



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Harburg

Bezirksamt Harburg, Harburger Rathausplatz 1, D - 21073 Hamburg

Bezirksamt Harburg
Bezirksamtsleitung
Thomas Völsch

Hamburg, 10.05.2017

BWVI
Planfeststellungsbehörde
- Rechtsamt -

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 26 – Ost AK HH-Süderelbe (A7) bis AD/AS HH-Stillhorn (A1) Abschnitt 6a (VKE 7051): AK HH-Süderelbe (A7) – AS HH-Hafen Süd Bau-km 0-350.000 bis 1+950.000

Auslegung der Planunterlagen einschließlich der Auslegung der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens – Feststellungsentwurf -

Stellungnahme des Bezirksamts Harburg

Zur Erstverschickung der Planungsunterlagen des **Abschnittes 6a** nimmt das Bezirksamt Harburg wie folgt Stellung:

I. Generelles zur A 26 Ost

Der jetzt vorliegende Abschnitt 6a betrifft die Anschlussstelle AK HH-Süderelbe (A 7) und den ersten Abschnitt der A 26 Ost bis zur Anschlussstelle HH-Hafen Süd (Moorburger Hauptdeich).

Aufgrund der Zerschneidung von Landschaftsteilen in wenig bewegtem Gelände und der Lage im Landschaftsschutzgebiet Moorburg stellt die Trasse (sofern nicht im Tunnel oder „überdeckelt“) einen erheblichen und dauerhaften Eingriff in Natur und Landschaft sowie ins Orts- und Landschaftsbild dar. Die erhobenen defizitären Punkte (Pflanzen und Tiere, Boden) werden rechnerisch nach Staatsrätepapier (z.T. in einem anderen Bezirk und ggf. auch in einem anderen Bundesland) ausgeglichen; der Wasserhaushalt muss (im Wasserschutzgebiet) neu geordnet werden; die Kriterien Klima und Luft, Mensch sowie Kulturgüter werden zwar betrachtet, aber der Erholungswert der Landschaft und der Naturgenuss für den Menschen, das Landschaftsbild sowie der Biotopverbund (insbesondere die Durchlässigkeit für die Tierwelt) werden zugunsten des motorisierten Individualverkehrs sowie des Güterverkehrs auf der Straße stark eingeschränkt.

Der jetzt verschickten Planung vorangegangen ist ein Linienbestimmungsverfahren (2011 mit Umweltverträglichkeitsstudie): Nord- und Südvarianten. Die damaligen Varianten werden in Ordner 10 Fachbeiträge zur UVS (Voruntersuchung) kurz vorgestellt. Die Nordvariante (generell) hätte, nach vorausgegangener Prüfung, voraussichtlich die größte Entlastung für den Hafen und die Querung der Stadt (Ost-West-Straße und heutige Willy-Brandt-Str. und Ludwig-Ehrhard-Str.) bewirkt, wurde aber verworfen, u.a. wegen der Stadterweiterung „Sprung über die Elbe“ bzw. der zu kostenaufwändigen Tunnellösung. „Der Ausschluss einzelner Varianten ist nicht umweltseitig begründet. Ausschlaggebend sind vielmehr verkehrliche Wirkungen und die Kosten der einzelnen Varianten“, steht auf Seite 7 der Fachbeiträge 19.8. Auf Seite 35 wird in der Tabelle (Feststellungsentwurf, Ordner 1) auf 100 Mio. € Mehrkosten der Variante Süd 4 (trotz

kürzerer Streckenführung) gegenüber der Variante Süd 1 tabellarisch hingewiesen. Diese Summe wird als wichtigstes Kriterium für die Favorisierung der Variante Süd 1 genannt.

Aus Planbild und Text ist nach Auffassung des Bezirksamtes nicht ausreichend erkennbar, warum die Variante Süd 1 der Variante Süd 4 vorgezogen wird. Auf Seite 29 (in Ordner 1) werden die „Raumstrukturellen Wirkungen“ der 5 Varianten gegenübergestellt. Das Landschaftsbild wurde hierbei nicht berücksichtigt. Die aufgeführten Varianten Süd 1 bzw. Süd 4 unterscheiden sich in der „Beeinträchtigung“ bzw. „Durchschneidung“ der Siedlung Moorburg und in der Gewährleistung bzw. bedingten Gewährleistung der „Hafenanbindung“. Die Beeinträchtigung der Siedlung Moorburg in Variante 1 wird als weniger gravierend als die Durchschneidung in Variante 4 gewertet. Diese Einschätzung wird in der UVS (aus 2010) nicht geteilt. Dort wird der Variante Süd 4 deutlich der Vorteil gegenüber Süd 1 attestiert. Dieser gilt sowohl für das Schutzgut Mensch als auch für Tiere, Pflanzen biologische Vielfalt, Boden, Wasser und Landschaft. Die Brücke gewährleistet auch die Möglichkeit einer Hafenerweiterung. Die Variante Süd 4 bildet auch weiterhin nach Ansicht des Bezirksamtes die in vieler Hinsicht weniger schädliche Alternative.

Wie auf Seite 33ff im Erläuterungsbericht (Ordner 1) richtig festgestellt, stellt die von Seiten der Planfeststellungsbehörde favorisierte Trasse Süd 1 für den Abschnitt 6a den größten Eingriff in die Biotopkomplexe, das Artenvorkommen, das Wasserschutzgebiet Harburger Berge / Süderelbmarsch (III) und das Landschaftsschutzgebiet südlich Moorburg dar. „Erhebliche Umweltauswirkungen auf die abiotischen und biotischen Schutzgüter sind unvermeidbar“, heißt es weiter. „Betroffen ist auch das Schutzgut Mensch durch die Ortslage Moorburg sowie die Erholungsfunktion im 2. Grünen Ring (Route 11). Die Variante Süd 1 hat dabei das größte Konfliktpotenzial.“ Diese Einschätzung ist fachlich unumstritten und wird vom Bezirksamt Harburg vollumfänglich geteilt.

Auch die Tabelle Stadtentwicklung und Stadtbild auf Seite 36 – hier vermisst das Bezirksamt erneut die Betrachtung des Landschaftsbildes – vermag nicht zu überzeugen, aus welchem Grund die „Variante Süd 1 die Vorzugsvariante aus städtebaulicher Sicht“ ist. Die künftige Beeinträchtigung des 2. Grünen Rings mit seiner Erholungsfunktion sowie der Fahrradroutes (FR11 und FR14) wird erheblicher sein als die „Beeinträchtigung (der) Eingrünung des Containerterminals Altenwerder“. In der Tabelle auf Seite 33 wird die Fläche im Norden Moorburgs als „Grünlandgebiet“ bezeichnet. Es handelt sich um eine aufgehöhte (aus Aushubmaterial von der Herstellung des Drehkreises für den CTA Altenwerder) und begrünzte Fläche im Sinne einer nutzbaren Grünfläche aus Gehölz- und Streuobstpflanzungen sowie extensiv gemähten Rasen- bzw. Wiesenflächen, die im Rahmen der Hafenerweiterung Altenwerder entstanden ist. Alle anderen Kriterien Süd 1 und Süd 4 sind vergleichbar. Auf Seite 38 wird auf eine Zusammenfassung der Bewertungen der Varianten verwiesen, aus der hervorgeht, dass die Variante Süd 1 den Rang 1 erhält. Diese subsumierende Bewertung ist nicht nachvollziehbar.

Bereits im Schreiben des Bezirksamtes vom 12.02.2010 weist das Bezirksamt Harburg auf diesen Sachverhalt hin. Als Kompromiss schlägt er die Variante Süd 2 vor, die mit einem kürzeren Brückenbauwerk die finanziell deutlich günstigste Lösung darstellt. Diese sei mit den Zielen eines weiteren Containerterminals als Hafenerweiterung entsprechend Hafenentwicklungsgesetz nicht vereinbar, steht in der Tabelle Variantenvergleich auf Seite 29. Zwar sind die Prognosen für den Güterumschlag im Hamburger Hafen mit Horizont 2030 gut, aber auch für den Hafen steht Innenentwicklung vor Erweiterung. Es ist fraglich, ob die finanzielle Kosten-Nutzenrechnung für den Ausbau eines neuen Terminals gegenüber der Konzentration und besseren Nutzung sowie Zuordnung bzw. Ertüchtigung vorhandener Flächen standhalten kann. Im Übrigen wären weitere Liegeplätze in Verlängerung der Kaianlagen Altenwerder mit landseitig gelegenen Flächen auf der sog. „Löffelfläche“ denkbar bei Verlegung der Variante Süd 2 in östlicher Richtung Kraftwerk westlich der Süderelbe. Die Spülflächen können für den Flächenbedarf entsprechend hergerichtet werden. Die Variante Süd 4 erfüllt die Anforderungen an die Möglichkeit einer Hafenerweiterung jedoch in vollem Umfang.

Da das Landschaftsbild im Variantenvergleich nicht bewertet wurde (mit Ansichten und z.B. Fotomontagen aus der näheren Umgebung und Ferne), kann hierzu von Seiten des Bezirksamtes nur vermutet werden, dass die Variante Süd 2 aufgrund der Nähe zum Containerterminal Altenwerder und der Möglichkeit, die Trasse in die vorhandene Aufhöhung einzupassen, verträglicher als Süd 1 ist. Die zum Teil über 10 Meter hohen Dämme und Rampenbauwerke der Variante Süd 1 werden das Landschaftsbild nachhaltig verändern und zerschneiden. Erforderlich wird auch die Trassenverlegung der 380-kV-Hochspannungsfreileitung. HPA plant im Geltungsbereich aktuell eine „Baggergutmonodeponie“ und eine „Südliche Bahnanbindung Altenwerder“. Erforderlich wird die „Wasserwirtschaftliche Neuordnung Moorburg“ und die Stilllegung eines Brunnengeländes der HWW. Der gesamte Raum wird langfristig seine ökologische Wertigkeit nahezu vollständig verlieren.

Als „alternativlos“ wird nunmehr die Variante Süd 1 mit der längsten Linienführung als Planfeststellungsentwurf verschickt. Diese Variante wurde auch im August 2016 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Die Baumaßnahme stellt einen erheblichen und nachhaltigen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Die Ziele des LAPRO / APRO und Biotopverbundes sowie des 2. Grünen Rings werden in den Unterlagen dargestellt (19.1.1). Die Abweichung vom FNP erklärt sich durch die Darstellung des Hafenerweiterungsgebietes im FNP.

Das Bezirksamt Harburg hält nach Prüfung der aktuellen Unterlagen auch weiterhin die Varianten Süd 2 und insbesondere Süd 4 für die zu bevorzugenden Varianten und bittet, diese noch einmal ernsthaft zu prüfen.

Dieses vorausgeschickt zu den betreffenden Themen der Variante Süde 1 im Einzelnen:

II. Ausgleichsmaßnahmen

Insgesamt wird der Versuch anerkannt, die gesetzlichen Rahmenbedingungen der Eingriffsregelung durch „Einbindung der Autobahn in die Landschaft“ (Gestaltungsmaßnahmen) sowie Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einzuhalten.

Die Ausgleichsmaßnahmen stellen zum Teil punktuelle Maßnahmen z.B. in Form von inselartigen Anpflanzungen dar, die den Verlust von flächenhaften, alten, zusammenhängenden Beständen nur schwer, bzw. nicht kompensieren können, auch wenn die Rechnung per Punkte sozusagen aufgeht. „Der rechnerische Nachweis des Kompensationsbedarfs (Biotopstrukturen) erfolgt durch Ausgleichsmaßnahmen in Moorburg, Kirchwerder und Neuengamme“ wird auf Seite 114 Kapitel 5 (Ordner 1) Umweltauswirkungen festgestellt (letztere beiden im durch die Elbe getrennten Bezirk Bergedorf). Inwieweit die einzelnen Maßnahmen und CEF-Maßnahmen (Fauna) inhaltlich geeignet sind, Ausgleiche fachlich sinnvoll sicherzustellen, wird die Fachbehörde beurteilen (Ordner 2). In der Unterlage 19.1.1 (Ordner 6) wird auf Seite 155 festgestellt, dass die Maßnahmen geeignet sind, Waldanteil, Biotop- und Landschaftsbild „funktional“ zu erhalten. Dies wird größtenteils durch Neugestaltung erfolgen müssen. Durch die Trennwirkung des Dammes und damit die Zerschneidung der Landschaft verbleiben nach Auffassung des Bezirksamts Harburg aber große Defizite in dieser Hinsicht.

III. Landschaftsbild und Erholungsfunktion

In Kapitel 5 (Umweltauswirkungen) wird auch zum ersten Mal das Landschaftsbild bewertet. Die Tabelle 25 Landschaftsbildeinheiten hat 9 verschiedene Typen erkannt und wertet diese nach Bedeutung in 5 Stufen. Es wird festgestellt, dass die „Unzerschnittenheit“ von Landschaftsräumen bereits heute aufgrund der „vorhandenen Vorbelastungen nicht mehr von Bedeutung“ sei. Dieser Aussage widerspricht das Bezirksamt Harburg. Der 2. Grüne Ring verläuft in diesem Teilabschnitt entlang der Landscheide in einem landschaftlich zusammenhängend erlebbaren Raum. Dieser ist zwar durch den Fürstenmoordamm im Süden und die BAB A7 im Westen verlärmert, jedoch durch den Bruchwald im Norden und das raumprägende Gewässer der Landscheide einschließlich seiner flankierenden Gehölzbestände als Landschaft im urbanen Raum zu erleben.

Tatsächlich wird auch auf Seite 132 konstatiert, dass „Landschaftsbildeinheiten untergliedert“ werden: „Abgegrenzt werden Landschaftsbildeinheiten, die im Gelände als Einheit erlebbar und homogen zu bewerten sind.“ Dies sind z.B. die das Dorf Moorburg und umgebende Freiflächen (Nr. 1) sowie die Niedermoorkomplexe südlich Moorburg (Nr. 2). Ein künftiger, hoher Damm im Norden des 2. Grünen Rings wird im Zuge der Entstehung der BAB A 26 Ost den Raum optisch stark einengen und diesen von der Siedlung Moorburg faktisch abtrennen: Lediglich eine Wegeverbindung wird mittels eines „Durchlasses“ durch den Damm gewährleistet (Moorburger Kirchdeich Bauwerk 07). Diese Einschätzung bestätigt der Landschaftspflegerische Begleitplan in der Unterlage 19.1.1 auf Seite 154, indem er feststellt: „Neben den Verlusten von Boden- und Biotopstrukturen wird die Bahnplanung zu einer zusätzlichen Zerschneidung des hochwertigen Biotopkomplexes führen, wobei bezüglich der Bahn die anlage- und betriebsbedingten Zerschneidungswirkungen deutlich geringer sein werden als bei der Autobahn (BAB A 26 A.d.V.).“

IV. Städtebauliche Stellungnahme; Trasse, Straßen- und Wegverbindungen

Die vorgesehene Trassenführung Süd 1 ist aus städtebaulicher Sicht und im Vergleich zu den seitens des Bezirksamtes favorisierten Alternativlösungen Süd 2 und Süd 4 die deutlich ungünstigste.

Die A26 Ost wirkt gegenüber der nahen Siedlung Bostelbek, die per se bereits hohen Belastungen durch die bestehenden Hafennutzungen, die Hafenbahn, die A7, das Spülfeld Moorburg-West sowie die planungsrechtlich ausgewiesenen Industrie- und Gewerbegebiete in Hausbruch und Bostelbek (Daimler AG und HIT Bostelbek) ausgesetzt ist, als eine zusätzliche räumliche Beeinträchtigung. Die A26 Ost stellt an dieser Stelle eine deutliche städtebauliche Zäsur zwischen den Siedlungsbereichen an der Cuxhavener Straße und den dörflichen Strukturen in Moorburg, sowie gegenüber den Naherholungsräumen Süderelbe dar. Ein bereits heute durch verschiedene Nutzungen überfrachteter Landschaftsraum wird somit durch eine weitere lineare Infrastrukturmaßnahme belegt, die eine nachhaltige städtebaulich-landschaftsplanerische Raumentwicklung verhindert.

Dabei spielt insbesondere die Tatsache eine Rolle, dass die neue A26 Ost in diesem Abschnitt in verhältnismäßig hoher Dammlage geführt wird. Dies beeinträchtigt das Ortsbild deutlich. Die Siedlungsteile Hausbruch und Moorburg werden perspektivisch durch die Aufhöhung des Schlickhügels Moorburg-West und die Trasse der A26 Ost städtebaulich-räumlich beeinträchtigt. Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Siedlungsbereichen werden unterbrochen und durch lange Umwege faktisch unnutzbar.

Das Bezirksamt hat mit dem Gewerbeflächenkonzept 2012 und der Fortschreibung 2017 perspektivisch auch die Entwicklung von derzeit im Bereich des HEG liegenden Flächen im Sinne einer bezirklichen Gewerbeflächenentwicklung formuliert. Dabei kommen insbesondere die östlich des Moorburger Hauptdeichs gelegenen Spülfelder in Betracht, die durch die vorgesehene AS HH-Hafen Süd und die im Folgenden weiterzuführenden Bauabschnitt 6b beeinträchtigt werden. Die vorgesehene Trassenführung lässt eine geordnete Entwicklung der verbleibenden Flächenpotenziale an dieser Stelle nicht zu. Es entstehen nicht nutzbare Unorte, die aus stadtentwicklungspolitischer Sicht zu verhindern sind.

Aus Sicht der städtebaulichen Entwicklung des Umfeldes Moorburg / Bostelbek ist auf die Trassen-Variante Süd 1 zu verzichten und die deutlich verträglicheren Lösungen Süd 2 oder Süd 4 weiterzuverfolgen.

V. Fuß- und Radwegeverbindungen

Im Blatt 5.4 wird der Radweg der Freizeitroute FR 11 im 2. Grünen Ring (115 km) einmal erwähnt. Die durchgängige und zügige Lage des Fuß- und Radweges kann das Bezirksamt aufgrund der schweren Lesbarkeit in den Plänen nicht erkennen. FR 14 ist nicht mehr auffindbar. Es ist zu gewährleisten, dass die FR 11 durchgängig im veränderten 2. Grünen Ring liegt und die FR 14 durchgängig nach Norden geführt wird. Anschlüsse und die Querung der Bahnlinie sind langfristig und während der Bauphase zu gewährleisten!

Es wird angeregt, den Untenburger Querweg entlang des Böschungsfußes östlich der BAB A7 in südlicher Richtung bis zum Radweg nördlich Moorburger Landscheide zu verlängern, um eine Verbindung als Rundweg östlich A 7 und beidseitig der A 26 Ost zu schaffen. Das Bauwerk 06 verbindet künftig den westlichen mit dem östlichen Bereich der A 26.

Zu diesem Themenkomplex siehe die folgenden Ausführungen zur Entwurfsplanung von MR 21 (Planung und Entwurf von Stadtstraßen): Derzeit ist von Moorburg aus kommend oder dem Kattwykdamm (FR 14) die Verbindung Moorburger Kirchdeich, Moorburger Hinterdeich und weiter über den Moorburger Hauptdeich in Richtung Bostelbeker Hauptdeich die meistgenutzte Fahrradrouten auf der Achse Moorburg – Harburg. Da der Moorburger Hinterdeich im Zuge der jetzt vorliegenden A 26-Ost-Baumaßnahme als bedeutsame Wegeverbindung wegfällt, ist hier auf die Schaffung einer mindestens gleichwertigen Alternative zu achten. Das heißt: Ganzjährige Befahrbarkeit durch hinreichende Befestigung und Herstellung einer Breite, welche Begegnungsverkehr zulässt, sowie bessere Querungsmöglichkeit der Gleise z.B. durch (beschränkten) Bahnübergang, Tunnel o.ä. anstelle von derzeit je nach Fahrradtyp schwer bis gar nicht passierbaren „Drängelgittern“.

Bei der Neuanlage von Radverkehrsverbindungen ist auf eine Mindestbreite von 3,0 Metern gemäß ERA für einen Zweirichtungsverkehr für Radfahrende (baulich angelegte Zweirichtungsradwege) zu achten. Wenn die Wartungswege, wie bei der Umverlegung der Freizeitroute 11 im Bereich der Moorburger Landscheide geplant, eine Breite von 3,50 m aufweisen, ist dies im Sinne einer vorbildlichen Realisierung von Radverkehrsanlagen, insbesondere da sich hier auch Fußgänger befinden.

VI. Arten- Biotop und Bodenschutz

Die künftige Baumaßnahme liegt im Bereich eines wichtigen „Biotopverbundes von Gewässer- und Feucht-lebensräumen“. Dieser wird langfristig insbesondere durch den Dammbau unterbrochen.

Der Eingriff soll dort stattfinden, wo Bodenfunktionen sowie Tiere und Pflanzen mit jeweils 12 Punkten nach Staatsrätepapier die höchsten Wertstufen erreichen. Diese Erkenntnis spielte bei der Linienfindung letztendlich eine untergeordnete Rolle (vgl. auch Tabelle 33, Seite 147 Gesamtbewertung und Rangbildung aus artenschutzrechtlicher Sicht Ordner 10). Es wird auf Seite 235 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Ordner 6) festgestellt, dass es insgesamt „sowohl qualitativ als auch quantitativ zu einer ausgeglichenen Bilanz“ kommt. Diese ist nach Beurteilung des Bezirksamts in rechnerischer (quantitativer) Hinsicht nachvollziehbar, insbesondere was die ökologische Aufwertung der Restfläche des Moorburger Entwässerungsfeldes betrifft. Letztendlich zählt jedoch die qualitative Ausgeglichenheit. Die „Zerschneidungswirkungen in dem ökologisch sehr hochwertigen Niedermoorkomplex“ (ebd.) mit gesetzlich geschützten Biotopen und zahlreichen seltenen und gefährdeten Tierarten, sowie Bodenfunktionen und lokalklimatische Funktionen sind jedoch alleine schon wg. des hohen Damms mit seinen Böschungen in qualitativer Hinsicht schwer auszugleichen. Es bleibt weiterhin fraglich, ob der fachgerechte Ausgleich vor Ort langfristig gesichert ist, wenn weitere Landschaftsbestandteile z.B. durch eine neue Bahntrasse zusätzlich beansprucht werden (kumulative Wirkungen, die zu betrachten sind). Ersatzmaßnahmen werden im Bezirk Bergedorf vorgeschlagen. Ob die Maßnahmen nur ggf. als CEF-Maßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten und ohne Ausnahmeverfahren umgesetzt werden können, ist mit der Fachbehörde (Behörde für Umwelt und Energie BUE) zu klären.

Dass nur die Vögel im Ausnahmeverfahren betrachtet werden, reicht für die Abarbeitung der Variante Süd 1 (nach Auffassung SL 3) nicht aus. Auch Moorfrosch sowie andere Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie werden im Fachbeitrag Artenschutz aus 2013, 2014 bzw. 2016 erwähnt. Das Ausnahmeverfahren (Daten aus dem Schriftstück 29.03.2010 sind insofern im Fachbeitrag aktualisiert) ist mit der Fachbehörde abzustimmen. Ausnahmegenehmigungen sind ggf. auch erforderlich bei Inanspruchnahme während der Bauzeiten. Das Fazit (Seite 19 des Ausnahmeverfahrens Ordner 10) „dass die aus artenschutzrechtlicher Sicht als günstiger beurteilten Varianten Süd 2 und Süd 4 sowie auch die übrigen Varianten ... keine zumutbaren Alternativen ... sind“ sollte ergänzt werden um den Zusatz: und zwar in wirtschaftlicher Hinsicht (wie zuvor ausgeführt).

In Ordner 10 Fachbeiträge zur UVS (Stand 20.01.2011) werden auf Seite 25 die „gesetzlich geschützten Biotope“ aufgezählt. Seit 2009 sind die maßgeblichen Schutzparameter in § 30 BNatSchG geregelt (und nicht mehr § 28). Zusätzlich regelt das HmbBNatSchAG (seit 2011) in § 14 zwei weitere gesetzlich geschützte Biotoptypen, die im Fachbeitrag ggf. nicht berücksichtigt wurden. Inwiefern die aufgeführten Maßnahmen geeignet und zugeordnet sind, die Biotope auszugleichen, ist mit der Fachbehörde (BUE) abzustimmen.

VII. Boden / Altlasten

Das Fachamt Verbraucherschutz verweist auf die Stellungnahme der BUE, die mit dem Bezirksamt abgestimmt ist.

VIII. Moorburger Kirchdeich

Die Straße Moorburger Kirchdeich kann aufgrund geringer Tragfähigkeit (< 7,5 t) sowie erheblicher Beschädigungen der Straßenentwässerungsleitungen NICHT für die Abwicklung von Baustellenverkehr im jetzigen Zustand benutzt werden.

Sollte die Straße dennoch für die Benutzung durch Baustellenverkehr in Betracht gezogen werden, ist diese mind. 2 Jahre vor Eintritt der Benutzbarkeit durch einer Grundinstandsetzung seitens des Antragstellers entsprechend herzustellen. Dies beinhaltet die komplette Planung sowie die Finanzierung.

IX. Wasser / Entwässerung

Die Plangenehmigungsbehörde beabsichtigt, im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses die Wasserrechtlichen Erlaubnisse und die Wasserrechtlichen Ausbaugenehmigungen zu erteilen. Hierfür sind das Einvernehmen und das Benehmen mit den Bezirken für die Bezirksgewässer herzustellen.

Dieses Einvernehmen gem. § 19 (3) WHG für

1. die Einleitung des während der Bauphase anfallenden Poren- und Niederschlagswassers
2. die Einleitung des Niederschlagswassers der Fahrbahnen nach Fertigstellung der Baumaßnahme in Bezirksgewässer kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht hergestellt werden.

Auch das Benehmen hinsichtlich des mit der Baumaßnahme verbundenen Gewässerausbaus kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht hergestellt werden.

Im Folgenden wird aufgeführt, welche Vorgaben in die Planung aufzunehmen und umzusetzen sind und welche Unterlagen dem Bezirksamt vorliegen müssen, damit ein Einvernehmen hergestellt werden kann.

1. Einleitung Poren- und Niederschlagswasser während der Bauphase:

In Planfeststellungsunterlage U 20 wird für die Ermittlung der anfallenden Niederschlagsmengen eine gleichmäßige Verteilung der angesetzten Niederschlagsmenge von 750 mm zugrunde gelegt. Dies ist nicht zulässig.

Alle Transportgräben (auch der Entwässerungsrandgraben im Bereich der Entwässerungsfelder) sind auf einen 15-minütigen Bemessungsregen mit einer Wiederkehrzeit von 5 Jahren auszulegen. Es ist das Puffervolumen der Gräben zu ermitteln und eine Aussage zu treffen, ob bzw. ab welchem Regenereignis es zu einer Überlastung des Entwässerungssystems kommen kann. Sollte ein Bemessungsregen mit einer Überschreitungshäufigkeit von 1mal in 10 Jahren in den Transportgräben nicht zurückgehalten werden können, sind die Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen darzustellen.

Der auf Seite 42 herangezogene Einleitungsgrenzwert für Fe^{2+} ist mit 1 mg/l zu hoch angesetzt und auf 0,5 mg/l zu korrigieren.

Die erforderliche Wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung in ein Gewässer kann erst erteilt werden, wenn die Einleitstelle und –menge (hydraulischer Nachweis ist erforderlich) bestimmt sind und eine Ausführungsplanung der geplanten Porenwasserbehandlungsanlage vorliegt.

2. Einleitung Niederschlagswasser der Fahrbahnen

- Nach Vorgabe von MR 23, als zuständige Wasserbehörde ist auf den Fahrbahnen anfallendes Niederschlagswasser vor Einleitung in ein Gewässer gemäß § 57 WHG nach dem Stand der Technik zu reinigen. Die vorgesehenen Retentionsbodenfilter sind Behandlungsanlagen, die dem Stand der Technik entsprechen. Soll wie ebenfalls vorgesehen, anfallendes Niederschlagswasser über die Böschung versickert werden, ist eine Passage durch 30 cm bewachsenen Oberboden vorzusehen. Beiden Verfahren wird in dem Merkblatt DWA-M 153 ein vergleichbarer Durchgangswert zugeordnet. Eine Versickerung des Niederschlagswassers durch 30 cm bewachsenen Oberboden wird seitens MR23 der Reinigung über Retentionsbodenfilter gleichgestellt und somit als Verfahren, welches dem Stand der Technik entspricht anerkannt.
- Die Planfeststellungsunterlage 18, Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung ist zu überarbeiten. Die Unterlage ist um hydraulische Berechnungen und Detailpläne zu ergänzen. Für alle Entwässerungsbereiche, in denen eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers vorgesehen wird sind hydraulische Berechnungen einzureichen. Die Nachweise für die Versickerung sind für ein 10-jährliches Regenereignis zu führen. Es ist darzulegen, welche Restmengen bei einem 10-jährlichen Regenereignis den Mulden am Böschungsfuß zugeführt werden und wo das Wasser der Mulden verbleibt. Es ist anzugeben, welche Flächen vernässt werden und welche Flächennutzung von welchem Eigentümer vorgesehen ist. Laut Versickerungspotentialkarte ist im Bereich der Autobahntrasse keine Versickerung möglich.

In Entwässerungsabschnitt 2c ist am Böschungsfuß eine Mulde für Geländewasser mit Anschluss an Gruppen geplant. Es ist anzugeben, für welches Regenereignis die Mulde dimensioniert wird und an welche Vorfluter die Gruppen angeschlossen sind bzw. werden

sollen. Grundsätzlich ist bis zu einem 10-jährlichen Regenereignis nur eine gedrosselte Einleitung mit hydraulischem Nachweis in die Gebietsgewässer vorzusehen. Es ist eine Aussage, welche Mengen in die Gewässer eingeleitet werden sollen erforderlich.

- Entwässerungsabschnitt 4 Moorburger Hauptdeich
Im Bereich der Baustrecke ist das auf der Straße Moorburger Hauptdeich anfallende Niederschlagswasser vor Einleitung in ein Gewässer zu behandeln.
- Rampen 460, 470 und 480
Planfeststellungsunterlage 18, auf Seite 7 wird angegeben, dass Restmengen in den Begleitgraben der Südbahn eingeleitet werden sollen. Hierfür ist zwingend die Zustimmung von HPA erforderlich. Es ist darzulegen, welche Restmengen bei einem 10-jährlichen Regenereignis in den Begleitgraben der Südbahn eingeleitet werden sollen, die Leistungsfähigkeit des Grabens ist nachzuweisen.
- Für alle hydraulischen Berechnungen sind die Niederschlagshöhen und –spenden nach Kostra-DWS **2010**, Spalte 35, Zeile 22 (mit den höchsten Klassenwerten) zu verwenden.
- Die Ermittlung der angegebenen undurchlässigen Fläche kann nicht nachvollzogen werden. Für jeden Entwässerungsabschnitt ist eine Tabelle Flächenermittlung /Abflussermittlung zu erstellen.
- Für einen Havariefall ist ein Gewässerschutzkonzept aufzustellen.
- **Retentionsbodenfilter**
Retentionsbodenfilter sind gemäß DWA-M 178 zu dimensionieren.
Als Vorstufe ist jeweils ein Geschiebeschacht mit einem Leichtflüssigkeitsrückhalt vorzusehen.
Für die Ermittlung der erforderlichen Filterfläche ist die zulässige, mittlere jährliche Filterflächenbelastung von $7 \text{ kg}/(\text{m}^2 \text{ a})$ AFS_{fein} (anzusetzender Frachtwert $760 \text{ AFS}_{\text{fein}} [\text{kg}/\text{ha}\cdot\text{a}]$) zu berücksichtigen.

Detailpläne Retentionsbodenfilter, Geschiebeschacht, Notüberlauf, Ablaufbauwerk, Pumpwerke sind zu erstellen

Neben dem 1-jährlichen Regenwasserzufluss ist dieser auch für das 10-jährliche und 30-jährliche Regenereignis anzugeben.

Es ist ein Konzept zu erstellen, wie die Funktionsfähigkeit der Retentionsbodenfilter erreicht und dauerhaft sichergestellt werden soll.

- Retentionsbodenfilter AK HH Süderelbe
Das Pumpwerk ist mindestens für ein 10-jährliches Regenereignis auszulegen. Die Folgen eines Ausfalls des Pumpwerks sind darzustellen.
- Retentionsbodenfilter Hafen Süd
Für die geplante Einleitung in den Deichgraben ist ein hydraulischer Leistungsnachweis des Deichgrabens erforderlich. Da die Entwässerung über die Siedlungsbereiche erfolgen soll, ist bei der Ermittlung des erforderlichen Rückhaltevolumens die Überschreitungshäufigkeit mit $n=0,033/a$ festzulegen.

Gewässerausbau

Die Planfeststellungsunterlagen sind zu ergänzen um:

- Beschreibung **aller** Änderungen am Gewässersystem mit hydraulischen Berechnungen (auch für die verlegte Moorburger Landscheide). Die Entwässerung der von der Baumaßnahme betroffenen Flächen ist sicherzustellen und nachzuweisen.
- Anschluss Wulfgrabens an die Moorburger Landscheide:
Es ist nachzuweisen, bis zu welchem Regenereignis, welcher Anteil der Gebietsentwässerung der verlegten Moorburger Landscheide zugeleitet wird und welche Änderung des Wasserstandes der Moorburger Landscheide damit verbunden ist (hydraulischer Nachweis).

- Unterlage U16.2, Seite 10: Es wird vorgesehen, die ehemalige Spülfeldfläche über Gräben an den südlichen Vorfluter anzuschließen. Die hierfür erforderliche Leistungsfähigkeit des Vorfluters ist nachzuweisen. Der Untenburger Querweggraben wird durch die anstehende Beseitigung des Anschlusses an den Autobahnseitengraben der A7, im westlichen Abschnitt hydraulisch überlastet sein, sodass dort, ohne einen Gewässerausbau, keine weiteren Flächen angeschlossen werden können.
- Ausgleichsmaßnahmen
Im Bereich der Moorburger Landscheide sind Bäume als Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Die Lage der geplanten Bäume entlang der verlegten Moorburger Landscheide ist mit MR23 abzustimmen. Grundsätzlich sollen Fließgewässer durch Bäume beschattet werden, geplante Bäume sollten daher auf der Südseite des Gewässers vorgesehen werden.
- Darstellung der Änderungen am Gewässersystem in Lageplänen mit Angabe der Fließrichtung der geplanten Gewässer und der Entwässerungsrichtung der von den Änderungen betroffenen Flächen.
- Es ist nachzuweisen, dass die hydraulische Bemessung der geplanten Gewässer eine schonende Gewässerunterhaltung gemäß der Richtlinie für die Unterhaltung der Hamburger Gewässer zulässt.
- Gemäß Wasserhaushaltsgesetz ist in Außengebieten ein 5,0 m breiter Gewässerrandstreifen vorzusehen. Die Planung der neuen Gewässer ist hierauf zu überprüfen und gegebenenfalls zu ändern.

Allgemeines

Planfeststellungsunterlagen, die Aussagen zur Gebietsentwässerung enthalten sind zu überarbeiten, wie im Gespräch am 20.04.2017 dargelegt.

X. Schalltechnische Untersuchung (STU) Luftschadstoffuntersuchung

Nach Durchsicht der Schalltechnischen Untersuchung (STU) der Arcadis Deutschland GmbH (Juli 2016), der Summenpegelbetrachtung (Unterlage 17.3) und der Luftschadstoffuntersuchung der DEGES (Juli 2016) kann der Immissionsschutz des Bezirksamtes Harburg folgende Stellungnahme abgeben:

- 1) Die Summenpegelbetrachtung sollte in die Schalltechnische Untersuchung aufgenommen werden und nicht als eigenständige Unterlage aufgeführt werden, da diese ein wesentlicher Bestandteil der STU ist.
- 2) Für die Luftschadstoffuntersuchung wurde mit Emissionsfaktoren von Euro 5 und Euro 6- Fahrzeugen gerechnet. Unklar ist, ob insbesondere bei Dieselfahrzeugen die tatsächlichen NO₂-Werte zur Berechnung verwendet wurden. Die Formulierung legt den Verdacht nahe, dass lediglich die hypothetischen Werte Anwendung fanden. Vor dem Hintergrund der neusten Untersuchungsergebnisse bei Dieselfahrzeugen ist darzustellen, dass die tatsächlichen Abgaswerte in die Berechnung einfließen, um diese nicht angreifbar zu machen. Ggf. ist die Untersuchung entsprechend zu überarbeiten.

XI. Stellungnahme zum BIMSCHG-Verfahren (Entwässerungsfelder Moorburg Mitte, HPA)

Für das Flurstück 02942, 03124 Fürstenmoordamm o. Nr. liegen der Bauaufsichtsbehörde (WBZ Harburg) keine Beschränkungen vor. Bauordnungsrechtlich bestehen keine Bedenken gegen die Nutzung.

XII. Einschätzung zur Möglichkeit weiterer Gewebeentwicklung im Gebiet 6a und 6b

Raum für zusätzliche Gewerbeflächen im Rahmen der Planung A26 Ost, Abschnitt 6a, wird von WBZ1 nicht gesehen. Eine Gewerbeflächenentwicklung im folgenden Abschnitt 6b wird im direkt anschließenden Umfeld der künftigen Autobahn, insbesondere durch vorhandene und geplante Entwässerungsfelder, Trocknungsfelder, Folgenutzungen für Baggergutmonodeponie, Wartungs- und Wirtschaftswege, Gräben, Lärmschutzwände, belastete Flächen aus dem Altlastenkataster, weitere Verdachtsflächen und durch das ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet usw. nicht ohne Einschränkungen vorhanden sein. Im Bereich weiter östlich des Trassenverlaufes des Planungsabschnittes BAB A 26, Abschnitt 6b ist eine Gewerbeflächenentwicklung gemäß bezirklichem Gewerbeflächenkonzept allerdings denkbar (siehe auch Kapitel IV), hier schneidet die geplante Trassierung der BAB A 26 Gewerbeflächenpotenzialflächen.

Im Falle einer Linienveränderung der Autobahntrasse ist eine geordnete Gewebeentwicklung im Abschnitt 6b deutlich besser realisierbar.

XIII. Abschließende Bemerkung zur Einschätzung der Variante Süd 1

Die in wirtschaftlicher Hinsicht günstigste Linienführung Süd 1 nimmt das Bezirksamt zur Kenntnis und bittet die Planfeststellungsbehörde um Beachtung der bezirklichen Anregungen. Gleichzeitig äußert das Bezirksamt die Bitte um erneute Prüfung der „in der Summe“ der zu betrachtenden Kriterien deutlich besseren Varianten Süd 2 und Süd 4.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. Schleiden

