



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde für Wirtschaft, Verkehr u. Innovation, Postfach 112109, 20421 Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
VF-Bundesfernstraßen
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

DB Netz AG, Regionalbereich Nord
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Rechtsamt
Planfeststellung - RP 2

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Telefon 040 - 42841 - 2878
Fax 040 - 42841 - 3099
E-Fax 040 427941 - 109
eMail: thorsten.friedrich@bwvi.hamburg.de
Ansprechpartner Herr Friedrich
Hamburg, den 31. Januar 2014

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
06.01.2014

Geschäftszeichen (bei Antwort bitte angeben)

150.1409-003 (Planfeststellungsbeschluss v. 26.06 2013)
150.2319-003/002/003 (Klagverfahren 1 E 12/13.P)
150.2319-003/002/004 (Klagverfahren 1 E 14/13.P)
150.2319-003/002/005 (Klagverfahren 1 E 11/13.P)
150.2319-003/002/006 (Klagverfahren 1 E 16/13.P/1 Es 4/13.P)

Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nebst Anpassung von Bahnanlagen

Ergänzende Anordnung der sofortigen Vollziehung

1. Tenor

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 26. Juni 2013 für die Verlegung der Bundesstraße B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) zwischen den Anschlussstellen Hamburg Georgswerder und Hamburg Wilhelmsburg Süd nebst Anpassung von Eisenbahnbetriebsanlagen wird auf Antrag der Vorhabensträger auch für diejenigen Baumaßnahmen angeordnet, die aufgrund der fortgeltenden teilweisen Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 08. August 2013 bisher von der sofortigen Vollziehung ausgenommen waren.

Aufgrund der teilweisen Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 08. August 2013 und der vorliegenden ergänzenden Anordnung der sofortigen Vollziehung ist der Planfeststellungsbeschluss vom 26. Juni 2013 nunmehr vollumfänglich sofort vollziehbar.

Hinsichtlich der Klägerin der Klage 1 E 11/13.P gilt dies vorbehaltlich des zwischen den Vorhabens-trägern und der Klägerin besprochenen Erwerbs der südlich und westlich benachbarten Flächen zur Kompensation des Flächenverlustes auf den Grundstücken der Klägerin. Die Inanspruchnahme der klägerischen Grundstücke ist demzufolge erst zulässig, wenn das in Aussicht genommene Tauschgrundstück tatsächlich zur Verfügung steht und die baulichen Maßnahmen getroffen worden sind oder rechtzeitig getroffen werden können, die erforderlich sind, um den Betrieb auf dem Grundstück ohne wesentliche Einschränkungen während der Bauzeit und zukünftig weiterhin zu gewährleisten.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Anordnung kann ein Antrag nach §§ 80 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 4, 80a Abs. 3 der Verwaltungsgerichtsordnung auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage beim Hamburgischen Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg gestellt werden.

not . 05.03. + 26.02. + 19.02.

Der Antrag kann gemäß § 17e Abs. 3 FStrG nur innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung gestellt und begründet werden.

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

2. Begründung

Die sofortige Vollziehung wird nach Ausübung des Ermessens gemäß § 80 Absatz 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO im öffentlichen Interesse sowie dem hiermit gleichliegenden überwiegenden Interesse der Vorhabensträger angeordnet.

Gegen den vorstehend genannten Planfeststellungsbeschluss sind Anfechtungsklagen erhoben worden. Sie haben aufschiebende Wirkung, soweit diese nicht durch die teilweise Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 08. August 2013 entfallen ist. Die teilweise Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 08. August 2013 ist durch Beschluss des Hamburgischen Obergerichts vom 24.10.2013 bestätigt worden.

Die Vorhabensträger haben nunmehr mit Schreiben vom 06. Januar 2014 einen Antrag auf Ergänzung der teilweisen Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 08. August 2013 betreffend den vorstehend genannten Planfeststellungsbeschluss vom 26. Juni 2013 um die bisher von der sofortigen Vollziehung ausgenommenen Baumaßnahmen gestellt,

Anlage 1,

so dass dieser vollumfänglich sofort vollziehbar wird.

An der sofortigen Vollziehung des rechtmäßigen Planfeststellungsbeschlusses in seiner Gesamtheit besteht ein besonderes öffentliches Interesse. Dieses öffentliche Vollziehungsinteresse überwiegt das Interesse an der Aussetzung der Vollziehung, § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO.

2.1. Besonderes öffentliches Vollzugsinteresse

Für die Begründung des öffentlichen Interesses sind zunächst grundsätzlich die gleichen Erwägungen maßgeblich, die bereits den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen (vgl. dort). Desgleichen wird auf die Begründung der teilweisen Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 08. August 2013 verwiesen,

Anlage 2.

Aus den nachfolgend dargestellten Gründen besteht nunmehr auch ein besonderes öffentliches Vollziehungsinteresse an den bisher noch nicht vollziehbaren Baumaßnahmen. Der Antrag auf sofortige Vollziehung vom 08. August 2013 war hinsichtlich der Straßenbaumaßnahmen abgelehnt worden, weil ein diesbezügliches Eilbedürfnis zur Zeit der damaligen Entscheidung (noch) nicht bestand. Denn mit den Straßenbaumaßnahmen sollte noch nicht alsbald nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden, weil zunächst mit den Bahnbaumaßnahmen zu beginnen war. Zudem richteten sich die erhobenen Klagen im Wesentlichen gegen die Straßenbaumaßnahmen, so dass durch die nur teilweise Anordnung der sofortigen Vollziehung die Interessen der Klägerinnen und Kläger insoweit zunächst gewahrt werden konnten.

Diese Situation hat sich durch Zeitablauf geändert. Seit dem 08. August 2013 ist fast ein halbes Jahr verstrichen, in dem Bauablaufplanung, Vergabe und Beauftragung weiterliefen und weiterlaufen mussten, um eine zeitgerechte Fertigstellung des Vorhabens nicht von vornherein ausschließen zu müssen. Die zur Fortführung des Vorhabens erforderlichen Baumaßnahmen stehen nach weitgehendem Abschluss der vorbereitenden Bahnbaumaßnahmen nun unmittelbar bevor, alle Vorbereitungen sind soweit getroffen.

Die bereits im Antrag auf sofortige Vollziehung vom 08. August 2013 geschilderte Dringlichkeit hat sich nunmehr eingestellt.

Die vorhandene Wilhelmsburger Reichsstraße ist in ihrer Gesamtheit grundsaniierungsbedürftig, die Trasse weist Tragfähigkeitsdefizite auf. Ganz besonders gilt dies für die Kreuzungsbauwerke Kornweide und Ernst-August-Kanal:

- Das Kreuzungsbauwerk im Zuge der Kornweide über die vorhandene B 4/75 musste bereits wegen Baufälligkeit abgebrochen und durch eine Behelfsbrücke ersetzt werden. Diese ist für Schwertransporte nicht befahrbar. Da die Kornweide eine Hauptzufahrt zu den Hafenanlagen für Stückgüter darstellt, besteht seitdem die Notwendigkeit, Schwertransporte über Wohngebiete zu den Hafenanlagen umzuleiten,

Anlage 3,

Ausführungsplanung Vorabzug, Stand 12.11.2013, Umleitungsstrecke rot eingezeichnet.

Dies führt zu den damit verbundenen entsprechenden Beeinträchtigungen sowohl der dortigen Wohnbevölkerung als auch des Wirtschaftsverkehrs. Dieser Zustand wird bereits bis zur Fertigstellung der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bestehen müssen. Jede weitere Verzögerung bedeutet eine Verlängerung dieser Beeinträchtigung.

- Das Bauwerk im Zuge der vorhandenen B 4/75 über den Ernst-August-Kanal befindet sich seit einigen Jahren in einem kritischen Zustand, so dass sich die Gebrauchsfähigkeit nur über eine Notstützung aufrechterhalten lässt. Mittlerweile ist eine Entwicklung eingetreten, die eine permanente Kontrolle des Bauwerkes erfordert. Das Überwachungsintervall wurde wegen des schlechten Zustandes verkürzt und 2012 eine Sonderprüfung veranlasst. Der Bauwerkszustand hat sich weiter verschlechtert (Zustandsnote 3,5),

Anlage 4, Prüfbericht 2012.

Es steht zu befürchten, dass sich die Tragfähigkeit weiter verschlechtert und auch hier Verkehrsbeschränkungen für LKW bis hin zur Sperrung für diese angeordnet werden müssen mit den entsprechenden Umleitungsmaßnahmen und deren Folgen. Es ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen, dass dieser Fall noch während der Bauzeit an der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße eintritt. Je länger deren Fertigstellung dauert, desto eher ist hiermit zu rechnen.

- Eine vorsorgliche Erneuerung der beiden Bestandsbauwerke während der Verfahrensdauer der Hauptsacheverfahren ist nicht nur vor dem zeitlichen und finanziellen Hintergrund nicht vertretbar (über Entwurf, Planfeststellungsverfahren, Klagverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss und schließlich den Bau würden viele Jahre verstreichen; ausgehend von einem Ob-siegen der Beklagten in den jetzigen Hauptsacheverfahren wären hohe Summen vergeblich aufgewendet worden), sondern auch in Bezug auf die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen. Denn für den Ausbau der vorhandenen Wilhelmsburger Reichsstraße wäre selbige langjährig vollständig zu sperren. Die Folge wären erhebliche und weiträumige Verkehrsverlagerungen auf das städtische Verkehrsnetz.

Zu den vorstehend angeführten Punkten wird insbesondere auf die Anlage „Terminkette“ zum Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 06.01.2014 verwiesen,

Anlage 1.

Um die vorstehenden Mängel zu beseitigen ist der Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße geplant und planfestgestellt worden. Ein Aufschub der für den Neubau erforderlichen Baumaßnahmen ist nicht hinnehmbar. Die aufgezeigten Mängel führen nicht nur zu gravierenden verkehrlichen Beeinträchtigungen und damit verbundenen Nachteilen für die Vielzahl der Benutzer der vorhandenen Wilhelmsburger Reichsstraße, für die Anlieger der Umleitungsstrecke Kornweide und für die Hafenvirtschaft, sondern sie sind auch sicherheitsrelevant. Zum einen erhöhen bereits jetzt Behelfsbauwerke und Umleitungsstrecken, insbesondere durch Wohngebiete, die Unfallgefahr. Dies ist nicht nur bereits an der Kornweide Realität, sondern droht auch an der Brücke über den Ernst-August-Kanal. Zum anderen besteht die Gefahr, dass die Brücke über den Ernst-August-Kanal möglicherweise auch vollständig und endgültig gesperrt werden muss. Um all dies zu vermeiden bzw. den teilweise bereits vorhandenen Zustand so kurz wie möglich dauern zu lassen, ist mit dem Bau der neuen Bundesstraße umgehend zu beginnen. Bereits im März 2014 ist mit den im Antrag vom 06. Januar 2014 aufgeführten umfangreichen Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem

Neubau der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd und im Zusammenhang mit dem Neubau der Brücke über den Ernst-August-Kanal zu beginnen. Diese Bauwerke sind aufgrund ihrer Komplexität und ihrer Stellung im Rahmen der Gesamtplanung zeitkritisch, so dass selbst bei einem umgehenden Baubeginn bereits jetzt eine Fertigstellung der Gesamtstrecke nicht vor dem Jahr 2019 erfolgen kann. Eine Verzögerung über diesen Zeitpunkt hinaus ist im Hinblick auf die vorstehend angeführten Mängel nicht vertretbar. Aus diesem Grund muss der Bauzeitenplan insgesamt unbedingt eingehalten werden,

Anlage 5 Übersichtsterminplan Stand 31.12.2013.

Auch eine Beschränkung der sofortigen Vollziehung auf einzelne Bauwerke ist nicht länger sachdienlich. Die einzelnen Bauabschnitte und Bauphasen sind bis hin zu den erforderlichen Ausschreibungen und Bauvergaben derart miteinander verzahnt, dass eine diesbezügliche Differenzierung bei der Anordnung des Sofortvollzugs ausscheidet. Zum Zeitpunkt der Anordnung vom 8. August 2013 war die Trennung zwischen den für sofort vollziehbar erklärten und den übrigen Baumaßnahmen unbeschadet gewisser Abgrenzungsprobleme nachvollziehbar und auch in der Sache begründet. Angesichts der Komplexität des Vorhabens lässt sich diese Trennung nun jedoch nicht länger aufrechterhalten. Die nunmehr unmittelbar zur Ausführung anstehenden Bauwerke lassen sich nicht in die bereits für sofort vollziehbar erklärten Bahnbaumaßnahmen und die bisher nicht für sofort vollziehbar erklärten Straßenbaumaßnahmen trennen, sie dienen der Inwerksetzung beider. Aber auch die Straßenbaumaßnahmen lassen sich nicht in unmittelbar anstehende und erst später anstehende Baumaßnahmen trennen, ohne dass die rechtzeitige Fertigstellung des Gesamtvorhabens gefährdet wäre. Der Bauablaufplan beruht auf einer kontinuierlichen Abfolge einzelner Planungs-, Ausschreibungs-, Vergabe- und Ausführungsschritte. Das Fehlen oder der verspätete Beginn nur eines dieser Schritte hätte zwangsläufig Folgen für das Gesamtvorhaben. Soll ein Vorhaben (...) mit Rücksicht auf seinen Umfang in Etappen über einen längeren Zeitraum gestaffelt ausgeführt werden, braucht die Behörde dem nicht durch die Teilaussetzung des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der erst später anstehenden Bauabschnitte Rechnung zu tragen. Eine Ausnahme ist lediglich in Betracht zu ziehen, falls sich der Betroffene allein gegen einen abtrennbaren Vorhabensteil wendet, dessen Ausführung noch nicht in absehbarer Zeit ansteht. Das setzt indes sowohl eine rechtliche als auch eine klare räumliche Teilbarkeit des Gesamtvorhabens voraus. (BVerwG, Beschluss vom 14.03.2008, 9 VR 3/07, Beschluss vom 13.06.2013, 9 VR 2/13).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend nicht gegeben. Die Kläger wenden sich allesamt gegen das Vorhaben insgesamt.

- Insbesondere die mittelbar durch Immissionen betroffenen Kläger wenden sich gegen Auswirkungen des Vorhabens, die von dem fertiggestellten Gesamtvorhaben ausgehen werden, nicht von abtrennbaren Teilen. Dementsprechend begehren sie die Aufhebung des gesamten Planfeststellungsbeschlusses.

- Hinsichtlich des in seinem Eigentum betroffenen Klägers der Klage 1 E 14/13.P - selbst wenn entgegen seinem Antrag auf Aufhebung des gesamten Planfeststellungsbeschlusses insoweit zu seinen Gunsten ein rein grundstücksbezogenes Interesse angenommen würde - wäre eine auf einzelne Bauabschnitte beschränkte Anordnung der sofortigen Vollziehung lediglich auf die unmittelbar anstehenden Arbeiten an den Kreuzungsbauwerken ohne Wirkung, weil die Inanspruchnahme seines Grundstück gerade mit der unmittelbar bevorstehenden Ausführung der Arbeiten an der Anschlussstelle Kornweide erforderlich wird.
- Hinsichtlich der in ihrem Eigentum betroffenen Klägerin der Klage 1 E 11/13.P - würde auch hier entgegen ihrem Antrag auf Aufhebung des gesamten Planfeststellungsbeschlusses insoweit zu ihren Gunsten ein rein grundstücksbezogenes Interesse angenommen - ist eine auf den dortigen Bauabschnitt beschränkte Anordnung der sofortigen Vollziehung schon deshalb nicht erforderlich, weil der mit der vorliegenden Entscheidung verbundene Vorbehalt eine Berücksichtigung der klägerischen Interessen hinreichend gewährleistet.

Gerade im Hinblick auf die Straßenbaumaßnahmen ist darüber hinaus auch keine Trennbarkeit, weder rechtlich noch räumlich, gegeben. Es handelt sich um ein Linienbauwerk, dessen Ausführung nur in Gänze erfolgen kann, soll es eine eigenständige Verkehrsfunktion erfüllen. Anders als bei einem reinen Ausbau einer vorhandenen Strecke, bei dem ggf. bereits ein isolierter Bau von Kreuzungsbauwerken einen Teilerfolg darstellen könnte, ist dies bei einem Neubau nicht der Fall. Die Herstellung der beiden Anschlussstellen ohne die dazwischen liegende Straßentrasse machte keinen Sinn. Der gesamte Bauabschnitt ist so geplant und planfestgestellt worden, dass eine sinnvolle Abschnittsbildung vorliegt. Eine rechtliche oder räumliche Abtrennbarkeit einzelner Bauabschnitte im Hinblick auf die Erfüllung einer eigenständigen Verkehrsfunktion ist nicht gegeben. Vor dem Hintergrund der zeitlichen Dimension gilt dies auch für die Abfolge der für die Durchführung des gesamten Vorhabens aufeinanderfolgenden Bauabschnitte und Bauphasen, s.o.

2.2. Überwiegen des Vollziehungsinteresses gegenüber dem Aussetzungsinteresse der Kläger

Das den Abwägungsgegenstand bildende Aussetzungsinteresse ist abschließend erkennbar. Anders als bei einer Anordnung der sofortigen Vollziehung im Rahmen des Erlasses eines Planfeststellungsbeschlusses ist nach - wie vorliegend - bereits eingetretener Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses im Übrigen lediglich noch das Aussetzungsinteresse der Kläger abzuwägen.

Hierbei handelt es sich um 4 Kläger (3 Kläger der Klage 1 E 14/13.P, 1 Klägerin der Klage 1 E 11/13.P), die eine Eigentumsbeeinträchtigung zu erleiden haben, und um 6 Kläger (5 Kläger der Klage 1 E 12/13.P, 1 Klägerin der Klage 1 E 16/13.P), die lediglich mittelbar betroffen sind.

Das Aussetzungsinteresse der Kläger insgesamt ist gegenüber dem Vollziehungsinteresse von geringerem Gewicht, insbesondere auch, weil die im Falle der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses drohenden Rechtsverletzungen nicht von solchem Gewicht sind, als dass diese nicht hingenommen werden könnten:

2.2.1. Mittelbar betroffene Kläger

Aus den Klagbegründungen sowie der Begründung des den Antrag eines der mittelbar betroffenen Kläger auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung dessen Klage abweisenden Beschlusses des Hamburgischen Obergerichtes vom 24.10.2013 ergibt sich ein nur geringes Aussetzungsinteresse der lediglich mittelbar durch Lärmauswirkungen betroffenen (und im Ergebnis begünstigten) Kläger.

- Die Prüfung potentieller Rechtsbeeinträchtigungen ist auf subjektive Rechte begrenzt
Die mittelbar betroffenen Kläger greifen eine ihrer Ansicht nach durch das Vorhaben erfolgende Erhöhung der Lärmbelastung ihrer Grundstücke an. Die weitergehend gerügten Entscheidungen des Planfeststellungsbeschlusses sind den lediglich mittelbar, insbesondere durch Lärm, betroffenen Klägern gegenüber bereits deshalb nicht zu überprüfen, weil die Kläger durch das Vorhaben nicht unmittelbar in ihren Eigentumsrechten betroffen werden und daher insoweit kein Anspruch auf vollumfängliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses besteht. Dementsprechend ist auch die Abwägung des Aussetzungsinteresses gegenüber dem Vollziehungsinteresse auf die potentielle Verletzung subjektiver Rechte, hier in erster Linie die Lärmbetroffenheit, zu beschränken.
- Es bestünde lediglich ein Anspruch auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses
Läge tatsächlich eine unzulässige Lärmbelastung der klägerischen Grundstücke vor, wäre dieser mit einer Verbesserung der Lärmschutzvorkehrungen aktiver oder passiver Natur zu begegnen. Ein solcher Anspruch wäre mittels einer Verpflichtungsklage zu verfolgen. Im Rahmen einer Verpflichtungsklage kommt jedoch ein Aussetzungsinteresse nicht zum tragen. Auf einen Planergänzungsanspruch kann eine Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage nach § 80 Abs. 5 VwGO nicht gestützt werden (vgl. Beschluss des Hamburgischen Obergerichtes vom 24.10.2013, S. 6/7).

Gleiches gilt vor dem Hintergrund des in § 17e Abs. 6 S. 2 FStrG festgeschriebenen Grundsatzes der Planerhaltung, nach dem ein Erfolg im Rechtsverfahren ggf. nur eine Planänderung zugunsten subjektiver Rechte der Kläger zur Folge hätte. Danach führen erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können.

- Möglichkeit der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses
Sollten sich die Grenzwertüberschreitungen trotz der Pegelminderungen und der getroffenen Schutzvorkehrungen als unzulässig erweisen, wäre dies entweder durch eine entsprechende Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren abzuwenden oder aber, soweit dies technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig sein sollte, in Geld auszugleichen. Letztlich ginge es nur um die Frage, um wieviel höher die bereits jetzt durch das Vorhaben erfolgende Lärminderung durch ergänzende Maßnahmen auszufallen hätte. Im Ergebnis bestünde daher lediglich ein gradueller Unterschied zwischen der festgestellten und der ggf. durch Ergänzung festzustellenden

Planung, der nur die Bemessung des aktiven und passiven Lärmschutzes sowie die Entschädigungshöhe im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Außenbereiche betreffe.

- Keine Verschlechterung der Lärmsituation

Aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen kommt es an allen Immissionsorten zu - teilweise erheblichen - Pegelminderungen. Soweit Grenzwertüberschreitungen vorliegen, liegen auch diese im Bereich der Pegelminderungen. Die Kläger erleiden demnach durch das Vorhaben keinen Nachteil im Vergleich zur vorhandenen Situation.

Folgende Tabelle enthält eine Zusammenfassung der Pegel im Hinblick auf die Kläger der Klage 1 E 12/13.P:

Kläger / Immissionsort	Bahnlärm	Straßenlärm	Gesamtlärm
Kläger zu 1.	nicht betroffen wegen räumlicher Entfernung zum Änderungsbereich	8 Immissionspunkte An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -3,3 dB(A) und -6,7 dB(A) An lediglich einem Immissionspunkt eine verbleibende nächtliche Überschreitung des Immissionsgrenzwertes um 1,4 dB(A) bei gleichzeitiger dortiger Pegelminderung um -5,6 dB(A) Im Außenwohnbereich Pegelminderung um -3,3 dB(A)	8 Immissionspunkte An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -4,4 dB(A) und -8,1 dB(A) An lediglich einem Immissionspunkt eine verbleibende nächtliche Überschreitung des Immissionsgrenzwertes um 0,8 dB(A) bei gleichzeitiger dortiger Pegelminderung um -8,1 dB(A)
Kläger zu 2.	nicht betroffen wegen räumlicher Entfernung zum Änderungsbereich	12 Immissionspunkte An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -3,2 dB(A) und -7,3 dB(A) An lediglich einem Immissionspunkt eine verbleibende nächtliche Überschreitung des Immissionsgrenzwertes um 0,7 dB(A) bei gleichzeitiger dortiger Pegelminderung um -5,6 dB(A) Im Außenwohnbereich Pegelminderung um -5,3 dB(A)	12 Immissionspunkte An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -3,7 dB(A) und -8,3 dB(A) Grenzwerte werden an allen Immissionspunkten eingehalten
Kläger zu 2., Gartenhaus	nicht betroffen wegen räumlicher Entfernung zum Änderungsbereich	4 Immissionspunkte An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -4,7 dB(A) und -5,5 dB(A) An lediglich zwei Im-	4 Immissionspunkte An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -4,2 dB(A) und -7,0 dB(A) An lediglich einem Im-

		missionspunkten zwei verbleibende nächtliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um 0,3 dB(A) und 1,6 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -4,8 dB(A) und -5,0 dB(A)	missionspunkt eine verbleibende nächtliche Überschreitung des Immissionsgrenzwertes um 0,2 dB(A) bei gleichzeitiger dortiger Pegelminderung um -7,0 dB(A)
Kläger zu 3.	<p>12 Immissionspunkte</p> <p>An lediglich zwei Immissionspunkten (jeweils im 2.OG) führt der erhebliche bauliche Eingriff in die Gleisanlage überhaupt zu einer wesentlichen Änderung in der Nacht (Pegelerhöhung 0,1 dB(A)).</p> <p>An den beiden Immissionspunkten verbleiben nächtliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um 4,6 dB(A) und 5,3 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen um -4,8 dB(A) und -5,7 dB(A)</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,3 dB(A) und -6,1 dB(A)</p>	<p>12 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -2,6 dB(A) und -6,6 dB(A)</p> <p>Grenzwerte werden an allen Immissionspunkten eingehalten</p>	<p>12 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,4 dB(A) und -5,6 dB(A)</p> <p>Grenzwerte werden an allen Immissionspunkten eingehalten</p>
Kläger zu 4.	<p>Durch die Gleisverlegung wird keine wesentliche Änderung ausgelöst (Gleis entfernt sich vom Objekt)</p>	<p>11 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -3,5 dB(A) und -10,1 dB(A)</p> <p>An lediglich einem Immissionspunkt eine verbleibende nächtliche Überschreitung des Immissionsgrenzwertes um 0,3 dB(A) bei gleichzeitiger dortiger Pegelminderung um -8,2 dB(A)</p> <p>Im Außenwohnbereich Pegelminderung von -8,4 dB(A)</p>	<p>11 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -2,7 dB(A) und -6,2 dB(A)</p> <p>An 9 Immissionspunkten verbleibende nächtliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um 0,4 dB(A) bis 4,3 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -2,7 dB(A) und -5,8 dB(A)</p>
Kläger zu 5.	<p>Durch die Gleisverlegung wird keine wesentliche Änderung ausgelöst (Gleis entfernt sich vom Objekt)</p>	<p>8 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -5,4 dB(A) und -10,9 dB(A)</p>	<p>8 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -2,9 dB(A) und -6,5 dB(A)</p>

		<p>An lediglich einem Immissionspunkt eine verbleibende nächtliche Überschreitung des Immissionsgrenzwertes um 0,7 dB(A) bei gleichzeitiger dortiger Pegelminderung um -8,9 dB(A)</p> <p>Im Außenwohnbereich Pegelminderung von -8,1 dB(A)</p>	<p>An 5 Immissionspunkten verbleibende nächtliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um 0,7 dB(A) bis 3,0 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -2,9 dB(A) und -5,6 dB(A)</p>
--	--	--	--

Folgende Tabelle enthält eine Zusammenfassung der Pegel im Hinblick auf die Klägerin der Klage 1 E 16/13.P:

Immissionsort	Bahnlärm (insoweit der Klägerin gegenüber bereits bestandskräftig, vgl. Beschluss des Hamburgischen Obergerichtes vom 24. Oktober 2013, 1 Es 4/13.P)	Straßenlärm	Gesamtlärm
Buddestraße 1	<p>45 Immissionspunkte</p> <p>An 25 Immissionspunkten führt der erhebliche bauliche Eingriff in die Gleisanlage zu einer wesentlichen Änderung (Pegelerhöhung 0,1 bis 0,2 dB(A)). An diesen Immissionspunkten verbleiben Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 6,8 dB(A) und 26,2 dB(A) in der Nacht und zwischen 0,1 dB(A) und 15,8 dB(A) am Tage bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,3 dB(A) und -14,6 dB(A)</p> <p>An den Außenwohnbereichen führt der erhebliche bauliche Eingriff nicht zu einer wesentlichen Änderung</p>	<p>45 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,7 dB(A) und -9,7 dB(A)</p> <p>An 13 Immissionspunkten verbleibende nächtliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um 0,2 dB(A) bis 3,6 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -6,2 dB(A) und -7,2 dB(A)</p>	<p>45 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,2 dB(A) und -14,3 dB(A)</p> <p>An 24 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum um 2,6 dB(A) bis 18,4 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,3 dB(A) und -14,3 dB(A)</p> <p>An 13 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Tagzeitraum um 2,3 dB(A) bis 8,0 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,6 dB(A) und -5,7 dB(A)</p>
Buddestraße 2	<p>20 Immissionspunkte</p> <p>An 9 Immissionspunkten führt der erhebliche bauliche Eingriff in die Gleisanlage zu einer wesentlichen Änderung (Pegelerhöhung</p>	<p>20 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,4 dB(A) und -11,4 dB(A)</p> <p>An 4 Immissionspunkten</p>	<p>20 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,1 dB(A) und -16,2 dB(A)</p> <p>An 9 Immissionspunkten</p>

	<p>0,1 dB(A)). An diesen Immissionspunkten verbleiben im Nachtzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 7,0 dB(A) und 25,6 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,5 dB(A) und -16,2 dB(A)</p> <p>An 7 Immissionspunkten verbleiben im Tagzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 0,5 dB(A) und 15,4 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,8 dB(A) und -10,2 dB(A)</p> <p>An einem der untersuchten 13 Außenwohnbereiche führt der erhebliche bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung. Dort verbleibt eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes um 7,1 dB(A) bei gleichzeitiger dortiger Pegelminderung um -4,1 dB(A)</p>	<p>verbleibende nächtliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um 1,5 dB(A) bis 3,6 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -6,2 dB(A) und -7,4 dB(A)</p>	<p>verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum um 2,1 dB(A) bis 17,7 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,5 dB(A) und -16,2 dB(A)</p> <p>An 5 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Tagzeitraum um 1,7 dB(A) bis 7,6 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,9 dB(A) und -3,6 dB(A)</p>
<p>Buddestraße 3</p>	<p>25 Immissionspunkte</p> <p>An 14 Immissionspunkten führt der erhebliche bauliche Eingriff in die Gleisanlage zu einer wesentlichen Änderung (Pegelerhöhung 0,1 bis 0,2 dB(A)). An diesen Immissionspunkten verbleiben im Nachtzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 3,7 dB(A) und 19,2 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -2,2 dB(A) und -13,1 dB(A)</p> <p>An 7 Immissionspunkten verbleiben im Tagzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 1,0 dB(A) und 8,9 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderun-</p>	<p>25 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,5 dB(A) und -11,2 dB(A)</p> <p>Grenzwerte werden an allen Immissionspunkten eingehalten</p>	<p>25 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,1 dB(A) und -16,2 dB(A)</p> <p>An 10 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum um 0,2 dB(A) bis 11,2 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -2,3 dB(A) und -11,6 dB(A)</p> <p>An einem Immissionspunkt eine verbleibende Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Tagzeitraum um 1,0 dB(A) bei gleichzeitiger dortiger Pegelminderung um -2,5 dB(A)</p>

	<p>gen zwischen -2,3 dB(A) und -8,7 dB(A)</p> <p>An den Außenwohnbereichen führt der erhebliche bauliche Eingriff nicht zu einer wesentlichen Änderung</p>		
Buddestraße 5	<p>30 Immissionspunkte</p> <p>An 20 Immissionspunkten führt der erhebliche bauliche Eingriff in die Gleisanlage zu einer wesentlichen Änderung (Pegelerhöhung 0,1 bis 0,2 dB(A)). An diesen Immissionspunkten verbleiben im Nachtzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 1,7 dB(A) und 12,5 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -6,1 dB(A) und -11,6 dB(A)</p> <p>An 4 Immissionspunkten verbleiben im Tagzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 0,1 dB(A) und 2,5 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -5,8 dB(A) und -7,7 dB(A)</p> <p>An den Außenwohnbereichen führt der erhebliche bauliche Eingriff nicht zu einer wesentlichen Änderung</p>	<p>30 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -1,6 dB(A) und -10,3 dB(A)</p> <p>Grenzwerte werden an allen Immissionspunkten eingehalten</p>	<p>30 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,3 dB(A) und -11,8 dB(A)</p> <p>An 7 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum um 0,3 dB(A) bis 4,6 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -5,5 dB(A) und -8,5 dB(A)</p> <p>Im Tagzeitraum wird der Grenzwert an allen Immissionspunkten eingehalten</p>
Jungnickelstraße 1	<p>20 Immissionspunkte</p> <p>An 10 Immissionspunkten führt der erhebliche bauliche Eingriff in die Gleisanlage zu einer wesentlichen Änderung (Pegelerhöhung 0,1 bis 0,2 dB(A)). An diesen Immissionspunkten verbleiben im Nachtzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 6,7 dB(A) und 27,0 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,3 dB(A) und -15,7 dB(A)</p>	<p>20 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,5 dB(A) und -11,0 dB(A)</p> <p>An 5 Immissionspunkten verbleibende nächtliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um 0,8 dB(A) bis 4,1 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -5,6 dB(A) und -7,7 dB(A)</p>	<p>20 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,2 dB(A) und -15,8 dB(A)</p> <p>An 9 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum um 2,1 dB(A) bis 19,1 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,4 dB(A) und -15,8 dB(A)</p> <p>An 5 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Im-</p>

	<p>An 8 Immissionspunkten verbleiben im Tagzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 0,1 dB(A) und 16,6 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,5 dB(A) und -15,9 dB(A)</p> <p>An den Außenwohnbereichen führt der erhebliche bauliche Eingriff nicht zu einer wesentlichen Änderung</p>		<p>missionsgrenzwertes im Tagzeitraum um 0,4 dB(A) bis 8,7 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -0,7 dB(A) und -4,4 dB(A)</p>
Thielenstraße 1	<p>15 Immissionspunkte</p> <p>An 10 Immissionspunkten führt der erhebliche bauliche Eingriff in die Gleisanlage zu einer wesentlichen Änderung (Pegelerhöhung 0,1 bis 0,2 dB(A)). An diesen Immissionspunkten verbleiben im Nachtzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 6,9 dB(A) und 22,3 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -4,8 dB(A) und -15,3 dB(A)</p> <p>An 8 Immissionspunkten verbleiben im Tagzeitraum Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zwischen 1,3 dB(A) und 13,0 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -3,9 dB(A) und -15,1 dB(A)</p> <p>An den Außenwohnbereichen führt der erhebliche bauliche Eingriff nicht zu einer wesentlichen Änderung</p>	<p>15 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,6 dB(A) und -8,3 dB(A)</p> <p>An 9 Immissionspunkten verbleibende nächtliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um 0,3 dB(A) bis 4,1 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -3,9 dB(A) und -8,3 dB(A)</p>	<p>15 Immissionspunkte</p> <p>An allen Immissionspunkten Pegelminderungen zwischen -0,2 dB(A) und -15,1 dB(A)</p> <p>An 9 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum um 1,5 dB(A) bis 14,5 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -4,7 dB(A) und -15,1 dB(A)</p> <p>An 3 Immissionspunkten verbleibende Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Tagzeitraum um 2,7 dB(A) bis 5,3 dB(A) bei gleichzeitigen dortigen Pegelminderungen zwischen -3,8 dB(A) und -6,6 dB(A)</p>

- Eine potentielle Rechtsbeeinträchtigung träte frühestens nach Fertigstellung und Betriebsfreigabe voraussichtlich im Jahre 2019 ein.

Sollte die Hauptsache bis dahin nicht entschieden sein, fände für den Zeitraum zwischen Betriebsfreigabe im Jahre 2019 und der Entscheidung in der Hauptsache zumindest eine durchgehende Entlastung gegenüber dem vorhandenen Zustand unter Gewährung eines Anspruchs auf passiven

Lärmschutz statt, es erfolgte also in jedem Fall eine Besserstellung. Dieser Zustand wäre bis zur endgültigen Klärung der Frage, ob die Besserstellung ausreichte oder ob weitere Maßnahmen zu treffen wären, zumutbar. Mit den gegenwärtig planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und Ansprüchen auf passiven Lärmschutz können die erforderlichen Innenraumpegel in jedem Fall eingehalten werden, betroffen wären allein die Außenwohnbereiche, die aber zumindest gegenüber dem vorherigen Zustand ebenfalls eine Verbesserung erfahren.

- Luftschadstoffsituation

Hinsichtlich der angegriffenen Entscheidung über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation wird auf die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Dort wird u.a. ausgeführt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für einzelne Vorhaben darstellen. Die 39. BImSchV lässt die Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Mitteln, die zur Einhaltung der Grenzwerte geeignet sind (BVerwG, Ur. v. 26.05.2004, 9 A 6/03; Ur. v. 23.02.2005, 4 A 5/05; VG Aachen, Ur. v. 29.04.2008, 3 L 487/08). Ein Anspruch auf Schutzvorkehrungen ergibt sich vorliegend auch nicht aus dem planungsrechtlichen Grundsatz der Problembewältigung. Zwar ist das Interesse, vor Luftschadstoffen geschützt zu werden, ein abwägungserheblicher Belang. Die Luftreinhalteplanung ist jedoch infolge der mit ihr verbundenen vorhaben- und quellenunabhängigen Möglichkeiten zur Schadstoffminderung regelmäßig besser als vorhabenbezogene Maßnahmen geeignet, die Einhaltung der Grenzwerte effektiv und nachhaltig zu gewährleisten. Es darf zwar nicht ausgeschlossen sein, dass die Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung eingehalten werden können. Für eine solche Annahme bedarf es allerdings besonderer Umstände. Diese können beispielsweise aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten oder dann zu bejahen sein, wenn die von einer planfestgestellten Straße ausgehenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, 9 A 6/03; Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5/05). Von diesen Maßstäben ausgehend, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass die Luftreinhalteplanung tatsächlich besser geeignet ist, die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen zu bewältigen. Die durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße entstehenden Zusatzbelastungen übersteigen für sich betrachtet nicht die Grenzwerte der 39. BImSchV. Auch sind keine weiteren besonderen örtlichen Gegebenheiten erkennbar, die im Ergebnis dazu führen, dass im Wege der Luftreinhalteplanung der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrer Umsetzung die maßgeblichen Grenzwerte nicht eingehalten werden können. Im Hinblick auf Lage, Ausbaustandard und Verkehrsbelastung bewirkt das planfestgestellte Vorhaben keine atypische Schadstoffsituation. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Wilhelmsburger Reichsstraße bereits jetzt existiert, wenn auch nicht in ihrer zukünftigen Lage, so aber in nur (maximal) wenigen hundert Metern Entfernung (vgl. zum Ausbau von Bestandsstrecken ohne Lageveränderung BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, 9 A 6/03, Rn. 28). Die Veränderung der Bahnanlagen beschränkt sich auf einen teilweisen Rückbau und einen teilweisen Umbau; sie ist damit von vornherein nicht geeignet, eine wesentliche Erhöhung der Schadstoffkonzentration zu bewirken. Diese Luftschadstoffkonzentration ist im Übrigen ohnehin nicht übermäßig

hoch, weil die Strecken elektrifiziert sind und dementsprechend luftschadstoffrelevante Lokomotiven mit Dieseltraktion nicht bzw. kaum zu erwarten sind. (Planfeststellungsbeschluss S. 105/106).

Auch die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Luftschadstoffuntersuchung („Luftschadstoffuntersuchung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße B 4/75 in Hamburg“, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Januar 2011) kommt zu dem Schluss, dass durch das Vorhaben keine atypischen Schadstoffbelastungen verursacht werden.

Darüber hinaus gilt auch hier, dass eine Veränderung der Luftschadstoffsituation frühestens zum Zeitpunkt der Betriebsfreigabe erfolgte. Sollte das Hauptsacheverfahren bis dahin nicht abgeschlossen sein, entstände eine Veränderung der Luftschadstoffsituation allenfalls für den Zeitraum zwischen Betriebsfreigabe und Abschluss des Hauptsacheverfahrens. Abgesehen davon, dass diese schon keine Zulassungsvoraussetzung des Vorhabens bildet, wäre die Veränderung der Luftschadstoffsituation angesichts der prognostizierten geringen Werte für diese Zwischenzeit zumutbar.

2.2.2. In ihren Eigentumsrechten betroffene Kläger

Auch den in ihren Eigentumsrechten betroffenen Klägern steht kein hinlängliches Aussetzungsinteresse zur Seite.

- **Kläger der Klage 1 E 14/13.P**

Die Kläger der Klage 1 E 14/13.P sind durch die dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 2.500 m² eines insgesamt 18.282 m² großen Grundstücks betroffen (Flurstücksnr. 4138, vgl. Grunderwerbsplan sowie den im Rahmen der Planänderung geänderten Grunderwerbsplan, jeweils Blatt 1). Dort sollen Teile der Anschlussstelle Kornweide errichtet werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um einen Teil des Bahndamms und die verlegte Wilhelmsburger Wettern. Der dort noch dargestellte Radweg ist von der Planfeststellung ausgenommen worden, vgl. Planfeststellungsbeschluss, S 131. Dies betrifft auch die entlang des Radweges ursprünglich geplante Kompensationsmaßnahme; mit dem Entfall des Radweges entfällt auch diese. Das Grundstück ist derzeit unbebaut.

Da die Kläger eine Einwendung erst zur Planänderung erhoben hatten, die darüber hinaus keine konkreten Angaben enthielt, sind die Kläger präkludiert. Das Planfeststellungsverfahren war ordnungsgemäß im Amtlichen Anzeiger bekanntgemacht worden, vgl. Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 4.14.1.1.1.7.

Bei dem Grundstück 4138 handelt es sich ausweislich der Bodenrichtwertblätter um Nicht-Bauland / Grünland, das zudem durch den Baustufenplan Wilhelmsburg als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Die Kläger planen, das Grundstück zu bebauen. Ob dies angesichts der Ausweisungen möglich sein wird, ist bereits zweifelhaft. Darüber hinaus könnte die geplante Bebauung ggf. auch auf einem anderen Teilstück des 18.282 m² großen Grundstücks durchgeführt oder der veränderten Grundstücksgröße angepasst werden. Daraus entstehende Mindererlöse wären ohne

weiteres finanziell ausgleichbar durch die Leistung einer entsprechenden Entschädigung. Selbst wenn die Bebauung, sollte sich der Planfeststellungsbeschluss als rechtswidrig erweisen, durch das Vorhaben verhindert würde, wäre dies vollständig entschädigungsfähig. Denn es wird mit der Grundstücksinanspruchnahme kein derzeit aktueller Gebäudebestand beseitigt, sondern lediglich eine zukünftige Verwertbarkeit verhindert. Dies ist durch eine entsprechende Entschädigungsleistung kompensierbar. Darüber hinaus wäre die Inanspruchnahme rückabzuwickeln, so dass eine Bebauung durch die Kläger insoweit wieder möglich würde.

Darüber hinaus besteht weiterhin die Möglichkeit einer außergerichtlichen Einigung, denn die Kläger haben Interesse an einem Grundstückstausch bekundet.

Im Übrigen wird auf die Entscheidung über die Einwendung im Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

- Klägerin der Klage 1 E 11/13.P

Die Klägerin der Klage 1 E 11/13.P ist im Wesentlichen durch die dauerhafte Inanspruchnahme eines Grundstücksstreifens entlang der nördlichen Grundstücksgrenzen der Flurstücke 11165 und 11166 sowie durch die Verlegung der Grundstückzufahrt von der Rotenhäuser Straße in die Dratelnstraße betroffen (vgl. Grunderwerbsplan sowie im Rahmen der Planänderung geänderter Grunderwerbsplan, jeweils Blatt 4). Die dauerhafte Inanspruchnahme entlang der nördlichen Grundstücksgrenzen ist erforderlich, um die Rotenhäuser Straße im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Anschlussstelle verkehrsgerecht ausbauen zu können. Die Verlegung der Grundstückzufahrt ist erforderlich, weil der zukünftig zu erwartende Verkehrsfluss eine Abbiegebeziehung dort nicht mehr zuließe. Das Grundstück ist vermietet an eine Fahrzeug-Service-Gesellschaft, ein Kfz-Sachverständigenbüro und einen Autowaschanlagenbetreiber. Hinsichtlich der dauerhaften Inanspruchnahme macht die Klägerin eine drohende Kündigung des Waschanlagenbetriebes geltend, weil mit der Inanspruchnahme insbesondere ein Wegfall der Staubsaugerplätze verbunden wäre und die Grundstücksgröße es nicht erlaube, die Staubsaugerplätze an einer anderen Stelle des Grundstücks neu zu errichten. Hinsichtlich der Verlegung der Grundstückzufahrt wendet sie sich gegen die damit verbundenen Veränderungen der Verkehrsbeziehungen, die eine verkehrliche Umorganisation auf den Grundstücken erfordere, die bei einer Verkleinerung des Grundstücks nicht mehr möglich sei. Auf die Einwendung der Klägerin hin hatten sich die Vorhabensträger bereit erklärt, der Klägerin das im Eigentum der Deutschen Bahn stehende Nachbargrundstück zur Verfügung zu stellen. Hierdurch wäre die Möglichkeit einer entsprechenden Umorganisation des Verkehrs auf den Grundstücken gegeben. Die Klägerin war hiermit einverstanden.

Planfestgestellt worden war diese Lösung nicht, weil es sich bei der Beschaffung des Nachbargrundstücks nicht um eine notwendige Folgemaßnahme des Straßenbaus handelt, denn die fraglichen Flächen werden nicht für den Straßenbau benötigt. Es handelt sich dabei vielmehr um eine Frage der Kompensation der durch das Vorhaben eintretenden Beeinträchtigungen, die auf der Entschädigungsebene zu klären ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung grundsätzlich nicht abschlie-

ßend erörtert und beschieden werden muss (BVerwG 4 A 13.99, Urteil vom 11. Januar 2001). Im Übrigen steht das fragliche Grundstück zwar im Eigentum der Deutschen Bahn, dort jedoch nicht der Vorhabensträgerin DB Netz gehörend, sondern der DB Services Immobiliendienstleistungen GmbH, einem eigenständigen Tochterunternehmen. Eine Planfeststellung mit enteignender Vorwirkung zu Lasten eines privaten Dritten zu Gunsten eines Vorhabensbetroffenen wäre nicht zulässig gewesen.

Vorgesehen war, die Grundstücksangelegenheit noch parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren, jedenfalls aber unmittelbar danach einvernehmlich abzuwickeln. Dies ist jedoch bisher nicht gelungen, obwohl der Versicherung der Vorhabensträger zufolge nach wie vor grundsätzlich Einvernehmen zwischen den Parteien besteht. Wäre dies so, erledigte sich der Rechtsstreit. Eine Prognose darüber, ob und wann dies geschieht, vermag die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht zu stellen.

- **Erschließung des Grundstücks**

Die Erschließung des Grundstücks bleibt durch den als notwendige Folgemaßnahme planfestgestellten Neubau der Zufahrt südlich des Grundstücks von der Dratelnstraße aus gewährleistet. Im Unterschied zum vorgesehenen Ankauf der Nachbarfläche zu Zwecken der Erweiterung der klägerischen Grundstücke handelt es sich im Falle der Herstellung der neuen Grundstückszufahrt um eine notwendige Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens, weil den Grundstücken der Klägerin durch das Vorhaben nicht die Erschließung genommen werden darf. Die Schaffung einer neuen Zufahrt ist demnach als unmittelbare Folge des Vorhabens erforderlich. Die mit der Verlegung der Zufahrt verbundenen Erschwernisse sind hingegen hinzunehmen, weil es keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrsanbindung gibt, solange dem Grundstück nicht die Erschließung selbst genommen wird. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Die mit der Verlegung der Zufahrt verbundenen Nachteile sind auch zumutbar. Dass bestimmte Fahrbeziehungen nicht bedient werden können ist im städtischen Bereich üblich. Eine Vielzahl von Grundstücken, wie z. B. Tankstellen, können nicht ohne weiteres durch einfaches Abbiegen erreicht werden, weil der Verkehrsfluss, wie z. B. der Gegenverkehr, dies nicht zuließe. Im Übrigen wird der bisher lediglich von kleineren Straßen aus erreichbare Betrieb durch die unmittelbare Nähe der neuen Anschlussstelle auf Dauer profitieren.

- **Betriebsaufgabe infolge des Vorhabens**

Die Aussage der Klägerin, dass das Vorhaben eine Kündigung des Waschanlagenbetreibers nach sich zöge, weil der Waschanlagenbetrieb durch die Grundstücksinanspruchnahme nicht weiter aufrecht erhalten werden könne, wird im Hinblick auf die komplexe Grundstückssituation mit mehreren Mietern und der im Hinblick auf die Ein- und Ausfahrtsituation der Waschanlage erforderlichen verkehrlichen Planung im Rahmen eines Eilverfahrens nicht mit der notwendigen Sicherheit widerlegt werden können. Zwar nimmt die Planfeststellungsbehörde nach wie vor an, dass sich die betrieblichen Abläufe auch nach der planfestgestellten Inanspruchnahme so gestalten lassen, dass ein Betrieb weiterhin möglich bliebe. Die Klärung dieser Frage wird jedoch erforderlichenfalls dem Hauptsacheverfahren überlassen bleiben müssen. Um angesichts die-

ser Situation und vor dem Hintergrund einer weiterhin möglichen und wahrscheinlichen außergerichtlichen Lösung keine vollendeten Tatsachen zu schaffen, die - anders als im Falle des Klägers der Klage 1 E 14/13.P - eine Bestandssituation zum Nachteil der Klägerin veränderten und nicht lediglich Planungsabsichten vereitelten, ergeht die Anordnung der sofortigen Vollziehung in Bezug auf die Klägerin der Klage 1 E 11/13.P mit dem Vorbehalt, dass die Inanspruchnahme des klägerischen Grundstücks erst zulässig ist, wenn das Nachbargrundstück zur Verfügung steht und die baulichen Maßnahmen getroffen worden sind oder rechtzeitig getroffen werden können, die erforderlich sind, um den Betrieb auf dem Grundstück ohne wesentliche Einschränkungen weiterhin zu gewährleisten. Dies entspricht der parallel zum Planfeststellungsverfahren zwischen den Vorhabensträgern und der Klägerin vereinbarten Lösung, mit der diese sich damals einverstanden erklärt hatte.

Im Übrigen wird auf die Entscheidung über die Einwendung im Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

Das besondere Vollziehungsinteresse an einer zügigen Umsetzung des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf die bereits vollziehbaren Bahnbau- und Lärmschutzmaßnahmen, sondern der gesamten Planung, verbunden mit dem Interesse der Vorhabensträger an einer Reduzierung von Unterhaltungsaufwendungen, überwiegen demnach jeweils das Aussetzungsinteresse sämtlicher Klägerinnen und Kläger.

Alle Klägerinnen und Kläger profitieren im Hinblick auf die Lärmsituation, denn das Vorhaben führt zu teilweise erheblichen Pegelminderungen gegenüber dem vorhandenen Zustand. Soweit dennoch - trotz der Minderungen - Überschreitungen vorliegen, ist ein Anspruch auf passiven Lärmschutz vorgesehen. Bei Vollziehung der gesamten planfestgestellten Baumaßnahmen ließen sich etwaige weitergehende Ansprüche im Hinblick auf den Lärmschutz auch nachträglich realisieren, sei es durch weiteren aktiven Lärmschutz, sei es durch weitere Ansprüche auf passiven Lärmschutz.

Auch die Rechtsbeeinträchtigungen der in ihren Eigentumsrechten Betroffenen wiegen nicht so schwer, dass das Ergebnis der Hauptsacheverfahren abgewartet werden müsste. Auch sie erlitten lediglich Rechtsverluste, die mittels der Leistung einer Entschädigung in ausreichender Weise zu kompensieren wären.

Potenziell rechtsbeeinträchtigende Fakten, die nicht vertretbar wären, werden durch die Vollziehung sämtlicher Baumaßnahmen nicht geschaffen. Unter diesen Umständen erscheint das Aussetzungsinteresse sämtlicher Klägerinnen und Kläger als nachrangig. Umgekehrt ergäben sich durch einen Aufschub der Baumaßnahmen, sollte die Beklagte in den Hauptsacheverfahren obsiegen, eine erhebliche Zeitverzögerung, gepaart mit erheblichen verkehrlichen Nachteilen zu Lasten der Allgemeinheit sowie ebenfalls erhebliche finanzielle Verluste der öffentlichen Hand. Dies gälte auch für eine auf die Kreuzungsbauwerke beschränkte Anordnung der sofortigen Vollziehung, die ebenfalls durch eine Verzögerung des gesamten Bauablaufs zu einer unvermeidbaren Zeitverzögerung führte. Dementsprechend

überwiegen das oben beschriebene öffentliche Vollziehungsinteresse und das Vollziehungsinteresse der Vorhabensträger die entgegenstehenden Interessen der Klägerinnen und Kläger.

Aus diesem Grunde wird die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses in seiner Gesamtheit nach Abwägung dieser Interessen angeordnet.

Das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht wird über diese Entscheidung in Kenntnis gesetzt, den Klägerinnen und Klägern wird die Entscheidung zugestellt.


KOPIE
Thorsten Friedrich