

# Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

---

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
Stadthausbrücke 8  
Frau Dr. Marianne Meister / IB 1201

20335 Hamburg

**Vorab per Telefax:** 42797 - 2928 (mit 2 Anlagen)

**Per Email:** Marianne.Meister@bsu.hamburg.de

Michael Günther \*  
Hans-Gerd Heidel \*<sup>1</sup>  
Dr. Ulrich Wollenteit \*<sup>2</sup>  
Martin Hack LL.M. (Stockholm) \*<sup>2</sup>  
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) \*  
Dr. Michéle John  
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) \*  
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London)

<sup>1</sup> Fachanwalt für Familienrecht

<sup>2</sup> Fachanwalt für Verwaltungsrecht

\* Partner der Partnerschaft  
AG Hamburg PR 582

Postfach 130473  
20104 Hamburg

Mittelweg 150  
20148 Hamburg

Tel.: 040-278494-0

Fax: 040-278494-99

Email: post@rae-guenther.de

www.rae-guenther.de

**29.06.2011**

11/0452RV/C/cb

Sekretariat: Frau Drzewiecki

Tel.: 040-278494-11

## **Planfeststellungsverfahren Fernwärmetrasse Moorburg Einwendungen und Stellungnahmen, Frist 29.6.2011**

Sehr geehrte Frau Meister,  
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass ich:

- 1. den Bund für Umwelt und Naturschutz, BUND Landesverband, Hamburg e.V., vertreten durch die Vorsitzende, Dr. Barbara Dahlke, Lange Reihe 29, 20099 Hamburg**
- 2. die Bürgerinitiative „Moorburgtrasse Stoppen“, vertreten durch Sonja Tesch, Schleppler Straße 80, 22767 Hamburg**

anwaltschaftlich vertreten. Eine beglaubigte Kopie der Vollmacht findet sich anbei oder wird nachgereicht. Für meine Mandanten nehme ich zum Vorhaben wie folgt Stellung und beantrage,

- 1. den Planfeststellungsbeschluss nicht zu erlassen;**

---

Buslinie 109, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dammtor • Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse  
BLZ 200 505 50  
Kto.-Nr. 1022 250 383

Commerzbank AG  
BLZ 200 800 00  
Kto.-Nr. 4000 262 00

Anderkonto:  
Commerzbank AG  
BLZ 200 800 00  
Kto.-Nr. 4000 262 02

**hilfsweise**

- 2. das Verfahren auszusetzen, bis über die Zuständigkeit und Zukunft für die Fernwärmeversorgung der Stadt entschieden ist;**
- 3. auf eine Erörterung der Einwendungen nicht zu verzichten;**
- 4. mir vor dem Erörterungstermin eine Ablichtung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zukommen zu lassen sowie die Erwiderung des Vorhabenträgers zu den Einwendungen und Stellungnahmen (Synopsis), sowie ggf. ergänzte Gutachten und fachliche Stellungnahmen.**

Die Anlagen sind Bestandteil dieser Einwendung.

Diese Einwendung gliedert sich wie folgt:

I. Die Einwender .....	3
II. Die FWT Moorburg – Grundsätzliches.....	3
III. Das Vorhaben .....	5
IV. Das vorangegangene Verfahren.....	8
V. Hintergrund Fernwärme und Klimaschutz.....	9
VI. Rechtliche Rahmenbedingungen .....	11
VII. Einwendungen im Detail .....	17
1. Planrechtfertigung.....	17
2. Variantenwahl .....	18
a) Y- Trasse.....	18
b) Trasse über Köhlbrandhöft und den Schellfischtunnel: .....	20
c) Vorzugstrasse und geprüfte Detailvarianten:.....	23
3. Tunnel unter St. Pauli .....	27
a) Inhaltlich - Risiken .....	27
b) Einschätzung der FHH .....	32
c) Rechtliche Bewertung.....	32
4. Baugruben und Beeinträchtigung von Gebäuden .....	33
5. Schachtbauwerke .....	34
6. Naturschutz / Bäume.....	34
7. Lärm und Immissionen .....	39
8. Störfall .....	42
9. Lüftung.....	42
10. Wasser/ Grundwasser .....	42
11. Hochwasserschutz.....	43
VIII. Einfluss des Konzessionsvertrags .....	43
IX. Fazit .....	45
Anlagen.....	46

## **I. Die Einwender**

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) ist ein nach Umweltrechtsbehelfsgesetz (URbG) anerkannter Umweltverband. Der Landesverband Hamburg ist eine seiner Untergliederungen. Er wurde ausweislich der Bekanntmachung im amtlichen Anzeiger vom 03.02.1984 auch nach § 29 BNatSchG a.F. als Naturschutzverein anerkannt, und mit Schreiben des Umweltbundesamt vom 15.9.2009 nach dem UrbG.

Zu seinen satzungsmäßigen Zielen zählt es, die Natur und Umwelt zu schützen (Ziff. 2.1 der Satzung) und zu diesem Zweck „Einsichten in ökologische Zusammenhänge als Grundlage für den Schutz der Umwelt in der Gesamt- und Fachplanung sowie in Genehmigungsverfahren zu umweltrelevanten Plänen und Projekten zu fördern, vertiefen und durchzusetzen“ (Ziff. 2.2.1).

Er verfolgt insbesondere auch das Ziel, eine klimafreundliche Energiewende zu unterstützen, um das allgemein anerkannte und wohl auch völkerrechtlich verbindliche 2°C Ziel einer zusätzlichen globalen Erwärmung gegenüber vorindustriellen Werten noch zu erreichen, sowie auch das Ziel, städtisches Grün und Natur und Landschaft insgesamt zu schützen.

Das beantragte Vorhaben steht mit diesen Zielen nicht im Einklang. Die Errichtung des Vorhabens wäre – wie noch im einzelnen auszuführen sein wird – nach derzeitiger Antragslage mit erheblichen Eingriffen in die Natur verbunden, und wäre insgesamt klimaschädlich.

Die Initiative „Moorburgtrasse-Stoppen“ engagiert sich für eine dezentrale regenerative Energiepolitik in Hamburg, gegen das Bauvorhaben der Moorburgtrasse und gegen das im Bau befindliche Kohlekraftwerk Moorburg.

## **II. Die FWT Moorburg – Grundsätzliches**

Die Errichtung und der Betrieb der Fernwärmetrasse (im folgenden: FWT) würde in den nächsten Jahrzehnten die Erreichung von Hamburgs Klimaschutzziele vereiteln, sowie auch die Entwicklung von dezentralen und CO<sub>2</sub> armen Energiesystemen.

Die Fernwärmeauskopplung ist etwa nicht CO<sub>2</sub> neutral oder klimafreundlich, sondern die Erhitzung des Wassers auf 136°C erfordert den Einsatz von Primärenergie – hier Kohle im Kraftwerk Moorburg. Die beantragte FWT ist schon deshalb nicht im öffentlichen Interesse, sondern nur im betriebswirtschaftlichen Interesse des Vorhabenträgers und dient der Erhöhung der Ener-

gineffizienz und damit der Wirtschaftlichkeit des eigenen Kohlekraftwerks Moorburg.

Die beantragte Leitung würde den öffentlichen Straßenraum und Untergrund für Jahrzehnte „verstopfen“ und Leitungen für dezentrale Energieerzeugung und -verteilung unmöglich machen bzw. zumindest erheblich erschweren. Die FWT steht im diametralen Gegensatz zu den Zielen der gerade durchgeführten Volksbegehrens „Unser Hamburg - Unser Netz“, das gerade 116.197 Unterschriften für die Rücknahme der Energienetze in die Öffentliche Hand gesammelt hat. Jetzt muss die Hamburgische Bürgerschaft über eine Annahme des Volksbegehrens entscheiden. Eine Planfeststellung der hier beantragten FWT ist schon aus politischen und verfassungsrechtlichen Gründen bis dahin zu unterlassen. Das Verfahren ist auszusetzen, bis eine Entscheidung ergangen ist.

Im Rahmen des bestehenden Konzessionsvertrages zwischen der FHH und Vattenfall (als Rechtsnachfolgerin der HEW AG) ist zudem die notwendige Zustimmung der FHH zu versagen. Insoweit die Zustimmung zur FWT und der konkreten Trassenführung auf Grundlage des § 2 Abs. 1 des Konzessionsvertrages vom 15. September 1994 bereits erteilt wurde, führt dies zur Unzulässigkeit der Planfeststellung durch die Planfeststellungsbehörde, weil eine unvoreingenommene Abwägung und Ausübung des planerischen Ermessens nicht mehr möglich ist.

Die beantragte FWT ist zudem aus Sicherheitsgründen nicht akzeptabel. Die Trasse beinhaltet u.a. einen Tunnel unter der Norderelbe, der sich in St. Pauli fortsetzt und auf schwierigsten Baugrund stark bebaute Gebiete unterquert. Durch eine sog. mögliche Setzungsmulde werden 141 Gebäude gefährdet, davon 92 reine, teilweise hochgeschossige Wohnhäuser und ein Krankenhaus (vgl. **Anlage 2**). Das damit verbundene Risiko ist zwingend zu vermeiden und auch vermeidbar und muss daher zur Versagung der Planfeststellung führen. Jedenfalls hätte nämlich eine Trasse gewählt werden müssen, die die Untertunnelung stark bebauter Gebiete vermeidet.

Die Variantenwahl ist aus diesem und anderen Gründen fehlerhaft. So wurde z.B. eine deutlich westlichere Trassenführung entlang der A7 trotz offensichtlicher Vorteile frühzeitig verworfen.

Eine Störfallanalyse und -prognose fehlt in den Unterlagen vollständig.

Die FWT ist außerdem verbunden mit der Fällung von 333 Stadtbäumen und greift in bestehende Parkanlagen in dicht besiedelten Gegenden ein.

Würde der Planfeststellungsbeschluss erlassen, stünden den Verkehrsteilnehmern vor allem in Altona jahrelange Verkehrshindernisse bevor. 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 wird.

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.

Geschützte Brutvogelbestände werden durch die FWT tangiert, die Trasse quert eine Möwenkolonie auf der Hohen Schaar.

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.

Gegen den beantragten Planfeststellungsbeschluss kann der BUND ggf. auch gerichtlich vorgehen. Gemäß § 2 URbG kann er dabei nicht nur Naturschutzaspekte rügen, sondern sich auf alle Aspekte und Rechtsnormen berufen, die auch dem Schutze Dritter, also z.B. von Anwohnern und Gebäudeeigentümern dienen.

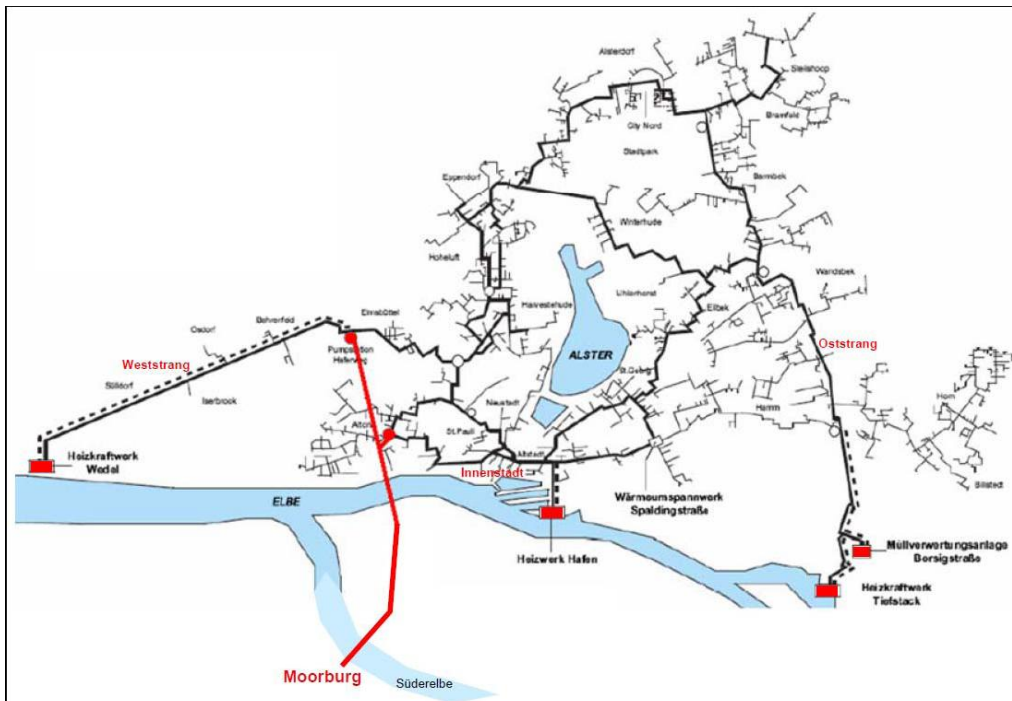
### **III. Das Vorhaben**

Geplant ist die Erstellung einer Fernwärmeleitung vom derzeit in Bau befindlichen, südlich der Elbe gelegenen Kohlekraftwerk Moorburg über eine Gesamtlänge von ca. 12,4 km bis zu den bestehenden Einspeisepumpstationen Haferweg und Holstenstraße/Ecke Kleine Freiheit in Altona. Die Baustrecke ist in sogenannte Lose aufgeteilt, die die Bezeichnung F1 bis F11 führen.

Die Fernwärmeleitung soll abschnittsweise als oberirdische Freileitung (ca. 4,1 km vor allem im Bereich südlich der Elbe, F11, F1-F6), als erdverlegte Kunststoffmantelröhre (ca. 5,8 km) und in Tunnelbauwerken (ca. 2,5 km, in Los F1, Los F3 und Los F7) errichtet werden. Sie besteht aus einem Vor- und einem Rücklauf mit jeweils 90 cm Durchmesser, wobei dieser ab Pumpstation Altona

auf 80cm verringert wird. Gemeint ist mit dieser Angabe immer der Innendurchmesser – dies gibt also keine realistische Auskunft über die Auswirkungen der FWT im Raum bzw. über die Baustellensituation.

Die FWT schließt an das bestehende Fernwärmenetz an, und soll die bislang durch das Heizkraftwerk Wedel gewährleistete Fernwärmeleistung ersetzen. Die Zuleitung aus dem Kraftwerk Wedel in das bestehende Fernwärmenetz der Stadt Hamburg besteht und ist kürzer als die beantragte FWT Moorburg. Vgl. Abb. 1 aus der Kurzfassung, Kapitel 3 der Antragsunterlagen.



Die Vorzugstrasse ist in Kapitel 3 wie folgt beschrieben:

„Die Fernwärmetransportleitung verläuft vom Kraftwerk Moorburg quer durch das Hamburger Hafengebiet. Drei Gewässerquerungen, die Süderelbe, die Rethe und die Norderelbe werden durch den Bau von begehbaren Tunnelanlagen (...) realisiert. Die Landstrecken des Hafengebietes, die quer durch das Gebiet der Hohen Schaar und weiter nördlich parallel zum Rethedamm und Neuhöfer Damm sowie zum Roßdamm und anschließend im Bereich des Reiherdammes verlaufen, werden größtenteils als oberirdische Freileitung (...) erstellt. Der Tunnel zur Querung der Norderelbe und des südlichen Altona wird vom Gelände der Blohm + Voss GmbH in Steinwerder bis zur Louise-Schroeder-Straße in Altona aufgeföhren. Weiter nördlich verläuft die Trasse als erdverlegte Kunststoffmantelrohr-Strecke (KMR-Strecke, siehe Abbildung 4) meist innerhalb des öffentlichen Raumes der Holstenstraße, Max-Brauer-Allee, Holstenplatz, Düppelstraße, Alsenpark, Eckernförder Straße, Sportplatz am Lunapark, Dr. Hermann Schnell-Sportplatz und Waidmannstraße, bis sie die Pumpstation am Haferweg in Altona erreicht. Einen Überblick über den beantragten Trassenverlauf mit seinen 11 Losen geben die Abbildungen 6a (Übersicht), 6b (Nordteil) und 6c (Südteil).“

Der Norderelbtunnel soll 1352m lang hergestellt werden, mit dem Südschacht auf dem Gelände von Blohm&Voss auf einer Tiefe von 47,50m und einem Eingang in Höhe von +5.90 NN und dem Nordschacht im Bereich Louise-Schroeder-Str/Holstenstraße mit einer Tiefe von 33,70 m.(Kap. 4.10, S. 15 ff), wobei sich bei genauer Betrachtung (Gründung vom Zielschacht liegt 28,3m unter NN und das Terrain dort 16,1 über NN) eine Tiefe von 44,4m ergibt.

Auf den Abschnitten mit Erdverlegung führt die Trasse einschließlich des Leitungsabstands zu einer Trassenbreite etwa 4,00 m, während der Bauarbeiten würden allerdings Flächen mit einer Breite von ca. 9,00 m in Anspruch genommen. (vgl. Kap. 4.9). Im Bereich der Erdverlegung werden Baugruben mit lichten Weiten von 3,45-3,75m benötigt (Kap. 4.9, S. 3 f).

Der Baustellenbetrieb und -verkehr erstreckt sich über eine Gesamtzeit von ca. drei Jahren. Für die Schacht- und Tunnelbauwerke ist ebenfalls eine Bauzeit von 2 bis 3 Jahren erforderlich, mit den entsprechenden Lärmbelastungen der Anwohner, vor allem in Altona. Nach den Feststellungen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Bfub, April 2011, Kap. 15, i.f. UVU) kann es zu „punktuell“ zu Überschreitungen der Eingriffswerte der AVV Baulärm kommen (vgl. Kap. 3, S. 16). Maßgeblich sind aber auch visuelle Einschränkungen und Verkehrsbehinderungen.

Im Hinblick auf die Schadstoffbelastung (bereits bestehende Zielwertüberschreitung für NO<sub>x</sub>) 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.

Für die FWT werden 333 Bäume gefällt und 95 Bäume zurück geschnitten. Die Bäume haben auch nach Auffassung des Vorhabenträgers im innenstädtischen Bereich eine „besondere Bedeutung für das Stadt- und Landschaftsbild“ (UVU, S. 136). 76% der Eingriffe sollen durch Neupflanzungen von jungen Bäumen vor Ort wieder „ausgeglichen“ werden und im Umfeld der Baumaßnahme sollen weitere 23 % ausgeglichen werden, für den Rest ist Ersatz nach den naturschutzrechtlichen Regeln zu leisten (Kap. 3, S.17). Damit fehlen langfristig Bäume im Stadtbild. Diese Berechnung klammert mögliche weitere Eingriffe in den Baumbestand durch Kampfmittelsondierungen oder Anpassungen in der Feinplanung aus.

Im Zuge des Los F2 wird in geschützte Biotope im Sinne des § 30 BNatSchG eingegriffen (Trockenrasen). Eingriffe erfolgen außerdem

„im Bereich des Pionierwaldes an der Nippoldstraße und in Gehölz- und Strauchstrukturen. Insgesamt geht eine Fläche von 5.400 m<sup>2</sup> Pionierwald verloren. Außerdem werden 8.683 m<sup>2</sup> Strauchflächen gerodet, von denen 6.575 m<sup>2</sup> wieder an Ort und Stelle

angepflanzt werden. Für die Baustelleneinrichtungsflächen werden ca. 3,8 ha unbefestigte Flächen mit Gras- und Krautvegetation zeitweise in Anspruch genommen“ (Kap. 3, S. 18)

Artenschutzrechtliche Betrachtungen wurden im Wege der Potenzialanalyse vorgenommen. Betroffenheiten von Fledermäusen seien nicht gegeben (UVU, S. 149, 163). Allerdings können Brutvogelarten von einer Beschädigung ihrer Fortpflanzungsstätten im Sinne des § 44 BNatSchG durch das Vorhaben betroffen sein (Kap. 3, S. 25, in Bezug auf eine Möwenkolonie auf der Hohen Schaar, UVS, S. 150f., 160, 163).

Durch die Durchführung der gesamten Baumaßnahme fallen ca. 174.000 m<sup>3</sup> Bodenaushub und Straßenaufbruch (89.000 m<sup>3</sup> aus Tunnelbau + 85.000 m<sup>3</sup> aus übrigem Leitungsbau) an (Kap. 3, S.14), der teilweise belastet ist.

Der Bau der FWT ist relevant im Hinblick auf das Grundwasser. Da sich die Sohle der Baugrube abschnittsweise im Höhenbereich des lokalen Grundwasserspiegels befindet, ist ggf. eine Wasserhaltung zur Ableitung von Baugrubenwasser erforderlich. Das Risiko von baubedingten Schadstoffeinträgen in das Grundwasser oder in die Oberflächengewässer sei aber „gering“ (Kap. 3, S. 20).

Ein vergleichbar großes FW-Projekt gibt es bundesweit nicht. Der etwa gerade ebenfalls von Vattenfall fertig gestellte Fernwärme-Tunnel in Berlin-Mitte ist nur 65 Meter lang und liegt unter dem Grundwasserspiegel in acht Meter Tiefe, mit einem Tunneldurchmesser von nur 2,60 m.

#### **IV. Das vorangegangene Verfahren**

Gemäß § 20 UVPG und dessen Anlage 2 wurde im Jahr 2007 von der BSU für die (damals beantragte, eine andere Trassenführung beinhaltende) FWT eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgenommen, mit dem Ergebnis, dass eine UVP-Pflicht nicht bestehen würde, also erhebliche Umweltauswirkungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten wären. Für die FWT wurde daher am 28.06.2007 eine Plangenehmigung beantragt (Antragssteller damals: Vattenfall Europe Hamburg AG). Bis zur Plangenehmigung erfolgten acht Änderungsanträge.

Am 24.06.2009 erhielt die Vattenfall Europe Wärme AG (Rechtsnachfolgerin der Vattenfall Europe Hamburg AG) die Plangenehmigung für den Bau der FWT (Plangenehmigung Az. IB 1205-148/2007 – „Zur Errichtung einer Fernwärmetransportleitung vom Kraftwerk Moorburg zu den Einspeisepumpstationen Haferweg und Holstenstraße“).

Der BUND Hamburg hat diese Plangenehmigung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren angegriffen. Das OVG Hamburg hat im Eilverfahrens die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Plangenehmigung wieder her gestellt



(OVG Hamburg, Beschluss v. 24.02.2010, 5 Bs 24/10 - 15 E 3302/09). Das Klageverfahren ruht. Die Plangenehmigung hat weiter Bestand.

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 31.1.2011 die Planfeststellung beantragt. Der Scoping Termin für das Planfeststellungsverfahren fand bereits am 03.09.2010 statt.

Änderungen bei der Trassenführung sind nunmehr beantragt in den Losen 8 und 10 (vgl. Kap. 4.8, S.2). Insbesondere wurde aus der Trassenführung herausgenommen der sog. Gählerpark in LOS F8. Aufgrund der Plangenehmigung wären statt 333 (jetziger Antrag mit mehr Führung der Trasse im Straßenraum) 397 Bäume gefällt worden.

## **V. Hintergrund Fernwärme und Klimaschutz**

Hamburg hat sich das Ziel gesetzt, seine energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 um 40 % gegenüber 1990 zu verringern. Dazu muss es den jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß gegenüber dem Stand von 2006 um 5,5 Mio. Tonnen verringern.

Das Basisgutachten zum Masterplan Klimaschutz für Hamburg zeigt auf, dass bei konsequenter Umsetzung der bestehenden Regelungen zum Klimaschutz auf Ebene der EU, des Bundes und Hamburgs im Jahr 2020 3,9 Mio. t CO<sub>2</sub> weniger ausgestoßen werden als 2006. Darin enthalten ist die Minderung von 0,3 Mio. t, die in 2007 erzielt wurde. Die größten Beiträge in diesem Referenzfall leisten die steigende Nutzung erneuerbarer Energien bei der Stromerzeugung in ganz Deutschland (2,0 Mio. t), die energetische Sanierung von Gebäuden in Hamburg (1,1 Mio. t) sowie effizientere PKW und LKW (0,7 Mio. t).

Es verbleibt für das Jahr 2020 eine Lücke von weiteren 1,6 Mio. t CO<sub>2</sub>, die durch zusätzliche Maßnahmen und Instrumente geschlossen werden muss. Den größten Beitrag von bis zu 0,45 Mio. t kann dabei die Fernwärmeversorgung leisten, wenn sie künftig CO<sub>2</sub>-arm, das heißt ohne den Einsatz von Steinkohle, erfolgt.

Im Masterplan Klimaschutz, Basisgutachten, Fassung vom November 2010, S. 78 ff. wird zur Bedeutung der Fernwärme ausgeführt:

„Hamburg verfügt über eines der größten Fernwärmenetze Europas. Es deckt etwa 25% des Wärmebedarfs von Wohn- und Nicht-Wohngebäuden ab, was einem Äquivalent von mehr als 400.000 Wohneinheiten entspricht. Sein Betrieb ist aber mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von mehreren Millionen Tonnen im Jahr verknüpft, auch wenn von diesen in der Verursacherbilanz aufgrund der verwendeten Methodik nur eine Million Tonnen der Fernwärme zugerechnet werden. Wie sich zeigen wird, kann die Umgestaltung der Fernwärmeversorgung einen der größten Beiträge zum Klimaschutzkonzept 2020 liefern. Derzeit ist geplant, das Heizkraftwerk in Wedel durch einen Anschluss des im Bau befindlichen Steinkohle-Kraftwerks in Hamburg-Moorburg an das Fernwärmenetz zu ersetzen. Als Folge davon würden die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Fernwärme bei konstantem Absatz annähernd gleich bleiben. Es wird jedoch im

Rahmen dieser Studie angenommen, dass der Fernwärmeabsatz proportional zum Rückgang des Heizwärmebedarfs sinkt.“

Als Fazit hält der Masterplan fest:

„Die Ablösung der Steinkohle in der Fernwärmeversorgung ist einer der wichtigsten Beiträge zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Hamburg.“

Eine Alternative zur Fernwärmeversorgung über das Kohlekraftwerk Moorburg ist gutachterlich bereits dargelegt: In einem Gutachten des anerkannten IFEU Instituts (Das Steinkohle-Kraftwerk Hamburg Moorburg und seine Alternativen, 2007) heißt es auf Seite 15:

„Potenziale der Kraft-Wärme-Kopplung

Hamburg hat als Stadtstaat eine sehr hohe Siedlungsdichte und bietet daher ideale Voraussetzungen für die Nutzung von Wärme aus Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK). Diese Möglichkeit wird bereits zu einem guten Teil genutzt. Mittels eines 770 km langen Fernwärmenetzes werden 405.000 Hamburger Haushalte mit rund 4 Terawattstunden versorgt. Bis 2010 sollen weitere 20.000 Wohneinheiten angeschlossen werden. Die Fernwärme steht vor der Herausforderung, dass die Wärmenachfrage in den bestehenden Leitungsabschnitten aufgrund energetischer Modernisierung des Gebäudebestands sinken wird. Um diesen Rückgang zu kompensieren und weitere Potenziale zu erschließen, müssen die Netze verdichtet und weiter ausgebaut werden.

Sowohl im Bereich der Fernwärme, der industriellen KWK und der dezentralen KWK ist die Wärmeversorgung ausbaufähig. In einer Übergangszeit zu einem noch stärker regenerativ geprägten Szenario kann das Hamburger Fernwärmenetz neben verschiedenen Anlagen mit erneuerbaren Brennstoffen von hocheffizienten Gas-GuD-Kraftwerken gespeist werden, ergänzt von dezentraler Kraft-Wärme-Kopplung mit kleineren Nahwärmenetzen. In den oben genannten Sektoren könnten knapp acht Terawattstunden Strom aus Kraft-Wärme-Kopplung erzeugt werden.“

Ein Standort für ein solches GuD Kraftwerk ist mit dem Standort des Altkraftwerks Wedel vorhanden. Der Standort Wedel ist bereits wesentlich an der Einspeisung in der Hamburger Fernwärmenetz eingebunden. Die Fernwärmeleitungen sind vorhanden, das Unternehmen Vattenfall will auch nach Abschaltung des derzeitigen Heizkraftwerkes den Standort erhalten (<http://www.abendblatt.de/hamburg/article146138/Kraftwerksstandort-Wedel-bleibt.html>). Die Fläche dort umfasst ca. 40 ha und böte somit einem GuD-Kraft - wie in der Studie oben genannt - in jedem Fall genügend Platz. Auch die Verwirklichung eines solchen Kraftwerks wäre möglich – deutlich schneller als die Verwirklichung der FWT Moorburg. Bauzeiten für Gaskraftwerke werden mit etwa 24 - 30 Monate veranschlagt (<http://www.swb-gruppe.de/ueber-swb/fakten-zahlen/projekt-gas-dampfturbinen-kraftwerk.php>)

Eine Berücksichtigung des globalen Klimaschutzes im Rahmen der Planfeststellung ist auch aus tatsächlichen Gründen zwingend geboten – gerade in

Hamburg. Die entsprechenden Szenarien sind bekannt und müssen hier nicht wiederholt werden.

## VI. Rechtliche Rahmenbedingungen

1.

Es handelt sich vorliegend um eine Planfeststellung nach § 20 Abs. 1 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).

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).

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).

Die rechtliche Situation ist unklar. Möglicherweise durfte ein Planfeststellungsverfahren ohne eine vorhergehende neue Einschätzung der BSU nicht eingeleitet werden.

§ 20 UVPG lautet:

- (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.
- (2) Sofern keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, bedarf das Vorhaben der Plangenehmigung. (...)

§ 3c UVPG lautet:

- (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. (...)

Die Situation ist vorliegend besonders, weil das OVG Hamburg festgestellt hat, dass jedenfalls nicht auszuschließen ist, dass das Vorhaben 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.

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.

2.

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 darf nur ergehen, wenn

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 dem Vorhaben nicht entgegenstehen,
3. Ziele der Raumordnung beachtet und Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigt sind,
4. Belange des Arbeitsschutzes gewahrt sind.

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.

Die Belange des globalen Klimaschutzes sind im Rahmen der Planfeststellung zwingend zu berücksichtigen. Dies ergibt sich bereits aus dem Schutzansatz des UVPG als gesetzlicher Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss selbst.

Zu den Schutzgütern des UVPG gehört nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 UVPG ausdrücklich auch das Klima. Es wird hinsichtlich des relevanten geographischen Raums gemeinhin zwischen Mikro-, Meso- und Makroklima unterschieden. Der mikroklimatische Bereich kann eine Ausdehnung von nur wenigen Metern haben, während das Makroklima kontinentale und globale Zusammenhänge erfasst. Der von der Norm verwendete allgemeine Begriff „Klima“ ist in dieser Hinsicht umfassend zu verstehen. Der Wortlaut gibt keinerlei Anhaltspunkte für eine etwaige einschränkende Auslegung.

Auch wenn bei Vorhaben, die nur Auswirkungen auf das Regional- oder Standortklima haben, großklimatische Vorgänge bei der UVP unter Umständen außer Betracht bleiben können, sieht dies jedenfalls bei weitreichenden und hochreichenden Luftverschmutzungen, insbesondere bei erheblichen CO<sub>2</sub>-Emissionen, anders aus (Gassner/Winkelbrandt, UVP und strategische Umweltprüfung, 5. Auflage, 2010, S. 143).

Das Schutzgut Klima erhält sein rechtliches Profil nämlich u.a. durch das Immissionsschutzrecht, das sowohl der Gefahrenabwehr (bzw. dem Schutz) als auch der Vorsorge dienen soll. Dabei ist in erster Linie der § 1 BImSchG zu nennen, der insbesondere auch die Atmosphäre schützen will (Gassner, UVPG-Kommentar, 1. Auflage 2006, § 2, Rn. 19).

Vor diesem Hintergrund besteht keinerlei Zweifel daran, dass im Rahmen der UVP auch die unmittelbaren und mittelbaren Vorhabensauswirkungen auf das globale Klima zu untersuchen sind. Insoweit ist die vorgelegte UVP bereits unzureichend, da lediglich das lokale Klima Berücksichtigung findet.

Zudem ergibt sich die Abwägungspflicht im Hinblick auf die Folgen der FWT auf den globalen Klimaschutz auch aus dem tatsächlichen Handlungsbedarf, der seinen Dimensionen oft noch verharmlosend dargestellt wird. Tatsächlich müssen in Deutschland die Treibhausgasemissionen um bis zu 95% reduziert werden, und das innerhalb der nächsten 40 Jahre (*Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung*, WBGU, Sondergutachten 2009, Kassensturz für den Weltklimavertrag – Der Budgetansatz, 2009, S. 2.). Aus dem Ziel, die Erderwärmung auf 2° C zu begrenzen (Konsens von über 100 Vertragsparteien zur UNFCCC, und auch der EU, vgl. *Europäischer Rat* vom März 2007. Seitdem unverändert, vgl. Entscheidung 406/2009/EG, Präambel, para. 2.) lässt sich das weltweit noch verfügbare Budget an CO<sub>2</sub>-Emissionen ableiten. Die Ära der von fossilen Energieträgern angetriebenen Weltwirtschaft muss noch in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts zu Ende gehen. Notwendig ist insbesondere

eine Trendumkehr („Peaking“) bei den globalen Emissionen bis spätestens 2020 (vgl. Verheyen, Die Bedeutung des Klimaschutzes bei der Genehmigung von Kohlekraftwerken und bei der Zulassung des Kohleabbaus, ZUR 2010, 403).

Vorliegend handelt es sich um ein im höchsten Grade klimarelevantes Vorhaben. Vor diesem Hintergrund ist der aktuellen Schlussfolgerung des *WBGU* nichts hinzuzufügen:

„Bei den relevanten Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft – ebenso wie in der breiten Öffentlichkeit – ist das Bewusstsein darüber, wie wenig Zeit tatsächlich noch bleibt, um einen gefährlichen Klimawandel zu verhindern, nur in Ausnahmefällen vorhanden. Die immensen Risiken der Erderwärmung scheinen weit entfernt und abstrakt zu bleiben.“

Die FWT verursacht selbst auch Emissionen. Denn zur Erhitzung des Wassers als Wärmeträger wird *zusätzliche* Energie aufgewendet, und zwar in Form von Kohle.

Die Tatsache, dass die Genehmigung für das Kohlekraftwerk nach §§ 4 ff. BImSchG bereits erteilt wurde, schließt eine Berücksichtigung der Klimawirkungen im Planfeststellungsverfahren für die FWT auch nicht etwa aus. Denn die FWT ist nicht Anlagenbestandteil des Kraftwerks, sondern eigenständiges Bauwerk, für das das Wohl der Allgemeinheit i.S. § 21 UVPG selbstständig festgestellt werden muss. Die BImSchG Genehmigung des Kraftwerks wird dadurch nicht in Frage gestellt, vielmehr könnte das Kraftwerk ggf. unter Einsatz derselben Primärenergiemengen mehr Strom statt Wärme produzieren.

Klimaschutz ist nicht mehr lediglich Frage der Vorsorge, sondern notwendiger Schutz der Lebensgrundlagen, und damit notwendig für das Wohl der Allgemeinheit. Richtig betont *Wolf* daher: „Nimmt man die naturwissenschaftlichen Untersuchungen zum Klimawandel ernst, geht es bei der Reduktion von CO<sub>2</sub> schon lange nicht mehr um Vorsorge, sondern um globale Gefahrenabwehr. (*Wolf*, CCS, Anlagengenehmigungsrecht und Emissionshandel, ZUR 2009, 571/574.) Aus dem Bergrecht ist anerkannt, dass es bei der Genehmigung von Vorhaben gilt, grundsätzliche Aspekte des Wohls der Allgemeinheit abzuwägen. So meint das BVerwG (BVerwG 7 C 11/05, Urteil v. 29.6.2006, Gartzweiler II, Rdnr. 17 ff.), dass der Begriff der entgegenstehenden öffentlichen Interessen weit gefasst ist, und sich „gerade auf andere Belange als den Schutz vor betrieblichen Gefahren im engeren Sinne“, bezieht, also auch auf den Klimaschutz.

Unstreitig sind dann auch Einbussen bei privaten Unternehmern hinzunehmen. So entschied das VG Berlin im sog. Heizpilz-Fall, dass Umsatzeinbussen von bis zu 50% im Falle eines Gastwirts hinzunehmen seien (VG Berlin, Urteil v. 15.5.2009, VG 1 A 417/08 und Beschluss v. 23.1.2009 – VG 1 A 358.08, dazu

Verheyen, Standpunkt - Gibt es eine vollziehbare Klimaschutzverantwortung des Einzelnen?, NJW-aktuell, Heft 36/2009, S. XII.).

In diesem Fall wollte ein Gastwirt im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis Tische auf dem Gehweg vor seinem Restaurant in Berlin mit Heizstrahlern ausstatten. Das Bezirksamt verbot die Heizstrahler „aufgrund unzumutbarer Emissionen“. Der Kläger griff das Verbot mit dem Hinweis an, selbst ein Berlin-weiter Verzicht auf Heizstrahler könne keinen „messbaren“ Einfluss auf den Klimaschutz haben, und angesichts der geringen CO<sub>2</sub> Emissionen der Heizstrahler überwiege sein wirtschaftliches Interesse an stärkerem Umsatz das öffentliche Interesse an der Einsparung dieser Emissionen. Wenn überhaupt könne eine solche Entscheidung nur einheitlich durch den Gesetzgeber getroffen werden.

Das Gericht wies dies zurück: Mit diesem Argument ließen sich sämtliche Bemühungen um die Reduzierung von Treibhausgasen in Frage stellen. Das globale Ziel des Klimaschutzes erfordere lokales Handeln, und damit müsse auch der Einzelne Klimaschutzerwägungen gegen sich gelten lassen. Auf einheitliche gesetzliche Regelungen könne nicht gewartet werden.

Diese Argumentation gilt im Fall einer privatnützigen Planfeststellung wie hier unter Abwägung mit dem Wohl der Allgemeinheit umso mehr.

3.

Spezielles Bundesrecht wie die Verordnung über Gashochdruckleitungen existiert nur für Anlagen, die dem EnWG unterfallen. Die Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen (vom 27.9.2002, BGBl. I. 3777) gilt nur für Rohrleitungen, in denen gefährliche Gase oder Flüssigkeiten transportiert werden.

Hamburgisches Landesrecht, wie etwa das Rohrleitungsgesetz in Nordrhein-Westfalen, oder das noch geltende Gesetz zur Errichtung und zum Betrieb einer Ethylen-Rohrleitungsanlage in Baden-Württemberg vom 1. Dezember 2009 existiert augenscheinlich ebenfalls nicht.

§ 1 Abs. 2 Nr. 3 HBauO bestimmt, dass die HBauO für „Leitungen und nach anderen Rechtsvorschriften zulassungsbedürftige Anlagen, die der öffentlichen Versorgung mit Wasser, Gas, Elektrizität, Wärme, der öffentlichen Abwasserentsorgung oder der Telekommunikation dienen“ nicht anwendbar ist.

Die hamburgische Anlagenverordnung (vom 19. Mai 1998) – VawS, die auch für Rohrleitungen gilt, ist nach § 1 nur anwendbar für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nach § 19 g Absätze 1 und 2 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Solche Stoffe werden bei der FWT nicht eingesetzt.

Fraglich ist, ob vorliegend aufgrund des geplanten Norderelbetunnels für die FWT nicht die hamburgische Bergverordnung für Tiefbohrungen, Tiefspeicher und für die Gewinnung von Bodenschätzen durch Bohrungen in der Freien und Hansestadt Hamburg (Tiefbohrverordnung – BVOT) vom 15. September 1981, HmbGVBl. 1981, 263, Anwendung finden muss. Nach § 1 Abs. 1 ist die Verordnung anwendbar „zur behälterlosen unterirdischen Speicherung von Stoffen“. 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 müsst von der FWT unter anderem die Anforderungen des § 157 dieser Verordnung erfüllt werden.

Nach der Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 26. März 2003 (Amtl. Anz. 2003, 1449) ist zuständig für die „Durchführung der §§ 20 bis 23 UVPG“ die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (dort II.).

4.

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 stndiger Rechtsprechung anerkannt notwendiges Merkmal jeder Planfeststellung:

„Das der planerischen Abwägung vorgelagerte Erfordernis der 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 ).

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 planfeststellungsbedrftig ist, sondern allein aufgrund von § 20 Abs. 1 UVPG.

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:



Fachplanung im herkömmlichen Sinne. Bezieht sich aber der Planfeststellungsbeschluss wie hier nicht auf eine Fachplanung, ist die Prüfung der Verhältnismäßigkeit nicht auf der Ebene der vorliegend wohl nicht erforderlichen Planrechtfertigung (so aber ausdrücklich OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 17.12.2007 - 20 B 1586/07 -, Juris <RdNm. 16 ff.>, zur privatnützigen Planfeststellung einer Rohrleitungsanlage zum Befördern von Kohlenmonoxid, wobei das OVG - insoweit kaum nachvollziehbar - die Planrechtfertigung sogar am enteignungsrechtlichen Maßstab des Wohls der Allgemeinheit nach Art. 14 Abs. 3 GG misst), sondern nur im Rahmen des Abwägungsgebots vorzunehmen.

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.

## **VII. Einwendungen im Detail**

### **1. Planrechtfertigung**

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.

Zudem ist die Auslegung mit DN 900 und ab Pumpstation Altona bis 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.

Zudem ist unschlüssig, 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.

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.

## **2. Variantenwahl**

Die Leitungsvarianten und untersuchten Varianten für die Vorzugstrasse werden in Kapitel 4.5 des Erläuterungsberichtes dargestellt.

### **a) 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 in Anspruchnahme 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 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.

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.

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).

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.

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.

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 Bahrenfelder Steindamms angebunden werden. Diese Vorteile könnten durchaus die ca. 3 km längere Streckenführung überwinden.

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.

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.

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.

Diese Wertung wird bestätigt vom Fachgutachter für Fernwärmeleitungsplanung, IB News GmbH, vgl. die beigelegte **Anlage 1**. In der Stellungnahme, die Bestandteil dieser Einwendung ist, kommt der 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.

#### **b) Trasse über Köhlbrandhöft und den Schellfischtunnel:**

Kapitel 4.6 des Erläuterungsberichtes beinhaltet die Machbarkeitsstudie (alternative Trasse für die Fernwärmeleitung über den Köhlbrandhöft und unter Nutzung des Schellfischtunnel, 14.4.2011). Dies wird positiv zur Kenntnis genommen.

Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass eine technische Machbarkeit der Trassenführung über den Schellfischtunnel nicht gegeben ist, sodass die Vari-

ante auch nicht in die UVU aufgenommen wurde. Zu beanstanden ist jedoch diesbezüglich bereits, dass in der Machbarkeitsstudie offensichtlich eine absolute 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.

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.

Ein maßgebliches Konfliktfeld im Hinblick auf die Verwirklichung der Trasse über den Köhlbrand und durch den Schellfischunnel 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:

„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).

Maßgeblich für diese Konfliktfeld ist insbesondere, dass ein Bau des 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.

Der Flächenbedarf ist maßgeblich während der Bauzeit gegeben, nach Fertigstellung ist eine Flächeninanspruchnahme nur geringfügig vorhanden (Baustelleneinrichtungsfläche in der Größenordnung von ca. 4.000 m<sup>2</sup>, S. 30).

Der vorhandene Schellfischunnel würde ab dem Nordschacht Norderelbetunnel genutzt werden könne. Der Schellfischunnel 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.

Das nächste Konfliktfeld befindet sich im Bereich der Ausfahrt des Schellfischunnels im Bereich der Zufahrt zum Intercityhotel (S. 34). Inwieweit das Intercityhotel die Nutzung des Schellfischunnels 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 Schellfischunnels nur auf Grund von Sondernutzungserlaubnissen genutzt werden, und der Schellfischunnel 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.

Im Hinblick auf den weiteren Verlauf der Fernwärmetrasse ab dem Trog des Schellfischunnels 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.

Die leicht verlängerte Trassenführung wäre dem gegenüber durchaus hinzunehmen gewesen.

Ungeprüft blieb auch eine technisch mögliche Variante, die den Schellfischunnel zwar einbindet, diesen dann aber dann als Ausgangspunkt für einen wei-

teren 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nells 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nells durchaus in Betracht gekommen wäre. Dies wurde jedoch nicht wieder in Betracht gezogen, nachdem diese Varianten einmal ausgeschieden waren.

#### **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.

#### **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.

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 Verkehrs-

beeinträchtigung in diesem Bereich in keiner Weise ausschlaggebend können. Eine Darlegung der tatsächlichen Verkehrsauslastungen des Kattwykdamms 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.

Für den gesamten Bereich der Freileitungsverlegung ist bei der Variantenwahl das Störfallrisiko bzw. das Risiko, dass die als Freileitung verlegte 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 Süderelbebereich, 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.

#### **LOS F7**

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 Süderelbebereich 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 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). 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, Verformungsrechnung 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 unbebauten 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.

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 genannten 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.

#### **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 Gäh-

lerpark 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 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).

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.

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).

### **Los 9 – Querung des Bahndammes**

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.

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. 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.

### **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.

## **3. Tunnel unter St. Pauli**

### **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  $\varnothing_{\text{innen}} = 3,50 \text{ m}$  und  $\varnothing_{\text{außen}} = 4,20 \text{ m}$  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.

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)“

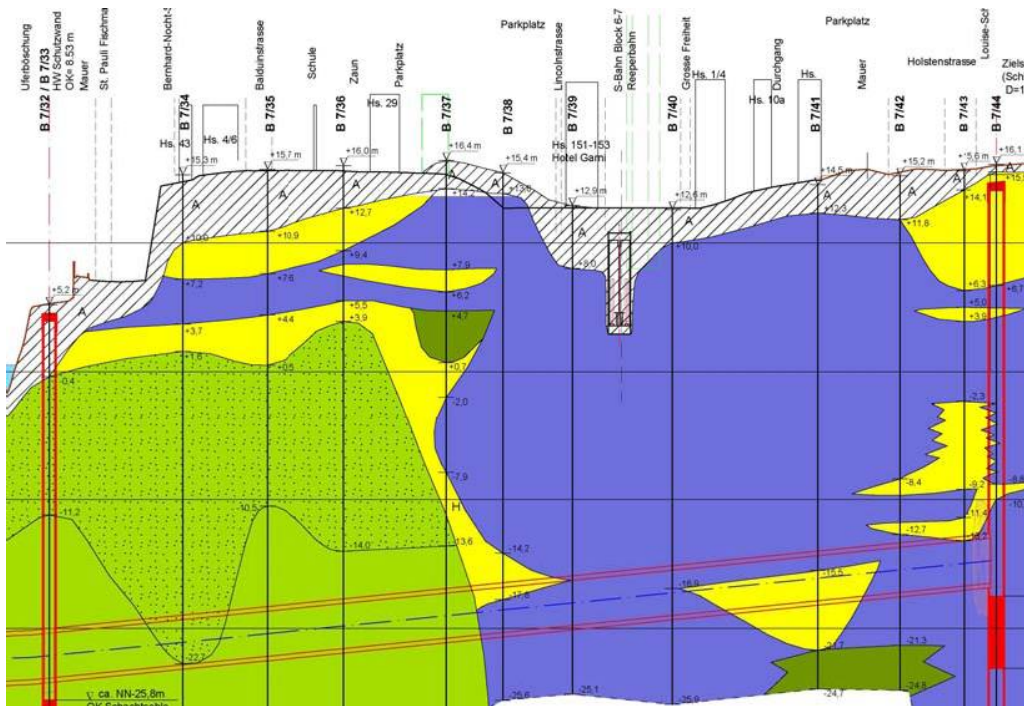
... Nach den Ergebnissen der Baugrunderkundung ist mit folgendem generellen Baugrundaufbau (von oben nach unten) zu rechnen:

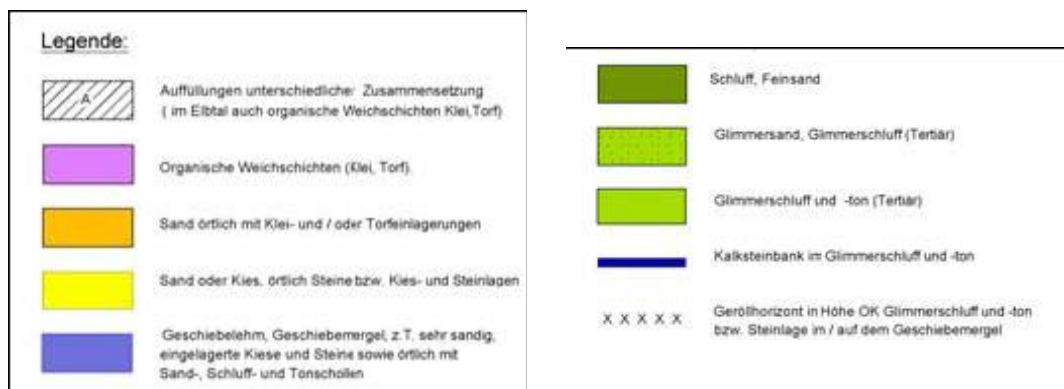
- Auffüllungen unterschiedlicher Zusammensetzung und Mächtigkeit, außerhalb der Baggerinne der Nordereibe flächendeckend
- Holozäne organische Weichschichten (Klei und Torf) in der Elbmarsch
- Holozäne Flusssande mit bereichsweisen Kleieinlagerungen und weichselzeitliche Schmelzwassersande mit Kieslagen und Steineinlagerungen in der Elbmarsch
- Saalezeitliche Geschiebeböden (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.ao., S. 13/14)

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.





Im Hinblick auf das Angreifen des fertigen Tunnelbauwerks durch Wasser wird festgestellt:

„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)

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 Hafenstraße noch genehmigt. Die Gutachter weisen im Hinblick auf die Bodenuntersuchungen

„... 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)

Zudem wird auf folgendes hingewiesen:

„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. Geröllinlagerungen bis zur Blockgröße zu rechnen. (a.a.O. S. 52)

Sowie auf die

„wechselhaften Baugrundverhältnisse, die hohe Anforderungen an die Abbauwerkzeuge stellen (abrasiver Geschiebemergel, Einlagerungen von harten Granitblöcken, hohe Verklebungsgefahr durch bindigen Glimmerschluff/-ton)“. (a.a.O., S. 55)

und

„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.

Zu den Auswirkungen des Vortriebverfahrens äußern sich die Gutachter des Vorhabenträgers wie folgt:

„Mit den modernen ortsbrustgestützten Vortriebsschilden der heutigen Generation 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.  $\tan \alpha \leq 1 : 800$  einstellen wird.“ (a.a.O., S. 61.)

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.

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.

Insgesamt seien auf dem Elbnordhang „nur geringe Oberflächenverformungen in einer Größenordnung von bis zu ca. 11 mm zu erwarten“. Die Gutachter meinen:

„Das Auftreten kleinerer Rissbildungen, welche die Standsicherheit der Gebäude aber nicht beeinträchtigen, kann beim Vortrieb nicht ausgeschlossen werden und ist bauperrenseits in Kauf zu nehmen.“

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:

„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, Bauteilen und Leitungen eine Be-

weissicherung durchführen und die Gebäude im Einflussbereich des Vortriebs laufend überwachen zu lassen.“

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:

„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.“

Die Antragsunterlagen sind entsprechend zu ergänzen und diese Unterlagen den Einwendern vor dem Erörterungstermin zur Verfügung zu stellen.

Unklar bleibt in diesem Kontext, warum auf Mittelschacht in der St.Pauli Hafenstraße 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.)

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 irgendmöglich zu vermeiden.

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 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 Bau-

herrn KVB (vgl: Das Protokoll eines Versagens. Kölner Stadtanzeiger, 23. Februar 2010). Die gerichtlichen Verfahren dauern an.

### **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 Norderelbequerung 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.

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. Pauli) diese Bedenken in den Genehmigungsunterlagen nicht formuliert werden, sondern gutachterlicherseits sogar „ausgeschlossen“ werden (vgl. Kap. 20.3, S. 13).

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.

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 angemessen 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 fehlgewichtet wurden.

### **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 Rügefähigkeit 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 Immissionsschutzrecht, NVwZ 2010, 990 ff.).

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 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.

Maßgeblich ist auch, dass das BVerwG im atomrechtlichen Kontext verlangt hat, gegen „klar erkannte Unfallszenarien“ müssten Vorsorgemaßnahmen 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.

#### **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.

## **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 Nordschacht 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 Schlitzte von oben eingearbeitet. 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 Standsicherheit des Trockendocks nicht vorliegen wird. Insgesamt ist aber zu 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.

## **6. Naturschutz / Bäume**

### **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.

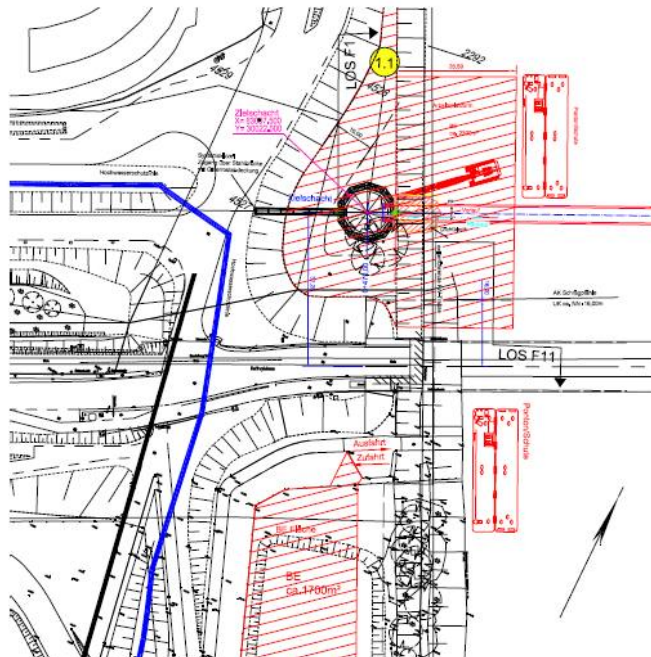
Die Baumaßnahme führt zur Fällung von mindestens 333 Bäumen. Dabei ist rechtlich beachtlich, dass für viele dieser Bäume über die hamburgische Baumschutzverordnung ein absoluter Schutz besteht. Danach ist es „verboten, Bäume oder Hecken oder Teile von ihnen zu entfernen, zu beschädigen oder sonstwie 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 (§ 4).

### FFH-Prüfung

Das geplante Vorhaben liegt außerhalb der Grenzen von Natura 2000-Gebieten. Dennoch ist aufgrund möglicher Wirkungen eine FFH-Vorprüfung (Scening) 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 Elb-System 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 m<sup>2</sup> 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).



BFUB GmbH – Norderstraße 99 – 20097 Hamburg – Telefon 040 300504-01



## 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 Bauhase ausgehenden Wirkfaktoren sowie sämtliche Wirkfaktoren in der Betriebsphase sind für die Natura 2000-Gebiete nicht relevant.“

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.

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.

Die Daten entsprechen nicht den rechtlichen Anforderungen an die Methodik eines FFH-Screenings.

## **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).

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.

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 Auswirkungen 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.“

<http://www.hamburg.de/contentblob/135232/data/vogelschutzwarde-broschuere.pdf>

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 Kartiermaterial ausgewertet.

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.

Insgesamt sind auch die Lärmauswirkungen auf die Avifauna unzureichend beurteilt. Aus der schalltechnischen Untersuchung (Kap. 18, S. 28) ergeben sich erhebliche Geräuschspitzen:

**Tabelle 7: Emissionsdaten der Bautätigkeit „Herstellung Sockel / Stützleitungen“**

Quelle	L <sub>WAeq</sub> <sup>*</sup> [dB(A)]	K <sub>i</sub> [dB(A)]	An- zahl	Einwirkzeit [h]		Zeitkorrektur [dB(A)]		L <sub>WA,r</sub> <sup>**</sup> [dB(A)]	
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bagger Erde	100	7	1	1	-	-10	-	86	-
Mobilkran	104	3	1	1	-	-10	-	86	-
Bohrer	110	-	1	3	-	-5	-	99	-
<b>Energetische Summe L<sub>WA,r,Gesamt</sub></b>								<b>99</b>	<b>-</b>
Lkw	68	-	1	1	-	-10	-	47	
<b>Energetische Summe L<sub>WA,r,Lkw</sub></b>								<b>47</b>	

Erläuterungen:

L<sub>WAeq</sub>: Mittelungspegel (ohne Impulshaltigkeitszuschlag)

K<sub>i</sub>: Impulshaltigkeitszuschlag

L<sub>WA,r</sub>: zeitlich beurteilter Schalleistungspegel, inkl. Impulshaltigkeitszuschlag

L<sub>WA,r,Gesamt</sub>: Energetische Summe des zeitlich beurteilten Schalleistungspegels, inkl. Impulshaltigkeitszuschlag

L<sub>WA,r,Lkw</sub>: Energetische Summe des zeitlich beurteilten längenbezogenen Schalleistungspegels (ohne Impulshaltigkeitszuschlag)

\* bei Lkw L<sub>WAeq</sub> längenbezogener Mittelungspegel

\*\* bei Lkw L<sub>WA,r</sub> zeitlich beurteilter längenbezogener Mittelungspegel

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.

Die Aussage auf S. 162 der UVU, dass zwar Lebensräume und Fortpflanzungsstätten von geschützten Vogelarten durch die Trasse beeinträchtigt 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 Hafenspanne Großprojekte geplant. Im Bereich Moorburg soll eine Hafenschlickdeponie errichtet werden. Die „allgemeine Landschaftsentwicklung“ gibt es im Hafenerweiterungsgebiet schon auf Grund des HafenEG und der prioritären Nutzungen nicht.

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.

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 lie-

gendes Brutgebiet nicht weiter behandelt. Zur Störungsanfälligkeit der Brutvögel heißt es nur lapidar:

„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)

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>)

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 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.

## **7. Lärm und Immissionen**

Maßgeblich ist in dieser Hinsicht vor allem die Lärmentwicklung an den Baustellen für die FWT selbst und den Schacht an der Louise-Schröder-Str. mit

ihrer Baustelleneinrichtungsfläche von 2000 m<sup>2</sup>, aber auch die Verkehrsbehinderungen mit dem einhergehenden zusätzlichen Lärm und Abgasen.

Nach Angaben des Vorhabenträgers sind die Bauzeiten für die Lose F1, F3 und F7 (mit den Tunnelbauwerken) ca. 2 ½ bis 3 Jahre, für die übrigen Lose 1 bis 2 Jahre (UVU, S. 120). Es erscheint aber fraglich, ob das Schachtbauwerk Louise-Schröder-Str. nicht länger in Anspruch nehmen wird, weil dort auf Nachtarbeitszeiten verzichtet werden muss (UVU S. 125)

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.

### **Lärm**

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 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.

Es werden „punktueller Überschreitungen“ (so die Formulierung im Erläuterungsbericht, Kurzbeschreibung und UVU) der Immissionsgrenzwerte der AVV Baulärm prognostiziert, etwa im Hinblick auf den Schacht des Nordrelbtunnels 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).

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 zusätzliche, durch die Baustelle verursachte Verkehrslärm. Dies ist insgesamt unzumutbar.

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.

### **Immissionen**

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 PM<sub>2,5</sub> wird nicht betrachtet. (UVU, Kap. 15.1, S. 231 f.). Die Einschätzung 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.

### **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 Norderelbe. § 8 der Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen verlangt detaillierte Schadensvorsorge. Diese Vorschrift ist zumindest analog anzuwenden.

Im 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:

„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.“

Im Hinblick auf mögliche Setzungen unter St.Pauli ist zu betrachten, was bei einem massiven Wasseraustritt im Tunnel geschehen würde.

### **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.

### **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.

### **11. Hochwasserschutz**

Die Antragsunterlagen behaupten, dass alle Bauwerke hochwassersicher ausgebildet sind, darunter insbesondere die Schächte für die 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).

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.

## **VIII. Einfluss des Konzessionsvertrags**

Der Konzessionsvertrag vom 15.9.1994 zwischen der Vattenfall Europe AG und der FHH besteht, läuft jedoch am 1.1.2015 aus (§ 11). Im Falle der Nichtfortsetzung des Vertragsverhältnisses ordnet § 10 Abs. 2 an, dass die Stadt „das Fernwärmenetz“, und „die für die Versorgung der Stadt mit Fernwärme betriebenen Erzeugungsanlagen, sowie „die damit in direktem Zusammenhang stehenden Grundstücke und sonstigen Gegenstände“ zu erwerben hat.

Die Herstellungskosten für die FWT werden vom Vorhabenträger in den Antragsunterlagen mit 215 Mio Euro brutto angegeben, wobei der Konzern öffentlich auch die Investitionssumme von 240 Mio. € genannt hat. Diese Summe müsste die Stadt aufbringen, wenn sie den Konzessionsvertrag im Sinne des Volksbegehrens kündigen bzw. nicht verlängern will und also die Netze wieder übernimmt. Die Bürgerschaft befasst sich bis zum 15. Dezember 2011 mit dem Volksbegehren, bei Nichtannahme kann im April/Mai 2012 ein Volksentscheid durchgeführt werden.

Die Herstellungskosten von 215 Mio. € erklären sich aus der Länge der Leitung und der schwierigen Ausführung (drei Gewässerquerungen und lange Tunnel sowie weitgehende Erdverlegung ab Los F7). Eine dezentral und unab-

hängig vom Kohlekraftwerk Moorburg organisierte Fernwärmeversorgung zum Ersatz des Kraftwerks Wedel würde nur einen Bruchteil dieser Summe kosten.

In § 10 Abs. 6 des Vertrages ist zudem geregelt:

<sup>1</sup>Während der letzten drei Jahre vor Ablauf des Vertrages darf die HEW Maßnahmen, die über die normale Führung und Erweiterung des Betriebes hinaus gehen und die Auswirkungen auf die Übernahmeverpflichtung der Stadt nach den vorstehenden Absätzen haben, nur in Abstimmung mit der Stadt treffen. <sup>2</sup>Innerhalb dieser Zeit darf sie den Bestand der zu übernehmenden Gegenstände nicht durch veränderte Geschäftsführung verschlechtern. <sup>3</sup>Die Möglichkeit der Fortführung der Versorgung zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens dieses Vertrages ist zu gewährleisten.

Damit ist neben dem Planfeststellungsbeschluss auch noch eine zivilrechtlich wirksame Zustimmung der Stadt zur FWT Moorburg erforderlich. Mehr noch, diese Zustimmung ist wohl bereits erteilt worden.

§ 2 Abs. 1 des Konzessionsvertrages regelt:

„Für jede unter Benutzung der öffentlichen Wege vorzunehmende Arbeit hat die HEW [Vattenfall] die Zustimmung der Stadt einzuholen. Die Stadt hat das Recht ... die Trasse für die Leitung zu bestimmen.“

Somit ist aufgrund des zivilrechtlichen Pflichtenverhältnis zwischen der FHH und Vattenfall Europe AG eine unabhängige Planfeststellung unmöglich.

Eine Planfeststellung kann in diesem Kontext ohne Befangenheit nicht stattfinden. Hieran ändert auch die Rechtsprechung nichts, die im Falle der rechtlichen Identität von Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde keine Befangenheitsprobleme sieht. Denn vorliegend hat die FHH als Rechtsträger die Trasse faktisch bestimmt, die sie nun selbst genehmigen soll. Für den Vollzug des Konzessionsvertrages ist (wohl) auch die BSU zuständig, dieselbe Fachbehörde also, die vorliegend den Planfeststellungsbeschluss erteilen soll.

Das Verfahren ist also zumindest auszusetzen, bis die Zukunft des Konzessionsvertrages fest steht.

## **IX. Fazit**

Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht zu erteilen.

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 rechtswidrig ist.

Rechtsanwältin  
Dr. Roda Verheyen

## **Anlagen**

### **Anlage 1:**

Stellungnahme Ingenieurbüro IB NEWS GmbH -  
Werner Seichter

### **Anlage 2:**

Graphische Darstellung mögliche Setzungmulde beim St. Pauli-Tunnel