

Zusammengefasste Einwendungen ohne Klimafragen mit Antworten von VE

1	Vorstellung der Verhandlungsleitung, Einführung in das Verfahren, „Spielregeln des EÖT“	
BSU	Erläuterung durch BSU	
2	Vorstellung des Vorhabens durch Vattenfall	
VE	Herr Lassen-Petersen: Kurzdarstellung des Projektes	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
3	Bedarfsprüfung für die Fernwärmeleitung, Planrechtfertigung		
	Das Vorhaben bedarf einer Planrechtfertigung. Davon geht zum einen der Vorhabenträger selbst aus, indem er den Antragsunterlagen Kapitel 4.3 des Erläuterungsberichtes beifügt („Notwendigkeit und Begründung des Vorhabens, Planrechtfertigung“). Der Plan ist aber auch aus rechtlichen Gründen objektiv zu rechtfertigen. Die Planrechtfertigung ist gesetzlich nicht geregelt aber in ständiger Rechtsprechung anerkannt notwendiges Merkmal jeder Planfeststellung: „Das der planerischen Abwägung vorgelagerte Erfordernis der		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes sowie gegebenenfalls unter Beachtung der Gewichtung, die eine enteignungsrechtliche Vorwirkung bedingt, ein Bedarf besteht, das Vorhaben also unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Das erfordert keine Unausweichlichkeit des Vorhabens; ausreichend ist, dass es vernünftigerweise geboten ist.“ (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116 (Tz. 182).</p> <p>Es ist bezweifelt worden, ob eine Planfeststellung für privatnützige Vorhaben einer Planrechtfertigung bedarf (vgl. Ramsauer/Bieback, NVWZ 2002, 277, 280 ff.). Vorliegend bedarf dies deswegen einer vertieften Auseinandersetzung, weil das Vorhaben nicht aufgrund eines Fachplanungsgesetzes mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung planfeststellungsbedürftig ist, sondern allein aufgrund von § 20 Abs. 1 UVPG.</p> <p>Der VGH Stuttgart meint zur Frage der Planrechtfertigung(VGH Stuttgart Beschluss v., 21.3.2011, 5 K 3343/10, UA S. 18), dass es einer gesonderten Prüfung der Planrechtfertigung nicht bedarf, bei privatnützigen Vorhaben sei diese Frage nur im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen: (Zitat nur als Bild)</p> <p>Damit setzt er sich in direkten Widerspruch zum Beschluss des OVG NRW, 20 B 1586/07 sowie zu BVerwG 9.11.2006, 4A 2001/06 und 26.4.2007, 4C 12/05. Eine Planrechtfertigung ist schon deswegen zu verlangen, weil auf Grundlage etwa eines Planfeststellungsbeschluss nach § 21 UVPG auch eine Enteignung nach den Landesenteignungsgesetzen inhaltlich begründet werden können. Verheyen S. 16</p>		
	<p>Die oben rezipierte Rechtsprechung stellt die Anforderung, dass ein Bedarf für ein Vorhaben besteht, das Vorhaben also unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Das erfordert keine Unausweichlichkeit des Vorhabens; ausreichend ist, dass es „vernünftigerweise geboten“ ist. Das ist vorliegend aus Klimaschutzgründen, sowie aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Auswirkungen auf Anwohner und Verkehr nicht der Fall (s.o). Vernünftigerweise geboten ist vielmehr, die FWT nicht zuzulassen und unverzüglich in Planungen einzutreten, wie die Fernwärmeversorgung des Kraftwerk Wedel anderweitig zu ersetzen ist.</p> <p>Zudem ist die Auslegung mit DN 900 und ab Pumpstation Altona bis</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Pumpstation Haferweg DN 800 ist nicht erforderlich und nicht zu rechtfertigen. In der UVP (S.1) heißt es: Zur Verbesserung der hydraulischen Situation im Bereich Altona wird die Pumpstation Altona (Simon von Utrecht – Str / Ecken Holstenstraße) mit einem Strang von DN 350 eingebunden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass es allein für diese Einbindung erforderlich wäre, eine Leitung von DN900 durch die dicht besiedelten Bereiche in Altona zu führen. Die gesamte Trassenfindung wird bestimmt durch die „Notwendigkeit“ beide Pumpstationen zu bedienen. Hierzu gibt es jedoch in den Planfeststellungsunterlagen keinerlei substantiierte Aussagen. Würde die Anbindung an die PS Altona wegfallen, wären westlichere Trassenalternativen eindeutig vorzugswürdig.</p> <p>Zudem ist un schlüssig, warum zur Bewältigung der Fernwärmeversorgung eine DN 900 notwendig sein soll, wenn momentan läuft die Leitung ab Wedel mit DN 500 oder 600 verläuft. Die Auslegung wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht konkret dargelegt bzw. gerechtfertigt.</p> <p>Die Auslegung auf DN 900 erscheint aber allein aufgrund der Annahme gerechtfertigt, dass das Fernwärmenetz in Hamburg weiter ausgebaut wird. Von dieser Verpflichtung hat sich aber insbesondere der Vorhabenträger im Rahmen des Vergleichs vor dem ICSID-Tribunals (17. August 2010, ARB 09/6) ausdrücklich befreien lassen. Insbesondere ist auch die Hafencity Ost (der mit Abstand größere Teil der Hafencity) kein potentieller Abnehmer mehr, sondern wird entgegen der ursprünglichen Pläne des Vorhabenträgers anderweitig versorgt. Verheyen S. 17/18</p>		
VE	<p>Milde-Büttcher: Beitrag zur Planrechtfertigung (vernünftigerweise Geboten und Bedarf)</p> <p>Lassen-Petersen: Vortrag zur Auslegung der FWT: Hydraulische Grundsituation des FW-Netzes, 1:1 Ersatz Wedel, Einspeisefunktion Altona, Auslegung Rohrnennweite</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
8.	Öffentliches Interesse an der Leitung		
	<p>Ein öffentliches Interesse an der beantragten Leitung besteht insgesamt nicht, jedenfalls kann dieses nicht die mit ihr verbundenen Nachteile überwiegen. Die Fernwärmeversorgung kann auch in anderer Weise sicher gestellt werden, die eine derart große Fernwärmeleitung nicht erfordert, sondern über dezentralere Einrichtungen geführt wird. Das überwiegende öffentliche Interesse ist aber im Rahmen des planerischen Ermessens zwingend positiv festzustellen. Eine rein privatnützige Planfeststellung kann sich nicht gegen erhebliche Interessen Dritter – selbst wenn diese nur mittelbar betroffen werden sollten – durchsetzen. Verheyen, S.5</p>	<p>Es wird bemängelt, der Bau der Fernwärmeleitung stehe nicht im öffentlichen Interesse. Sie sei rein privatnützig und könne sich damit im Rahmen des planerischen Ermessens nicht gegen erhebliche Interessen Dritter – selbst wenn diese nur mittelbar betroffen werden sollten – durchsetzen</p>	
	<p>Der Bau von Vattenfalls Fernwärmeleitung steht nicht in öffentlichem Interesse.</p>		
	<p>Für den Bau der Fernwärmeleitung durch einen größeren Abschnitt der Holstenstraße ist mit lang anhaltender Blockierung der Holstenstraße als Verkehrsweg zu rechnen. Als Ersatzstrecke wird hauptsächlich die Stresemannstraße genutzt werden. Dort ist mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs, nicht zuletzt auch des Schwerlastverkehrs, zu rechnen, und zwar über etliche Monate, wenn nicht länger. Bereits jetzt verursacht dieser Verkehr bei mir als beinahe unmittelbare Anwohnerin erhebliche Gesundheitsbeschwerden. Die Gesundheitsbelastung wird sich durch den Bau der Fernwärmeleitung und die dadurch verursachten Verkehrsumleitungen erheblich verschärfen. Ich bin nicht bereit, diese zusätzliche Gesundheitsbelastung hinzunehmen. Denn der Bau von Vattenfalls Fernwärmeleitung steht nicht in öffentlichem Interesse.</p>	<p>Die Nachteile, hier die Gesundheitsbelastung der Anwohner der Stresemannstraße, würde sich durch den Bau der Fernwärmeleitung und die dadurch verursachten Verkehrsumleitungen erheblich verschärfen. Daher sei ein öffentliches Interesse am Bau der Fernwärmeleitung nicht gegeben.</p>	
VE	<p>Dr. Krahnfeld</p> <p>Wir hatten bereits zu TOP 3 ausgeführt, dass das beantragte Vorhaben auf Grund seiner Zielkonformität kein rein „privatnütziges“ Vorhaben ist, sondern ein „auch gemeinnütziges“. Dies wird auch im Rahmen der planerischen Abwägung dem Vorhaben gegenüber konkurrierenden Belangen entsprechendes Gewicht verleihen.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
9.	Alternativenprüfung		
9.1	Verzicht auf das Vorhaben, alternative Klimapolitik		
	<p>Anstatt dass die verantwortliche, Behörde und die Stadt die notwendigen Konsequenzen ziehen, Vattenfall die Genehmigung verweigert und zusammen mit den Experten von Umweltschutz-Initiativen und unabhängigen Sachverständigen nach alternativen Lösungen sucht, passiert nichts.</p>	<p>Es wird eingewandt, die zuständige Behörde / die Stadt suche nicht gemeinsam nach alternativen Lösungen. Es gäbe Alternativen zur geplanten Fernwärmetransportleitung, bei denen das Ausmaß der Zerstörung und die Dauer der Baumaßnahmen nicht anfallen würden.</p>	<p>Das Planfeststellungsrecht enthält ein Abwägungs- und Konfliktbewältigungsgebot. Die Planfeststellung erfordert die Prüfung, ob schonendere Alternativen zu dem beantragten Vorhaben bestehen. Es sind aber nur Trassenvarianten oder unterschiedliche Ausführungsarten der Leitung durchsetzbar, die Alternativen müssen sich aber im Rahmen des Antragsgegenstandes bewegen. Es ist nicht möglich, ein ganz anderes Vorhaben, also den Verzicht oder andere Wärmeversorgungskonzepte durchzusetzen.</p>
	<p>Notwendigkeit Der Antragsteller Vattenfall Europe Wärme AG beansprucht, die FWT läge im öffentlichen Interesse einer sicheren Wärmeversorgung, des Klimaschutzes und der Arbeitsplätze (Kap 4-3, Planrechtfertigung). Die beantragte FWT liegt jedoch allein im Interesse der Vattenfall Europe Generation AG, überschüssige Wärme aus dem Kraftwerk Moorburg an die Fernwärmekunden in Hamburg zu verkaufen. Als Betreiberin des Fernwärmenetzes im öffentlichen Interesse hat die Vattenfall Europe Wärme AG auch in Betracht zu ziehen, dass andere Erzeuger das</p>	<p>Es wird beantragt: Es ist durch eine Ausschreibung zu ermitteln, ob ein Fernwärmeversorger am Standort Wedel eine Anlage zur Kraft-Wärme-gekoppelten Energieerzeugung errichten will und über die FWT Wedel Wärmeenergie im Fernwärmenetz anbieten will.(Rettet die Elbe)</p>	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Netz zum Vertrieb ihrer Wärme nutzen könnten. Dabei muss eine hohe Auslastung angestrebt und Überkapazitäten vermieden werden. Die FWT Moorburg würde die FWT Wedel überflüssig machen, da das Kraftwerk Wedel von Vattenfall stillgelegt und kein neues Werk an dem Platz gebaut werden soll. Eine neue Investition von 215 Mio. € (Antrag 1.4, Herstellungskosten) für die FWT Moorburg würde die alte FWT Wedel entwerten, nichtsdestoweniger Kosten verursachen, die auf die Einspeiser bzw. die Fernwärmekunden umgelegt würden. Diese Veränderung der Struktur der Fernwärmeversorgung liegt nicht im öffentlichen Interesse.</p> <p>Grundsätzlich ist ein Eingriff in die Umwelt durch eine neue FWT zu vermeiden, wenn die vorhandene FWT weiter genutzt werden kann. Der Förderkreis »Rettet die Elbe« e.V. beanstandet, dass eine solche Alternativenprüfung nicht vorgelegt wurde.</p> <p>Es wird beantragt: Es ist durch eine Ausschreibung zu ermitteln, ob ein Fernwärmeversorger am Standort Wedel eine Anlage zur Kraft-Wärme-gekoppelten Energieerzeugung errichten will und über die FWT Wedel Wärmeenergie im Fernwärmenetz anbieten will.(Rettet die Elbe)</p>		
	<p>Die Dimensionen der für die Fernwärme des Kraftwerks erforderlichen Transportleitungen erzeugen ein Ausmaß der Zerstörung und eine Dauer der Baumaßnahmen, die bei entsprechenden Alternativen nicht anfielen.</p>		
VE	<p>Milde-Büttcher:</p> <p>Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens für eine Vorhaben ist es, aus den konkret zur Verfügung stehenden Vorhabensalternativen die vorteilhafteste auszuwählen (vgl. Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Auflage 2008, § 74, Rn. 125). Es ist jedoch nicht Aufgabe der BSU als Planfeststellungsbehörde, andere Projekte als das beantragte in die Alternativenprüfung einzustellen (vgl. Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Auflage 2008, § 74, Rn. 126).</p> <p>Beim Aufbau der von den Einwendern geforderten dezentralen Fernwärmeversorgung handelt es sich jedoch um ein anderes, außerhalb des konkreten Planfeststellungsverfahrens liegendes Projekt. Wird aber das Hauptziel des Planfeststellungsverfahrens hier also der Anschluss des KW Moorburg an das Hamburger Fernwärmenetz aufgegeben, so handelt es sich bei der dadurch entwickelten Alternative nicht mehr um eine Alternative im Sinne des Planfeststellungsrechts (vgl. Urteil des OVG Lüne-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>burg vom 19. Februar 2007, Az. 7 KS 135/03, Rn. 110, juris).</p> <p>Die Einwendung ist deshalb nicht verfahrensrelevant</p>		
9.2	<p>Falsche Trassenwahl (zu große Beeinträchtigungen, Wertminderung von Gebäuden, Gefahr durch Tunnel, falsche Abwägung)</p>		
VE	<p>Placzek: Kurzvortrag zur Alternativenprüfung</p>		
		<p>Siehe auch Verheyen, S.17: Planrechtfertigung erfordert Bedarfsprüfung + Variantenprüfung, letztere wird umfänglich kritisiert, u.a. hätte eine ungefährlichere Variante als der Norderelbtunnel unter dem Dock und St. Pauli gewählt werden müssen.</p>	
		<p>Es wird eingewandt, Alternativen zur geplanten Trassenführung seien nicht objektiv geprüft worden, sondern die Trasse sei nur durch die Interessen von Vattenfall bestimmt. Es gäbe Alternativen zur geplanten Fernwärmehautleitung, bei denen das Ausmaß der Zerstörung und die Dauer der Baumaßnahmen nicht anfallen würden.</p>	
VE	<p>Milde-Büttcher: Der rechtliche Rahmen für die Alternativenprüfung stellt sich wie folgt dar: Die Planfeststellungsbehörde (und mit ihr der Antragssteller bei Zusammenstellung der Unterlagen) hat alle Alternativen, die sich ernsthaft anbieten, zu prüfen. Die Entscheidung für eine der geprüften Alternativen ist nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann rechtswidrig, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung al-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>ler abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil die entgegenstehenden öffentlichen und/oder privaten Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008, Az. 9 A 68/07, Rn. 15, zitiert nach juris). Danach ist die Konzentration der Antragsunterlagen auf die Vorzugstrasse nicht zu beanstanden. Es wurden die Y-Trasse und die Schellfischtrasse als ernsthaft in Betracht kommende Alternativen ebenso geprüft wie verschiedene Detailvarianten der Vorzugstrasse. Keine dieser Alternativen hat sich aber im Laufe der Prüfung als eindeutig besser herausgestellt. Ganz im Gegenteil sind diese Alternativen mit erheblichen Belastungen für private und öffentliche Belange verbunden und werfen außerdem erhebliche technische Probleme auf.</p> <p>Auch aus Ihren Einwendungen war kein konkreter Vorschlag der sich als Alternative aufdrängt zu erkennen. Mit einer Ausnahme, der Umfahrung Dock Elbe 17, die als Einwendung von der Firma Blohm + Voss erbracht wurde, der später dargestellt wird.</p>		
	<p>Y- Trasse Relevant im Hinblick auf die Vermeidung der Unterquerung von dichtbesiedelten Straßenzügen in St. Pauli, aber auch die Frage, inwieweit die Trasse weitgehend im Straßenraum ohne Inanspruchnahme von Stadtbäumen realisiert werden kann, ist zunächst die Frage, ob die sogenannte Y-Trasse entlang der Autobahn A 7 (Kapitel 4.5, S. 3 f.) zu Recht frühzeitig ausgeschlossen wurde. Deren Länge wird im Erläuterungsbericht mit 15,4 km angegeben (a.a.O.). Diese Längenangabe ist aber nicht ohne weiteres schlüssig, besonders wenn man die Art der verlegten Leitung mit einbezieht (s.u.), und die Frage stellt, ob nicht sinnvoller eine andere Einbindung in das FW Netz angestrebt werden kann, etwa an die Pumpstation am nördlichen Ende des Hohenzollerndamms (Name unbekannt, aber aus der Netzwerkkarte des Vorhabenträgers ersichtlich vorhanden). Von Süden nach Norden werden in Kap. 4.5 die Nachteile / Konflikte dieser Trassenvariante aufgezählt, von denen aber keiner wirklich trägt, wenn man diese mit den Konflikten und daraus resultierenden Kosten im Bereich St.Pauli /Altona vergleicht. Die Betroffenheit im Hinblick auf die Betriebseinschränkungen wiegen im Hansaport Terminal sicher nicht höher zu bewerten als die Baustelle in der Louise-Schröder-Straße/Hostenstraße (vgl. Kap. 4.5, S. 5). Inwieweit das Landschaftsschutzgebiet (gemeint ist wohl das LSG</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Moorburg, vgl. Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in der Gemarkung Moorburg) entlang des alten Werderdeiches (vor der Elbquerung) geschädigt würde, ist sicherlich von der Art der Trassenführung und der Ausgestaltung der Trasse (Erd- oder Freiverlegung) abhängig. Generell kann auch im LSG für Bauvorhaben eine Genehmigung erteilt werden (§ 3 der LSG VO). Ohnehin ist eine Trassenführung sicher auch außerhalb des LSG möglich.</p> <p>In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (BFUB, Planfeststellungsverfahren FWT Moorburg, Umweltverträglichkeitsuntersuchung April 2011, Kap. 15.1) wird die Y-Trasse im selben Detaillierungsgrad wie im Erläuterungsbericht beschrieben. Details zum Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet werden dort nicht erläutert.</p> <p>Nicht schlüssig ist auch, warum der Donnerspark als Zielschachtstandort aufgeführt wird („Eine öffentliche Akzeptanz für einen Zielschacht des Norderelbtunnels im Bereich des Donnersparks ist nicht zu erreichen“, Kap. 4.5, S. 5), wenn doch die Trassenführung für den Norderelbtunnel mit einem „Zielschacht im Bereich des Fischereihafens an der Straße Neumühlen liegen würde“ (Kap. 4.5, S. 3).</p> <p>Der Donnerspark könnte ausweislich der Beschreibung der Variante weitgehend auch in Tunnelbauweise gequert werden. Ein Zielschacht ist dann durchaus auch an anderen Stellen denkbar, als direkt im Parkgelände, ggf. sogar im Bereich Elbchaussee.</p> <p>Unschlüssig ist auch, warum der erste Arm des Y nicht ohnehin in der Straße Elbchaussee verlegt werden könnte. Verkehrlich ist diese Straße sicher nicht wichtiger als die Holstenstraße, so dass Verkehrsbeeinträchtigungen hinzunehmen wären, der Straßenraum wäre deutlich breiter als der der jetzt als Führung angedachten Nebenstraßen. Eine Verlegung im Straßenbereich der Suzettestraße und der Bernadottestraße wäre ausweislich der Beschreibung auch nicht ausgeschlossen. Somit würden bei dieser Variante so gut wie keine stark überbauten Teile St. Paulis untertunnelt werden, wie dies bei der Vorzugsvariante der Fall ist.</p> <p>Erhebliche Vorteile hat diese Variante auch im Hinblick auf die Verkehrseinschränkung im Bereich der Holstenstraße/Stresemannstraße/Kieler Straße, die bei der Vorzugsvariante hingenommen werden müssen. Im Verlauf der hier untersuchten Variante entlang der A 7 müssten lediglich kürzere Stücke der Stresemannstraße und des</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Bahrenfelder Steindamms angebunden werden. Diese Vorteile könnten durchaus die ca. 3 km längere Streckenführung überwinden.</p> <p>Insgesamt wird aber vor allem übersehen, dass bei der Y-Führung zur PS Altona nur eine wesentlich kleinere Leitung verlegt werden müsste, als bei der Vorzugsvariante, wahrscheinlich ca. DN300 statt DN900. Entsprechend wären die Platzbedarfe, Belästigungen der Anwohner und Verkehrseinschränkungen in Ottensen/Altona deutlich geringer als bei der Vorzugsvariante in Altona Nord. Im Übrigen wäre zudem eine Anbindung an die bestehende Trasse zum Kraftwerk Wedel direkt nördlich des Hohenzollernrings (PS Holstenkamp/ Bornkampsweg) möglich – ohne Schwenk in Richtung Ottensen oder Altona Nord. Die Trasse würde mit nur einer Gewässerquerung auskommen und einem einzigen, in etwa gleich langen Norderelbtunnel. Zudem könnten die Eingriffe in die Brutmöwenkolonie Hohen Schaar ebenso vermieden werden wie die Eingriffe in den Pionierwald an der Nippoldstraße. Unschlüssig ist in diesem Zusammenhang auch, warum der erste Arm des Y überhaupt erforderlich ist. In der Vorzugsplanung ist ersichtlich, dass an der Pumpstation Altona nur ein Bruchteil der Wärme abgenommen wird, wie dies an der Pumpstation Haferweg der Fall sein wird. Auch jetzt verläuft die Fernwärmeversorgung über das Kraftwerk Wedel nicht direkt an die Pumpstation Altona. Physikalisch und wohl auch wirtschaftlich machbar wäre also sicher auch eine alleinige Anbindung an die PS Haferkamp.</p> <p>Eine Analyse im Hinblick auf die Sicherheit und Störfallanfälligkeit fehlt. Eine nachvollziehbare Beschreibung der Umweltauswirkungen fehlt. Eine Beschreibung der finanziellen Auswirkungen fehlt. Es ist anhand der Unterlagen nicht möglich festzustellen, ob diese Variante nicht insgesamt schonender für private und Umweltbelange wäre, als die Varianten im Vorzugskorridor.</p> <p>Angesichts der Gesamtumstände ist eine vorzeitige Ausschließung dieser Variante jedenfalls nicht nachvollziehbar. Die Trasse drängt sich als Alternative auf, wurde aber auch nicht nachvollziehbaren Gründen frühzeitig verworfen.</p> <p>Diese Wertung wird bestätigt vom Fachgutachter für Fernwärmeleitungsplanung, IB News GmbH, vgl. die beigefügte Anlage 1. In der Stellungnahme, die Bestandteil dieser Einwendung ist, kommt der</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Gutachter zu dem Schluss, dass die westliche Variante unzureichend untersucht wurde und objektiv in Erwägung zu ziehen wäre (S.8 ff). Der Vorhabenträger ist aufzufordern, eine Detailplanung vorzulegen, damit die Auswirkungen der Streckenführung überhaupt erwogen werden können. Verheyen S. 18-20</p>		
VE	<p>Lassen-Petersen: Die zitierte Pumpstation am Bornkamp (PS-Bahrenfeld) ist ausschließlich eine kleine Randpumpe für das dortige, kleine Teilnetz. Sie ist für die benötigte Transportfunktion nicht im Ansatz geeignet und eine Vergrößerung auf die erforderliche Größe ist nicht darstellbar. Die PS-Haferweg ist bereits heute die zuständige (und einzige) Transport-Pumpstation nach Wedel und würde einfach weiterverwendet werden.</p> <p>Die Y-Trasse hat aus der Summe ihrer Konfliktpunkte so weitgehende Nachteile gegenüber der Vorzugstrasse und ist zudem länger (ca. 3 km) plus Abzweig zur Pumpstation, dass sie ausgeschlossen wurde.</p> <p>Eine Verbindung zur PS-Altona ist erforderlich, um dem stetig wachsenden Fernwärme-Bedarf in Altona zu decken. Heute ist die Kapazität dieses Bereichs weitestgehend ausgeschöpft, da die zuführenden Versorgungsleitungen ausgelastet sind. Die geplanten 60 MW sorgen für eine entsprechende Kapazitätserhöhung für weitere Fernwärmeanschlüsse. Diese Leistung kann auch nicht über die heutige Wedel-Leitung transportiert werden, da diese ebenfalls hydraulisch ausgelastet ist. Deshalb ist am Anschluss PS-Haferweg nicht mehr als der 1:1 Ersatz (390 MW) des HKW-Wedels möglich.</p> <p>Der Tunnelschacht liegt im Donnerspark, um von dort als KMR-verlegte FWT weitergeführt zu werden. Die Angabe in den Antragsunterlagen, dass der Zielschacht „im Bereich des Fischereihafens an der Straße Neumühlen“ liegt, ist ein Fehler in der Antragsdarstellung. Da der Zielschacht eine große BE-Fläche benötigt, kann er auch nicht in der Elbchaussee liegen; die Elbchaussee verfügt nicht über die erforderliche Fläche.</p>		
	<p>b) Trasse über Köhlbrandhöft und den Schellfischunnel: Kapitel 4.6 des Erläuterungsberichtes beinhaltet die Machbarkeitsstudie (alternative Trasse für die Fernwärmeleitung über den Köhlbrandhöft und unter Nutzung des Schellfischunnel, 14.4.2011). Dies wird positiv zur Kenntnis genommen. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass eine technische Machbarkeit der Trassenführung über den Schellfischunnel nicht gegeben ist, sodass die Variante auch nicht in die UVU aufgenommen wurde. Zu beanstanden ist jedoch diesbezüglich bereits, dass in der Machbarkeitsstudie offensichtlich eine ab-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>solite Prämisse im Hinblick auf die zeitliche Realisierungsmöglichkeit der Fernwärmeleitung erfolgt. Es heißt in der Machbarkeitsstudie: „Grundsätzlich gilt bei der Planung Bestandsschutz von Anlagen, Gebäuden und Verkehrswegen sowie eine mit der im Planfeststellungsantrag von VE beschriebenen Vorzugstrasse vergleichbare zeitliche Realisierung der Fernwärmeleitung.“ (Machbarkeitsstudie, S. 9, Kapitel 4.6 Erläuterungsbericht). Hieraus folgt, dass eine im Planfeststellungsverfahren angemessene Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile der Trassenalternativen auf Grund dieser Prämisse schon nicht erfolgen kann. Dies wird beanstandet und führt insgesamt zu einem Abwägungsdefizit, das auch das Abwägungsergebnis durchaus Einfluss haben kann.</p> <p>Die zeitliche Realisierbarkeit der Fernwärmetrasse ist nicht als übergeordnete Priorität vom Vorhabenträger festzusetzen. Vielmehr ist diese ebenso zu bewerten wie Sicherheitsaspekte, Natur und Umwelt etc. Ein Weiterbetrieb des Heizkraftwerks Wedel über den in den Antragsunterlagen dargestellten Zeitpunkt hinaus ist jedenfalls nicht an Tage oder Wochen gebunden, eine verzögerte Herstellung der Fernwärmetrasse würde nicht automatisch dazu führen, dass eine Versorgung mit Fernwärme für die bereits angeschlossenen Hamburger Haushalte nicht erfolgen kann.</p> <p>Ein maßgebliches Konfliktfeld im Hinblick auf die Verwirklichung der Trasse über den Köhlbrand und durch den Schellfischttunnel ist die Planung für den ehemaligen Kohlehafen östlich des Köhlbrands. Die jetzige Trassenplanung geht davon aus, dass sich „schätzungsweise 280 m der Trasse und der südliche Tunnelschacht auf einer Fläche befinden, die zurzeit noch eine Wasserfläche ist“ (Machbarkeitsstudie, S. 27). „Optimaler Weise“ geht der Vorhabenträger davon aus, dass die Fernwärmeleitung erst dann hergestellt werden sollte, wenn die Verfüllung des Kohlenschiffhafens abgeschlossen ist. Eine technische Machbarkeit liegt vor:</p> <p>„Der Bau der Fernwärmeleitung im Kohlenschiffhafen als Wasserbaustelle ist anspruchsvoller, erfordert einen höheren logistischen Aufwand, Bedarf einer längeren Bauzeit und ist somit kostenintensiver.“ (S. 27).</p> <p>Maßgeblich für diese Konfliktfeld ist insbesondere, dass ein Bau des</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>südlichen Tunnelschachts auf dem Gelände des bisher verfügbaren Kohlenschiffhafens ausscheidet (S. 29), wobei allerdings unklar ist, ob – selbst wenn sowohl von Seiten der HSE und TTT eigene Planungen für diese Flächen bestehen – tatsächlich keinerlei Fläche für einen solchen Tunnelschacht zur Verfügung stehen sollten. Hierzu muss der Vorhabenträger weiterhin glaubhaft vortragen. Allein die Äußerung „nach VE vorliegenden Vorabinformationen“ lässt keinen Ausschluss der Variante zu.</p> <p>Der Flächenbedarf ist maßgeblich während der Bauzeit gegeben, nach Fertigstellung ist eine Flächeninanspruchnahme nur geringfügig vorhanden (Baustelleneinrichtungsfläche in der Größenordnung von ca. 4.000 m², S. 30).</p> <p>Der vorhandene Schellfisch tunnel würde ab dem Nordschacht Nordereib tunnel genutzt werden können. Der Schellfisch tunnel ist 950 m lang und verbindet das südliche Altona mit dem Bahnhof Altona. Er unterquert daher bereits bebaute und stark bewohnte Gebiete Altonas. Er ist als Baudenkmal gesichert.</p> <p>Das nächste Konfliktfeld befindet sich im Bereich der Ausfahrt des Schellfisch tunnels im Bereich der Zufahrt zum Intercityhotel (S. 34). Inwieweit das Intercityhotel die Nutzung des Schellfisch tunnels und die insoweit notwendige Einschränkungen für die Anlieferung ablehnen können, ist rechtlich unklar, hierzu wird um weiteren Vortrag gebeten. Es erscheint durchaus möglich, dass die Bereiche des Schellfisch tunnels nur auf Grund von Sondernutzungserlaubnissen genutzt werden, und der Schellfisch tunnel selbst in dem Bereich der öffentlichen Straßen fällt. Es erscheint aus der Machbarkeitsstudie (S. 39) so, dass allein die Ablehnung der Geschäftsführung hier zu einem technischen Ausschluss der Leitungstrasse in diesem Bereich geführt hat („im Vorfeld haben Sondierungsgespräche zu dieser Leitungsführung mit den jeweiligen Geschäftsführungen (Hotel und Kaufhaus) stattgefunden. Diese haben es unabhängig voneinander abgelehnt, dass die Zufahrten für die jeweiligen Anlieferungen durch die Fernwärmeleitung eingeschränkt werden. Somit ist eine Leitungstrasse der neuen Fernwärmeleitung in diesem Abschnitt nicht vorhanden.“ (S. 39). Dies ist insoweit rechtlich nicht nachvollziehbar.</p> <p>Im Hinblick auf den weiteren Verlauf der Fernwärmetrasse ab dem</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Trog des Schellfisch隧nels ist unklar, warum allein eine Verlegung im Bereich des Wartebereiches des DB Autozugs in Betracht kommt. Dies erschließt sich aus der Machbarkeitsstudie nicht. Technisch möglich erscheint z. B. auch eine weitere Tunnelstrecke zur Untertunnelung des Wartebereichs oder aber auch eine Verlegung in den Straßenbereich. Im weiteren Verlauf besteht ein Konflikt mit bestehenden Sielleitungen in der Harkortstraße, wobei eine technische Unmöglichkeit auch in der Machbarkeitsstudie nicht attestiert wird. Technisch nicht verständlich ist auch die Annahme einer maximalen Überdeckung (Kapitel 4.6, S. 48) im Falle einer Verlegung der Fernwärmeleitung unter den Sielleitungen. Im weiteren Streckenverlauf blieb die mögliche Trassenführung über die Haubachstraße und sodann über die Kieler Straße im Straßenverlauf ungeprüft. Sämtliche Konfliktpunkte könnten dadurch vermieden werden.</p> <p>Die leicht verlängerte Trassenführung wäre dem gegenüber durchaus hinzunehmen gewesen. Ungeprüft blieb auch eine technisch mögliche Variante, die den Schellfisch隧nel zwar einbindet, diesen dann aber dann als Ausgangspunkt für einen weiteren Tunnelschacht bis zur Max-Brauer-Allee nutzt, sodass dann die Fernwärmetrasse über die Max-Brauer-Allee und die Holstenstraße und Kieler Straße vollständig im öffentlichen Straßenraum verlegt hätte werden können. Dies führt insgesamt zu einem erheblichen Abwägungsmangel, da bei diesem Streckenverlauf die Untertunnelung und Beeinträchtigung von Wohnhäusern und dem dicht besiedelten Bereich St. Pauli und Altona Nord vollständig hätte vermieden werden können. Der Ausschluss der Trasse über die Nutzung des Schellfisch隧nels ist daher nicht zu rechtfertigen. Die Planungsgeschichte scheint die Gründung für die begrenzte Prüfung aufzuzeigen. Im Rahmen der Plangenehmigung hatte der Vorhabenträger zunächst eine Trassenführung angedacht, die die Holstenstraße weitgehend unberücksichtigt ließ, um weiträumige Verkehrsbeeinträchtigungen zu vermeiden. Die jetzt gewählte Vorzugstrasse allerdings verläuft weiträumig im Straßenbereich der Holstenstraße, sodass eine solche Führung auch für eine Variante unter Nutzung des Schellfisch隧nels durchaus in Betracht gekommen wäre. Dies wurde jedoch nicht wieder in Betracht gezogen, nachdem diese Varianten einmal ausgeschieden waren. Verheyen S. 20 - 23</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
VE	<p>Lüder Eine zeitnahe Inbetriebnahme der FWT nach der Inbetriebnahme des KW Moorburgs und Ersatz des HKW Wedels verbittet jedenfalls eine Trassenwahl, die uns eine Inbetriebnahme vor 2019 nicht ermöglicht.</p> <p>Lassen-Petersen: Aus rohrstatischen Gründungen kann nicht tiefer als 3.60 m verlegt werden. Am Schellfischtunnelausgang ist eine Weiterführung als Tunnel technisch nicht ausführbar (erforderliche BE-Fläche 4000m², Schachtbauwerk). Gilt sowohl für die Weiterführung Harkortstraße als auch für die Max-Brauer-Allee.</p> <p>Dauerhafte Einschränkung privater Belange haben wir in der Vorzugstrasse nicht, darum ist dies eins von mehreren k.o. Kriterien für diese Trasse.</p>		
	<p>c) Vorzugstrasse und geprüfte Detailvarianten: Es wurde ein Vorzugskorridor zwischen dem Kraftwerk Moorburg und der Pumpstation Haferweg ausgewählt, die in möglichst direktem Verlauf entweder als Freileitung, als Erdleitung oder als Tunnelleitung durch zunächst das Hafengebiet im Süderelbebereich, dann St. Pauli, Altona Altstadt und sodann Altona Nord führt, und in die Pumpstation Haferweg einmündet. Innerhalb dieses Korridors wurden an verschiedensten Stellen Alternativen zur gewählten Vorzugstrasse geprüft. Auch im Hinblick auf diese Variantenwahl sind dem Vorhabenträger Fehler unterlaufen. Verheyen S. 23</p>		
VE	<p>Lüder: Verweis auf die grundsätzliche Darlegung der Alternativenprüfung von Herrn Placzek</p>		
	<p>Hohe Schaar Zu nennen ist hier zunächst der naturschutzfachlich wesentliche Bereich auf der Hohen Schaar (Erläuterungsbericht Kapitel 4.5, S. 16 ff.). Hier fällt zunächst auf, dass auch in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung die verschiedenen Leitungsvarianten nicht naturschutzfachlich bewertet wurden (UVU, S. 35 ff.), sondern dort lediglich dieselbe technische Beschreibung vorherrscht, wie im Erläuterungsbericht. Ob und ggf. inwieweit die verschiedenen verworfenen Varianten (Variante I bis IV) eine geringere Auswirkung auf Natur und Landschaft gehabt hätten, kann sich nicht erschließen. Dies wird gerügt.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Unschlüssig erscheint jedenfalls, die Variante 1: Kattwykdamm und Hohe-Schaar-Straße auszuschließen, weil „von einer starken Beeinträchtigung des Straßenverkehrs dieser für den Hafen wichtigen Verkehrsader während der Bauzeit auszugehen“ sei (S. 17). Die Verkehrsbeeinträchtigungen dürften jedenfalls deutlich geringer sein, als die, die im nördlichen Bereich hinzunehmen sind. Sollte die Variante I über die Straßenfläche deutlich geringe Umweltauswirkungen haben, wäre diese zu wählen gewesen, da jedenfalls die Verkehrsbeeinträchtigung in diesem Bereich in keiner Weise ausschlaggebend können. Eine Darlegung der tatsächlichen Verkehrsauslastungen des Kattwykdammes und Hohe-Schaar-Straße fehlt gänzlich. Der Bereich Hohe Schaar hätte aufgrund der Betroffenheit der Avifauna gemieden werden müssen (vgl. detailliert unten, 6. Naturschutz / Bäume). Dies wäre technisch auch möglich gewesen.</p> <p>Für den gesamten Bereich der Freileitungsverlegung ist bei der Variantenwahl das Störfallrisiko bzw. das Risiko, dass die als Freileitung verlegt Leitungen Opfer von Anschlägen werden könnten, unberücksichtigt geblieben. Dies ist jedenfalls im Hinblick auf die doch stark vorhandene Antipathie in der Bevölkerung gegen die geplante Fernwärmeleitung nicht auszuschließen, sodass derartige Überlegungen mit den entsprechenden Folgen auch hier hätten eingestellt werden müssen, sodass möglicherweise eine Entscheidung zu einer grundsätzlichen Erdverlegung hätte gefällt werden müssen. Insbesondere im Süderelbbereich, wo die Leitungen in weiten Teilen als Freileitung verlegt werden, sind die Überwachungsmöglichkeiten nur eingeschränkt, und das Risiko, dass eine Leitung mutwillig beschädigt wird, ist gegeben. Die daran anschließenden Folgen (Wasseraustritt, Erosion des Erdreichs und anschließende Folgen für nebenstehende Gebäude oder Straßenflächen) müssen zwingend betrachtet werden.</p> <p>LOS F7</p> <p>Die problematischste Strecke bei der Bauausführung der Fernwärmetrasse ist sicher die Norderelbquerung mit Mündung im südlichen Altona. Geplant wird ein begehbare Tunnel mit ca. 1.350 m Länge mit einem Startschacht auf dem Gelände von Blohm & Voss im Süderelbbereich und einem Zielschacht (ca. 34 m tief) in einem als Parkplatz genutzten Bereich der Louise-Schröder-Straße westlich der Holstenstraße (Kapitel 4.2, S. 24 f.). Der Startschacht soll auch ca. 48</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>m unter Gelände beginnen und die Oberkante der Tunnelröhre soll mit ca. NN -32 m in der Fahrwasserachse gemessen tief in der Norderelbe verankert werden, so „dass auch eine Vertiefung der Norderelbe in diesem Flussabschnitt in der Nähe des alten Elbtunnels möglich ist“ (S. 23).</p> <p>Der geplante Norderelbtunnel liegt im Bereich des Trockendocks von Blohm & Voss, wo das Risiko von Verformungen bzw. Beeinträchtigungen der Standsicherheit besteht. Im Ergebnis quert der vorgesehene Tunnel St. Pauli auf einer Länge von ca. 700 m in einem besonders dicht besiedelten Bereich. Dieser wird von ca. -24 NN beim Eintritt in den Elbhang bis auf ca. -17 NN in Höhe des Zielschachts herangeführt (vgl. etwa schematische Zeichnung, Kap 20.3, Verformungsberechnung Los 7). Auf die Risiken des Tunnels wird unter 3. Tunnel unter St. Pauli“ vertieft eingegangen. Der Vorhabenträger ist sich der Problematik durchaus bewusst, und hat auch deswegen den Bereich der Querung der Norderelbe und den Bereich des südlichen Altona viele Varianten und Herstellungsmöglichkeiten untersucht (Kapitel 4.5, S. 32 ff.). Untersucht wurden auch Varianten mit einem kurzen Tunnel, grundsätzlich also solche, die direkt nach der Querung der Norderelbe im Straßenbereich z.B. des St. Pauli Fischmarkts enden und sodann als erdverlegte Leitung weiter durch Altona geführt worden wären. Insbesondere Variante 7 über St. Pauli Fischmarkt und Pepermölenbek scheint dabei vorschnell ausgeschlossen worden zu sein. Ein Blick auf die Karte erschließt, dass diese Variante mit dem Zielschacht des Norderelbtunnels im Bereich St. Pauli Fischmarkt, und damit in einer un bebauten Gegend geendet wäre, sodann über die Straßenfläche St. Pauli Fischmarkt, Breitestraße und Pepermölenbek bis hoch zur Simon-von-Utrecht-Straße / Luise-Schröder-Straße geführt hätte werden können.</p> <p>Zur Variante 7 heißt es im Erläuterungsbericht (S. 38, Kapitel 4.5) lediglich, dass in der Straße Pepermölenbek ein Stammsiel liege, „das die Verlegung einer Fernwärmeleitung im vorliegenden Ausmaße stark einschränkt“. Nach einem weiteren Absatz zur Unterquerung der Königsstraße / Holstenstraße wird diese Variante verworfen. Dies ist nicht nachvollziehbar, insbesondere weil auch in anderen Bereichen des Straßenraumes Sielverlegungen durchaus möglich wären, des Weiteren eine Verlegung unter dem Stammsiel nicht erwogen wird, und zudem eine technische Unmöglichkeit der Trassenführung in den genann-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>ten Straßen auch vom Vorhabenträger nicht als gegeben vorgegeben wird. Dementsprechend hätte im Sinne einer Vermeidung von Risiken und Meidung von bevölkerten und bebauten Gelände die Variante 7 weiter geprüft werden müssen. Das Verwerfen dieser Variante ist nicht schlüssig, es scheint sich viel mehr hier auch im rechtlichen Sinne eine Variante zu zeigen, die sich förmlich aufdrängt. Verheyen S. 23 - 25</p>		
VE	<p>Lassen-Petersen: Vortrag zu Altona-Süd-Pepermölenbek:</p>		
	<p>Einzelvarianten Verlauf Holstenstraße (LOS F8 und F9): Vorzugsvariante ist hier die Variante 1, also die geradlinige Weiterführung entlang der Holstenstraße bis zur Kreuzung Max-Brauer-Allee und dort abknickend in den Bertha-von-Suttner-Park und durch diesen querend bis zum Holstenplatz. Dabei wird im Bereich Eckernförder Straße auch ein Schulhof gequert. Verworfen bzw. detailliert geprüft wurde die geradlinige Weiterführung an der Holstenstraße ohne Querung des Bertha-von-Suttner-Parks (Variante 2) und zwei weitere Varianten, die im Hinblick auf den Baumbestand im Grünzug Altona noch stärkere Verluste nach sich gezogen hätten, u. a. die Variante 4, die in der Plangenehmigung von 2009 genehmigt worden war, nämlich durch den Gählerpark. Durch die Variante 1, also die Auslassung des Gählerparks können 25 Bäume geschont werden, und 23 Bäume weniger müssen zurückgeschnitten werden. Die Tatsache, dass der Gählerpark nunmehr ausgelassen werden soll, erschließt sich wohl insbesondere aus dem politischen Zusammenhang, da sich der Gählerpark im Winter 2009 / 2010 als Hochburg der Proteste gegen die Fernwärmetrasse herauskristallisiert hatte. Die Varianten 2 und 3 wurden planerisch untersucht und werden vom Vorhabenträger nicht ausgeschlossen (Kapitel 4.5, S. 40). Die Variante 2 Holstenstraße / Holstenplatz verläuft ab der Kreuzung Holstenstraße / Max-Brauer-Allee weiter in der Holstenstraße, im Vergleich mit der Variante 1 wird der Bauverlust deutlich geringer gehalten (37 Bäume weniger müssten gefällt werden). Abwägungsrelevant ist in diesem Bereich nach Auffassung des Vorhabenträgers die Beeinträchtigung des Verkehrs, sowie die Lärmbelästigung für die Anwohner. Maßgeblich für die Ablehnung der Variante 2 durch die Vorhabenträger ist wohl die Tatsache, dass umfangreiche Leitungsverlegungen im Fahrbahnbereich erforderlich seien (S. 40), insbesondere der einer</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Wasserleitung DN 600 und eines Siels DN 300. Dies wird zu einer Verzögerung der Bauarbeiten gegenüber Variante 1 führen. Unbestritten führen die bereits jetzt dort vorherrschenden Belastungen durch den Straßenverkehr zu gesundheitsgefährdenden Lärm. Durch die Trassenführung in der Variante 2 sollen sich nach Angaben des Vorhabenträgers die Lärmbelastungen durch die Leitungsbaustelle und den dadurch erhöhten Verkehrslärm (An- und Abfahren) um bis zu 3 dB(A) erhöhen und Werte von bis zu 77 dB(A) tags und 70 dB(A) nachts erreichen (S. 41).</p> <p>Ein direkter Vergleich zwischen den Belastungen durch Verkehr und Baulärm an der Holstenstraße mit den anderen Varianten wird jedoch nicht ermöglicht, weil zu den anderen Varianten die Lärmbelastungen spezifisch nicht aufgeführt sind. Dies wird gerügt und ist nachzuliefern.</p> <p>Variante 3 erscheint nach der Beschreibung als die Schonenste, nicht gewählt wurde sie bislang offensichtlich wegen der parallel laufenden städtebaulichen Planung für das Wohnen am Suttnerpark, wobei unklar ist, inwieweit überhaupt diese Planung die Verlegung einer Fernwärmetrasse langfristig aufhalten könnte. (Kapitel 4.5, S. 41). Verheyen S. 25-26</p>		
VE	<p>Lüder Hinweis auf die Darstellung zur Alternativenprüfung von Herrn Placzek</p>		
	<p>Los 9 – Querung des Bahndammes</p> <p>Der Verlauf der FWT wird spätestens ab Max-Brauer-Allee maßgeblich von der Bahnquerung im Zuge der Stresemannstraße bestimmt. Kap. 4.5 (S. 41 ff.) stellt dar, dass eine Querung allein im Bereich Holstenplatz möglich sei. Damit wird eine wohl vollständig baumschonende Trassenführung über Stresemannstraße/ Plöner Straße/Gelände der Deutschen Post AG angeblich ausgeschlossen.</p> <p>Gerügt wird in diesem Zusammenhang, dass die Holsten Brauerei AG angeblich eine Führung in der Hartkortstraße aus betrieblichen Gründen abgelehnt haben soll (Kap. 4.5, S. 43). Die Hartkortstraße ist eine öffentliche Straße, über die der Betrieb nicht bestimmen kann. Zudem ist die Variante über Chemnitzstraße unschlüssigerweise abgelehnt worden. Auch in der Vorzugstrasse liegen Bestandsleitungen (vgl.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Düppelstraße, Augustenburger Straße). Ebenso ist die Ablehnung der Var.2 über die Holstenstraße nicht nachvollziehbar. Mit dieser Variante und Weiterführung der Trasse über die Industriebrachen und die Plöner Straße hätten Baumfällungen insgesamt vermieden werden können. Verheyen S. 26</p>		
VE	<p>Lassen-Petersen Wir kommen mit der Leitung aufgrund ganz kleiner Wohnstraßen, in denen bereits Leitungen liegen, nicht zur Harkortstraße. Die Schwierigkeiten mit der Harkortstraße sind lediglich ergänzend im Antrag dargestellt worden (S. 43 Kap. 4.5)</p> <p>Die eigentliche Aussage aber, dass diese Variante aus technischen Gründen nicht möglich ist, bleibt bestehen, da eine Bahndammquerung im Verlauf der Harkortstraße nicht zu realisieren ist. Siehe hierzu Kap. 4.5 des Erläuterungsberichts</p>		
	<p>Los 10 Kap. 4.5, S. 49ff. beschreibt vor allem die mögliche Meidung der Nebenstraßen und des Lunaparks im Los 10. Die Ablehnung der Führung in der Kieler Straße (Var. 2) ist nicht nachvollziehbar. Die Verlegung der Leitung wäre im Straßenraum möglich. Die Führung über die Plöner Straße und das Gelände der Deutschen Post AG drängt sich aus Umweltsicht auf und vermeidet Beeinträchtigungen der Nachbarn durch Baulärm, während die Nachteile lediglich wirtschaftlicher Natur sind. Verheyen S. 27</p>		
	<p>Eine Frechheit ist es, dass die Trassenführung mit Alternativen geprüft wird, die zur Einschätzung führen müssen, dass nur diese eine Trasse favorisiert wird. Dies hat mit einer objektiven Vorabbeurteilung wenig zu tun, sondern vielmehr stellt es sich so dar, dass Vattenfall bereits so viel Finanzmittel, Verhandlungen mit den Grundeigentümern u.ä. Aufwendungen getätigt hat, dass mit der neuen Trassenführung nur Orte des heftigsten Widerstandes ausgespart werden, der restliche Verlauf der geplanten Trasse aber fast so bleibt wie gehabt.</p>		
	<p>Die Dimensionen der für die Fernwärme des Kraftwerks erforderlichen Transportleitungen erzeugen ein Ausmaß der Zerstörung und eine Dauer der Baumaßnahmen, die bei entsprechenden Alternativen nicht anfielen.</p>		
	<p>Eine städtebauliche Erforderlichkeit für die Trasse in unmittelbarer Nähe zu meiner Eigentumswohnung liegt nicht vor. Es sind Alternativmöglichkeiten vorhanden. Das Abwägungsgebot ist zu beachten (Kra-</p>	<p>Eine städtebauliche Erforderlichkeit für die Trasse in unmittelbarer Nähe zu einer Eigen-</p>	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	nich, durch Anwalt, Norderreihe 10).	tumswohnung (Norderreihe 10) liege nicht vor. Es seien Alternativmöglichkeiten vorhanden.	
	<p>Zwar mag ausweislich des Gutachtens der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR von 2009 das Setzungsrisiko im geplanten Tunnel unter St. Pauli gering sein, wenn es jedoch zu einer solchen Setzung kommen sollte, wäre das Risiko für die über der Fernwärmeleitung befindlichen Häuser und ihre Bewohner sehr groß.</p> <p>Die Trasse beinhaltet einen Tunnel unter der Norderelbe, der sich im südlichen Altona und St. Pauli fortsetzt und in schwierigstem Baugrund stark bebaut Gebiete unterquert. Durch eine sog. mögliche Setzungsmulde werden 141 Gebäude gefährdet, davon 92 reine, teilweise hochgeschossige Wohnhäuser und ein Krankenhaus. Das damit verbundene Risiko ist zwingend zu vermeiden und auch vermeidbar und muss daher zur Versagung der Planfeststellung führen. Es hätte nämlich eine Trasse gewählt werden müssen, die die Untertunnelung stark bebauter Gebiete vermeidet.</p>	Es hätte eine Trasse gewählt werden müssen, die die Untertunnelung stark bebauter Gebiete vermeidet. Eine entsprechende Alternativenprüfung fehle.	Wird unter Punkt 16.2 eingegangen
VE	<p>Lüder: Hinweis auf die Darstellung zur Alternativenprüfung von Herrn Placzek</p> <p>Lassen-Petersen <u>Querung Holstenstraße-Stresemannstraße</u> Auf Grund der mittleren Brückenstütze der Bahnbrücke, müsste die Leitung in einer Fahrbahnhälfte verlegt werden und einen geforderten Sicherheitsabstand von 2m (Forderung DB) zur Stütze einhalten. Da bereits viele Fremdleitungen dort verlegt wurden, müsste eine Wasserleitung DN500, eine Sielleitung DN500 und eine Gasleitung DN400 großflächig umgelegt werden. Für diese Leitungen wäre auf der anderen Fahrbahnseite nicht ausreichend Platz. Somit müssten im weiteren Umfeld Möglichkeiten zur Bahnquerung für diese Fremdleitungen gefunden werden. Diese bestehen nur in der Nutzung der Verbindung Holstenplatz-Alsenstraße</p>		
10.	Umweltverträglichkeitsprüfung		
10.1	Fehlende Vorprüfung des Einzelfalles		
	1. Es handelt sich vorliegend um eine Planfeststellung nach § 20 Abs. 1	Es wurde keine Vorprüfung im Einzelfall	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>UVPG. Das Vorhaben ist in der Liste der UVP-pflichtigen Vorhaben (Anlage 1 des UVPG) der Ziffer 19.7.1 zuzuordnen (Errichtung und den Betrieb einer Rohrleitung zum Befördern von Dampf oder Warmwasser aus einer Anlage nach den Nummern 1 bis 10, die den Bereich des Werksgeländes überschreitet mit einer Länge von 5 km oder mehr außerhalb des Werksgeländes).</p> <p>Das Vorhaben ist von einem privaten Betreiber, der Vattenfall Europe Wärme AG beantragt worden. Für die Fernwärmetransportleitung sieht das UVPG aufgrund ihrer Länge eine Vorprüfung der UVP-Pflichtigkeit im Einzelfall vor (Nr. 19.7.1 des Anhangs 1 zum UVPG). Sie ist zu bejahen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären (§ 3c S. 1 UVPG).</p> <p>Diese Einschätzung hat zunächst zur Erteilung einer Plangenehmigung geführt (§ 20 Abs. 2 UVPG), s.o. Eine neue Vorprüfung des Einzelfalls wurde nicht durchgeführt. Die nunmehr vom Vorhabenträger vorgelegte UVU (BFUB, Umweltverträglichkeitsuntersuchung FWT Moorburg, April 2011, Kapitel 15 der Antragsunterlagen) kommt zu dem Schluss, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen von dem Vorhaben nicht ausgehen (UVU, S. 261 f).</p> <p>Die rechtliche Situation ist unklar. Möglicherweise durfte ein Planfeststellungsverfahren ohne eine vorhergehende neue Einschätzung der BSU nicht eingeleitet werden.</p> <p>§ 20 UVPG lautet:</p> <p>(1) Vorhaben, die in der Anlage 1 unter den Nummern 19.3 bis 19.9 aufgeführt sind, sowie die Änderung solcher Vorhaben bedürfen der Planfeststellung durch die zuständige Behörde, sofern dafür nach den §§ 3b bis 3f eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.</p> <p>(2) Sofern keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, bedarf das Vorhaben der Plangenehmigung. (...)</p> <p>§ 3c UVPG lautet:</p> <p>(1) Sofern in der Anlage 1 für ein Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 zu berücksichtigen wären (...)</p> <p>Die Situation ist vorliegend besonders, weil das OVG Hamburg festgestellt hat, dass jedenfalls nicht auszuschließen ist, dass das Vorhaben</p>	<p>durchgeführt</p>	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>erhebliche Umweltauswirkungen haben kann (OVG Hamburg, Beschluss v. 24.02.2010, 5 Bs 24/10). Eine bindende Feststellung hat das OVG aber nicht getroffen, sondern durch den Tenor des Beschlusses im Eilverfahren lediglich den Vollzug der Plangenehmigung ausgesetzt.</p> <p>Daher bleibt es beim Wortlaut des § 3c UVPG, so dass allein der „Entschluss“ des Vorhabenträgers, eine Planfeststellung zu beantragen, nicht ausreicht. Vielmehr kann ein Planfeststellungsverfahren nur durchgeführt werden, wenn dies gesetzlich angeordnet oder erlaubt ist, auch wenn mit der Planfeststellung nach dem UVPG keine enteignungsrechtliche Vorwirkung verbunden ist. Ein Planfeststellungsverfahren ist für eine Fernwärmeleitung nach § 20 Abs. 1 UVPG nur dann vorgesehen, wenn die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Dies ist wiederum bei einer Leitung, für die eine Vorprüfung durchzuführen ist, nur dann der Fall, wenn die Behörde zu dem Ergebnis kommt, dass die Leitung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Eine solche Einschätzung fehlt in den Antragsunterlagen, und steht im Widerspruch zu der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Kap. 15.1), die den Antragsunterlagen beigelegt ist. Verheyen, S.11-12</p>		
BSU	Antwort ist Sache der BSU		
10.2	Schutzgut Klima in der UVP (s. TOP 4.1)		
	<p>Rechtlicher Maßstab für die Planfeststellung ist § 21 UVPG sowie das allgemeine Planfeststellungsrecht (§§ 72-78 VwVfG), auf das § 22 UVPG verweist. Nach § 21 UVPG darf der Planfeststellungsbeschluss nur ergehen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sichergestellt ist, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird, insbesondere a) Gefahren für die in § 2 Abs. 1 Satz 2 genannten Schutzgüter nicht hervorgerufen werden können und b) Vorsorge gegen die Beeinträchtigung der Schutzgüter, insbesondere durch bauliche, betriebliche oder organisatorische Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik getroffen wird, 2. umweltrechtliche Vorschriften und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften 		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>dem Vorhaben nicht entgegenstehen, 3. Ziele der Raumordnung beachtet und Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigt sind, 4. Belange des Arbeitsschutzes gewahrt sind.</p> <p>Die Sicherstellung des Wohl der Allgemeinheit ist als Hauptanforderung einzulösen (Gassner, UVPG, Kommentar, 2006, § 21, Rdnr. 10). Sichergestellt ist das Wohl der Allgemeinheit, wenn seine Beeinträchtigung nach dem Maßstab der praktische Vernunft nicht zu erwarten ist, vgl. BVerfGE 49, 89/143. Eine allgemein die Schutzstandards konkretisierende Verordnung nach § 21 Abs. 4 UVPG ist bislang nicht ergangen.....Verheyen S. 12-15</p>		
VE	<p>Dr. Pranzas Kurzvortrag zur UVU</p>		
VE	<p>Dr. Krahnfeld: Entgegen der Auffassung des Einwenders liegt eine UVP noch nicht vor. Das ist bei dem derzeitigen Verfahrensstand auch nicht zu erwarten. Eine UVP wird in der Regel erst nach dem EÖT von der zuständigen Behörde erarbeitet, und nicht von dem Vorhabenträger.</p> <p>Sofern die Einwendung dahingehend zu verstehen sein soll, dass schon die vorgelegte UVU (Umweltverträglichkeitsuntersuchung, vorgelegt als Kapitel 15.1 der Antragsunterlagen) unvollständig sei, weil die mittelbaren Klimaauswirkungen des Vorhabens nicht untersucht wurden, ist hierauf wie folgt zu antworten:</p> <p>Eine Untersuchung der mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima musste nicht im Rahmen der UVU erfolgen. Zwar ist es zutreffend, dass nach § 2 Abs.1 Satz 2 UVPG auch die mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens Gegenstand der UVU und dann auch der UVP sein sollen, aber es muss sich immer um Auswirkungen des Vorhabens handeln. Mit der Anforderung mittelbare Auswirkungen sollen Ursachenketten erfasst werden (Peters/Balla UVPG, 3. Auflage 2006, Rn. 30). So können die unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf ein Schutzgut beschränkt sein, jedoch auf Grund einer Ursachenkette zwangsläufig auch andere Schutzgüter betroffen sein (z. B. Luftschadstoffe gelangen in den Boden, von dort in Pflanzen, Tiere und Menschen). Diese letztgenannten Auswirkungen sollen durch das Kriterium der Mittelbarkeit erfasst werden. Die Mittelbarkeit bezieht sich also allein auf die Auswirkungen des Vorhabens auf Schutzgüter und nicht auf mittelbar mit dem Vorhaben verbunden andere Anlagen. Folglich sind die Auswirkungen des KW Moorbürg auf das Klima nicht Gegenstand der UVU und der nachfolgenden UVP. Die Auswirkungen dieses anderen Vorhabens auf das Klima wurden abschließend im</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Rahmen der Zulassungsverfahren für das KW Moorburg untersucht und bewertet. Sie sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgutes Klima durch das Vorhaben gilt:</p> <p><i>Im Rahmen der UVU und der darauf aufbauenden UVP sind in der Regel keine großklimatischen Vorgänge zu untersuchen, sondern die regionalen oder örtlichen Ausprägungen des Klimas (Regional- und Lokal-/Standortklima), meistens bezogen auf die Verhältnisse der bodennahen Luftschichten. Anders sieht es allerdings hinsichtlich weit- und hoch reichender Luftverschmutzungen aus (z. B. FCKW- und CO2-Problematik).</i></p> <p>Diesen Anforderungen entspricht die vorgelegte UVU.</p>		
11.	Naturschutzrecht, Fällung von Bäumen, Zerstörung und Nutzungsverluste in Parks		
11.1	Baumfällungen verschlechtern Lebensqualität		
VE	<p>Frau Bontrup: Kurzvortrag zum LBP mit Schwerpunkten zu den genannten Einwendungen</p>		
	<p>Baumschutz Die tatsächlichen Auswirkungen der Baumaßnahme sind unklar. Insbesondere aufgrund der Sondierungspflicht nach der Kampfmittelverordnung (vgl. Kap. 4.8, S. 5) ist es wahrscheinlich, dass deutlich mehr Bäume geopfert werden müssen, als derzeit im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen wurden. Die Baumaßnahme führt zur Fällung von mindestens 333 Bäumen. Dabei ist rechtlich beachtlich, dass für viele dieser Bäume über die hamburgische Baumschutzverordnung ein absoluter Schutz besteht. Danach ist es „verboten, Bäume oder Hecken oder Teile von ihnen zu entfernen, zu beschädigen oder sonst wie in ihrer Wirkung als Zierde und Belebung des Landschaftsbildes zu beeinträchtigen“. Diese Verordnung bezieht sich nicht auf „Einzelbäume unter 25 cm Brusthöhendurchmesser (130 cm über dem Boden gemessen)“ – laut Tabelle auf S. 156 der UVU sind aber wahrscheinlich über 50% der betroffenen Bäume erfasst. Es ist fraglich, ob eine Ausnahmeerteilung nicht dem Zweck der Verordnung widerspricht</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	(§ 4). Verheyen S 34		
	Die Fällung von 333 Bäumen und die Zerstörung von Grünanlagen entlang der geplanten Fernwärmetrasse stellt einen erheblichen und langfristig irreparablen Eingriff in die Lebensqualität aller HamburgerInnen dar.	Es wird eingewandt, die Fällung von 333 Bäumen und die Zerstörung von Grünanlagen entlang der geplanten Fernwärmetrasse stelle einen erheblichen und langfristig irreparablen Eingriff in die Lebensqualität aller HamburgerInnen dar.	
	Als Anwohner/in der geplanten Fernwärmetrasse wende ich/wenden wir ein, dass es schon jetzt in Altona zu wenig Parks, Grünanlagen, Bäume und insbesondere alte Bäume gibt. Die Fällung von 195 Bäumen und die Zerstörung von Grünanlagen entlang der geplanten Fernwärmetrasse stellt einen erheblichen und langfristig irreparablen Eingriff in die Lebensqualität aller AnwohnerInnen dar. Es handelt sich um ein Vorhaben, das im Falle seiner Realisierung dazu beitrüge, die Lebensgrundlagen der Menschheit zu zerstören und das bereits erheblich gestörte ökologische Gleichgewicht auszuhebeln.	Das Vorhaben trüge zur Zerstörung der Lebensgrundlagen der Menschheit bei. Das bereits erheblich gestörte ökologische Gleichgewicht würde zusätzlich belastet.	
	Wenn über 50 Jahre alte Bäume gefällt werden, werden sie nicht einmal innerhalb der Laufzeit des Kraftwerks Moorburg nachgewachsen sein.		
	Eine Einwanderin beschreibt ihren Baum an der Holstenstraße 114 und wie wichtig er ihr ist (188).	Persönliche Betroffenheiten durch Baumfällung werden geltend gemacht.	
VE	Lüder Verweis auf Vortrag zum LBP		
	Auch die Entfernung von Buschwerk und kleinen Bäumen hat erhebliche Auswirkungen auf die Nahrungskette von Kleintieren und Vögeln, die in den betroffenen Gebieten verschwinden werden.	Auch die Entfernung von Buschwerk und kleinen Bäumen habe erhebliche Auswirkungen auf die Nahrungskette von Kleintieren und Vögeln , die in den betroffenen Gebieten verschwinden würden.	
VE	Lüder: Verweis auf Vortrag zum LBP und Vortrag von Herrn Lutz zum Artenschutz (Kleintiere und Vögel unter Tagesordnung 11.3 Artenschutz)		
	Die meisten Bäume werden aufgrund der technischen Zugänglichkeit zur Leitung nicht ersetzt werden können.	Die meisten Bäume würden aufgrund der technischen Zugänglichkeit zur Leitung nicht	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
		ersetzt werden können.	
VE	Lüder: Verweis auf Vortrag zum LBP		
	Die Fällung von weiteren Bäumen mindert weiter die CO2 Bilanz der angeblichen Umwelthauptstadt Hamburg.	Fällung von Bäumen verschlechtert die CO ₂ -Bilanz.	
VE	Placzek In Hamburg gibt es 250.000 Straßenbäume, darüber hinaus noch ein Vielfaches an Parkbäumen (privat und öffentlich), die Zahl ist nicht bekannt. Bezogen auf die Straßenbäume entsteht durch den Bau zunächst ein Verlust von 0,08 %, wodurch keine merklichen Veränderungen in der CO ₂ Bilanz zu erwarten sind.		
	Die Holstenstraße würde ohne die jetzt gegebene Begrünung mit vielen großen Bäumen optisch und akustisch endgültig zur Autobahn verkommen, an der Wohnen praktisch unzumutbar ist. Die Lärmbelastung für Anwohnerinnen an einer der jetzt schon lautesten Straßen Hamburgs würde ohne die schalldämpfende Wirkung großer Bäume noch weiter steigen. Bereits jetzt liegt die Lärmbelastung im gesundheitsgefährdenden Bereich. Der Balkon würde auch im Sommer nicht mehr benutzbar sein.	Durch die Fällung von Bäumen stiege die ohnehin starke optische und akustische Belastung in der Holstenstraße zusätzlich aufgrund des Wegfalls der schalldämpfenden Wirkung großer Bäume. Bereits jetzt läge die Lärmbelastung im gesundheitsgefährdenden Bereich. Der Balkone würden auch im Sommer nicht mehr benutzbar sein. Das Wohnen dort würde dadurch praktisch unzumutbar.	
VE	Bachmeier Die Schall mindernde Wirkung von Baumbestand steht in direkter Abhängigkeit mit der Größe eines zusammenhängenden Waldgebietes und dessen Bewuchsstruktur. So werden Pegelminderungen von 6 dB(A) erst bei dichtem Waldbewuchs in allen Schichten und in einer Tiefe von ca. 100 m erreicht. Durch das Entfernen einzelner Bäume entlang der Holstenstraße sind keine akustisch wahrnehmbaren Auswirkungen auf die schalltechnische Situation an den Wohnhäusern entlang der Holstenstraße zu erwarten		
	Im Stadtteil Wilhelmsburg werden derzeit für Umstrukturierungs- und Privatisierungsmaßnahmen in unverantwortlichem Maße Bäume gefällt (etwa 5-6000 allein für die Wilhelmsburger Mitte; Zusätzlich mit den Strauch- und Heckenfällungen, sowie den Aufastungen der übriggebliebenen Bäume wird dem Stadtteil in gigantischem Maße Grünvolumen entzogen. Dieser Grünvolumenverlust verschlechtert die Lebensbedingungen im Stadtteil dramatisch, wozu ich nur einige Stichworte	Durch Umstrukturierungen in Wilhelmsburg verschlechterten sich die Lebensbedingungen im Stadtteil ohnehin dramatisch. Durch die Fernwärmetrasse würden den Anwohnern weitere Belastungen durch die vorgesehenen Baumfällungen / Grünvolumenreduktionen zu-	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>nennen möchte: Feinstaubfilterung↓, Absorbierung von Luftschadstoffen↓, optischer Lärm↑, lokalklimatische Ausgleichs-Effekte in Zeiten des Klimawandels↓, Gesamt-CO2-Bilanz↓, Naturerfahrungsmöglichkeiten ↓, etc. Da Wilhelmsburg Falloutschwerpunkt für Schadstoffe aus dem Kraftwerk sein wird, ist es umso größerer planerischer Zynismus, für eine bessere Wirtschaftlichkeit dieses Kraftwerks dem Stadtteil weitere Belastungen durch die vorgesehenen Baumfällungen /Grünvolumenreduktionen zuzumuten. Zur Erinnerung: Der Senat sieht Wilhelmsburg als Aufwertungsgebiet, versucht dort angestrengt, aber wenig erfolgreich u.a. Flächen für Wohnungsneubau zu verkaufen. Drastische Mietsteigerungen wegen vermeintlicher Verbesserungen finden allerdings sehr wohl statt. Ich persönlich erleide Nachteil, da ich zwar jetzt eine erhöhte Miete zahlen darf, aber von den oben genannten negativen Umweltauswirkungen direkt betroffen bin.</p>	<p>gemutet. Die Anwohner seien von den negativen Umweltauswirkungen direkt betroffen.</p>	
VE	<p>Lüder Im Stadtteil Wilhelmsburg werden für den Bau der Fernwärmetransportleitung keine Bäume gefällt. Es besteht kein Zusammenhang zwischen dem Bau der Fernwärmetransportleitung und den Lebensbedingungen in Wilhelmsburg.</p>		
11.2	Verschlechterung der Erholungsmöglichkeiten		
	<p>Die betroffenen Grünanlagen werden während der Bauzeit nicht nutzbar sein und danach zumindest in ihrer bisherigen gewachsenen Struktur auch nicht wieder hergestellt werden können.</p>	<p>Es wird bemängelt, die betroffenen Grünanlagen seien während der Bauzeit nicht nutzbar und könnten in ihrer bisherigen gewachsenen Struktur auch nicht wieder hergestellt werden.</p>	
VE	<p>Lüder Verweis auf den Vortrag zum LBP</p>		
	<p>Ich kann mich in den betroffenen Grünanlagen während der Bauzeit nicht erholen. Ich nutze den Grünzug für viele Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß. -Dabei wäre ich während der Baumaßnahmen erheblichen Belästigungen durch Baulärm ausgesetzt. Meine gewohnheits-</p>	<p>Die Erholung in den betroffenen Parks sei während der Bauzeit nicht möglich</p>	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	mäßigen Wege wären zum Teil durchschnitten. ich würde durch Staub und Bauschmutz belästigt.		
VE	Lüder Verweis auf den Vortrag zur UVU		
11.3	Artenschutz: zur fachgerechten Biotopkartierung		
	Die Tatsache, dass ein großer Teil der Trasse formal durch den Hafen läuft (und der Eindruck von interessierter Seite verbreitet wird, dass dort eh nur Gewerbe sei und also kein ökologischer Schaden entstehen könne), darf nicht dazu führen, dass der Verlust an Grünvolumen und (insbesondere gesetzlich geschützten) Biotopen dort bagatellisiert wird.	Des Verlustes von Grünvolumen und Biotopen im Hafengebiet durch den Bau der Trasse dürfe nicht bagatellisiert werden.	
	Entlang der Trasse durch den Freihafen werden wertvolle Biotop zerstört und ca. 150 Bäume gefällt. Zudem kommt es zu Fällungen von Baumgruppen innerhalb der Möwenkolonie auf der Hohen Schaar, die zu artenschutzfachlich relevanten Eingriffen führen.	Entlang der Trasse durch den Freihafen würden wertvolle Biotop zerstört und ca. 150 Bäume gefällt. Zudem käme es zu Fällungen von Baumgruppen innerhalb der Möwenkolonie auf der Hohen Schaar, die zu artenschutzfachlich relevanten Eingriffen führten.	
	Zur Biotopkartierung von H. Kurz im Bereich Neuhof/Hohe Schaar wende ich ein, dass eine Kartierung im November/Dezember nicht fachgerecht ist. Viele der relevanten (einjährigen) Arten sind in dieser Zeit nicht erkennbar. Die aktuelle regelmäßige Biotopkartierung der BSU ist offenbar nicht berücksichtigt worden. Eine Tausendgüldenkraut-Art beispielsweise kommt sehr wohl auf der Trasse vor (BundesartenschutzVO), und zwar auf dem N-S-verlaufenden Abschnitt zwischen Kattwykdamm und Auf der Hohen Schaar.	Zur Biotopkartierung von H. Kurz im Bereich Neuhof/Hohe Schaar wird eingewendet, sie sei in Teilen nicht fachgerecht . Die Biotopkartierung der BSU sei nicht berücksichtigt worden. Folgende Arten/Biotop seien an der Trasse vorhanden, aber nicht berücksichtigt worden: <ul style="list-style-type: none"> • Tausend-Güldenkraut • Schilfröhrichte 	
VE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dr. Kurz: Kurzvortrag Biotopkartierung 2. Frau Bontrup: Stellungnahme zur Bagatellisierung des Hafens: Betrachtung im LBP in gleicher Tiefe 3. Herr Lüder: Hafenprivileg HmbBNatSchAG wurde nicht in Anspruch genommen 4. Herr Lutz: Vortrag zum Artenschutz mit Schwerpunktlegung auf die Einwendungen 		
	Auch sind weitere gesetzlich geschützte Biotop nicht erkannt. So		s.o.

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>befinden sich Schilfröhrichte (mit weiteren feuchte zeigenden Arten und teilweise in Kontakt mit Gewässern) auf der Trasse. Diese sind allerdings im letzten Jahr - als Verstoß gegen das Bundesnaturschutzgesetz - mehrfach in der Vegetationsperiode gemäht worden.</p>		
	<p>Arten Insgesamt besteht laut UVU (S. 149) im Untersuchungsgebiet ein Potenzial für 14 Arten, davon 11 mit Brutplätzen. Auf der „Hohen Schaar“ befindet sich eine bedeutende Möwenkolonie mit mehr als 4.000 Exemplaren, deren Gebiet von der Leitungstrasse gekreuzt werden soll (Abbildung in der UVU, S. 151). Die Möwenkolonie „verliert in der Bauzeit einen Teil ihrer für die Nestanlage benutzten Fläche“ (UVU, S. 161), nach Beendigung ist ebenfalls der mit der Leitung bebaute Teil des Gebiets nicht nutzbar. Ob nach der Bauzeit die Möwen die Flächen wieder annehmen werden, ist unklar, auch wenn die vorkommenden Arten angeblich über eine „hohe Anpassungsfähigkeit“ verfügen (a.a.O).</p> <p>Jedenfalls verweist die UVU (S. 164) selbst darauf, dass wissenschaftliche Untersuchungen zur Beurteilung der Auswirkungen von Erschütterungen auf Vögel fehlen und daher auch „keine Grundlage zur Beurteilung von Erschütterungswirkungen“ vorliegt. Dann kann kaum ohne weiteres eine Wiederansiedlung angenommen werden. Vielmehr müsste im Sinne einer worst-case Betrachtung vorgegangen werden, zumal die gesamte Bewertung nur auf einer Potenzialanalyse beruht. Im Hinblick auf die Avifauna, und insbesondere den Bereich Hohe Schaar wird die Erfassung und Bewertung der Auswirkungen in der UVU gerügt.</p> <p>Der Hamburger Hafen stellt für viele Vogelarten immer noch einen wichtigen Rückzugsraum dar. Dies wird auch in offiziellen Veröffentlichungen betont. So heißt es in der Publikation der FHH anlässlich 100 Jahre Staatlicher Vogelschutz aus 2006: „In der Gesamtbilanz liegt Hamburg mit 167 Brutvogelarten noch vor Berlin. In dieser auch sehr grünen und viel größeren Stadt brüten 141 Arten. Zu erklären ist dieser Unterschied mit den zusätzlichen Lebensräumen Hafen und Marschen, Biotope, die es in Berlin nicht gibt. Bei beiden Städten ist das Umland, die freie Landschaft, artenärmer. Diese vielleicht überraschende Tatsache hat einen einfachen Grund. Betrachtet man die Roten Listen der vom Aussterben bedrohten Vogelarten wird schnell deutlich, dass die Auswirkun-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>gen der modernen Landwirtschaft für den Rückgang der meisten Arten verantwortlich sind. Trotzdem droht auch in Städten eine Verarmung der Vogelwelt, da immer mehr Flächen für unterschiedlichste Nutzungen in Anspruch genommen werden. Im Hamburger Hafen ist zu befürchten, dass auch die letzten Brachflächen bebaut werden und damit die Artenvielfalt weiter zurückgeht.“</p> <p>http://www.hamburg.de/contentblob/135232/data/vogelschutzwartebroschuere.pdf</p> <p>Es ist also im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens besonders darauf zu achten, dass die Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Avifauna besonders gründlich erfolgt. Davon kann hier keine Rede sein. So reicht eine Potenzialanalyse für einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zu Brutvögeln und Fledermäusen fachlich generell nicht aus. Für die Bestandserfassung, auf der die artenschutzrechtliche Potenzialabschätzung aufbaut, wurde für den südlichen Teil der Trasse nur eine einzige eigenständige Begehung mit November 2010 vorgenommen. Ansonsten wurde lediglich vorhandenes Kartierungsmaterial ausgewertet.</p> <p>Bei den Brutvögeln im Bereich der Hohen Schaar liegen erkennbare Kenntnislücken vor. Insbesondere die Fragestellung der Störungsempfindlichkeit verschiedener Vogelarten ist nicht ausreichend betrachtet worden. Die Aussage, die Vögel würden nach Abschluss der Bauarbeiten zurück kehren, weil sie über eine „hohe Anpassungsfähigkeit“ verfügten, ist nicht belegt.</p> <p>Insgesamt sind auch die Lärmauswirkungen auf die Avifauna unzureichend beurteilt. Aus der schalltechnischen Untersuchung (Kap. 18, S. 28) ergeben sich erhebliche Geräuschspitzen: (Tabelle)</p> <p>mit den entsprechenden Immissionsbelastungen als Gesamtschallpegel im Nahbereich, der aber nicht in die Immissionspunkte aufgenommen wurde (hier ist lediglich das Bürohaus Auf der Hohen Schaar Nr. 7 untersucht worden). Daher ist wohl eher davon auszugehen, dass das gesamte Gebiet für die Möwen während der Bauzeit nicht mehr nutzbar sein wird, und nicht etwa nur ein „Teil“ verloren geht.</p> <p>Die Aussage auf S. 162 der UVU, dass zwar Lebensräume und Fortpflanzungsstätten von geschützten Vogelarten durch die Trasse beein-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>trächtig werden, „durch Neupflanzungen und die allgemeine Landschaftsentwicklung“ die „ökologischen Funktionen jedoch langfristig im räumlichen Zusammenhang erhalten“ bleiben, illustriert die fehlende Detailschärfe der Untersuchung. Im näheren Umfeld des Untersuchungsraumes sind mit der A 26 und der Hafenuferspanne Großprojekte geplant. Im Bereich Moorburg soll eine Hafenschlickdeponie errichtet werden. Die „allgemeine Landschaftsentwicklung“ gibt es im Hafenerweiterungsgebiet schon auf Grund des Hafenerweiterungsgebietes und der prioritären Nutzungen nicht.</p> <p>Zudem wurden durch den ehrenamtlichen Vogelschutz (mündliche Mitteilung Rupnow vom 27. Juni 2011) im Gebiet 28 Brutpaare der Brandgans in 2009 festgestellt. Aus 2008 liegen zusätzlich Beobachtungen für den Gelbspötter vor. Diese Angaben zu diesen Arten fehlen in den Planunterlagen.</p> <p>Der Steinschmätzer wurde im hier zu betrachtenden Gebiet 2009 mit 12 und in 2010 sogar mit 22 Brutpaaren nachgewiesen. Diese Vogelart gilt als sehr störempfindlich und wird auf der Roten Liste Hamburg (RL HH) als „vom Aussterben bedroht“ eingestuft. In der Potenzialabschätzung (Lutz 2011, Kap 15.3) wird der Steinschmätzer mit dem Verweis auf ein angeblich weiter östlich liegendes Brutgebiet nicht weiter behandelt. Zur Störungsanfälligkeit der Brutvögel heißt es nur lapidar:</p> <p>„Die hier vorkommenden Vögel gehören sämtlich zu den im Hinblick auf diskontinuierlichen Lärm störungsunempfindlichen Arten. Störungen werden kaum weiter reichen als die Baugrenzen. Es kommt also nicht zu relevanten Störungen über den Bereich, in dem gebaut wird, hinaus.“ (S. 38)</p> <p>Der Steinschmätzer gehört aber zu den Arten, die auf das Hafengebiet angewiesen sind und deren Bestandsgefährdungssituation sich in den letzten Jahren stark zugespitzt hat (http://www.hamburg.de/contentblob/2283486/data/rote-liste-voegel-2006.pdf)</p> <p>Die Aussagen zur Nachtigal (RL HH, Vorwarnliste, Kat. V) sind unzureichend und verkennen die Auswirkungen der Planung auf den Lebensraum dieser Vogelart. Die Nachtigal gehört zu den Brutvogelarten in Hamburg, deren Arealverluste laut Rote Liste Hamburg für gefährdete Vogelarten in den letzten Jahren am höchsten in Hamburg gewesen ist. Im Gebiet brütet nachweislich die Nachtigal, von der massiven Entfernung von Sträuchern für die FWT an der Hohen Schaar kommt es zu einem Verlust faktischer und potenzieller Brutmöglichkeiten. Zudem gehört die Nachtigal ebenfalls zu den störungsempfindlichen</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Arten. Dazu heißt es in der Potenzialanalyse (Lutz 2011) lediglich: Die dort in der Nähe brütenden Sumpfrohrsänger und Nachtigall befinden sich so weit entfernt, dass keine Wirkung anzunehmen ist (S.11). Insgesamt wird angezweifelt, dass der Wirkungsbereich des Vorhabens während der Bauphase und des mindestens auf 40 Jahre ausgelegten Betriebes der FWT ausreichend berücksichtigt wurde. Es wird lediglich die „Baugrenze“ (s. o.) als Beurteilung herangezogen. Dies gilt insbesondere für die hier angeführten störungsempfindlichen Arten Steinschmätzer (RL HH, vom Aussterben bedroht, Kat. 1), Gelbspötter ((RL HH: gefährdet, Kat. 3) und Nachtigall (RL HH: Vorwarnliste, Kat. V). Auch nach Abschluss der Bauarbeiten wird es etwa für Inspektionen etc. zu Beeinträchtigungen der Arten kommen. Auf den folgenden Widerspruch wird hingewiesen: In der artenschutzrechtlichen Betrachtung (Lutz 2011) wird auf S. 3 erwähnt, dass die Leitung erdverlegt und oberirdisch eine Baubreite von ca. 2,50 m benötigt. Dies deckt sich nicht mit weiteren Angaben zur Baubreite, die z. T. von bis zu 4,50 m ausgehen. Verheyen S. 36-39</p>		
<p>VE</p>	<p>Lüder Verweis auf den Vortrag zum Artenschutz</p> <p>Bachmeier Die schalltechnische Untersuchung hat sich für den Bereich „Hohe Schaar“ ab S. 79 ff. intensiver mit den zu erwartenden Schallimmissionen auf die Avifauna auseinandergesetzt. Hierfür wurden keine Immissionsorte (wie beim Schutzgut Mensch an z.B. Büro- oder Wohngebäuden) herangezogen und „nur“ an diesen die zu erwartenden Immissionen bestimmt, sondern es wurden für eine Höhe von 0,2 m flächenhafte Immissionsraster ermittelt.</p> <p>Inwieweit die prognostizierten Schallimmissionen auf den untersuchten Flächen die dort anzutreffenden Vögel in ihrem natürlichen Verhalten stören, ist nach Kenntnisstand des Schallgutachters nicht vollständig wissenschaftlich belegt. Untersuchungen hierzu gibt es nur zu einzelnen Vogelarten wie z.B. der Amsel. Die hier vorrangig anzutreffenden Möwen kommunizieren ähnlich wie die Amseln naturgegeben laut untereinander. Davon ausgehend, dass Möwen bis zu einem Beurteilungspegel von 60 dB(A) am Tag relativ ungestört miteinander kommunizieren können, wäre diese Schwelle in einem Bereich bis zu ca. 30 m um die Baustelle herum überschritten. In diesem Bereich hält der Gutachter kleinräumiges Ausweichen (während der Bauphase) der Möwenkolonien für möglich.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>In der Nacht stellt sich das Ruhebedürfnis der Vögel vermutlich ähnlich wie am Tag dar. Vermuten lässt sich dies aufgrund des im Hafbereich stetig zu ermittelnden Mittelungspegels von ca. 50-55 dB(A) durch die Hafarbeiten und -verkehre. Dennoch hat sich die Avifauna hier nieder gelassen.</p> <p>Rosenquist In dem Bereich der Möwenkolonie sind keine Baumaßnahmen vorgesehen, die Erschütterungen hervorrufen. Deshalb sind, vor dem Hintergrund des vorliegenden Schienen- und Straßenverkehrs, auch keine Zusatzbelastung und Erschütterungen maßgeblich.</p>		
VE	<p>Dr. Pranzas</p> <p>Die Ausführungen zu den Auswirkungen der baubedingten Erschütterungen auf Tiere in der UVU werden vom Einwender unvollständig und aus dem Sachzusammenhang heraus zitiert. Die Ausführungen zu den Erschütterungen in der UVU sind dem Kapitel 4.2.3.3.3 „Auswirkungen von Erschütterungen auf die Avifauna“ zu entnehmen und entstammen im Wesentlichen dem Fachbeitrag zu den Erschütterungen und Schwingungen von baudyn. Ziel der UVU ist es generell die erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu ermitteln, daher ist es fachlich richtig im Hinblick auf die Auswirkungen auf Tiere auf die Ergebnisse des Erschütterungsgutachtens zu verweisen. In Hinblick auf die Einwirkungen der vorhabensbedingten Erschütterungen auf Tiere ist außerhalb des Nahbereiches von Schwingungsamplituden davon auszugehen, dass diese der Größenordnung anderer Erschütterungsquellen, wie Schienenverkehr, Straßenverkehr oder Maschinenbetrieb entspricht. Es handelt sich bei den Rammarbeiten um eine räumlich fortschreitende Baumaßnahme, die zeitlich begrenzt ist. Die UVU geht von Scheuchwirkungen auf die Avifauna durch die Rammarbeiten aus, durch die artenschutzrechtlichen Vorgaben (Bauzeitenbeschränkungen) sind aber keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG betroffen. Erhebliche Auswirkungen sind daher auszuschließen</p>		
11.4	<p>FFH-Vorprüfung (gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)</p>		
	FFH-Prüfung		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Das geplante Vorhaben liegt außerhalb der Grenzen von Natura 2000-Gebieten. Dennoch ist aufgrund möglicher Wirkungen eine FFH-Vorprüfung (Sceening) durchgeführt worden, Kap. 15.2. Es besteht eine mögliche Betroffenheit u.a. weil die durch die FWT gequerten Gewässer die essentielle Verbindungsfunktion der Süderelbe zwischen gemeldeten FFH-Gebieten im Elbssystem darstellen und durch Rammarbeiten, insbesondere aufgrund der geplanten Baumaßnahme zur Querung der Süderelbe. Im Übergang Los F11/Los1 soll eine Baustelleneinrichtungsfläche auf einer ca. 2.600 m² großen Arbeitsplattform in der Süderelbe errichtet werden, mit einem Anleger für das An- und Ablegen von Schiffen. (vgl. Kap. 15.2, S. 33, siehe Abbildung).</p> <p>Das FFH-Screening soll „ausschließlich solche baubedingten Wirkfaktoren aufgeführt, die theoretisch über den Wasserpfad Einfluss auf die Erhaltungsziele der Natura 2000-Gebiete haben könnten. Die übrigen von dem Vorhaben in der Bauphase ausgehenden Wirkfaktoren sowie sämtliche Wirkfaktoren in der Betriebsphase sind für die Natura 2000-Gebiete nicht relevant.“</p> <p>Ein möglicher Wasseraustritt (Heißwasser 136°) aus der FWT wird nicht untersucht, obwohl dadurch insbesondere auch Zielarten der aquatischen FFH Gebiete (etwa Schierlings-Wasserfenchel) betroffen werden könnten. Dies wird gerügt.</p> <p>Im Hinblick auf die mögliche Betroffenheit des Rapfen wird gerügt, dass auf Fangdaten aus dem Jahr 2004 Bezug genommen wird. Es heißt in der FFH-Vorprüfung: „Fangmengen von Jungrapfen in der Alten Süderelbe liegen in einer Größenordnung, die für vergleichbare Gewässerbereiche der Unterelbe üblich ist, bzw. deutlich unterhalb der Werte aus hochwertigen Aufwuchsgebieten (vgl. KOHLA 2004)“. Kap. 15.2, S. 40.</p> <p>Die Daten entsprechen nicht den rechtlichen Anforderungen an die Methodik eines FFH-Screenings. Verheyen S 35-36</p>		
VE	<p>Dr. Pranzas Vortrag: Erforderliche Inhalte der FFH-Voruntersuchung: Wirkfaktoren des Vorhabens, kumulativer Wirkungen, Erhaltungsziele. Bestandsdaten zur Betroffenheit des Rapfen ausreichend, Betrachtung von Havarien nicht erforderlich</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
11.5	Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen, Ersatzzahlungen		
	<p>Der Bau der Fernwärmeleitung ist mit erheblichen und nachhaltigen Eingriffen verbunden. Er verursacht die Fällung von 333 Bäumen, sowie den Kronenrückschnitt von 95 Bäumen im innerstädtischen Bereich, den Verlust an Biotopflächen, darunter Pionierwaldbestand (5.400 qm) und Strauchbestand (ca. 1 ha), beansprucht nach § 30 gesetzlich geschützte Trockenrasenbiotope und Teile der südlichen Möwenkoloniefäche auf der Hohen Schaar.</p> <p>Die Eingriffe sind auch unter Artenschutzaspekten erheblich. Aufgrund von fortschreitenden Lebensraumverlusten im bebauten innerstädtischen Bereich als auch im Hafengebiet kann nicht angenommen werden, dass für Brutvogelarten Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die im Vorhabengebiet potenziell vorkommenden Brutvogelarten verlieren insbesondere durch die Rodung zusammenhängender Baumgruppen und durch die Bauarbeiten ihre Brutreviere und es kommt damit auch zu einer Zerstörung oder zumindest Beschädigung ihrer Fortpflanzungsstätte. Die vorgesehenen Neupflanzungen können die beseitigten ökologischen Funktionen erst nach einem längeren Zeitraum erfüllen.</p> <p>Im Hinblick auf die vorgesehenen Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen in Form einer Ersatzzahlung beanstanden wir daher, dass die Baum- und Grünvolumenverluste nicht vollständig im räumlich nahen Zusammenhang zu den Eingriffsorten ersetzt werden sollen, um die dort verlorengehenden Funktionen (z.B. als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, für klimatische Ausgleichswirkungen) zu kompensieren.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, dass HPA dem Antragsteller einerseits Hafenerflächen für die Fernwärmetrasse zur Verfügung stellen kann, andererseits im Hinblick auf die erforderlichen Ersatzflächen für die beanspruchten gesetzlich geschützte Biotopflächen und den waldartigen Gehölzbestand südlich Nippoldstraße jedoch mitteilt, dass dafür keine Flächen zur Verfügung ständen. In dieser Hinsicht fordern wir eine Nachbesserung. (AG Naturschutz)</p>	<p>Es wird beanstandet, dass die Baum- und Grünvolumenverluste nicht vollständig im räumlich nahen Zusammenhang zu den Eingriffsorten ersetzt werden sollen, um die dort verlorengehenden Funktionen (z.B. als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, für klimatische Ausgleichswirkungen) zu kompensieren.</p> <p>Es werden Ersatzflächen für die Eingriffe im Hafengebiet gefordert. HPA wird dafür kritisiert, dass für die erforderlichen Ersatzflächen für die beanspruchten gesetzlich geschützte Biotopflächen und den waldartigen Gehölzbestand südlich Nippoldstraße keine Flächen zur Verfügung gestellt werden, wohl aber Flächen für die Realisierung der Trasse. In dieser Hinsicht wird Nachbesserung gefordert.</p>	
	Eine Kompensation der entstehenden Schäden kann nicht in ausreichendem Umfang auf den Flächen von Hamburg und schon gar nicht	Es wird bemängelt, eine Kompensation der	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	in Altona erfolgen. Schon jetzt fehlen in Hamburg eigene Flächen um Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen für große Bauvorhaben durchzuführen.	durch die Baumaßnahme entstehenden Schäden sei nicht möglich, da schon jetzt Flächen für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen fehlten.	
VE	<p>Frau Bontrup:</p> <p>Es wurden umfangreiche Prüfungen mit den zuständigen Dienststellen zu Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Es müsste insgesamt ein Ausgleich für ca. 7.000 m² teilversiegelte bzw. versiegelte Fläche und für ca. 7.500 m² Bodenentwertung durch Verlust von Wald- und Strauchflächen geschaffen werden.</p> <p>Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen für die betroffenen Bodenfunktionen können nicht aus einer Entsiegelung mit anschließender Renaturierung bestehen, da Flächen in der Größenordnung nicht zur Verfügung stehen. Eher möglich ist die Reduzierung von belastenden Bodennutzungen als mögliche Ersatzmaßnahme, da dem Boden dadurch Regenerationsmöglichkeiten gegeben werden. Hierfür müssten jedoch entsprechend mehr Flächen als im Verhältnis 1 zu 1 bereit gestellt werden, wenn nur eine Aufwertung und keine Entsiegelung durchgeführt wird. So entsteht ein Bedarf von etwa 1,5 ha.</p> <p>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Bodenfunktionen bewirken in der Regel auch eine Aufwertung für die Tier- und Pflanzenwelt im Naturhaushalt, so dass die Beurteilung potentieller Maßnahmen für beide Faktoren zusammengefasst werden kann. Die Ausgleichsmaßnahme soll eine Aufwertung für die Bodenfunktion und die Tier- und Pflanzenwelt bewirken. Rechtlich steht gemäß BNatSchG der betroffene Naturraum für Ersatzmaßnahmen zur Verfügung, und damit nicht nur das Umfeld im Hafen. Da der Verlust von Biotopen, hier Gehölz- und Strauchflächen, mit gleichwertigen Biotopen erfolgen muss, werden rund 1,5 ha Fläche für Maßnahmen zur Gehölzentwicklung benötigt. Die Antragstellerin Vattenfall besitzt selbst keine geeigneten Flächen, auf denen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden könnten. Neben der HPA kann auch die BSU keine entsprechend großen Flächen in der Elbtalniederung benennen, die die Antragstellerin hätte kaufen können.</p> <p>Flächen für Grünlandentwicklung stehen in der Elbmarsch zur Verfügung, erforderlich ist aber eine Gehölzentwicklung, die in der Elbmarsch von der BSU nicht vorgesehen ist.</p> <p>Die Verpflichtung nach § 15 Abs. 2 BNatSchG zum Ausgleich für den Eingriff in den Boden im gleichen Naturraum kann nicht erfüllt werden.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	Das BNatSchG ermöglicht daher nach § 15 Abs. 6 den Ersatz als Geldzahlung. Da die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten.		
12.	Wasser/Grundwasser		
	<p>10. Wasser/ Grundwasser Auswirkungen auf das Grundwasser werden im Kap. 4.16, sowie auf S. 192 ff. der UVU behandelt. Die Auswirkungen werden insgesamt als gering eingestuft (UVU, S.217), wobei sich allerdings der Bau abschnittsweise im Höhenbereich des Grundwassers befindet. Im Los F8, F9 und F10 ist mit einer Grundwasserabsenkung zu rechnen (UVU, S. 205). Eine Genehmigung gem. § 8 WHG ist mit beantragt. Aus Kap 16, S. 22 ergibt sich: „Die hydrochemischen Untersuchungen zur Einleitbarkeit des Grundwassers ergaben bei allen Wasserproben Überschreitungen von Grenzwerten für die Einleitung in Gewässer II. Ordnung (u. a. Parameter Eisen gesamt, Kupfer und Zink sowie z. T. Eisen II, Nickel, CSB, AOX, KW und Sulfat), so dass das beim Lenzen der wasserdichten Schachtbaugruben anfallende Grundwasser in das Misch- bzw. Schmutzwassersiel eingeleitet werden muss.“ In Kap. 4.11, S.3 wird erwähnt, dass dem Transportwasser ggf. „chemische Zusätze“ zugefügt werden. Dies wird nicht weiter ausgeführt und eine Betrachtung hierzu fehlt in der UVU vollständig. Demnach ist unklar, ob den Anforderungen des § 47 WHG und der Grundwasserverordnung insgesamt Rechnung getragen wird. Dies wird gerügt. Im Hinblick auf § 48 WHG ist die Einleitung des Baugrubenwassers generell zu untersagen. Verheyen S. 42</p>		
VE	<p>Lassen-Petersen: Die Einwendung bezieht sich zum einen auf das Grundwasser, das bei der Errichtung des Tunnels unter der Norderelbe und den dazugehörigen Schachtbauwerken anfällt. Es wird aus dem geotechnischen Gutachten zitiert, das in den Antragsunterlagen als Kapitel 16.7, Los 7c vorgelegt wurde. Das Gutachten stellt fest, dass die Proben die Grenzwerte überschreiten, die für eine Einleitung in Gewässer zweiter Ordnung vorgeschrieben sind. Das bei den Baumaßnahmen anfallende Wasser sei deswegen in das Misch- oder Schmutzwassersiel einzuleiten. Dies ist von VE-Wärme so vorgesehen, wie sich auch aus den Antragsunterlagen (Kapitel 3.10) und der UVU (Seite 204 ff) ergibt. Eine Einleitung des bei diesen Baumaßnahmen anfallenden Wassers in</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Gewässer zweiter Ordnung oder gar in das Grundwasser ist nicht vorgesehen. Damit sind die zitierten Vorschriften (§§ 47, 48 WHG und Grundwasserverordnung) nicht relevant, da diese Qualitätsstandards nur für die Einleitung etc. in das Grundwasser vorsehen.</p> <p>Zum anderen bezieht sich die Einwendung auf das Transportwasser. Hier ist ein Missverständnis im Antrag: das transportierte Wasser enthält keine chemischen Zusätze, es ist voll entsalzt.</p>		
13.	Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen (Lärm, Schmutz, Staub, Erschütterungen....)		
13.1	Bau-Lärm, unzumutbare Belastung, Überschreitung der Lärmrichtwerte, Gesundheitsgefahr durch Lärm		
	<p>Ich kann mich in den betroffenen Grünanlagen während der Bauzeit nicht erholen. Ich nutze den Grünzug für viele Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß. -Dabei wäre ich während der Baumaßnahmen erheblichen Belästigungen durch Baulärm ausgesetzt. Meine gewohnheitsmäßigen Wege wären zum Teil durchschnitten. ich würde durch Staub und Bauschmutz belästigt.</p>	<p>Einwender wenden sich gegen erhebliche Belästigungen durch Baulärm, Staub und Bauschmutz während der Bauzeit, die mindestens 6 Monaten pro Bauabschnitt andauern würden. Die Baustelle liege teilweise unzumutbar nah an den anliegenden Häusern. Eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung wird in einzelnen Bereichen befürchtet.</p>	
VE	<p>Bachmeier: Kurzvortrag Lärmgutachten</p>		
	<p>Lärm und andere Immissionen durch die Baustellen sind unzumutbar. Dies gilt insbesondere auch für die Endoklinik, die ca. 30m vom Schachtbauwerk an der Louise-Schröder-Str. entfernt liegt und über Jahre durch unzumutbaren Lärm von der Schachtbaustelle belastet</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	wird.		
VE	Dr. Krahnfeld Juristische Auseinandersetzung mit der AVV Baulärm		
	Als Anwohnerin/ Anwohner der zukünftigen Baustelle Fernwärmetrasse werden wir/ich über mindestens 6 Monate pro Bauabschnitt erheblichen Belästigungen durch Baulärm ausgesetzt sein. Die Baustelle liegt teilweise unzumutbar nah an den anliegenden Häusern.		
	Als Anwohnerin der geplanten Baustelle Fernwärmetrasse werde ich über mindestens 6 Monate erheblichen Belästigungen durch die Baustelle ausgesetzt sein. Die Baustelle liegt unzumutbar nah an den anliegenden Häusern, in meinem Fall (Paul-Roosen-Str. 49) nur ca. 10 m. (Sawatski)	Konkret wird die Paul-Roosen-Str. 49 mit einem Abstand von zur Baustelle von ca. 10 m benannt, weiterhin der Zielschacht an der Holstenstraße (Bauschacht am Elbufer mit Baustelleneinrichtung- und Zufahrt) und die Apotheke am Holstenbahnhof.	
VE	Lüder Für die Anwohner der Wohngebäude in der Paul-Roosen-Str. 49 gilt das im Vortrag von unserem Lärmgutachter gesagte: Auf der Baustellen zugewandten Gebäudeseite ist von einer Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm auszugehen, die Schutzmaßnahmen sind im Vortrag genannt.		
	Die Holstenstraße würde ohne die jetzt gegebene Begrünung mit vielen großen Bäumen optisch und akustisch endgültig zur Autobahn verkommen, an der Wohnen praktisch unzumutbar ist. Die Lärmbelastung für Anwohnerinnen an einer der jetzt schon lautesten Straßen Hamburgs würde ohne die schalldämpfende Wirkung großer Bäume noch weiter steigen. Bereits jetzt liegt die Lärmbelastung im gesundheitsgefährdenden Bereich. Der Balkon würde auch im Sommer nicht mehr benutzbar sein.	Der Holstenstraße würden außerdem die schalldämpfenden Bäume genommen.	
VE	Lüder Dieser Einwand wurde unter Punkt 11.1 schon erläutert.		
	Der Baulärm durch den Bauschacht am Elbufer, Baustelleneinrichtung und -zufahrt stellt eine unzumutbare Belastung für AnwohnerInnen dar. Bisher ist die Belastung bereits besondere hoch durch die vierspurige St. Pauli Hafensstraße, den Hafenbetrieb, sowie Feinstaubbelastung durch Lackier- und andere Arbeiten bei der Werft Blohm und Voss. Der Bauschacht ist in dieser Lage unzumutbar (Waterkant e.V.)		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
VE	<p>Bachmeier Der Startschacht im Übergangsbereich der Lose F6 und F7 wird in einem industriell genutzten Gebiet hergestellt. Die schalltechnischen Berechnungen lassen hier keine Überschreitungen der maßgeblichen Richtwerte erwarten. Auf der nördlichen Seite der Norderelbe im Bereich entlang der Hafenstraße werden die Bautätigkeiten schalltechnisch keine Bedeutung für die Wohnqualität der hier vorhandenen Wohnungen haben. Durch die Hafen- und Straßenverkehrsgeräusche wird die Baustelle entlang der Hafenstraße akustisch voraussichtlich nicht wahrnehmbar sein.</p>		
	<p>Zunächst wird gerügt, dass in der UVU die Bevölkerungsstruktur (vgl. UVU, S. 114 f.) nicht auf die soziale Zusammensetzung erläutert wird. Die Baustellen werden sich maßgeblich durch einkommensschwache Gebiete von Altona Süd und Nord ziehen – beeinträchtigt werden Bevölkerungsschichten, die ohnehin schon in einem sehr verdichteten und lärm- und schadstoffbelasteten Teil Hamburgs leben. Dies ist vor allem im Hinblick auf andere Trassenkorridore (Y-Trasse bzw. Führung durch Othmarschen) abwägungsrelevant. Verheyen S. 40</p>		
VE	<p>Dr. Pranzas Die Darstellung der Bevölkerungsstruktur in Kap. 4.1.2.3 der UVU dient zur Beschreibung des Schutzgutes Mensch innerhalb der Umweltverträglichkeitsuntersuchung. Diese Darstellung der Bevölkerungsdaten anhand der Altersstruktur beruht auf Angaben des Statistischen Landesamtes und ist in diesem Zusammenhang sachgerecht. Demgegenüber sind Bevölkerungsangaben jeglicher Art nicht Gegenstand der Alternativenprüfung. Die Berücksichtigung der sozialen Zusammensetzung der Bevölkerung innerhalb der Alternativenuntersuchung ist nicht sachgerecht, da sich solche Angaben im Linienbestimmungsverfahren einer Bewertung entziehen.</p>		
	<p>Die Schalltechnische Untersuchung (Kap. 18) erfolgt ausschließlich auf Grundlage der AVV Baulärm. Diese „enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren und über Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen.“ (Ziffer 1 der AVV). Als Immission wird berechnet ausschließlich das „das auf Menschen einwirkende Geräusch, das durch Baumaschinen auf einer Baustelle hervorgerufen wird.“ Die zusätzlichen Verkehrsimmissionen, die durch Staus, zusätzliches Bremsen und Anfahren ausgelöst werden, oder aber durch Tätigkeiten des Kampfmittelräumdienstes werden nicht betrachtet. Dies wird gerügt, und führt zu einem Abwägungsdefizit. Die Einschätzung</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>des Verkehrsgutachters insbesondere für Los 7 und Los F8 „Die Verkehrsströme im öffentlichen Straßenraum werden nicht verändert, sodass durch die Baumaßnahme keine zusätzlichen Emissionsbelastungen auftreten. (Kap. 17, S. 37).“ ist absolut unschlüssig und nicht nachvollziehbar. Zusätzliche Staus sowie An- und Abfahrbewegungen werden ausgeblendet. Es ist zudem auffällig, dass kein Trassenbereich als Gebiet eingestuft wurde, das ausschließlich dem Wohnen dient (AVV Baulärm 3.1 Ziffer e). Im Los 9 und 10 führt die Trasse zumindest in Teilbereichen in ausschließlichen Wohnquartieren entlang. Insbesondere die stationären Baustellen etwa für die Schachtbauwerke führen zu längerfristig andauernden Lärmbelastungen (UVU, S. 123). Die Endoklinik befindet sich 30m von der geplanten Schachtbaustelle an der Louise-Schröder Straße entfernt. Dies wurde auch berücksichtigt (vgl. UVU S. 124). Die Einstufung des Gebiets als Kerngebiet ist aufgrund der konkreten Nutzung durch die Klinik jedoch nicht zu rechtfertigen. Im Umfeld sensibler Nutzungen müssen eher die Immissionsgrenzwerte der reinen Wohngebiete angesetzt werden.</p> <p>Es werden „punktuelle Überschreitungen“ (so die Formulierung im Erläuterungsbericht, Kurzbeschreibung und UVU) der Immissionsgrenzwerte der AVV Baulärm prognostiziert, etwa im Hinblick auf den Schacht des Nordereilbtunnels an dem Gebäude der Endoklinik, der Holstenstraße Nr. 10, bei dem der Immissionsrichtwert von 55db(A) „in allen Bauphasen überschritten“ wird (UVU S. 125), und zwar um bis zu 14 db(A). Auch im Bereich der „normalen“ Baustellen für die Erdverlegung der Leitungstrasse sind Grenzwertüberschreitungen prognostiziert (S. 125).</p> <p>Die Darstellung in der UVU ist aber verharmlosend. Die Anlagen zur schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass z.B. für die Endoklinik, die mit Schallschutzfenstern erst nachgerüstet wird, und nicht etwa bereits über passiven Schallschutz verfügt, während des gesamten Arbeitsgangs „Schlitzwandherstellung“ die Immissionsgrenzwerte der AVV Baulärm erheblich überschritten werden, also mehrere Monate lang! Die Tagwerte (relevant insbesondere für einen Klinikbetrieb, bei dem auch am Tage (relative) Ruhe herrschen sollte) überschreiten das im Hinblick auf einen gesunden Schlaf gesundheitsgefährdende Maß von 60 db(A). Das gilt auch für den Arbeitsschritt „Baustellenfreimachung“. Hinzu kommt ohnehin der Verkehrslärm, und dazu noch der</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>zusätzliche, durch die Baustelle verursachte Verkehrslärm. Dies ist insgesamt unzumutbar.</p> <p>Die summierte Lärmbelastung ist aber zumindest abwägungserheblich, vor allem auch für die Trassenwahl. Eine solche Einschätzung enthält insbesondere auch die Verkehrsuntersuchung (Kap. 17) nicht. Hier besteht ein Abwägungsausfall. Verheyen S 40-41</p>		
VE	<p>Dr. Krahnfeld Juristische Auseinandersetzung bzgl. Berücksichtigung von Vorbelastung und Summation</p>		
VE	<p>Bachmeier Stellungnahme zu B-Plänen: Für die meisten Trassenbereiche liegen keine gültigen Bebauungspläne vor. Tabelle 2 der schalltechnischen Untersuchung gibt hierzu einen Überblick. Die meisten Immissionsorte befinden sich danach nicht in „Gebieten, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind“. Jedoch befindet sich der Immissionsort „Eckernförder Straße 71“ gemäß B-Plan „Altona Nord 4“ in einem reinen Wohngebiet. Die Bewertung im schalltechnischen Gutachten weist hier jedoch ein Gebiet aus, „in dem vorwiegend Wohnungen untergebracht sind“. Dennoch wurde für das Wohnhaus ein Schutzanspruch berücksichtigt, der für Gebiete „in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind“ gilt und damit auch einen hohen Schutzanspruch darstellt.</p> <p>Ohne einen rechtmäßigen Bebauungsplan für den Bereich, in dem die ENDO-Klinik heute ansässig ist, wäre die Klinik gemäß dem Vorgehen der AVV Baulärm als Krankenhaus eingestuft worden. In der AVV Baulärm wird bei Vorhandensein eines rechtmäßigen Bebauungsplanes zur Bestimmung der Beurteilungsgrundlage (hinsichtlich Sensibilität der Nutzung) folgendes Vorgehen benannt: „ ... Dabei ist im ersten Schritt die im Bebauungsplan festgesetzte Nutzung zu bestimmen und, sollte diese mit der tatsächlichen Nutzung vor Ort übereinstimmen, anzuwenden. Weicht die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Baustelle erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung ab, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung gemäß Kapitel 3.2.2 der AVV Baulärm auszugehen.“ Da im vorliegenden Fall der Bebauungsplan hier ein Kerngebiet festlegt und dies schon in der Kenntnis geschehen ist, dass in diesem Kerngebiet eine medizinische Nutzung vorgesehen ist, ist auch die Gebietseinstufung des gültigen Bebauungsplanes übernommen und danach schalltechnisch beurteilt worden.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
13.2	Erschütterungen, sonstige Emissionen/Immissionen		
	Auch ist mit Erschütterungen in den angrenzenden Häusern/meines Hauses zu rechnen.	Es wird eingewandt, es sei mit Erschütterungen in den an die Baustelle angrenzenden Häusern zu rechnen. Es würde erhebliche Belastungen durch Staub und Bauschmutz geben	
	Es wird erhebliche Belastungen durch Staub und Bauschmutz geben.		
VE	Rosenquist Kurzvortrag zum erschütterungstechnischen Gutachten: grundsätzliche Erläuterungen zu Erschütterungseinwirkungen auf Menschen und bauliche Anlagen, damit Aufzeigen einer Vorgehensweise nach dem Stand der aktuellen Richtlinien		
VE	Dr. Pranzas Was die sonstigen Belastungen durch die Bauphase anbelangt, so ist natürlich richtig, dass diese nicht gänzlich vermeidbar sind. Art und Umfang der Belastungen wurden in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung ausführlich dargestellt. Jedoch halten sich diese Belastungen im Rahmen dessen, was Baumaßnahmen zwangsläufig mit sich bringen. Insbesondere bei der Verlegung der Leitungen nördlich der Elbe handelt es sich um eine fortschreitende Baustelle, so dass die einzelnen Bauphasen und die damit verbundenen Unannehmlichkeiten regelmäßig nur einige wenige Monate andauern. Durch Maßnahmen an der Baustelle wie zum Beispiel die Befeuchtung in trockenen Sommermonaten zur Vermeidung von Staub werden die Auswirkungen so weit wie möglich reduziert. Somit kommt auch die Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass es zwar in der Bauzeit örtlich zu deutlichen Einschränkungen kommen kann, aufgrund von Minderungsmaßnahmen und der temporären Ausprägung allerdings insgesamt von tolerierbaren Beeinträchtigungen der Anwohner auszugehen ist (vgl. Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Kapitel 15.1 der Antragsunterlagen, Seite 263)		
	Im Hinblick auf die Schadstoffbelastung (bereits bestehende Zielwertüberschreitung für NOx) soll das Vorhaben „keinen maßgeblichen Einfluss auf die Luftschadstoffsituation“ (Kap.3, S. 16), haben, obwohl die Baustellen und Verkehrsbehinderungen eine zusätzliche Belastung darstellen. Die Emissionen, die aus den Verkehrsbehinderungen resultieren, werden dem Vorhaben vom Vorhabenträger jedoch nicht zugerechnet. Dies ist zu rügen.	Der BUND rügt, dass die durch Baustellenverkehre und Verkehrsbehinderungen verursachten Schadstoffbelastungen dem Vorhabenträger nicht zugerechnet werden.	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Im Hinblick auf die Schadstoffbelastung soll das Vorhaben „keinen maßgeblichen Einfluss auf die Luftschadstoffsituation“ (Kap.3, S. 16), haben, obwohl die Baustellen und Verkehrsbehinderungen eine zusätzliche Belastung darstellen. Zunächst wird gerügt, dass die UVP nicht sämtliche Luftqualitätsgrenzwerte der 39. BImSchV als Maßstab zu Grunde legt. Feinstaub PM2,5 wird nicht betrachtet. (UVU, Kap. 15.1, S. 231 f.). Die Einschätzung des Verkehrsgutachters insbesondere für Los 7 und Los F8</p> <p>Die Verkehrsströme im öffentlichen Straßenraum werden nicht verändert, sodass durch die Baumaßnahme keine zusätzlichen Emissionsbelastungen auftreten. (Kap. 17, S. 37).</p> <p>ist absolut unschlüssig und nicht nachvollziehbar. Zusätzliche Staus sowie An- und Abfahrbewegungen werden ausgeblendet. Verheyen S 7, 41</p>		
VE	<p>Lüder Hierzu wird in dem Kurzvortrag zum Verkehrsgutachten eingegangen (Punkt 14 der Tagesordnung)</p>		
14.	<p>Verkehrsbehinderungen in der Bauphase</p>		
	<p>Die Zuwege zu Hauseingängen und Gewerbe werden erheblich beeinträchtigt sein.</p>	<p>Die Zuwege zu Hauseingängen und Gewerbe würden durch die Baustelle erheblich beeinträchtigt sein.</p>	
	<p>Würde der Planfeststellungsbeschluss erlassen, stünden den Verkehrsteilnehmern vor allem in Altona jahrelange Verkehrshindernisse bevor.</p>		
VE	<p>Junker Kurzvortrag zur verkehrstechnischen Planung unter Erläuterung verschiedener Beispiele</p>		
	<p>Die enormen Belastungen durch die zwei bis drei Jahre anhaltende Großbaustelle führt zu äußerst starken Belästigungen durch Baulärm, Bauschmutz und Staub. Die Zugangs- und Zufahrtswege zur Kronen Apotheke am Holstenbahnhof werden äußerst stark beeinträchtigt bis unmöglich sein. Die Erfahrung zeigt, dass Kunden Geschäfte meiden, die in Baustellenbereichen liegen. Die Baustelle führt zur Vernichtung meiner Existenz und zur Arbeitsplatzvernichtung meiner Mitarbeiterinnen (Kronen Apotheke).</p>	<p>Die Besitzerin Kronen Apotheke am Holstenbahnhof führt an, die Zugangs- und Zufahrtswege zur Apotheke würden äußerst stark beeinträchtigt bis unmöglich sein. Folge sei die Vernichtung der (wirtschaftlichen) Existenz und der Arbeitsplätze.</p>	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Für den Bau der Fernwärmeleitung durch einen größeren Abschnitt der Holstenstraße ist mit langanhaltender Blockierung der Holstenstraße als Verkehrsweg zu rechnen. Als Ersatzstrecke wird hauptsächlich die Stresemannstraße genutzt werden. Dort ist mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs, nicht zuletzt auch des Schwerlastverkehrs, zu rechnen, und zwar über etliche Monate, wenn nicht länger. Bereits jetzt verursacht dieser Verkehr bei mir als beinahe unmittelbare Anwohnerin erhebliche Gesundheitsbeschwerden. Die Gesundheitsbelastung wird sich durch den Bau der Fernwärmeleitung und die dadurch verursachten Verkehrsumleitungen erheblich verschärfen. Ich bin nicht bereit, diese zusätzliche Gesundheitsbelastung hinzunehmen. Denn der Bau von Vattenfalls Fernwärmeleitung steht nicht in öffentlichem Interesse.</p>	<p>Für den Bau der Fernwärmeleitung durch einen größeren Abschnitt der Holstenstraße sei mit lang anhaltender Blockierung der Holstenstraße als Verkehrsweg zu rechnen. Als Ersatzstrecke würde hauptsächlich die Stresemannstraße genutzt werden. Dort sei über Monate mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrs, nicht zuletzt auch des Schwerlastverkehrs, zu rechnen. Die Gesundheitsbelastung der Anwohner (der Stresemannstraße) würde sich durch den Bau der Fernwärmeleitung und die dadurch verursachten Verkehrsumleitungen erheblich verschärfen. Es bestehe daher kein öffentliches Interesse am Bau der Fernwärmeleitung.</p>	
	<p>Zusätzlich wird die geplante Radwegverbindung von Wilhelmsburg in die Innenstadt während der langjährigen Bauzeit der Fernwärmetrasse nicht gebaut.</p>	<p>Ein Bürger sieht sich dadurch belastet, dass die geplante Radwegverbindung von Wilhelmsburg in die Innenstadt während der langjährigen Bauzeit der Fernwärmetrasse nicht gebaut werden könne.</p>	
VE	<p>Lassen-Petersen Die deutliche Betroffenheit der Anwohner ist uns bewusst. Zeitlich beträgt diese Betroffenheit durchschnittlich 6 Monate, abhängig vom jeweiligen Bauabschnitt. Den Verkehrsplänen ist zu entnehmen, dass der Verkehr weitest möglich aufrecht erhalten wird. Es werden keine Straßen gesperrt und die Zufahrt für Anlieger ist sichergestellt. Darüber hinaus werden an allen erforderlichen Stellen auch Querungsmöglichkeiten (Brücken) vorgesehen. Dies ist besonders für Zulieferer und Kunden der Gewerbetreibenden erforderlich. Außerdem liegt es in unserem eigenen Interesse, dass während der Bauausführung flexibel und spontan auf weitere Anforderungen reagiert wird. Dies ist für Baustellen dieser Größenordnung üblich.</p> <p>Zum Radweg: wir behindern nicht den Bau des Radwegs. Ggf. ist der fertig gestellte Radweg durch unsere Baumaßnahme be-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	troffen und wird entsprechend wieder hergestellt.		
15.	Eigentumsverluste durch die oberirdische Errichtung der Trasse, Geschäftseinbußen		
15.1	Apotheke		
	Die enormen Belastungen durch die zwei bis drei Jahranhaltende Großbaustelle führt zu äußerst starken Belästigungen durch Baulärm, Bauschmutz und Staub. Die Zugangs- und Zufahrtswege zur Kronen Apotheke am Holstenbahnhof werden äußerst stark beeinträchtigt bis unmöglich sein. Die Erfahrung zeigt, dass Kunden Geschäfte meiden, die in Baustellenbereichen liegen. Die Baustelle führt zur Vernichtung meiner Existenz und zur Arbeitsplatzvernichtung meiner Mitarbeiterinnen (Kronen Apotheke).	Die Besitzerin der Kronen Apotheke am Holstenbahnhof befürchtet die Vernichtung der (wirtschaftlichen) Existenz und der Arbeitsplätze der Apotheke durch die Beeinträchtigung der Zugangs- und Zufahrtswege	
VE	<p>Lassen-Petersen Die Belastungen durch die Bauarbeiten werden nicht jahrelang, sondern etwa sieben Monate andauern (vgl. Bauablaufplan Los F9, Abschnitt Düppelstraße, Kapitel 4.14 der Antragsunterlagen). Die Verkehrsanbindung wird nicht unterbrochen, sondern nur verlegt, insbesondere bleiben auch die Fußgänger- und Radwegbeziehungen erhalten (vgl. Verkehrsgutachten, Kapitel 17 der Antragsunterlagen, Seite 38 ff).</p> <p>Der Zugang zur Kronen-Apotheke ist in jeder Bauphase gewährleistet. In keiner Bauphase reicht das Baufeld oder gar die Baugrube bis zum Eingang der Apotheke, so dass hier auch keine provisorische Zuwegung erforderlich wird. Lediglich ein Teil der (Schau-)Fenster an der Fassade Düppelstraße könnten beeinträchtigt sein, da dort das Baufeld bis an das Gebäude reicht. Der Fußgängerverkehr an dieser Seite der Stresemannstraße wird in jeder Bauphase aufrecht erhalten.</p>		
15.2	Eigentumswohnung		
	Als Anwohnerin der zukünftigen Baustelle der Fernwärmetrassen wird meine Mandantin mindestens 6 Monate pro Bauabschnitt erheblichen Belästigungen durch Baulärm ausgesetzt sein. Die geplante Baustelle ist darüber hinaus unzumutbar nah an dem anliegenden Haus, in dem sich die Eigentumswohnung meiner Mandantin befindet. Es ist mit	Während der Bauphase sei mit Erschütterungen und Beschädigungen(Setzrisse) in einer Wohnung in der Norderreihe 10 zu rechnen. Durch die veränderte Infrastruktur und die Ein-	Norderreihe 10, ist gar nicht an der Trasse, Entfernung mindestens 60 m. mangelnde Zugänglichkeit, Lärm, Er-

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	Erschütterungen und Beschädigungen(Setzrisse) in der Wohnung zu rechnen, der Weg zum Hauseingang wird beeinträchtigt sein und es wird erhebliche Belastungen durch Staub und Bauschmutz geben. Überdies würde durch die dann veränderte Infrastruktur und die Einschränkung bzw. Dezimierung der Grünanlagen der Wert meiner Eigentumswohnung herabgesetzt . (Kranich, durch Anwalt, Norderreihe 10).	schränkung bzw. Dezimierung der Grünanlagen würde der Wert der Eigentumswohnung (Norderreihe 10) herabgesetzt.	schütterungen, Beschädigungen und Bauschmutz können nicht geltend gemacht werden. Die Infrastruktur wird nicht verschlechtert
BSU	Das Gebäude Norderreihe 10 liegt nicht an der Trasse. Die Entfernung zu Baustellen beträgt mindestens 60 Meter. Somit können mangelnde Zugänglichkeit, Lärm, Erschütterungen, Beschädigungen und Bauschmutz nicht geltend gemacht werden. Die Infrastruktur wird nicht verschlechtert.		
16.	Gefahren durch Untertunnelung / Baugruben		
16.1	Dock Elbe 17		
	<p>Der Bau der FWT unterhalb des Docks hat potentiell erhebliche Auswirkungen auf das Dock. Durch den Tunnelvortrieb kommt es zu Erschütterungen und Setzungen des Bodens, die eine beträchtliche Gefahr für die Gebrauchstauglichkeit des Docks darstellen können. Durch Senkungen des Bodens im Zuge des Schildvortriebs kann es zu Verformungen des Docks und insbesondere zu Klaffungen zwischen den Fugen der Blöcke in der Dockkonstruktion (sog. Fugenklaffungen) kommen. Das Klaffen der Fugen resultiert aus den unterschiedlichen Setzungen der Docksohle. Besonders erheblich ist die Gefahr von Fugenklaffungen zwischen den einzelnen Blöcken des Docks deshalb, weil das übermäßige Klaffen von Fugen zu einer Undichtigkeit des Docks und damit u. a. zu einem unkontrollierten Wassereintritt führen kann.</p> <p>Faktisch kann ein Verlust des Docks dadurch eintreten, dass es nicht mehr nutzbar ist. Realisiert sich im Zuge des Tunnelvortriebs diese Gefahr, ist die zwangsläufige Konsequenz der Verwirklichung der geplanten Trassenführung, dass das Hauptbetriebsmittel von BVR wegfällt. Dies würde BVR und BVS wirtschaftlich schwer schädigen, ohne dass eine Existenzgefährdung ausgeschlossen werden kann. Die in den Planunterlagen vorgesehenen Tunnelbaumaßnahmen stellen daher einen massiven Eingriff in existentielle, wirtschaftliche Interessen unserer Mandantschaft dar. Die geplante Trassenführung unterhalb des Docks ist für unsere Mandantschaft nicht hinnehmbar.</p> <p>Die vorliegenden Planunterlagen weisen Verstöße gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot auf. § 21 UVPG beinhaltet ein Planungsermessen. Zwar wird in § 21 UVPG keine ausdrückliche Regelung über das planerische Abwä-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>gungsgebot getroffen. Dennoch hat es auch bei Entscheidungen nach § 21 UVPG als Ausdruck des Verhältnismäßigkeitsprinzips Geltung (Landmann/Rohmer-Hagmann, Umweltrecht, 60. Ergänzungslieferung 2010, § 21 UVPG Rn. 17). Das Gebot einer gerechten Abwägung der von einer staatlichen Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gehört zu den Grundlagen einer rechtsstaatlichen Planung, gilt dementsprechend allgemein und ist weder von einer einfach rechtlichen Normierung noch von einer bestimmten Handlungs- oder Verfahrensform abhängig (VGH Mannheim, Urteil vom 22.3.2002 - 8 S 1271/01).</p> <p>Zu den zentralen Abwägungsgrundsätzen gehört das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung. Interessenkonflikte, auf die die Planung stößt, sind vollständig und umfassend zu bewältigen. Mit dem Grundsatz der Konfliktbewältigung hängt der planerische Grundsatz der Rücksichtnahme auf schutzwürdige Individualinteressen zusammen. Diesem Grundsatz werden die von der Antragstellerin vorgelegten Planunterlagen im Hinblick auf die drohende Existenzgefährdung von BVR und BVS nicht gerecht (dazu unten III).</p> <p>Weiterhin von großer Bedeutung im Rahmen des planungsrechtlichen Abwägungsgebots ist die Pflicht, Planungsalternativen in die Abwägung einzubeziehen. Der Planungsträger hat nicht nur festzustellen, welche öffentlichen und privaten Belange von der planerischen Hauptlösung getroffen werden können, sondern er muss auch für zu prüfende und erwogene Alternativlösungen ermitteln, welche Belange von diesen Planungsalternativen betroffen werden und diese vergleichen (Landmann/Rohmer-Hagmann, Umweltrecht, aaO, § 21 UVPG Rn. 20). Auch diesem Grundsatz genügen die Planunterlagen nicht (dazu unten IV.)</p> <p>Einwendung B + V S. 3-4</p>		
	<p>III. Nichtberücksichtigung einer drohenden Gefahr für das Dock</p> <p>Die Planunterlagen lassen jede Rücksichtnahme auf die schutzwürdigen wirtschaftlichen Interessen von BVR und BVS vermissen. Insbesondere eine drohende Existenzgefährdung ist ein Umstand, der im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden muss (vgl. BVwerG, NVwZ-RR 1999, 629). Das planungsrechtliche Abwägungsgebot hätte daher eine umfassende Beschäftigung mit den erheblichen Gefahren durch im Zuge des Tunnelvortriebs entstehende Setzungen sowie mit den daraus resultierenden existenzbedrohenden wirtschaftlichen Folgen der geplanten Tunnelbohrung für den Betrieb von BVR und BVS erfordert.</p> <p>Tatsächlich lassen die Planunterlagen weder erkennen, dass sich die Antragstellerin des erheblichen Gefährdungspotentials für das Dock bewusst ist, noch dass sie sich mit den Auswirkungen bei einer Realisierung dieses Gefährdungspotentials auf die wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Mandantschaft auseinandergesetzt hat, um ihre Erkenntnisse dann den weiteren Planungsentscheidungen zugrunde zu legen.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Zwar hat die Antragstellerin erkannt, dass es durch den Tunnelvortrieb zu Erschütterungen und Setzungen kommen wird. Die Antragstellerin hat in diesem Zusammenhang ein erschütterungstechnisches Gutachten der baudyn GmbH vorgelegt sowie drei Gutachten hinsichtlich zu erwartender Setzungen im Bereich des Docks. Es handelt sich dabei um numerische Untersuchungen zur Prognose der zu erwartenden Setzungen des Instituts für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Universität Braunschweig, um Verformungsberechnungen des Ingenieurbüros Dr. Binnewies und eine Stellungnahme des Ingenieurbüros Professor Duddeck & Partner zur zeitlichen Beeinflussung des Docks durch die Unterfahrung im Schildvortrieb.</p> <p>Die Antragstellerin zieht hieraus jedoch verfehlt den Schluss, dass "die Berechnungen ergaben, dass sich keine unzulässigen Setzungen einstellen werden, die die Gebrauchstauglichkeit oder Standsicherheit beeinträchtigen." (Kap. 4.13.3; Berücksichtigung bestehender Bauwerke und Anlagen Dritter, S. 12).</p> <p>Dies ist jedoch, wie nachstehend ausgeführt, nicht der Fall. Da in den Planunterlagen ohne weiteres davon ausgegangen wird, dass keine Gefahr für das Dock besteht, ist bei der Entscheidung der Antragstellerin für die rümm.ehr beantragte Trassenführung der immense existenzgefährdende Schaden, den unserer Mandantschaft bei einer Verwirklichung der - entgegen der Auffassung der Antragstellerin tatsächlich bestehenden (dazu sogleich) - Gefahr von Verformungen des Docks und übermäßigen Fugenklaffungen erleiden würde, nicht berücksichtigt worden. Die Nichteinbeziehung der drohenden Existenzgefährdung unserer Mandantschaft als ein in die Abwägung einzustellender privater Belang führt zu einem Verstoß gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot.</p> <p>Die vorgelegten Gutachten sind weder ausreichend noch geeignet, um die Gefahr von Setzungen und deren Auswirkungen auf das Dock hinreichend beurteilen und einschätzen zu können. Keinesfalls kann aus den erwähnten Gutachten das Ergebnis hergeleitet werden, es bestünde keine Gefahr für die Gebrauchstauglichkeit des Docks. Den Gutachten fehlt es insoweit an einer hinreichenden Datengrundlage, um belastbare Aussagen über die im Zuge des Tunnelvortriebs zu erwartenden Setzungen und deren Auswirkungen auf das Dock treffen zu können.</p> <p>Im erschütterungstechnischen Gutachten der baudyn GmbH heißt es unter Punkt 5.8 (S. 42) lapidar: "Der eigentliche Tunnelbau mit einem Schildvortrieb verursacht verfahrensbedingt keine maßgeblichen Erschütterungen. Es sind daher keine Schäden an den zu unterfahrenden baulichen Anlagen aus Erschütterungseinwirkungen aus dem Tunnelbau im Schildvortrieb zu erwarten." Weder gibt es ergänzende Erläuterungen hierzu, noch wird ersichtlich, auf welcher Grundlage diese Aussage beruht. Es handelt sich um eine bloße, nicht nachvollziehbare Behauptung, die sich durch nichts belegen lässt.</p> <p>Die Verformungsberechnungen des Ingenieurbüros Dr. Binnewies kommen zu</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>dem Schluss, dass für das Dock keine unverträglichen Setzungen und Schiefstellungen entstehen. Für diese Einschätzung fehlt es jedoch an einer aussagekräftigen Datengrundlage. Eine Gefährdung der Standsicherheit oder eine relevante Einschränkung der Gebrauchsfähigkeit des Docks wird lediglich auf Basis der durchgeführten Berechnungen ausgeschlossen. Das Gutachten beruht ausschließlich auf numerischen Berechnungen, die unter Zuhilfenahme eines von dem Gutachter selbst entwickelten Stoffmodells durchgeführt wurden. Es handelt sich hierbei um ein abstraktes, theoretisches Modell, das die konkreten Umständen nicht berücksichtigt und das tatsächliche Bodenverhalten im Bereich des Docks daher nur äußerst bedingt prognostizieren kann. Den Verformungsberechnungen liegt kein empirisches Verfahren zugrunde, in dem Messdaten zur Bestimmung der im vorliegenden Fall zu erwartenden Setzungen und deren Auswirkungen auf das Dock ermittelt worden wären. Dies obwohl solche Messdaten erhoben werden könnten. Angesichts der einzigartigen und außergewöhnlichen Bauweise des Docks existieren jedoch schlicht keine vergleichbaren Erfahrungswerte, die abstrakte und theoretische Schlüsse auf mögliche Auswirkungen' von Setzungen auf das Dock zulassen würden.</p> <p>Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, auf welcher Datengrundlage ein Berechnungsmodell in der Lage sein soll, das Verhalten des Docks bei Bodenveränderungen zu prognostizieren. Bisher gab es keinen Fall, in dem eine vergleichbare bauliche Anlage vergleichbaren Belastungen ausgesetzt war. Insofern fehlt schlicht eine ausreichende theoretische Grundlage. Die Gefahr, dass' Fugenklaffungen und Verformungen des Docks aufgrund von Bodensetzungen tatsächlich eintreten, lässt sich daher keinesfalls durch bloße numerische Berechnungen ausschließen. Darüber hinaus lässt sich dem Gutachten auf S. 11 entnehmen, dass Setzungsberechnungen für das Trockendock lediglich für einen Geländeausschnitt von jeweils 50m links und rechts der geplanten Tunnelachse erfolgten. Ein vollständiges Bild über das Verhalten des Docks lässt sich mit solch auszugswweisen Betrachtungen jedoch nicht gewinnen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass, wie sich aus S. 2 des geotechnischen Gutachtens der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR vom 27. März 2009 und der Anlage 015087/201 (Kapitel 16 der öffentlichen Auslegung) ergibt, ursprünglich eine andere, weiter westlich gelegene Tunneltrasse geplant war. Das Gutachten des Büros Dr. Binnewies datiert vom 19. Juli 2007 und bezieht sich damit noch auf die ursprünglich geplante Tunnelführung. Inwiefern es daher nach der Änderung der Tunnelführung - unabhängig von den bereits aufgezeigten Mängeln - überhaupt noch Aussagekraft besitzt, wird weder ausgeführt noch kann dies abgeschätzt werden.</p> <p>Auch das Verformungsgutachten der Technischen Universität Braunschweig beruht lediglich auf numerischen Berechnungen mithilfe von Modellen und sieht sich daher den gleichen Einwänden ausgesetzt wie das Gutachten des Büros Dr. Binnewies. Insbesondere wird auf S. 8 explizit eingestanden, dass für das</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Berechnungsmodell bestimmte Werte von geometrischen Abmessungen nicht zur Verfügung standen und daher aus einem anderen Projekt "entsprechende Werte abgeleitet" worden seien. Wie sich Werte aus einem anderen Projekt auf die bereits erwähnten Besonderheiten des Docks übertragen lassen sollen, bleibt jedoch schleierhaft.</p> <p>Dass die herangezogenen Berechnungsmodelle nur äußerst begrenzt der Realität gerecht werden, offenbart sich beispielsweise auf S. 19 des Gutachtens, in dem - aus Vereinfachungsgründen! - der Winkel zwischen Dock und Tunneltrasse nicht, wie dies den Planungen entspricht, mit 74°, sondern mit 90° den Berechnungen zugrunde gelegt wird. Aus demselben Grund werden auch die Unterschichtgrenzen als durchgehend horizontal liegend angenommen. Anhaltspunkte dafür, dass diese Annahme den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht, sind nicht ersichtlich. So gesteht der Gutachter auf S. 15 auch selber zu, dass eine Schiefstellung des Docks durch die unterschiedlichen Mächtigkeiten der Bodenschichten, die als durchgehend horizontal angenommen wurden, nicht prognostiziert werden könne. Es sei ersichtlich, dass es in den Bodenschichten zu starken Hebungen komme, was auf den angesetzten großen Seitendruck des Glimmertons zurückzuführen sei. Welche Folgen dies für das Dock im Hinblick auf Verformungen und Fugenklaffungen haben wird, wird nach dieser Feststellung jedoch nicht weiter erläutert.</p> <p>Darüber hinaus wird auf S. 8 des Gutachtens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eintretende Setzungen aus baubetrieblichen Gründen variieren können. So könne beispielsweise der Stützdruck der Ortsbrust unplanmäßig abfallen. Dies könne jedoch numerisch nicht abgebildet werden. Die numerischen Berechnungen erfolgen daher ausschließlich unter der Annahme, dass ein planmäßiger Tunnelvortrieb erfolgt. Ein störungsbedingtes Stoppen der Bohrmaschine wird also ausgeblendet. Eine solche Annahme von Störungsfreiheit entspricht allerdings in den seltensten Fällen den tatsächlichen Gegebenheiten. Auf S. 28 des Gutachtens wird dementsprechend zusammenfassend festgehalten, dass die tatsächlich eintretenden Setzungen sowohl bau betrieblichen Einflüssen als auch ggf. variierenden Bodenparametern im Bereich des Vortriebs unterliegen. Es wird daher empfohlen, im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens und zur Kalibrierung der durchgeführten Berechnungen geotechnische Messungen am Dock noch vor Baubeginn und anschließend baubegleitend durchzuführen. Die hierdurch erlangten messtechnischen Größen könnten - so das Gutachten - helfen, die Vortriebsparameter der Tunnelbohrmaschine entsprechend den Anforderungen anzupassen. Hieran zeigt sich deutlich, dass die numerischen Berechnungen und damit das Gutachten insgesamt nicht geeignet ist, eine Gefährdung der Gebrauchstauglichkeit des Docks auszuschließen.</p> <p>Die Stellungnahme des Ingenieurbüros Professor Duddeck & Partner zur zeitlichen Beeinflussung des Docks durch die Unterfahrung im Schildvortrieb basiert nicht auf eigenen Untersuchungen, sondern ausschließlich auf den Berechnun-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>gen der beiden vorgenannten numerischen Gutachten des Instituts für Grundbau und Bodenmechanik der Technischen Universität Braunschweig und des Ingenieurbüros Dr. Binnewies und der Ausschreibungsunterlage. Auf dieser Basis enthält die Stellungnahme lediglich allgemeine Aussagen über den zeitlichen Umfang, die "normalerweise" bei Schildvortrieben zu erwarten sind. Ein Bezug zu den konkreten Umständen des geplanten Tunnelvortriebs lässt sich nicht herstellen. Insbesondere enthält die Stellungnahme keine Einschätzung über den Umfang der zu erwartenden Setzungen und deren Folgen für das Dock. Hierbei ist zu bedenken, dass der Bodenaufbau jeweils standortabhängig unterschiedlich ist und allgemeine Aussagen daher allenfalls nur bedingt übertragbar.</p> <p>Im Auftrag unserer Mandantschaft wurde am 5. Oktober 2007 ein Gutachten von WTM Engineers GmbH erstellt, in Kopie als Anlage 1 beigefügt, das das Untersuchungsergebnis des Büros Dr. Binnewies unabhängig überprüft und die Auswirkungen des Tunnelvortriebs auf die Gebrauchstauglichkeit des Docks untersucht. Dieses gelangt zu dem Ergebnis, dass das Risiko von Fugenklaffungen und damit verbundenen Undichtigkeiten des Trockendocks bei einem Tunnelvortrieb unter dem Dock nicht ausgeschlossen werden kann und daher die Möglichkeit einer Trassenverlegung geprüft werden sollte.</p> <p>Auch das zu den Planunterlagen gehörende geotechnische Gutachten der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR vom 27. März 2009 empfiehlt auf S. 62, die Gebäude im Einflussbereich des Tunnelvortriebs laufend im Hinblick auf Setzungen überwachen zu lassen. Hiermit war für die Antragstellerin aber ersichtlich, dass nachteilige Auswirkungen auf das Dock durch Setzungen und Erschütterungen nicht auszuschließen sind.</p> <p>Eine umfassende Würdigung der nicht auszuschließenden Gefahr eines immensen Schadenseintritts durch Verformungen und Fugenklaffungen des Docks ist den Planunterlagen nicht zu entnehmen. Eine Abwägung der Antragstellerin im Hinblick auf die betroffenen Belange unserer Mandantschaft ist nicht zu erkennen. Die Gefahr des völligen Verlusts des Docks und damit des Hauptbetriebsmittels von BVR wurden nicht in den gebotenen planungsrechtlichen Abwägungsprozess eingestellt. Jedenfalls wurde der hervorgerufene Interessenkonflikt im Wege einer die privaten Belange ohne weitere Folgerungen zurückstellenden Abwägung zu Lasten unserer Mandantschaft gelöst und ist damit in Wahrheit zu deren Lasten unbewältigt geblieben.</p> <p>Ein weiteres Abwägungsdefizit liegt darin, dass nicht nur die Gutachten von einem planmäßigen Tunnelvortrieb ausgehen, bei dem keine Störfälle eintreten. Auch die Antragstellerin zieht die - überaus naheliegende - Möglichkeit nicht in Betracht, dass es während des Tunnelvortriebs zu unvorhergesehenen Störungen kommt. Dementsprechend enthalten die Planunterlagen auch keinerlei</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Ausführungen über zu ergreifende Störfallmaßnahmen. Ein kontinuierlicher Tunnelvortrieb ohne Stillstand der Bohrmaschine ist jedoch unbedingte Voraussetzung dafür, dass die Gefahr von relevanten Bodensetzungen reduziert wird. Kommt es zu einem Stillstand der Bohrmaschine, sind weitaus größere Bodensetzungen zu erwarten, deren Auswirkungen auf das Dock bislang überhaupt nicht absehbar sind. Es wird jedoch nicht dargelegt, ob und in welcher Weise ein ausreichender Schutz für das Dock gewährleistet es, wenn es zu unplanmäßigen Abweichungen oder Störungen des Tunnelvortriebs kommen sollte. Unvorhergesehene Störungen und deren Auswirkungen auf das Dock werden in den Planunterlagen nicht berücksichtigt.</p> <p>Angesichts des immensen Schadens, der bei einer übermäßigen Fugenklaffung bzw. einer Verformung des Docks droht, wären die Bereithaltung eines Störfallregimes und die Planung von Sofortmaßnahmen zur Abwehr von Störungen allerdings erforderlich gewesen. Die in einem solchen Fall zu ergreifenden Abwehrmaßnahmen hätten in den Planunterlagen im Einzelnen dargelegt werden müssen. Auch insoweit leiden die ausliegenden Planunterlagen wegen Ermessensausfall an einem Abwägungsdefizit und verstoßen somit gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot. B+V S. 4-9</p>		
VE	<p>1. Herr Bienert: Kurzvortrag: Erläuterung der zu erwartenden Setzungen aus dem Tunnelvortrieb 2. Dr. Böttcher: Kurzvortrag: Auswirkung der Tunnelherstellung im Bereich des Elbnordhangs 3. Lassen-Petersen: Vorstellung der nachgereichten Variante Umfahrung Dock Elbe 17</p>		
	<p>IV. Keine ausreichende Prüfung von Trassenalternativen</p> <p>Den Planunterlagen lässt sich ohne ersichtlichen Grund eine Auseinandersetzung mit einer alternativen, weiter östlich gelegenen Trasse im Bereich des Norderelbtunnels nicht entnehmen. Diese hätte jedoch eine Untertunnelung des Docks und die Entstehung der o. g. Risiko und Gefahrenlage für die wirtschaftliche Existenzgrundlage durch Betriebsfähigkeit des Docks verhindert.</p> <p>Die Antragstellerin hat zunächst mögliche großräumige Korridore für die FWT untersucht. Dabei hätte es zwei Alternativen. zur nunmehr beantragten Vorzugstrasse gegeben. Mit der Entscheidung für die Vorzugstrasse war der genaue Ort der Gewässerquerung noch nicht festgelegt. Für den Vorzugskorridor wurden daher anschließend in einem zweiten Schritt Varianten für die Gewässerquerungen untersucht. Aus dem in den Plan unterlagen befindlichen Erläuterungsbericht Leitungsvarianten, Kapitel 4.5.3.10, ergibt sich, dass innerhalb der Vorzugstrasse verschiedene kleinräumige Korridore im Bereich der Norderelbe für die Gewässerquerung betrachtet wurden. Neben der beantragten Linienführung wurden noch drei weitere Querungen untersucht, eine weiter östlich, zwei weiter westlich gelegene Trassen. Bei der weiter östlich gelegenen Querung wäre eine</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Untertunnelung des Docks vermieden worden. Stattdessen wäre der Alte Elbtunnel unterquert worden. Die östliche Variante mit einer Unterquerung des Alten Elbtunnels wurde jedoch aufgrund der "sensiblen Bauweise des Alten Elbtunnel mit genieteten Stahlübbingen mit Bleidichtungen (. . .) nach Rücksprache mit der HPA (. . .) nicht weiter verfolgt. tl (vgl. Kapitel 4.5.3.10 der ausgelegten Planunterlagen). Eine weitere Begründung oder Untersuchung der Vor- und Nachteile der östlichen Variante erfolgt nicht.</p> <p>Mit dieser Begründung wird zunächst offensichtlich, dass die Antragstellerin - entgegen ihrer Prognosen zu den Auswirkungen auf das Dock - wohl doch von einer Gefahr nachteiliger Auswirkungen auf zu unterquerende Bauwerke durch einen Tunnelvortrieb ausgeht. Wäre dies anders, hätte es keine Veranlassung gegeben, von einer Unterquerung des Elbtunnels im Hinblick auf die Bauweise des Elbtunnels abzusehen. Was aber den Alten Elbtunnel gefährden kann, ist kaum für das erwähnte Dock sicher. Die Antragstellerin hat daher, wie bereits unter III. ausführlich dargelegt wurde, abwägungsfehlerhaft die Gefahr nachteiliger Auswirkungen des Tunnelvortriebs auf das zu unterquerende Dock nicht in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Den Planunterlagen lässt sich eine ernsthafte und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit der Möglichkeit der Unterquerung des Alten Elbtunnels nicht entnehmen. Dies hätte jedoch im Rahmen des verfassungsrechtlich verankerten Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes erfolgen müssen. Stattdessen lässt sich aus den Planungsunterlagen verstärkt auf eine einseitige Berücksichtigung der Interessen an der Sicherung der baulichen Integrität des Altern Elbtunnels schließen. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, wieso das existenzielle Interesse unserer Mandantschaft an dem Erhalt ihrer wirtschaftlichen Existenzgrundlage hinter dem allgemeinen Interesse am Schutz eines denkmalgeschützten Bauwerks, das keinem weiteren Zweck mehr dient, zurückstehen soll. Aufgrund seiner komplexen Bauweise und die Unterteilung in durch Fugen geteilte Einzelblöcke ist die bauliche Integrität des Docks in weitaus größerem Maße gefährdet als die des Alten Elbtunnels, Das Dock, erfüllt aber - wie dargestellt - einen betriebswichtigen wirtschaftlichen Zweck.</p> <p>Insgesamt missachten die Plan unterlagen die anzuwendenden Planungsgrundsätze und führen damit zu einem rechtswidrigen Ergebnis. B+V S. 10-11</p>		
VE	<p>Lüder VE geht nicht von einer Gefahr für das Dock aus, aber der Hinweis wurde aufgenommen und ergänzend untersucht. (Darstellung der Variante ist erfolgt).</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
16.2	Häuser in St. Pauli, Elbhang		
	Die Fernwärmeleitung soll durch einen Tunnel unter der Elbe und St. Pauli bis zur Holstenstr./Louise-Schröderstr. geführt werden. Dies stellt für die im Tunnelverlauf liegenden Wohnhäuser ein nicht zu unterschätzendes Risiko dar, denn die Baumaßnahmen finden im Geesthang statt, der als problematischer Baugrund gilt.	Durch die Untertunnelung könnten Setzungen des Bodens und Risse in Bauwerksfundamenten und damit Beeinträchtigungen der Statik von Wohngebäuden entstehen (problematischer Baugrund).	
VE	Lüder Hinweis auf die Kurzvorträge von Herrn Bienert und Herrn Dr. Böttcher		
	Die Folgen könnten Setzungen des Bodens und Risse in Baufundamenten und damit Beeinträchtigungen der Statik von Wohngebäuden sein, die dann im extremsten Fall zu Gebäudeeinstürzen wie beim Kölner Stadtarchiv führen könnten. Die beauftragten Ingenieure empfehlen zur Vermeidung möglicher Regressansprüche dringend eine Dokumentation des Gebäudezustandes in einer 100m breiten Schneise längs der Baumaßnahmen. Dies belegt, dass solche Szenarien durchaus realistisch sind.		
	Wir befürchten dauerhafte Schäden an den benachbarten Häusern. St.Pauli Hafenstraße 120, Bernhard-Nocht-Straße 22 & 24 sowie 26-28. Diese Gebäude liegen am Elbhang, der besonders instabil ist und große Probleme bei der Gründung des Neubaus Bernhard-Nocht Straße 26-28 verursachte. Aufgrund der schwierigen geologischen und statische Lage war das ursprüngliche geplante Verfahren der Hochdruckinjektion nicht anwendbar. Die statischen Probleme gelten noch viel mehr für die benachbarten Altbauten, da diese nicht über ein Fundament im eigentlichen Sinne verfügen. Bisher gibt es kein Nachweis seitens Vattenfall, dass wirksame Maßnahmen zum Schutz der Bausubstanz ergriffen werden. Allein die Anordnung eines Beweissicherungsverfahrens ist nicht ausreichend. Wir befürchten Risse in den Gebäuden oder gar ein Absacken (Bewohnerverein Plan-B e.V.)	Konkret: Dauerhafte Schäden an den Häusern St.Pauli Hafenstraße 120, Bernhard-Nocht-Straße 22 & 24 sowie 26-28 werden befürchtet (Lage am besonders instabilen Elbhang). Bisher gibt es kein Nachweis seitens Vattenfall, dass wirksame Maßnahmen zum Schutz der Bausubstanz ergriffen werden. Allein die Anordnung eines Beweissicherungsverfahrens ist nicht ausreichend.	
	Betroffen sind unsere Grundstücke Hafenstraße 122, Bernhard-Nocht-Straße 22, 24, Flurstück 12/97, 12/98, im Grunderwerbsverzeichnis laufende Nummer 714 und 715. Für diese Grundstücke wurde eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit bewilligt (01.06.2007). Zu diesem Zeitpunkt lagen verfahrensleitende Dokumente und Nachweise	Konkret: Betroffene Grundstücke Hafenstraße 122, Bernhard-Nocht-Straße 22, 24, Flurstück 12/97, 12/98, im Grunderwerbsverzeichnis	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>der Unbedenklichkeit des Tunnelbaus nicht vor. Insbesondere lag auch nicht das Gutachten der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner vor, das nunmehr den Planfeststellungsunterlagen beigelegt wurde (Kapitel 16.7, datiert vom 27.03.2009). Eine Aufklärung über die Risiken des Tunnelbaus fand nicht statt. Unter der Zwischenüberschrift "Haftung" wird im Gestattungsvertrag vom 24. bzw. 10.5.2007 zwar ein Beweissicherungsverfahren angesprochen, zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses wurden wir als Eigentümer aber nicht über die tatsächlichen Risiken des Tunnelbaus im dort vorfindlichen Gestein unterrichtet (Alternativen am Elbufer).</p>	<p>laufende Nummer 714 und 715</p> <p>Bezug auf Gutachten der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner, das den Planfeststellungsunterlagen beigelegt wurde (Kapitel 16.7, datiert vom 27.03.2009). Eine Aufklärung über die Risiken des Tunnelbaus fand nicht statt.</p>	
<p>VE</p>	<p>Lüder Hinweis auf die Kurzvorträge zu den Erschütterungseinwirkungen und Auswirkungen durch den im Schildvortrieb aufgefahrenen Tunnels</p> <p>Milde-Büttcher Die Einwendungen sind unbeachtlich. Insbesondere liegt kein arglistiges Verschweigen vor, da die Gutachten zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses nicht bekannt waren. Die Vorlage entsprechender Unterlagen wurde vom Eigentümer im Übrigen auch nicht gefordert.</p> <p>Grundsätzlich sind auch die Belange von Pächtern oder sonstigen obligatorisch berechtigten Besitzern zu berücksichtigen, deren Grundstücke in Anspruch genommen werden (Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Aufl., § 74 Rnr. 59a). Da sich die Baumaßnahmen für diese, anders als bei B+V, insbesondere im Rahmen des Tunnelvortriebs aber faktisch wohl kaum auswirken werden, erhalten deren Belange bei der Abwägung ein viel geringeres Gewicht. Eine positive Zustimmungspflicht ist - soweit die Grundstücke nicht betreten werden müssen - aber nicht erkennbar.</p>		
	<p>Die auf den Grundstücken lastende Dienstbarkeit ist mit dem Eigentümer der Grundstücke, nämlich der Alternativen am Elbufer e. G. geschlossen worden. Gleiches gilt für den Gestattungsvertrag (reinschuldrechtlich) vom 24. bzw. 10.05.2007.</p> <p>Pächter haben nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Falle von langfristigen Pachtverträgen dieselbe Rechtsposition im Planfeststellungsverfahren wie die Eigentümer. Der Pachtvertrag vom 01.07.1996 wurde für 30 Jahre abgeschlossen, wobei nach Klausel § 2 des Vertrages die „Absicht besteht“ den Pachtvertrag für eine Periode von weiteren 30 Jahren zu verlängern. Die erste Vertragslauf-</p>	<p>Stichwort Dienstbarkeit ?!</p>	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>zeit wäre demnach 2016 beendet, wobei beiderseits die Absicht besteht, den Vertrag auch weiter zu verlängern. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass der Bewohner_innenverein Waterkant e. V. und wir die Rechte aus dem langfristigen Pachtverhältnis im Planfeststellungsverfahren geltend machen kann.</p> <p>Als dingliche Belastung des Grundstücks muss der Waterkant e. V. und wir die Dienstbarkeit, also die Belastung des Grundstücks ebenso wie der Eigentümer gegen gelten lassen, insoweit diese wirksam ist und nicht angefochten werden kann. Wir bezweifeln aber, dass diese Dienstbarkeit wirksam ist und bleibt.</p> <p>Darüber hinaus kann uns und, dem Waterkant e. V, jedoch der Inhalt der Vereinbarung zwischen den Alternativen am Elbufer .e. G. und der Vattenfall Europe Hamburg AG vom 24. bzw. 10.05.2007 nicht zugerechnet werden.</p> <p>Die Dienstbarkeit selber führt nicht dazu, dass Einwendungen gegen den Planfeststellungsbeschluss ausgeschlossen wären. Als Pächterin der Gebäude ist der e.V. Vermieter und damit verpflichtet, für den Bestand der Mietsache gegenüber den Mieterinnen und Mietern einzustehen. Er ist zur Aufbringung des Pachtzinses darauf angewiesen, die Wohnungen und Räume angemessen und dauerhaft zu vermieten. Seine Nutzungsmöglichkeiten werden durch die geplante Verlegung der Fernwärmetrasse tangiert.</p>		
	<p>Dementsprechend kann auch die Einwendungsbefugnis der Eigentümer der betroffenen Grundstücke durch die Eintragung der Dienstbarkeit öder durch den Gestattungsvertrages von 2007 nicht ausgeschlossen sein. Denn als Eigentümer mit Mietwohnungen ausgestatteten Hauses verbleibt das Nutzungsrecht uneingeschränkt auch nach Überlassung der Dienstbarkeit.</p> <p>Unabhängig davon ist fraglich, ob die Dienstbarkeit sowie der Gestattungsvertrag zivilrechtlich überhaupt Gültigkeit erlangt haben.</p>		
VE	<p>Milde-Büttcher Juristische Prüfung Der Pächter (Waterkant e.V.) sowie der Mieter (Privat) eines Grundstücks muss eine vom Eigentümer (Alternativen am Elbufer eG) bewilligte (dingliche) Grunddienstbarkeit grundsätzlich gegen sich gelten lassen</p>		
	<p>Gegenüber der Plangenehmigung fällt auf, dass der damals vorgesehene Mittelschacht an der Hafenstraße für den Norderelbtunnel entfallen ist. Im Plangenehmigungsverfahren war dieser mit Sicherheitsas-</p>	<p>Die mit Sicherheitsaspekten begründete Planung eines Mittelschachtes an der Haf-</p>	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>pekten begründet worden. Ist die Tunnelsicherheit nun unwichtiger geworden?</p>	<p>straße für den Norderelbtunnel ist entfallen. Ist die Tunnelsicherheit noch gegeben?</p>	
<p>VE</p>	<p>Lassen-Petersen Durch Aufgabe des Mittelschachtes ist die Tunnelsicherheit überhaupt nicht unwichtig geworden. Die Funktion des Mittelschachtes lag darin, kurze Wege für Personal und besonders Rettungseinsätze zu realisieren. Bei diesen Rettungseinsätzen geht es nicht um Gefahren durch das Tunnelbauwerk, sondern es handelt sich nur um theoretisch mögliche Arbeitsunfälle (Herzinfarkt, Knochenbruch, usw.). Um schnelle Einsätze zu ermöglichen und gleichzeitig das Schachtbauwerk aufzugeben, wurde eine Tunnelbahn vorgesehen. Diese ermöglicht kurze Reaktionszeiten.</p>		
	<p>Zwar mag ausweislich des Gutachtens der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR von 2009 das Setzungsrisiko im geplanten Tunnel unter St. Pauli gering sein, wenn es jedoch zu einer solchen Setzung kommen sollte, wäre das Risiko für die über der Fernwärmeleitung befindlichen Häuser und ihre Bewohner sehr groß. Die Trasse beinhaltet einen Tunnel unter der Norderelbe, der sich im südlichen Altona und St. Pauli fortsetzt und in schwierigstem Baugrund stark bebauten Gebiete unterquert. Durch eine sog. mögliche Setzungsmulde werden 141 Gebäude gefährdet, davon 92 reine, teilweise hochgeschossige Wohnhäuser und ein Krankenhaus. Das damit verbundene Risiko ist zwingend zu vermeiden und auch vermeidbar und muss daher zur Versagung der Planfeststellung führen. Es hätte nämlich eine Trasse gewählt werden müssen, die die Untertunnelung stark bebauter Gebiete vermeidet.</p>	<p>Es hätte eine Trasse gewählt werden müssen, die die Untertunnelung stark bebauter Gebiete vermeidet.</p>	
<p>VE</p>	<p>Lüder Verweis auf den Kurzvortrag von Herrn Bienert.</p>		
	<p>a) Inhaltlich - Risiken Die Norderelbe und der Stadtteil St. Pauli sollen mit einem 4,40m breiten Tunnel untergraben werden. In der Norderelbe soll der Tunnel unter dem Niveau des alten Elbtunnels geführt werden, mit einer Abdeckung von mind. 14m (vgl. Kap. 16, Los 7, S. 6). Zwischen dem nördlichen Elbufer und dem Zielschacht unterfährt der Tunnel das Stadtviertel St. Pauli mit Wohnbebauungen und diversen Straßen sowie die Haltestelle Reeperbahn (S3). Die Haltestelle Reeperbahn der S 3 soll mit einer „Mindestüberdeckung von ca. 18 m bis zur Gründungsebene des Haltestellenbauwerks“ (bei ca. NN +3 m) unterquert werden (a.a.O.). Der Tunneldurchmesser ist mit Øinnen = 3,50 m und Øaußen = 4,20 m</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>vorgesehen (vgl. Geologisches Gutachten, Kap. 16, Los 7, S. 6) Der Tunnel wird mit Firsthöhen von über NN -35 m im Vergleich zu anderen Bauvorhaben mit tief liegen (selbst die im Bau befindliche U4 geht maximal bis auf 40 Meter). Angewandt werden soll das sog. Schildvortriebsverfahren als Stand der Technik. Dieses soll insbesondere auch Setzungen des Bodens mit den entsprechenden Folgen vermeiden. Dennoch ergeben sich nach der Lektüre der Planfeststellungsunterlagen Setzungs- und Versackungsrisiken.</p> <p>Im geologischen Gutachten (Kap. 16, Los 7) heißt es: „Die geplante Trasse der FWT verläuft im Los 7c vom Startschacht bei Blohm + Voss bis zum nördlichen Elbufer durch die nacheiszeitlich entstandene Elbmarsch und von dort bis zum Zielschacht an der Holstenstraße durch die eiszeitlich geprägte, höher liegende und flach wellige Hamburger Geest. (a.a.O., S.8)“ ... Nach den Ergebnissen der Baugrunderkundung ist mit folgendem generellen Baugrundaufbau (von oben nach unten) zu rechnen: – Auffüllungen unterschiedlicher Zusammensetzung und Mächtigkeit, außerhalb der Baggerrinne der Nordderelbe flächendeckend – Holozäne organische Weichschichten (Klei und Torf) in der Elbmarsch – Holozäne Flusssande mit bereichsweisen Kleieinlagerungen und weichselzeitliche Schmelzwassersande mit Kieslagen und Steineinlagerungen in der Elbmarsch Saalezeitliche Geschiebeeböden (Geschiebelehm und Geschiebemergel mit eingelagerten Steinen und Blöcken), Sande, Kiese, örtlich Schluffeinlagerungen, flächendeckend in der Geest vom Elbhang bis zum Zielschacht Louise-Schroeder-Straße – Beckensand und Beckenschluff (örtlich im Geschiebemergel eingeschaltet) – Miozäner Glimmerschluff und Glimmerton, im Nordteil der Trasse mit einer Übergangszone aus Glimmerfeinsand und Glimmerschluff unter die Baugrundaufschlusstiefen abtauchend.“ (a.a.O., S. 13/14)</p> <p>Im Bereich der Schildvortriebsstrecke sei ist generell von einer überwiegend festen Konsistenz des Glimmerschluffs/Glimmertons auszugehen (a.a.O., S. 19). Der geologische Längsschnitt allerdings zeigt, dass der Tunnel ab vor Lincolnstraße in „Geschiebelehm.. tw. sehr sandig“ übergeht. So sei in der „Geest zwischen der Straße St. Pauli Fischmarkt und der Balduinstraße bzw. Silbersacktwiete (WB 7/31 bis B 7/37) [...] der obere Horizont der tertiären Ablagerungen in Schichtdicken von bis zu rd. d = 24 m stärker feinsandig als Wechsellagerung von Glimmerfeinsand und Glimmerschluff ausgebildet.“(a.a.O., S. 19) also weniger standfeste Böden (vgl. Abbildung in Kap. 20.3, Los 7, Verformungsberechnung mit Legende) vorhanden.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>(Abbildung)</p> <p>Im Hinblick auf das Angreifen des fertigen Tunnelbauwerks durch Wasser wird festgestellt:</p> <p>„Danach liegen bei den Wasserproben aus dem Bereich des Startschachtes, des Mittelschachtes und des Zielschachtes keine betonangreifenden Eigenschaften und bei der Wasserprobe aus dem Bereich der Holstenstraße ein schwacher Betonangriffsgrad (XA 1 nach DIN EN 206-1) aufgrund eines erhöhten Sulfatgehaltes vor. Bei allen Proben ist bezüglich der Stahlaggressivität die Mulden- und Lochkorrosionswahrscheinlichkeit gering und die Flächenkorrosionswahrscheinlichkeit sehr gering.“ (a.a.O., S. 22)</p> <p>Es ist unklar, was hier mit dem Mittelschacht gemeint ist. Im Bauwerksverzeichnis ist dieser nicht aufgeführt. In der Plangenehmigung von 2009 wurde der Mittelschacht im Bereich St. Pauli Hafestraße noch genehmigt. Die Gutachter weisen im Hinblick auf die Bodenuntersuchungen</p> <p>„... ausdrücklich darauf hin, dass die ermittelten Laborversuchsergebnisse u. a. wegen eingelagerter Sande in den Mergelproben bzw. des Trennflächengefüges im Glimmerschluff/-ton die tatsächliche Festigkeit der Böden in situ, insbesondere hinsichtlich der Lösbarkeit der Böden, nur unzureichend widerspiegeln. (a.a.O., S. 35)</p> <p>Zudem wird auf folgendes hingewiesen:</p> <p>„Im Geschiebemergel und insbesondere auf dessen Oberfläche, auf der Oberfläche des Glimmerschluffes/-tons sowie auch innerhalb der überlagernden Sande ist entstehungsbedingt mit dem Auftreten von wasserführenden Kies- sowie Stein- bzw. Gerölleinlagerungen bis zur Blockgröße zu rechnen. (a.a.O. S. 52)</p> <p>Sowie auf die</p> <p>„wechselhaften Baugrundverhältnisse, die hohe Anforderungen an die Abbaugeräte stellen (abrasiver Geschiebemergel, Einlagerungen von harten Granitblöcken, hohe Verklebungsfahr durch bindigen Glimmerschluff/-ton)“. (a.a.O., S. 55)</p> <p>und</p> <p>„mögliche Quellerscheinungen des Glimmerschluffes/-tones“ (a.a.O., S.59), die nicht auszuschließen seien. Somit geht der Schildvortrieb mitnichten durchgängig durch feste Böden, die eine Setzung praktisch ausschließen würden.</p> <p>Zu den Auswirkungen des Vortriebverfahrens äußern sich die Gutachter des Vorhabenträgers wie folgt:</p> <p>„Mit den modernen ortsbreustgestützten Vortriebsschilden der heutigen Gene-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>ration lassen sich die vortriebsbedingten Geländesetzungen erfahrungsgemäß durch eine kontinuierlich ausreichende Ortsbruststützung und eine sorgfältige druck- und volumengesteuerte Ringspaltverpressung auf eine Größenordnung von insgesamt rd. $s = 1,5$ cm begrenzen, wobei sich bei Ansatz eines Ausbreitungswinkels von ca. $\beta = 55^\circ$ gegen die Vertikale zufolge der überwiegend großen Überdeckung eine relativ flache Setzungsmulde mit geringen Setzungsdifferenzen und einer geschätzten Winkelverdrehung in einer Größenordnung von ca. $\tan \alpha > 1 : 800$ einstellen wird.“ (a.a.O., S. 61.)</p> <p>Aus dieser Einschätzung mit dem Maß für die Abgrenzung des Einflussbereiches bzw. der möglichen Setzungsmulde ausgehend von der Tunnelsohle quer zur Tunnelachse zu beiden Seiten ergibt sich bei dem genannten Ausbreitungswinkel bei einer Tunneltiefe von 38,4m – wie z. B in der Balduinstraße – links und rechts der Tunnelachse eine jeweils 54m breite „mögliche Setzungsmulde“, die der Vorhabenträger selbst für zumindest möglich hält - sonst würde eine Beweissicherung nicht empfohlen werden.</p> <p>Diese „Schneise“, zeichnerisch in Anlage 2 dargestellt, ergibt eine nicht nur theoretisch, sondern vom Vorhabenträger als möglich angesehene Beeinflussung von insgesamt 141 Gebäuden, davon 92 reine, teilweise hochgeschossige Wohnhäuser, Schulen und sowie das Gebäude der Endoklinik. Dies ergibt bis zu 3525 betroffenen Bewohnerinnen bzw. Nutzerinnen der Gebäude, wenn man die betroffenen Schulgebäude und die Endoklinik mit einbezieht.</p> <p>Insgesamt seien auf dem Elbnordhang „nur geringe Oberflächenverformungen in einer Größenordnung von bis zu ca. 11 mm zu erwarten“.</p> <p>Die Gutachter meinen:</p> <p>„Das Auftreten kleinerer Rissbildungen, welche die Standsicherheit der Gebäude aber nicht beeinträchtigen, kann beim Vortrieb nicht ausgeschlossen werden und ist bauherrenseits in Kauf zu nehmen.“</p> <p>Was genau die Setzungen, die „in Kauf zu nehmen sind“ an Altbauten im Bereich St. Pauli ausrichten können, wird vom Vorhabenträger aber nicht beschrieben oder abgeschätzt. Insgesamt ist mit diesem Absatz wohl gemeint, dass dann ggf. Schadenersatzzahlungen in Betracht kämen. Setzungen, und auch solche, die zu Schäden an Gebäuden führen, sind also nach Aussage der Gutachter keinesfalls ausgeschlossen:</p> <p>„Die Setzungen werden voraussichtlich spätestens ca. 6 Monate nach dem Auffahren der Tunnelröhre abgeklungen sein. Wir empfehlen, an allen zu unterfahrenden und im Einflussbereich des Vortriebs liegenden Gebäuden,</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Bauteilen und Leitungen eine Beweissicherung durchführen und die Gebäude im Einflussbereich des Vortriebs laufend überwachen zu lassen.“</p> <p>Die unter Ziffer 8.1.4.3 angedeuteten „Störfallbetrachtungen“ zeigen, dass auch folgenschwere Zwischenfälle durchaus möglich sind. Hierzu wird wiederum verwiesen auf Anlage 1 – Stellungnahme des Büros IB News GmbH, S.4 ff, die zu dem Ergebnis kommt, dass „ein nicht zu vernachlässigendes Schadenspotential besteht“. Zudem meint der Gutachter:</p> <p>„Aus den genannten Gründen stellt die vorliegende Planung vor diesem Hintergrund ohne erheblich umfangreichere Prüfungen und Berechnungen, die ein quantifizierbares und nach oben abgeschätztes Risiko mit einschließen, nach meiner Überzeugung nicht ausreichend sicher, dass insbesondere im Stadtteil St. Pauli unvorhergesehene Setzungen mit ausreichender Sicherheit vermieden werden. Die Untersuchungen hierzu sind nach meiner Überzeugung für eine Baumaßnahme dieser Größenordnung und mit einem derartigen Schwierigkeitsgrad vom Umfang her nicht ausreichend detailliert und bezüglich des Risikos nicht ausreichend quantifiziert.“</p> <p>Die Antragsunterlagen sind entsprechend zu ergänzen und diese Unterlagen den Einwendern vor dem Erörterungstermin zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Unklar bleibt in diesem Kontext, warum auf Mittelschacht in der St.Pauli Hafensstraße verzichtet wurde. Dieser war noch im Zuge der Plangenehmigung für erforderlich für die Tunnelsicherheit gehalten worden. An einer konkreten Betrachtung der mögliche Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Schildvortrieb und dem S-Bahnbetrieb (Vibrationen) fehlt es. Die maximale Setzung, die in Unterlage Kap.20.3 berechnet sind, beziehen sich nur auf die Baumaßnahme für die FWT selbst (dort S. 11ff.)</p> <p>Auch beim Verfahren Schildvortrieb kann es zudem zu sog. Unkontrollierten Versackungen kommen, auch wenn Setzungen im Erdreich meist ohne verheerende Folgen bleiben. Allerdings sind auch sehr folgenschwere Unfälle bekannt, wie der Einsturz des Kölner Stadtarchivs. Das Untergraben von Wohnhäusern ist daher wegen der nie auszuschließenden Gefahren grundsätzlich wo irgend möglich zu vermeiden.</p> <p>Auch im Fall Kölner Stadtarchiv war für den Bahntunnel das Schildvortriebsverfahren genutzt worden. Im Februar 2009 war eine Absenkung um 7 mm innerhalb von 24 Stunden festgestellt worden; insgesamt hatte sich das Stadtarchiv während der Bauarbeiten zwischen 17 und</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>20 mm gesetzt – also durchaus im Bereich der oben angedeuteten 11mm. Die Aufklärung des Vorfalls ergab gefälschte Messprotokolle, umfangreiche Diebstähle von Armierungseisen für die Schlitzwände und eine offenbar unzureichende Bauaufsicht durch den Bauherrn KVB (vgl: Das Protokoll eines Versagens. Kölner Stadtanzeiger, 23. Februar 2010). Die gerichtlichen Verfahren dauern an. Verheyen S. 27-32</p>		
<p>VE</p>	<p>Bienert Hinweis auf den Kurzvortrag</p> <p>Die im geotechnischen Gutachten aufgeführte „überwiegend feste Konsistenz“ des Glimmertons bezieht sich auf die genormte Zustandsform von bindigen Böden und ist nicht mit der grundsätzlichen Standfestigkeit von Böden beim Vortrieb gleichzusetzen. Die angegebene feste Konsistenz des Glimmertons ist von Bedeutung für den zu erwartenden Aufwand beim Lösen bzw. Vortrieb und damit ein wichtiger Faktor für die ausführenden Baufirmen.</p> <p>Der beispielhaft aufgeführte Einsturz des Kölner Stadtarchivs hat zum einen nichts mit einem Tunnelvortrieb zu tun, da hier die Umschließung einer offenen Baugrube im Grundwasser und nicht ein Tunnel versagt hat. Zum anderen waren die angegebenen Setzungsgrößen des Stadtarchivs von bis zu 20 mm nur der Beginn eines katastrophalen Grundbruches mit einer Kratertiefe von über 5 m, der vermutlich durch eine über längere Zeit laufende unkontrollierte Grundwasserabsenkung mit bedeutender Sandförderung verursacht wurde.</p>		
	<p>b) Einschätzung der FHH Dass durch den Tunnelbau ein reales Risiko besteht, hat auch die FHH anerkannt. In einem frühen Planungsstadium wurde erwogen, die Fernwärmeleitung vom nördlichen Zielschacht der Norderelbquerung in der Louise-Schröder-Straße in einem Tunnel bis zur Pumpstation im Haferweg weiterzuführen, wie sich aus einem Schreiben der BSU an die GAL Hamburg vom 09.09.2009 ergibt, das der Planfeststellungsbehörde aus dem Eilverfahren vor dem VG / OVG Hamburg bereits vorliegt.</p> <p>In diesem Schreiben heißt es, auch aufgrund der Risiken der Untertunnelung privater Grundstücke sei diese Alternative verworfen worden. Vor diesem Hintergrund muss es verwundern, dass hinsichtlich der Untertunnelung der Wohngebiete unmittelbar nördlich der Elbe (in St.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Pauli) diese Bedenken in den Genehmigungsunterlagen nicht formuliert werden, sondern gutachterlicherseits sogar „ausgeschlossen“ werden (vgl. Kap. 20.3, S. 13).</p> <p>In bedenklicher Weise wird dabei nicht zwischen den Auswirkungen einer Geländesetzung auf den verschiedenen Tunnelabschnitten differenziert. Diese dürften im Bereich des Geesthangs als wesentlich gefährlicher einzuschätzen sein als im weiteren Verlauf des Tunnels. Denn der Geesthang ist als minderwertiger und setzungsanfälliger Baugrund bekannt. Hier werden Neubauten von vornherein tiefer und massiver gegründet. Die besondere Gefährdung aufgrund der bestehenden ortsspezifischen Vorbelastung, und die besondere Gefährdung der Altbauten im Bereich St. Pauli wird im Baugrundgutachten nicht betrachtet.</p> <p>Weiterhin ergibt sich aus diesem Umstand bereits die Fehlerhaftigkeit der Variantenwahl insgesamt (nicht nur in Los F7): Entweder sind die aus einer Untertunnelung resultierenden Gefährdungen tatsächlich nicht so ernst zu nehmen, wie es nach derzeitigem Untersuchungsstand noch nahe liegt; dann hätte die Alternative der Volluntertunnelung nicht ohne weiteres mit dem Risiko-Argument verworfen werden dürfen, sondern eingehender – einschließlich einer angemessenen präzisen Einschätzung etwaiger Mehrkosten – untersucht werden müssen. Oder aber das Risiko-Argument gilt für den (Geesthang-)Bereich in St. Pauli wie vorstehend aufgezeigt a fortiori, so dass mit der Genehmigung des dort vorgesehenen Tunnels die betroffenen Anwohnerbelange eklatant fehlgeachtet wurden. Verheyen S. 32</p>		
VE	<p>Lassen-Petersen</p> <p>Der Begriff „Risiko“ wurde in diesem Fall vom Einwender falsch interpretiert. Vermutlich wurde er missverständlich in dem ursprünglichen Schreiben der BSU dargestellt. Gemeint war das Vertragsrisiko, das darin besteht, dass VE mit jedem Grundeigentümer einen Gestattungsvertrag schließen muss. Es ist durchaus ein hohes Risiko, da in einem solchen Tunnelverlauf viele Privateigentümer vorhanden wären, die alle auf unterschiedliche Arten widersprechen könnten. Es gibt bei dieser sogenannten „Volluntertunnelung“ kein erhöhtes technisches Risiko.</p> <p>Wie im Kapitel 4.5.2.3 „Generelle Variantenbetrachtung Tunnelbauweise“ dargestellt, liegt das Kostenverhältnis zwischen erdverlegt (wie in Altona angedacht) und Tunnel bei einem Kostenverhältnis von 1:3. Bei einer Volluntertunnelung hätte dies zur</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Folge, dass für rund ein Viertel der gesamten Trassenlänge die Kosten verdreifacht würden. Der eventuelle Vorteil einer Trassenverkürzung ist hierbei auch nicht besonders erkennbar. Die Auswirkungen solcher massiven Kostensteigerungen wurden dargestellt.</p> <p>Außerdem wären für einen solchen Tunnel weitere Schachtbauwerke auf dieser Strecke erforderlich, die mit ihren Ausmaßen und Auswirkungen (Lärm, Verkehr, Flächeneinschränkung, usw.) mit den bereits vorgesehenen Schächten vergleichbar wären. Dies würde zu hohen lokalen Belastungen über einen langen Zeitraum führen, da die Gesamtbauzeit dieses Tunnels entsprechend länger wäre.</p>		
	<p>c) Rechtliche Bewertung Rechtlich ist zu beachten, dass es sich vorliegend um ein Risiko des Gefahren Eintritts handelt (Schädigung von Gebäuden bis zur Einsturzgefahr), das zumindest dem der Gefahr vorgelagerten Vorsorgebereich zuzuordnen ist. Es handelt sich nicht – soweit denn diese Rechtsfigur im Rahmen der Planfeststellung nach UVPG überhaupt Bestand hat – um einen außerhalb der Rückfähigkeit stehenden Restrisikobereich. Der Begriff des – verbleibenden – Restrisikos, der von der – zu regelnden – Schadensvorsorge zu unterscheiden ist, wird von dem Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung zum Atom- wie auch tw. zum Bergrecht oder auch im Hochwasserschutzbereich verwandt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. August 2006, NVwZ 2007, 88 ff., Rn. 12 f., Urteil vom 10. April 2008, NVwZ 2008, 1012, Rn. 25, 30 und 32; 29. April 2010, Beck, RS 2010, 49, 1416). Danach ist unter diesem Begriff dasjenige Risiko zu verstehen, welches von einer Anlage ausgeht, nachdem sämtliche Sicherungsmaßnahmen getroffen wurden und das sinnvollerweise (nach dem Maßstab „praktische Vernunft“) nicht mehr minimierbar ist (vgl. auch Roller, Drittschutz im Atom- und Immissionschutzrecht, NVwZ 2010, 990 ff.).</p> <p>Vorliegend wäre durch einen Verzicht des Tunnelbaus jegliches Risiko vermeidbar. Im Bergrecht ist anerkannt, dass die „Vorsorge gegen Gefahren für Leben und Gesundheit“ i.S.d. § 55 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BBergG Gefahren für Leben und Gesundheit Dritter auch außerhalb des Betriebs erfasst, ohne danach zu differenzieren, ob die Gefahr unmittelbar oder</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>mittelbar durch den Betrieb herbeigeführt wird. (Vgl. BVerwG, 7 C 18/09, 29.4.2010, Rn.20). Inzwischen wird auch vertreten, dass bei bergbaulichen Vorhaben eine Gesundheitsverträglichkeitsprüfung zur Wahrung der Grundrechte von mittelbar Betroffenen durchgeführt werden muss (vgl. etwa Frenz, Gesundheitsverträglichkeitsprüfung bei bergbaulichen Vorhaben, NUR 2009, 160). Eine solche Prüfung fehlt. Auch wenn das Vorhaben nicht nach Bergrecht genehmigungsbedürftig ist, ist rückt der Tunnelbau dieses doch in die Nähe des Bergrechts.</p> <p>Maßgeblich ist auch, dass das BVerwG im atomrechtlichen Kontext verlangt hat, gegen „klar erkannte Unfallszenarien“ müssten Vorsorge-maßnahmen ergriffen werden.(BVerwG Beschluss v. 20.09.2010, 20 F 7/10, Rn.10). Da gegen die Versackungen praktisch keine Maßnahmen getroffen werden können, muss allein dieses Risiko zur Versagung der Planfeststellung führen.</p>		
VE	<p>Milde-Büttcher Die zitierte Fundstelle kann auf den vorliegenden Sachverhalt nicht übertragen werden. Das Atomrecht unterliegt wegen der potentiell weitreichenden Folgen bei atomaren Unfällen einem sehr strengen Regelungsregime, das auf den vorliegenden Sachverhalt nicht übertragen werden kann</p>		
	<p>5. Schachtbauwerke Extrem tiefe Schachtbauwerke werden bei der Vorzugsvariante insbesondere für die Querung der Norderelbe erforderlich. Der Südschacht befindet sich in unmittelbarer Nähe des Norderelbstroms, der Nord-schacht in der Louise-Schröder-Str/Holstenstraße. Diese Schächte sollen in Schlitzwandbauweise erstellt werden, vgl. Kap. 4.10, S. 15 ff.). Dieses Verfahren wird etwa im Braunkohletagebau in der Lausitz angewendet, um die 50-70m tief gelegenen Flöße freizulegen. Bis zur Schachtsohle werden dabei Schlitzwandbauweise eingesetzt. Beim U-Bahn Bau werden dagegen Stahlspundwände gesetzt, die die Baugrube begrenzen und darin wird der Stahlbeton eingebracht, und die Spundwände danach wieder gezogen. Kapitel 20 der Antragsunterlagen beinhaltet eine Verformungsberechnung für den Südschacht. Die Gutachter kommen dort zu dem Ergebnis, dass eine Einschränkung der Gebrauchsfähigkeit oder der Stand-sicherheit des Trockendocks nicht vorliegen wird. Insgesamt ist aber zu</p>	Bautechnik Schachtbauwerke	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>bemerken, dass es sich bei dem Startschacht südlich der Elbe um ein ganz erheblich anfälliges Bauwerk handelt, und insbesondere während der Bauzeit aufgrund des Drucks des Elbstroms erhebliche Gefahren auftreten können. Exemplarisch ist hier der Bau der Tiefgarage der Europapassage, wo allein zur Abschottung der Alster (vom Volumen und Druck in keiner Weise vergleichbar mit der Norderelbe) an technische Grenzen gegangen wurde, um Spundwände zu setzen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Südschacht nicht ebenfalls unter Zuhilfenahme von Spundwänden gebaut werden muss, zumal der Einströmdruck durch das Gewässer Elbe sicher deutlich stärker ist als etwa der Druck der Alster, der im Rahmen des Baus der Tiefgarage für die Europapassage beherrscht werden musste. Im Hinblick auf das nördliche Schachtbauwerk ist bemerkenswert, dass durch die lange Baustelle die in unmittelbarer Nähe gelegene Endoklinik belastet wird. Dies ist insbesondere deshalb relevant, weil ein ähnliches Schachtbauwerk im Kontext der Prüfung der sog. Y-Trasse „überzogene Belastung“ bewertet wurde. Verheyen S. 34</p>		
VE	<p>Bienert Die beispielhaft aufgeführte Baugrube der Europa-Passage wurde von den Grundbauingenieuren Steinfeld und Partner von der Vorplanung bis zur Fertigstellung geotechnisch intensiv betreut und überwacht. Die Baugrubenwände für die bis zu 26 m tiefe Baugrube wurden in der dort einzig möglichen Bauweise mit Stahlbetonschlitzwänden hergestellt, ohne an technische Grenzen zu gehen. Das Einbringen von Spundwänden wäre bei den erforderlichen Tiefen und insbesondere in Bodenarten mit hoher Festigkeit wie Glimmerton und Geschiebemergel unmöglich und auch im Hinblick auf Baugrundverformungen nicht sinnvoll gewesen. Ein „Einströmdruck“ von Alster oder Elbe ist für die Bemessung der Baugruben oder Schächte nicht maßgebend. Die Bemessung muss immer den höchsten möglichen Grundwasserstand bzw. im Elbtalbereich den Sturmflutbemessungswasserstand berücksichtigen.</p> <p><u>Allgemeine Anmerkung:</u> Der Wasserdruck ist nur von der Wassertiefe und nicht von der Größe des Gewässers abhängig. Somit sind Alster, Elbe und Grundwasser in ihrer Wirkung durchaus vergleichbar.</p> <p>Das Schlitzwandverfahren bietet den Vorteil, dass durch geeignete Wahl der Wanddicke, die senkrechte Fehlstellung der einzelnen Elemente kompensiert werden kann. Da die einzelnen Stahlbeton-Lamellen des Schachtkreises sich auch noch überlappen,</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	entsteht nach Fertigstellung des Kreises ein selbsttragendes, wasserdichtes Stahlbetonrohr als Schachtbauwerk. Der Bodenaushub erfolgt für den Nordschacht im Los F7 vollständig unter Wasser, d.h. es ist keine Grundwasserabsenkung erforderlich. Nach Fertigstellung des Aushubes wird die Betonsohle ebenfalls unter Wasser hergestellt. Danach ist das Bauwerk vollständig zu allen Seiten wasserdicht und das im Schacht vorhandene Wasser kann abgepumpt werden.		
16.3	Gefahren durch Baugruben (z.B. Kirchengemeinde am Suttnerpark, Eckernförder Str.)		
	4. Baugruben und Beeinträchtigung von Gebäuden In Kap. 4.13 ist von einem Beeinflussungsbereich Baugrube 30° die Rede (S. 12). Es befänden sich keine Gebäude innerhalb dieses Bereichs. Nicht betrachtet wurden die Hochhäuser in der Eckernförder Str. (Los 9), wo die Trasse sehr eng an den Gebäuden entlang geführt wird. Ebenfalls fehlt eine Betrachtung der Beeinträchtigung der Kirche am Suttnerpark. Verheyen, S.33:	Neben St Pauli werden auch die Hochhäuser Eckernförder Str und die Kirche am Suttnerpark als gefährdet angesehen	
VE	Lassen-Petersen Die Risiken, die durch die Baugruben bei Verlegung der Fernwärmeleitung für die Gebäude bestehen, wurden betrachtet. Die Fundamente der Kirche am Suttnerpark und der Hochhäuser an der Eckernförder-Straße sind nicht im Beeinflussungsbereich der Baugruben. Das SAGA-Gebäude gegenüber den Hochhäusern wurde bei der Betrachtung berücksichtigt. Noch vor Baubeginn wird die Statik für den Grabenverbau erstellt und geprüft. In diesem Zusammenhang werden eventuell betroffene Gebäude noch einmal kontrolliert.		
16.4	Anwendung der Tiefbohrverordnung		
	Da es sich bei der FWT um einen Vor- und Rücklauf handelt, das heiße Wasser also permanent im Boden verbleibt, jedenfalls im Hinblick auf das Volumen, erscheint die Anwendbarkeit jedenfalls nicht ausgeschlossen. Dann		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	müssten von der FWT unter anderem die Anforderungen des § 157 dieser Verordnung erfüllt werden.		
VE	Dr. Krahnfeld Nein, der Anwendungsbereich der Tiefbohrverordnung (BVOT) ist hier nicht eröffnet. Dieser ist in § 1 Abs. 1 BVOT definiert. Die Durchleitung von heißem Wasser durch Rohre unterfällt weder dem bergrechtlichen Regime (keine Förderung von Bodenschätzen, sondern Beförderung von heißem Wasser, vgl. § 2 I Nr.1 BBergG) noch stellt sie eine behälterlose unterirdische Speicherung dar (das Wasser wird durch Rohre und nicht behälterlos durch den Boden geleitet).		
16.5	Störfallbetrachtung für die Tunnelanlagen / die oberirdischen Leitungen		
	Siehe auch Verheyen, S.42		
	Zum anderen, wird weder in den Planfeststellungsunterlagen noch zum Vertragsschluss jemals über die Möglichkeiten eines Störfalls in der Tunnelanlage bzw. in der Fernwärmeleitung aufgeklärt. Ein solcher ist möglich, weil der Tunnel begebar sein muss, und also auch Ziel von Anschlägen sein kann. Auch die Leitung südlich der Elbe kann ohne weiteres zerstört werden, etwa durch Verkehrsunfälle, wo sie entlang von Straßen geführt wird, aber auch etwa durch einen Flugzeugabsturz oder aber gezielte Anschläge. Ein Störfall, also insbesondere der Austritt von großen Mengen heißem Wasser würde in dem Untergrund zu Abschwemmungen führen und damit unweigerlich auch zu Setzungen.	Über die Gefahren von Beschädigungen der Leitung durch Verkehrsunfälle oder Anschläge wurde nicht aufgeklärt	
VE	Lassen-Petersen Die Maßnahmen, die bei Beschädigungen der Leitungen ergriffen werden, werden in den Antragsunterlagen in Kapitel 4.11.1.7 ausführlich dargestellt. Dort werden auch Ausführungen zur Überwachung der Leitungen gemacht, die eine schnellstmögliche Reaktion auf Störungen sicherstellt.		
	8. Störfall Eine Störfallanalyse bzw. Vorkehrungen für einen Störfall sind ausschließlich aus Unterlage 4.11 zu entnehmen, sowie Kap. 16, Los 7 im Hinblick auf das Tunnelbauwerk zur Querung der Nordereibe. § 8 der Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen verlangt detaillierte Schadensvorsorge. Diese Vorschrift ist zumindest analog anzuwenden. Im		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Kapitel 4.11 werden auf S. 6 lediglich Leckagen und Anprall von Fahrzeugen betrachtet, nicht aber eine gezielte Beeinträchtigung des Betriebes. Es ist kein Meldesystem bei der Frei- sowie der Tunnelleitung vorgesehen (Kap. 4.11, S. 7). Dies wird gerügt. Auch hier wird verwiesen auf die Stellungnahme der IBS News GmbH, Anlage 1, S. 5ff. Der Gutachter meint:</p> <p>„Menschliches Versagen, absichtliche Sabotage oder gar Terroranschläge müssen dabei ebenso betrachtet werden wie natürliche Ursachen und technisches Versagen von Maschinen und Bauteilen. Für alle denkbaren Vorkommnisse sind aus meiner Sicht bereits im Rahmen der Antragsunterlagen Vorkehrungen zur Vermeidung und zur Schadensverminderung zu untersuchen und vorzusehen.“</p> <p>Im Hinblick auf mögliche Setzungen unter St. Pauli ist zu betrachten, was bei einem massiven Wasseraustritt im Tunnel geschehen würde.</p>		
<p>VE</p>	<p>Dr. Krahnfeld Nein, die RohrfernleitungV gilt nicht.</p> <p>Placzek Der Begriff Störfall ist im Immissionsschutzrecht (12. BImSchV) (und im Atomrecht) definiert. Das Vorliegen eines Störfalles setzt voraus, dass es sich um einen Betriebsbereich im Sinne des Immissionsschutzrechts handelt. Dies wiederum setzt das Vorhandensein gefährlicher Stoffe nach Anhang I der StörfallV voraus. Dabei handelt es sich um giftige, entzündliche oder umweltgefährdende Stoffe, die hier nicht vorhanden sind. Heißes Wasser ist im Anhang der StörfallV nicht aufgeführt.</p> <p>Flugzeugabstürze werden selbst in Sicherheitsberichten für Betriebsbereiche nur dann betrachtet, wenn sich der Betriebsbereich in der Einflugschneise eines Flughafens befindet. Andernfalls gelten sie genauso wie Terroranschläge als „vernünftigerweise auszuschließen“.</p> <p>Lassen-Petersen Das dargestellte Meldesystem für die erdverlegten Leitungen dient dem Auffinden von Undichtigkeiten, die noch nicht nach außen getreten sind. Für Freileitungen und im Tunnel ist dies nicht erforderlich, da diese Leitungen optisch kontrolliert werden können. Hierfür bestehen Inspektionspläne mit kontinuierlichen Kontrollgängen. Sollte Heizwasser im Tunnel austreten, so ist das verfügbare Auffangvolumen durch den Tunnel und seine Schächte so groß, dass niemals Heizwasser nach außen tritt. Die weite-</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>re Gebrauchsfähigkeit des Tunnelbauwerkes wäre hierdurch nicht eingeschränkt.</p> <p>Das Versagen einer Stütze einer Freileitung ist in der Statik berücksichtigt und führt zu keiner Einschränkung. Sollten mehrere Stützen spontan versagen, so würde die Leitung so stark durchhängen, dass sie vermutlich auf dem Boden liegt. Dadurch ist die weitere Gebrauchsfähigkeit dieses Rohres nicht mehr gegeben. Allerdings führt dies nicht zu einem Versagen des Rohres in der Form, dass es aufreißt und eine große Leckage entsteht. Vielmehr ist dies nur eine plastische Verformung, die somit die Restlebensdauer des Rohres drastisch verkürzt. Der betroffene Bereich müsste dann ausgetauscht werden.</p> <p>Für die gesamte Trassenplanung wurde zu Grunde gelegt, dass jeder entdeckte Leckageort innerhalb von max. 48h mindestens provisorisch repariert werden kann. Das ist eine hohe Planungsanforderung, die aber der notwendigen Versorgungssicherheit entspricht.</p>		
17	Weitere Bedenken		
17.1	Dimensionierung der Lüftung		
	<p>9. Lüftung Für die Auslegung der Lüftung wurde ausweislich der Antragsunterlagen eine maximale Außentemperatur von 25° angenommen (Kap. 4.10, S. 23). Dies ist unzureichend, da in den letzten Jahren immer öfter deutlich höhere Temperaturen im Sommer (tw. schon im April) verzeichnet werden. Verheyen S. 42</p>		
VE	<p>Lassen-Petersen Dies ist eine übliche Auslegungstemperatur für technische Anlagen dieser Art. Hierdurch wird die maximale Luftmenge definiert, die zur Lüftung im Tunnel benötigt wird. Sollten höhere Außentemperaturen <u>und</u> maximaler Lüftungsbedarf im Tunnel bestehen, so würde die Innentemperatur entsprechend für diesen Zeitraum korrespondierend ansteigen. Dies ist aber kein Mangel, da es kein Dauerzustand ist, sondern nur einige Stunden an heißen Tagen auftritt. Die Nachtkühle würde dies wieder ausgleichen</p>		
17.2	Berücksichtigung des Hochwasserschutzes		
	<p>11. Hochwasserschutz Die Antragsunterlagen behaupten, dass alle Bauwerke hochwassersicher ausgebildet sind, darunter insbesondere die Schächte für die</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Tunnelbauwerke (Kap. 4.10, S. 21). Die Beschreibung der Auslegung ist so allgemein gehalten, dass eine Nachprüfbarkeit nicht besteht, vgl. etwa auch UVU, S. 107 (es wurden verschiedenen Szenarien abgewogen).</p> <p>Der Südschacht auf dem Gelände von Blohm&Voss soll mit einem Eingang in Höhe von +5.90 NN versehen werden, aber auch „hochwassersicher auf 8m+ NN hergestellt werden“ (Kap. 4.13, S. 4). Dies ist nicht nachvollziehbar. Inwieweit Bemessungswasserstände auch Szenarien des Klimawandels abbilden, ist nicht ersichtlich. Verheyen, S.43</p>		
VE	<p>Lassen-Petersen Es wird nur Bezug genommen auf amtlich gültige Bemessungswasserstände und keine zukünftigen Szenarien.</p> <p>Die Hochwassersicherheit bezieht sich darauf, dass der Tunnelschacht trotz Hochwasser durch das Eingangsgebäude des Tunnelschachtes begangen bzw. verlassen werden kann. Dies ist auch durch Deckenluken möglich. Mit verschlossenen Türen kann das Schachtbauwerk auch vollständig überspült werden. Es wäre nur kein Zugang bzw. Ausgang mehr möglich.</p>		
17.3	Gefährdung des sozialen Friedens / Gesellschaftliche Konflikte		
	<p>Bau der Fernwärmeleitung hätte für mich und meine Mitmenschen in der Stadt sowie darüber hinaus eine Vielzahl von Auswirkungen. Angesichts des komplexen Ineinandergreifens verschiedenster Wechselwirkungen in unseren Leben ist es kaum möglich, diese alle zu nennen oder überhaupt vorzusehen. Die hochgradige Arbeitsteilung der heutigen Gesellschaft bietet uns zahlreiche Annehmlichkeiten - doch offensichtlich auch die Herausforderung dynamischer Krisen.</p> <p>Gerade die Fähigkeit heutiger Organisationsformen, attraktive Produkte und Dienstleistungen anzubieten, während davon ausgehende, zunächst 'diffus' erscheinende Folgewirkungen der 'Welt' überlassen bleiben, bringt letztlich diese Systeme selbst in Gefahr. Zunächst vernachlässigbar erscheinende Auswirkungen summieren sich zu derart bedrohlichen Entwicklungen wie dem nun vor uns stehenden Klimawandel. Obwohl wir erkannt haben, dass mit dem weiteren Verbrennen kohlenstoffhaltiger Bodenschätze zunehmend die Grundlagen unserer Zivilisation gefährden, scheinen wir bislang noch nicht wirklich in der Lage, (anders) zu handeln.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>nählich erkennen wir neu, dass wir in einer endlichen Welt leben und es unser Leben große Auswirkungen auf das Leben unserer Mitmenschen hat. Ein Wunsch, entsprechend zu handeln und zu einer gemeinsamen, förderlichen Entwicklung beizutragen, braucht Anerkennung und Unterstützung. Ein Projekt wie die beantragte Fernwärmeleitung steht der optimalen Entwicklung erneuerbarer Energien in unserer Stadt entgegen. Auch die Eiligkeit, die aus beruflich-geschäftlichen Gründen gehalten sind, dem Projekt den Weg zu bereiten, ist dies bekannt. Ein solcher Interessenskonflikt ist nicht angenehm. Während sie sich für konkrete Anliegen einsetzen (und den Lebensunterhalt verdienen), bleibt ihnen die Freude, an einer aussichtsreicheren gemeinsamen Zukunft mitzuwirken, versagt. Grundsätzlich bin ich sehr besorgt darüber, dass gerade professionell Eilige schon im Zuge des Genehmigungsverfahrens in eine Situation geraten, die von gesellschaftlich ungeklärten Widersprüchen durchzogen sind. Sicher werden viele sie pragmatisch-rasch bewältigen wollen - allerdings fürchte ich, wir würden letztlich im Leben einen hohen Preis dafür zahlen. Gerne bin ich auf Anfrage gern bereit auszuführen. Über Möglichkeiten der Zusammenarbeit, beispielsweise über die Einladung zu einem Beratungstermin, würde ich mich sehr freuen. (Quast)</p>		
VE	<p>Lüder Zu dieser Einwendung nehmen wir mangels Verfahrensrelevanz nicht Stellung</p>		
17.4	Zuverlässigkeit Vattenfalls		
	<p>Vattenfall als Betreiber ist außerdem kein verlässlicher Partner für Hamburg, zumal auf einem so wichtigen Feld. Der schwedische Konzern hatte keine Skrupel der Stadt durch zwei Milliardenklagen wegen der Auflagen der BSU für den Betrieb des Kohlekraftwerks mit dem finanziellen Ruin zu drohen (einmal gegen die Stadt selbst sowie gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Weltbank-Schiedsgericht). Zweifelhafte Bilanzierungen der Fernwärme-Gewinne durch Vattenfall verdichten ebenfalls den Eindruck, dass die Interessen Hamburgs durch dieses Energieunternehmen beschädigt werden.</p>	<p>Der Firma Vattenfall wird vorgeworfen sie sei kein verlässlicher Partner für die Stadt Hamburg, Interessen Hamburgs würden durch Vattenfall beschädigt, weil Vattenfall durch Milliardenklagen wegen der Auflagen zum Kraftwerk mit dem finanziellen Ruin gedroht und zweifelhafte Bilanzierungen der Fernwärme-Gewinne vorgenommen hätte.</p>	

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
VE	<p>Lüder Zu der Einwendung, dass Vattenfall vorgeworfen wird, kein verlässlicher Partner zu sein, nehmen wir wegen fehlender Verfahrensrelevanz nicht Stellung.</p>		
	<p>Eine unabhängige Untersuchung durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat ergeben, dass der Vattenfall-Konzern jahrelang systematisch seine Gewinne aus der Fernwärmesparte als Verlust ausgewiesen hat. Dadurch hat der Konzern bewiesen, dass er kein Partner für Hamburg sein kann und sich nur seinen eigenen Interessen verpflichtet fühlt.</p>		
	<p>Ohne Worte bleibt, dass Vattenfall jahrzehntelang die Gewinne aus der Fernwärme als Verluste ausgewiesen und damit der Stadt Hamburg wirtschaftlichen Schaden zugefügt hat. Hier erwarten wir, dass Hamburg diesen Gewinnverlust bei Vattenfall einklagt oder doch zumindest verstanden hat, dass man diesem „Partner“ keine Grundbedürfnisse der Bevölkerung als Vermarktungsobjekt überlassen darf.</p>		
VE	<p>Lüder Zu der Einwendung, dass Vattenfall Gewinne aus dem Fernwärmegeschäft nicht ordnungsgemäß dargestellt habe, nehmen wir trotz fehlender Verfahrensrelevanz Stellung auf Basis der Presseerklärung vom 06.06.2011:</p> <p>Pressemitteilung vom 06.06.2011</p> <p>Die Vattenfall Europe Wärme AG hat sich gegenüber der Stadt Hamburg jederzeit vertragstreu verhalten. Die erhobenen Vorwürfe sind sachlich nicht gerechtfertigt.</p> <p>Gemäß der Vereinbarung mit der Stadt Hamburg kann eine Sondernutzungsabgabe für das Fernwärmegeschäft erhoben werden. Im Konzessionsvertrag wurde dazu aber gleichzeitig festgelegt, dass zum Zwecke des von der Stadt gewünschten Fernwärmeausbaus zunächst auf eine Sondernutzungsgebühr verzichtet wird. Das leitungsgebundene Fernwärmegeschäft in Hamburg hat in den vergangenen 16 Jahren sowohl zu HEW- als auch zu Vattenfall-Zeiten mit einem negativen Betriebsergebnis abgeschlossen. Die Erträge, die aus dem Verkauf des erzeugten Stroms der Heizkraftwerke Tiefstack und Wedel stammen, blieben bei der Berechnung unberücksichtigt, da es bei der Sondernutzung ausschließlich um die Fernwärme selbst geht. Das Ergebnis aus dem Fernwärmegeschäft wurde vom renommierten Wirtschaftsprüfer BDO testiert.</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>Seit 1995 wird die Gewinnermittlung nach dem gleichen Verfahren für Auftragsvergaben der öffentlichen Hand durchgeführt. Im Übrigen werden derzeit auch die anderen Wärmenetzbetreiber der Stadt nicht zu einer Sondernutzungsabgabe herangezogen (s. Bürgerschaftsdrucksache 19/3319). Sollten in Zukunft aufgrund der Geschäftsentwicklung Sondernutzungsentgelte anfallen, so handelt es sich um „durchlaufende“ Posten, die keine Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung Vattenfalls haben. Das, was der Stadt bezahlt wird, wird auf die Kunden über den Energiepreis umgelegt.</p> <p>Der Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Vorwürfe parallel zum derzeit stattfindenden Volksbegehren deutet darauf hin, dass es sich um eine politische Kampagne handelt. Auch die Größenordnung einer möglichen Sondernutzungsgebühr ist unseriös. Warum sollte Vattenfall für das sechsmal kleinere Fernwärmenetz eine doppelt so hohe Nutzungsgebühr wie der Gasnetzbetreiber zahlen?</p>		
17.5	Mängel der Kurzbeschreibung zum Vorhaben		
	<p>Es wird in diesem Zusammenhang grundsätzlich gerügt, dass die Darstellung in der Kurzbeschreibung (Kap.3, S. 6) ebenso wie in den Informationsmaterialien für Anwohner irreführend ist. Dort werden als „vergleichbare“ Baustellen Bilder der Baustelle am Hostenkamp von 1987 eingefügt. Eine Vergleichbarkeit ist aber gerade nicht gegeben, weil diese Leitung nur einen Durchmesser von DN 500 oder 600 aufweist, nicht aber etwa DN 800 oder sogar DN 900, wie bei der beantragten FWT. Eine Vergleichbarkeit mit der Schachtbaustelle im Bereich Louise-Schröder-Str. und der Baustellen für die Dehnerbauwerke ist ohnehin nicht gegeben.</p>		
VE	<p>Lassen-Petersen Das dargestellte Foto zeigt eine Baugrube im Bereich Holstenkamp im Jahr 1987. Dort wurde damals 2 x DN700 für die Wedelleitung verlegt. Dies ist mit den beabsichtigten Verlegungen von 2 x DN800 in Altona (Holstenstraße bis Haferweg) durchaus</p>		

Nr. TO	Argumente (Originalzitate)	Kurzzusammenfassung / Kernaussage	Klärung
	<p>vergleichbar, da die Differenz der Grabenbreite nur 20 cm beträgt.</p> <p>Es handelt sich ebenfalls um KMR in der gleichen Verlegeart mit ähnlicher Breite und Tiefe. Somit kann man diesen Bildeindruck durchaus auf die Holstenstraße übertragen.</p>		
17.6	Die Plangenehmigung ist aufzuheben		
	<p>Die noch bestehende, wenn auch außer Vollzug gesetzte, Plangenehmigung vom 24.6.2009 ist aufzuheben, da sie unzweifelhaft auf Grundlage des OVG Beschluss vom 24.02.2010 rechtwidrig ist.</p>		
VE	<p>Dr. Krahnfeld Die Plangenehmigung vom 24. Juni 2009 ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.</p>		
17.7	sonstiges		
18.	Offene Fragen zu Behördenstellungnahmen		