstücks auch nach der Höhe der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für den Tageszeitraum.

11. Fehlerhafte Annahmen für die Schalltechnische Untersuchung

Die Schalltechnische Untersuchung dürfte auf falschen tatsächlichen Annahmen beruhen. Ihr liegt das Betriebsprogramm 2025 der Bahn für Hamburg zugrunde/ in dem die Bahnstreckeverlegung nicht berücksichtigt wurde.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Das „Betriebsprogramm 2025“ ist in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt und bezieht sich auf den künftigen Standort des Bahnhofs Hamburg-Altona. Der Ersatz des Kopfbahnhofs an dem bisherigen Standort durch einen Durchgangsbahnhof an dem künftigen Standort des Bahnhofs Hamburg-Altona führt dazu, dass die Zahl der Bereitstellungs- und Leerfahrten verringert wird. Die Berechnung der Schalleinwirkungen entspricht den gesetzlichen Anforderungen.

12. Fehlerhafte und nicht nachvollziehbare Verhältnismäßigkeitsprüfung

Vorliegend ist der Verkehrswert der betroffenen baulichen Anlagen des Einwenders überhaupt nicht ermittelt worden. Im Übrigen dürfte der Wertverlust wegen der extremen Grenzwertüberschreitung erheblich sein. In jedem Fall liegt der Wert der Grundstücke über den prognostizierten Werten je Schutzfall. Die Schutzmaßnahmen waren also nach den eigenen Berechnungen der Antragstellerin nicht unverhältnismäßig.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Die schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die Ermittlung des Verkehrswertes der Gebäude auf der Liegenschaft des Einwendungsführers ist nicht erforderlich. Für einen erheblichen Wertverlust der Liegenschaft des Einwendungsführers sind keine Anhaltspunkte ersichtlich. Die Vorbelastung der Liegenschaft des Einwendungsführers mit Lärm ist erheblich. Bereits heute erreicht die Lärmbelastung

tags nahezu und überschreitet nachts den Grenzwert für Gewerbegebiete. Ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht nicht.

13. Unzureichende Berücksichtigung der zu erwartenden Erschütterungen

Nach der Erschütterungstechnischen Untersuchung sind erhebliche, möglicherweise existenzbedrohende Erschütterungsimmissionen auf Gebäude unserer Mandantin zu erwarten. Trotzdem werden keine entsprechenden Schutzmaßnahmen vorgesehen. Die entsprechende Verhältnismäßigkeitsprüfung ist unzureichend

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Die Begründung für die Beurteilung ist in der erschütterungstechnischen Untersuchung dargestellt. Es ist nicht zu erwarten, dass die Gebäude auf der Liegenschaft des Einwendungsführers „völlig unbenutzbar werden“. Sofern sich die empfohlenen Maßnahmen als nicht hinreichend wirksam erweisen sollten, ist durch die Vorhabensträgerin entweder zusätzliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz treffen oder dem Einwender nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften eine Entschädigung leisten.

Die Planung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die geplanten Maßnahmen zum Erschütterungsschutz sind angemessen. Ein Erwerb von Grundstücken oder Teilen von Grundstücken des Einwenders durch die Vorhabensträgerin ist nicht geplant. Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung der Einwendungsführerin oder eine Notwendigkeit, den Gewerbebetrieb der Einwendungsführerin plötzlich zu schließen, sind nicht ersichtlich. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

14. Anträge

14.1

Die Anhörungsverfahren gem. § 73 VwVfG ist unter Vorlage einer Fahrgast-Prognose, einer Prognose der voraussichtlichen Auswirkungen auf den Straßenverkehr im umliegenden Gewerbegebiet und eines tragfähigen Konzepts zur Bewältigung der verkehrlichen Mehrbelastung zu wiederholen.

Der Antrag ist zurückzuweisen.

Die Planung entspricht den gesetzlichen Anforderungen.

Weder ist das Anhörungsverfahren zu wiederholen noch der Plan zu ändern.

14.2

Der Planfeststellungsbeschluss muss auf Grundlage eines tragfähigen Verkehrskonzeptes, das den Interessen der Anlieger des Gewerbegebiets Rechnung trägt, erlassen werden.

Der Antrag ist zurückzuweisen.

Die Erschließung des Bahnhofs Hamburg-Altona (künftiger Standort) für den Straßenverkehr ist nicht durch einen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, sondern durch einen Bebauungsplan zu regeln.

14.3

Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen sind ggf. Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorzusehen. Für ggf. unvermeidliche Nachteile ist eine Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG vorzusehen.

Dem Antrag wird stattgegeben.

Maßnahmen zum Lärm- und zum Erschütterungsschutz sind unter Betrachtung der rechtlichen Vorgaben ohnehin, durch die Vorhabenträgerin, geplant.

B.5.15.11 Einwender 91

1. Der Einwender rügt, dass der Antrag der Vorhabensträgerin nicht ausgelegt wurde.

Die Einwendung ist zurückzuweisen

Rechtliche Grundlage für die Auslegung der Planunterlagen ist § 73 HambVwVfG. Nach § 73 Abs. 1 HambVwVfG hat der Träger des Vorhabens den Plan der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens einzureichen.

Der Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.

Nach § 73 Abs. 2 HambVwVfG fordert die Anhörungsbehörde innerhalb eines Monats nach Zugang des vollständigen Plans die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme auf und veranlasst, dass der Plan in den Bezirken, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, ausgelegt wird.

Eine solche Auslegung der Planunterlagen ist in den von dem Vorhaben betroffenen Bezirken in der Freien und Hansestadt Hamburg erfolgt. Für eine Auslegung in weiter entfernt liegenden Gemeinden in Schleswig-Holstein fehlt eine entsprechende rechtliche Grundlage.

2. Die Vorhabensträgerin betrachtet den Ausbau der S-Bahn 21 von Eidelstedt nach Kaltenkirchen als feststehend, ohne zu berücksichtigen, dass dieser Ausbau keineswegs

sicher ist und das diesbezügliche Planfeststellungsverfahren noch nicht einmal begonnen hat. Weiterhin wird gerügt, dass nicht genügend Kehrgleise zur Verfügung stehen. Für den S-Bahnverkehr ist nur ein Kehrgleis vorgesehen, das von der S2 (später S4) genutzt werden soll. Nur eine einzige und nicht weitere S-Bahnlinien könnten dieses Kehrgleis benutzen. Hier ist mindestens ein weiteres Kehrgleis notwendig.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen

Der Gegenstand der Planfeststellung und die in diesem Zusammenhang geplanten Maßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen vollständig und umfassend beschreiben. Die technischen Anlagen sind nach den für den Prognosehorizont als gesichert anzunehmenden Kapazitätsbedarfen geplant. Die Vorhabenträger hat das zugrunde gelegte Betriebsprogramm szenario 2025 der BMVBS-Kontenuntersuchung Hamburg im Erläuterungsbericht zu den Planfeststellungsunterlagen ausführlich beschrieben.

B.5.15.12 Einwender E 92

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der im Grundbuch von Ottensen, Amtsgericht Hamburg-Altona eingetragenen Grundstücke Flur 5250, 5248, 5246 („Baufelder 5-7“). Die Einwendungsführerin hat in dem Plangebiet in dem in der Anlage 1 gekennzeichneten Bereich „BE A“ westlich der Planstraße J3 Flächen u.a. für ihre Baustelleneinrichtung von der Kommanditgesellschaft PANTA Neunundsechzigste Grundstücksgesellschaft SONNE m.b.H. & Co. angemietet. Im Fall der Planrealisierung und Inanspruchnahme der Flächen durch die Vorhabensträgerin muss die Einwendungsführerin die Fläche vorzeitig räumen. Die Einwendungsführerin benötigt die Fläche jedoch bis Dezember 2018, um ihren vertraglichen Verpflichtungen hinsichtlich der fristgerechten Fertigstellung der Baulichkeiten nachkommen zu können.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Auf die Einwendung in Bezug auf die Anlage der Planstraße J wird auf die Ausführungen (Beschreibung des Verlaufes der Baustellenerschließungsweg, sowie die Vorabstimmungen) zu dem Einwender 82 verwiesen.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die KG PANTA 69.

Grundstücksgesellschaft SONNE m.b.H. & Co., die Aurelis Asset GmbH und die Hartkortstraße Verwaltung GmbH ihre Pflichten aus dem Erschließungsvertrag mit der Freien und Hansestadt Hamburg in Gesellschaft bürgerlichen Rechts, handelnd unter der

Bezeichnung ARGE Erschließungsgesellschaft Mitte Altona, erfüllen, die ARGE Erschließungsgesellschaft Mitte Altona gegenüber Dritten durch die DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG vertreten lassen sowie nach dem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Freien und Hansestadt Hamburg über Wegebaumaßnahmen in Hamburg-Altona-Nord vom 9. Mai 2014 (nachfolgend: „Erschließungsvertrag“) verpflichtet sind, die Planstraße J anzulegen.

Die Vorhabenträgerin benötigt den Baustellenerschließungsweg zur Erschließung der Baufelder östlich und westlich des Wasserturms auf dem Bahnhof Hamburg-Altona in dem Zeitraum vom 1. August 2018 bis zum Herbst 2024. Auf dem Baustellenerschließungsweg werden vor allem Lastkraftwagen verkehren, um Frachtgut zu und von den Baufeldern zu befördern.

Es ist geplant, den Baustellenerschließungsweg von der Harkortstraße entlang der Planstraße J bis zur Einmündung der Planstraße F anzulegen. Der Baustellenerschließungsweg wird eine Länge von rund 300 m aufweisen. Auf einer Länge von rund 150 m wird der Baustellenerschließungsweg auf der Fläche des vorhandenen Wartungsweges auf dem Betriebsgelände der Vorhabenträgerin, auf einer Länge von ebenfalls rund 150 m auf der in Anspruch zu nehmenden Fläche verlaufen. Die in Anspruch zu nehmende Fläche befindet sich nicht auf der Fläche, die die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für die Fahrbahn der Planstraße J vorgesehen hat.

Der Wartungsweg auf dem Betriebsgelände der Vorhabenträgerin weist gegenwärtig eine Breite zwischen rund 3,00 m und rund 3,30 m auf. Für den Abschnitt plant die Vorhabenträgerin einen durch eine Lichtzeichenanlage geregelten Wechselrichtungsverkehr. Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche weist eine Breite von 4,50 m auf. Die Breite ist erforderlich, damit sich Lastkraftwagen auf diesem Abschnitt des Baustellenerschließungsweges ungehindert begegnen können.

Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche erstreckt sich nicht über die Fläche, die die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für die Fahrbahn der Planstraße J vorgesehen hat. Sie erstreckt sich jedoch über die Fläche, die die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Pflanzgruben für Bäume auf der Nordwestseite der Planstraße J vorgesehen hat.

Die Vorhabenträgerin hat vor kurzem damit begonnen, den vorhandenen Wartungsweg auf dem Betriebsgelände instandzusetzen, bis zur künftigen Straßenbegrenzungslinie zu verbreitern und als Baustellenerschließungsweg vorzubereiten. Weiterhin ist geplant, die Arbeiten auf dem Wartungsweg bis zum 29. Dezember 2017 abzuschließen sowie die übrigen Arbeiten zur Anlage des Baustellenerschließungsweges in dem Zeitraum vom 1. August bis zum 28. Dezember 2018 auszuführen.

Die Vorhabenträgerin hat der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen zugesagt, den Baustellenerschließungsweg in dem Abschnitt auf der vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche unverzüglich nach der Aufgabe der Baufelder östlich und westlich des Wasserturms auf dem Bahnhof Hamburg-Altona zurückzubauen. In diesem Zusammenhang hat sich die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen mit dem Bezirksamt Altona abgestimmt, dass das Bezirksamt Altona anstelle der Einwender die geplanten Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Pflanzgruben für Bäume entlang der Planstraße J anlegen lassen wird. Es ist davon auszugehen, dass sich das Bezirksamt Altona mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer entsprechend abstimmen sowie der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer den Einwendungsführerinnen entweder bereits angeboten hat oder noch anbieten wird, den Erschließungsvertrag mit der Freien und Hansestadt Hamburg entsprechend anzupassen.

Weil sich die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche nicht auf die Flächen der Fahrbahn der Planstraße J sowie des Gehwegs und der Pflanzgruben für Bäume auf der Südostseite der Planstraße J erstreckt, ist auch nicht zu befürchten, dass bereits fertiggestellte Teile der Planstraße J einschließlich ihrer Nebenanlagen beschädigt werden könnten.

Die Planfeststellungsbehörde hat zur Kenntnis genommen, dass die KG PANTA 69. Grundstücksgesellschaft SONNE m.b.H. & Co., die Aurelis Asset GmbH und die Hartkortstraße Verwaltung GmbH nach dem städtebaulichen Vertrag mit der Freien und Hansestadt Hamburg zur Abwendung der förmlichen Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches vom 9. Mai 2014 verpflichtet sind, innerhalb bestimmter Fristen Gebäude für Wohnzwecke auf ihren Grundstücken in dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Altona-Nord 26 zu planen und zu errichten.

Die Einwendungsführerinnen haben jedoch weder vorgetragen noch ist sonst ersichtlich, dass sie gegenwärtig noch Eigentümerinnen von Grundstücken, die an die Planstraße J in dem Abschnitt von der Harkortstraße bis zur Einmündung der Planstraße F angrenzen, sind. Weiterhin ist bekannt, dass die Einwendungsführerinnen durch den städtebaulichen Vertrag nicht daran gehindert werden, ihre Grundstücke in dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Altona-Nord 26 an Dritte zu veräußern. Eventuell haben die Einwendungsführerinnen ihre Grundstücke, die an die Planstraße J in dem Abschnitt von der Harkortstraße bis zur Einmündung der Planstraße F angrenzen, inzwischen an Dritte veräußert.

Weil die Einwendungsführerinnen nicht mehr Eigentümerinnen von Grundstücken, die an die Planstraße J in dem Abschnitt von der Harkortstraße bis zur Einmündung der Planstraße F angrenzen, ist von vornherein nicht ersichtlich, dass die Anlage des Baustellenerschließungsweges die Errichtung oder die Erschließung von Gebäuden für

Wohnzwecke durch die Einwendungsführerinnen in irgendeiner Weise behindern oder den Betrieb auf Baustellen der Einwendungsführerinnen beeinträchtigen könnte.

B.5.15.13 Einwender 104

Der Einwender legt gegen die oben genannte Planung Einspruch ein. Zur Begründung verweist der Einwender auf die 5 Seiten der Hamburger Blätter 1/16, die dieser inhaltlich voll unterstütze.

Der Einwendung ist zurückzuweisen.

Grundsätzlich muss eine Einwendung hinreichend substantiiert sein. Ein bloßes „Nein“ oder ein schlichter „Protest“ genügen nach der Rechtsprechung nicht (BVerwGE 60, 297 (300)). Vielmehr muss die Einwendung „sachliches Gegenvorbringen“ enthalten. Dazu gehört die Bezeichnung nicht nur des geschützten Interesses, in dem sich der Einwender beeinträchtigt sieht, sondern auch der konkreten Auswirkungen, durch die er tatsächliche oder rechtliche Nachteile für seine geschützten Interessen befürchtet (vgl. Hermes /Sellner, AEG – Kommentar, 2. Auflage, 2014, Seite 1014, Rn 85).

Nach der mit der Einwendung mitgeteilten Anschrift wohnt der Einwender in Uelzen. Eine tatsächliche oder rechtliche Betroffenheit des Einwenders ist nach den mitgeteilten Ausführungen nicht erkennbar. Der Einwender formuliert vielmehr allgemeine Hinweise und verweist auf Ausführungen in einem Mitteilungsblatt.

B.5.15.14 Einwender 108

Der Einspruch wird hinsichtlich der Planung zur Planstraße J eingelegt.

Die Planung zu den Gleisanlagen nördlich der Planstraße J in Mitte Altona tangiert die Planstraße J mit einer von der DB als „vorübergehend beansprucht“ gekennzeichnete Nutzung . Die notwendigen Aufstellflächen für die Feuerwehr liegen in der vorübergehenden Nutzung der DB. Eine Nutzung durch die Feuerwehr muss zur Gewährleistung des 2. Rettungsweges dauerhaft gegeben sein. Alternativ ist der Rettungsweg durch bauliche Maßnahmen sicherzustellen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Auf die Einwendung in Bezug auf die Anlage der Planstraße J wird auf die Ausführungen (Beschreibung des Verlaufes der Baustellenerschließungsweg, sowie die Vorabstimmungen) zu dem Einwender 82 verwiesen.

Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen wird die Vorhabenträgerin veranlassen, dass der Zaun zur Abgrenzung des Baustellenerschließungsweges von der Planstraße J den Anforderungen der Technischen Lieferbedingungen für Absperrschranken erfüllen wird. Der Baustellenerschließungsweg wird dadurch ordnungsgemäß abgesichert sein. Erhöhte Gefahren für Verkehrsteilnehmer einschließlich minderjähriger Verkehrsteilnehmer sind deshalb nicht ersichtlich. Vorsorglich wird in diesem Zusammenhang darauf, hingewiesen dass die Erziehungsberechtigten und sonstigen aufsichtspflichtigen Erwachsenen durch die Absicherung des Baustellenerschließungsweges nicht von ihren gesetzlichen Aufsichtspflichten über minderjährige Kinder und Jugendliche entbunden werden.

Weil die Vorhabenträgerin nicht mehr plant, Flächen der Planstraße J in dem Abschnitt zwischen der Planstraße G und der Planstraße H, die die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für die Fahrbahn vorgesehen hat, in Anspruch zu nehmen, wird auch die Erschließung der von der Einwendungsführerin geplanten Tiefgarage auf ihrem Grundstück über das benachbarte Grundstück für den Kraftfahrzeugverkehr nicht beeinträchtigt.

B.5.15.15 Einwender 120,131

Persönliche Einschränkung durch vielfach erhöhten Zeitaufwand und damit einhergehende Verschlechterung der Lebensqualität sowie Persönliche Einschränkung durch höhere Kosten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen

Direktanbindungen kann es leider nicht für jede Verkehrsbeziehung geben. Zukünftig müssen die Fahrgäste, die am heutigen Bahnhof Altona ankommen und zum neuen Fernbahnhof Hamburg-Altona am Diebsteich möchten in die heute schon vorhandene S 3 umsteigen. Die Fahrzeit betrage weniger als 5 Minuten. Gleiches gilt für die Pendler, die aus Norden kommen, sie würden in Diebsteich in die S 3 zum heutigen Bahnhof Altona umsteigen. Dieses sieht die Planfeststellungsbehörde als zumutbar an. Grundsätzlich ergeben sich für die Bahnkunden insgesamt keine häufigeren Umsteigesituationen und längere Wege durch den neuen Bahnhof. Aus Norden kommend kann direkt in den Fernverkehr und in die S-Bahnen umgestiegen werden. Fahrgäste aus dem Hamburger Westen werden für Fernverkehrsverbindungen in Richtung Süden, Osten und Westen ohne Umsteigen dann bis zum Hauptbahnhof fahren, um dort umzusteigen.

Das Argument der Entstehung von zusätzlichen Kosten ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar.

B.5.15.16 Einwender 158

1. Als unmittelbar betroffener Anwohner meldet dieser gegen den Rückbau des Trogbauwerks und der AKN Brücke Bedenken an.

Der Einwendung wird statt gegeben.

Durch die Vorhabensträgerin wurde im Anhörungsverfahren zugesagt, die im erforderlichen Maße Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen und sich mit dem Einwender anzustimmen.

Der Posttrog wird nicht vollständig zurückgebaut, lediglich die baulich sichtbare obere Kante wird vor der Verfüllung abgebrochen.

2. Beeinträchtigung durch die Beleuchtung für die S-Bahn Abstellanlage zwischen Gleis Str. 1225 HH-Holstenstraße und Pinneberg

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für die Abstellanlage der S-Bahn ist keine Gleisfeldbeleuchtung vorgesehen.

B.5.15.17 Einwender 170

Unter Bezugnahme auf das geplante Projekt im Baublock Ia 02 Baufeld I Baugemeinschaft „Die Zugvögel“ werden durch den Einwender folgende Bedenken äußern:

Die geplante, von der Bahn beanspruchte Fläche liegt im Bereich der geplanten Planstraße J, die für die zukünftige Anleiterbarkeit, d.h. für die Sicherstellung der Fluchtwege und für die Zugänglichkeit des geplanten Gebäudes benötigt wird.

Da das Gebäude erwartungsgemäß 2018, d.h. vor den Bauarbeiten an den Bahntrassen fertig gestellt wird, kann die Planstraße J nicht mehr für die „o.g. vorübergehende Nutzung“ zur Verfügung stehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen

Auf die Einwendung in Bezug auf die Anlage der Planstraße J wird hier auf die Ausführungen (Beschreibung des Verlaufes der Baustellenerschließungsweg, sowie die Vorabstimmungen) zu dem Einwender 82 verwiesen.

B.5.15.18 Einwender 171-172

Durch erforderlichen Abriss, Wiederaufbau und Umsiedlung von Häusern stören Sie über Jahre nachhaltig Ruhe und Frieden in der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen Altonas.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die von dem Einwender befürchteten Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Planung. Das Vorhaben wird im Wesentlichen auf bereits durch die Bahnanlagen in Anspruch genommenen Flächen umgesetzt. Beeinträchtigungen durch das Vorhaben insbesondere in der Bauphase sind nicht vermeidbar. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte einhalten und soweit erforderlich Schutzvorkehrungen getroffen werden.

B.5.15.19 Schallschutz im Bereich des Kleingartenvereins Sandkuhle

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen.

Nach § 1 Abs. 1 BKleingG ist ein Kleingarten ein Garten, der

1. dem Nutzer (Kleingärtner) zur nichterwerbsmäßigen gärtnerischen Nutzung, insbesondere zur Gewinnung von Gartenbauerzeugnissen für den Eigenbedarf, und zur Erholung dient (kleingärtnerische Nutzung) und
2. in einer Anlage liegt, in der mehrere Einzelgärten mit gemeinschaftlichen Einrichtungen, zum Beispiel Wegen, Spielflächen und Vereinshäusern, zusammengefasst sind (Kleingartenanlage).

Nach § 3 Abs. 2 BKleingG ist in einem Kleingarten unbeschadet der §§ 29 ff. BauGB eine Laube in einfacher Ausführung mit höchstens 24 m² Grundfläche einschließlich überdachtem Freisitz zulässig. Sie darf nach ihrer Beschaffenheit, insbesondere nach ihrer Ausstattung und Einrichtung, nicht zum dauernden Wohnen geeignet sein.

Ein dauerhaftes Wohnen in einem Kleingarten ist demnach nicht erlaubt (Maynczik, Bundeskleingartengesetz, 1. Auflage 2003, § 3 Rn. 2), sodass sich aus diesem rechtswidrigen Verhalten auch keine subjektive Rechtsposition ableiten lässt.

Zudem ist das Gelände im Flächennutzungsplan als Grünfläche ausgewiesen. Ein subjektives Recht kann daraus ebenfalls nicht abgeleitet werden.

B.5.15.20 Schallschutz Grundstücken an der Großenbahnstraße

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat den Sachverhalt auf die Einwendungen der Einwender nochmals überprüft. Die Überprüfung hat bestätigt, dass den Einwendern keine Ansprüche auf aktive Schallschutzmaßnahmen zustehen. Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen, die einem Teil der Einwender zustehen, bleiben davon unberührt.

B.5.15.21 Schallschutz Isebekstraße 14

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat das Wohngebäude auf dem Grundstück Isebekstraße 14a – 14d ihrer Zusage entsprechend schalltechnisch untersuchen lassen. Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass den Wohnungseigentümern und gegebenenfalls den Wohnungserbbauberechtigten keine Ansprüche auf aktive Schallschutzmaßnahmen zustehen. Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen bleiben davon unberührt.

B.5.15.22 Rechtliche Einordnung der Schallschutzwand Eisenbahnüberführung Harkortstraße

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen

Bei der Schallschutzwand Eisenbahnüberführung Harkortstraße handelt es sich nicht um eine Kreuzung im Sinne des § 2 Abs. 1 EKrG.

Nach § 2 Abs. 1 EKrG sind neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, als Überführungen herzustellen.

Eisenbahnen im Sinne des EKrG sind die Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sowie die Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wenn die Betriebsmittel auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen können (Anschlussbahnen), und ferner die den Anschlussbahnen gleichgestellten Eisenbahnen (§ 1 Abs. 3 EKrG).

Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (§ 1 Abs. 4 EKrG). Eine Lärmschutzwand fällt nach diesen Definitionen nicht unter den Eisenbahn- oder Straßenbegriff.

B.5.15.23 Baustellenerschließung und –einrichtung

Variantenprüfung

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Genehmigungsplanung Untersuchungen zu einer Führung der Baustellenzufahrt über das Betriebsgelände der ASPA GmbH, geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass eine Führung der Baustellenzufahrt über das Betriebsgelände der ASPA GmbH nicht in Betracht kommt. Um mit Straßenfahrzeugen die Baustellenfläche 11 von dem Betriebsgelände der ASPA GmbH aus zu erreichen, müssten sie die Strecke 1220 von Hamburg-Altona nach Kiel Hauptbahnhof sowie die Gleise 26 und 97 in Hamburg-Langenhof Betriebsbahnhof schienengleich kreuzen. Auf der Strecke 1220 verkehren sämtliche Züge von Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg-Altona in die Richtungen Westerland (Sylt), Flensburg und Kiel Hauptbahnhof (und umgekehrt). Bei den Gleisen 26 und 97 handelt es sich um die Hauptzufahrten zu den Abstell- und Bereitstellungsgleisen für Reisezüge in Hamburg-Langenhof Betriebsbahnhof. Schienengleiche Kreuzungen der Strecke 1220 sowie der Gleise 26 und 97 in Hamburg-Langenhof Betriebsbahnhof würden den Eisenbahnverkehr erheblich beeinträchtigen und wären aus Sicherheitsgründen gegenüber der geplanten Führung der Baustellenzufahrt über das Gelände der Kleingartenanlage der Wohngartengemeinschaft Besthöhe e.V. (Kleingartenverein 346) als nachteilig zu beurteilen.

Baustraße im Kleingartenverein Besthöhe

Die Vorhabenträgerin hat die Planung für die Baustellenzufahrt auf die Einwendungen der Einwender überarbeitet. Die für die Baustellenzufahrt vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen haben sich gegenüber der ursprünglichen Planung um insgesamt 901 m² verringert. Von der überarbeiteten Planung der Vorhabenträgerin für die Baustellenzufahrt werden zwei Kleingärten erstmals, jedoch keine Kleingärten in einem größeren Umfang als

ursprünglichen geplant berührt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Höchstgeschwindigkeit auf der Baustellenzufahrt innerhalb der Kleingartenanlage der Wohngartengemeinschaft Besthöhe e.V. (Kleingartenverein 346) auf 9 km/h zu beschränken und Sicherheitsposten einzusetzen, um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung zu überprüfen.

Baustraßenführung durch Wolffstraße und Försterweg bis in den Kleingartenverein

Die Vorhabenträgerin, die bauausführenden Unternehmen und gegebenenfalls zusätzlich beschäftigte Fuhrunternehmen werden die Wolffstraße und den Försterweg im Rahmen des Gemeingebrauchs nutzen. Eine darüberhinausgehende Nutzung des Wolffstraße und des Försterweges sind nicht vorgesehen. Um gegenseitigen Behinderungen der Verkehrsteilnehmer in der Wolffstraße und im Försterweg vorzubeugen, erscheint es sinnvoll, für den Zeitraum, in dem Arbeiten auf der Baustellenfläche 11 ausgeführt werden müssen, sind besondere Verkehrsregelungen durch die Vorhabenträgerin zu treffen. Die Linienführung des Schienenersatzverkehrs mit Kraftomnibussen im Linienverkehr für die Dauer, in der die S-Bahnhaltestelle Diebsteich nicht mit Zügen im S-Bahnverkehr bedient werden kann, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabenträgerin ist weder dafür zuständig, einen Schienenersatzverkehr mit Kraftomnibussen im Linienverkehr einzurichten noch die Linienführung festzulegen.

B. 6 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Sie gelangt nach eingehender Prüfung zu der Überzeugung, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange die entgegenstehenden Belange überwiegen. Die Einwendungen von privat Betroffenen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der anerkannten Naturschutzvereine haben keine privaten oder öffentlichen Belange aufgezeigt, die ein so starkes Gewicht hätten, dass sie den öffentlichen Belang des Bedarfs für dieses Vorhaben überwiegen würden. Insbesondere sind keine Belange geltend gemacht worden bzw. erkennbar zum Vorschein getreten, die gegenüber dem Vorhaben als unüberwindbar anzusehen sind.

Es sind keine Verstöße gegen striktes Recht ersichtlich. Der Vorhabenträgerin werden Vorkehrungen auferlegt, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

B.7 Sofortige Vollziehung

Der bestehende Kopfbahnhof Bf Hamburg-Altona (nachfolgend als „Bf Hamburg-Altona (alt)“ bezeichnet) wird mit Fertigstellung des Vorhabens durch den neuen Durchgangsbahnhof „Bf Hamburg-Altona“ ersetzt.

Die Vorhabenträgerin hat in den Planfeststellungsantrag dargelegt, dass ein Bedarf für das Vorhaben besteht. Grundsätzlich besteht daher ohnehin ein öffentliches Interesse an seine alsbaldige Umsetzung.

Der uneingeschränkte Fortbestand eines leistungsfähigen Schienennetzes der Vorhabenträgerin im Sinne des § 2 Abs. 22 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (nachfolgend „AEG“) im Knoten Hamburg liegt im öffentlichen Interesse. Der Knoten Hamburg bildet einen der wichtigsten Knoten in dem Schienennetz der Vorhabenträgerin. Das Vorhaben dient nicht zuletzt dazu, abgängige Bahnsteiganlagen auf dem bestehenden Bahnhof Hamburg Altona zu ersetzen. Dabei handelt es sich nicht nur um Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, sondern insbesondere auch um Ingenieurbauwerke. Die Vorhabenträgerin hat bei Ihren Zeitplänen für die Umsetzung des Vorhabens unter anderem den technischen Zustand der abgängigen Betriebsanlagen berücksichtigt. Die abgängigen Betriebsanlagen haben das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht beziehungsweise stehen kurz davor, es zu erreichen. Hier ist insbesondere die Eingleisbrücke zu benennen. Sie ist unverzichtbar, um die Züge aus den Gleisen 9, 10, 11 und 12 des Bahnhofs Hamburg- Altona auf die Strecke 6100 auszufahren. Im Regelbetrieb besteht keine andere Möglichkeit, in Richtung Hamburg Hauptbahnhof auszufahren. Die Eingleisbrücke ist abgänglich. Die Vorhabenträgerin plant, die Eingleisbrücke im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens zurückbauen zu lassen. Die letzte Regelbegutachtung der Eingleisbrücke, entsprechend der Richtlinie 804.8001, war am 22.03.2017. Nach dem Ergebnis der Begutachtung befindet sie sich gegenwärtig in einen technischen Zustand der Zustandskategorie „3“: „Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.“ Die nächste Begutachtung ist nach Maßgabe der Richtlinie 804.8001 vor dem Ablauf des 31.03.2023 fällig. Für den überwachenden Teil der bei der Begutachtung am 22.03.2017 festgestellten Schäden ist durch die Vorhabenträgerin jedoch nach Maßgabe der Richtlinie 804.8001 festgelegt worden, bereits vor dem Ablauf des 31.12.2019 eine Sonderbegutachtung vornehmen zu lassen. Anschließend wird die Vorhabenträgerin zu entscheiden haben, ob und gegebenenfalls welche Arbeiten ausgeführt werden müssen, um die Eingleisbrücke bis zu der Umsetzung des Vorhabens noch in Betrieb halten zu können. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht davon auszugehen, dass die Eingleisbrücke ohne eine Grundinstandhaltung wesentlich länger bis zur Umsetzung des Vorhabens in Betrieb

halten ist. Wenn die Vorhabenträgerin die Eingleisbrücke wegen ihres technischen Zustandes sperren müsste, wären die Strecke 6100 von den Gleisen 9, 10, 11 und 12 aus nicht mehr erreichbar.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des § 2 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 3 AEG könnten den Zugverkehr auf der Strecke 6100 in dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Hamburg-Altona und Hamburg Hauptbahnhof in diesem Fall nur noch mit erheblichen Einschränkungen fortführen. Der Knoten Hamburg würde deutlich an Leistungsfähigkeit einbüßen. Diese Auswirkung ließe sich nur vermeiden, wenn unverzüglich damit begönne, eine Grundinstandhaltung der Eingleisbrücke zu planen und, nach Erteilung der dafür erforderlichen Plangenehmigung, ausführen zu lassen. Dieses ist der Vorhabenträgerin wirtschaftlich nicht zumutbar, weil sie stattdessen das Vorhaben umzusetzen plant. Selbst bei einer Grundinstandsetzung der Eingleisbrücke ließen sich wiederholte Sperrungen mit den sich daraus ergebenden Einschränkungen für den Zugverkehr auf der Strecke 6100 in dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Hamburg-Altona und Hamburg Hauptbahnhof jedoch nicht vermeiden.

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist auch im überwiegenden Interesse der Vorhabenträgerin und Dritter anzuordnen. Die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit ihres Schienennetzes in dem Knoten Hamburg liegt auch in ihrem berechtigten Interesse. Die Vorhabenträgerin hat ein berechtigtes Interesse daran, sich den wirtschaftlichen Aufwand und gegebenenfalls Investitionen für die Instandhaltung, Instandsetzung und den Ersatz abgängiger Betriebsanlagen auf dem bestehenden Bahnhof Hamburg-Altona zu ersparen. Unter anderem würden eine Grundinstandsetzung der Eingleisbrücke sowie ein Neubau des östlichen Abschnitts der Eisenbahnüberführung über die Julius-Leber-Straße und gegebenenfalls ein Neubau der Eisenbahnüberführung über die Stresemannstraße einen sehr hohen, bisher noch nicht genauer ermittelten Aufwand verursachen beziehungsweise sehr hohe, bisher noch nicht genauer ermittelte Investitionen, die die Vorhabenträgerin nicht amortisieren könnte, erfordern. Gleichgewichtig zu berücksichtigende Interessen Dritter, die gegen eine Anbindung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses sprechen könnten, sind nicht ersichtlich.

Eine sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist im Interesse der Wohngartengemeinschaft Besthöhe e.V. (Kleingartenverein 346) anzuordnen. Diese hat die Vorhabenträgerin gebeten, die Baustellenzuwegung auf dem Gelände ihrer Kleingartenanlage anzulegen, bevor die Gartensaison im Frühjahr beginnt. Die Vorhabenträgerin ist bereit der Bitte nachzukommen und plant, die dafür erforderlichen Bauleistungen (Vergabeeinheit 3.3) vor dem Ablauf des 01/ 2018 zu vergeben, die Ausführungsplanung 02/2018 fertigstellen und danach sofort mit den Ausführungen der Arbeiten zu binnern.

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

B.8 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht
Lübeckertordamm 4
20099 Hamburg

erhoben werden. .

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, Schanzenstraße 80, 20357 Hamburg) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die 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.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigen Beschäftigte Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts

einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener beteiligter kann sich selbst vertreten.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin

Hamburg, den 29.12.2017

Az.: 571ppü/009-2015#016

VMS-Nr.: 333180