



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Planfeststellungsbehörde

2. Änderungsbeschluss

**zum Planfeststellungsbeschluss
vom 29.04.2005 "Airbus
Start- und Landebahnverlängerung"**

30.11.2005

(Az.: ZR3/150.1401-401)

Inhaltsverzeichnis

1	Verfügender Teil	9
1.1	Planfeststellung	9
1.1.1	Planänderungsunterlagen	9
1.1.1.1	Festgestellte Änderungspläne	9
1.1.1.2	Weitere Unterlagen	11
1.1.2	Besondere Bestimmungen und Auflagen	13
1.1.2.1	zu den luftrechtlichen Anlagen	13
1.1.2.1.1	Länge der Startstrecke in Richtung 23	13
1.1.2.1.2	Beschaffenheit von Objekten im äußeren Sicherheitsbereich	13
1.1.2.1.3	Benutzung der Ringstraße am südlichen Startbahnende	13
1.1.2.1.4	Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG	13
1.1.2.1.5	Wasserwirtschaft	14
1.1.2.1.5.1	Schutz des Grundwassers	14
1.1.2.1.5.2	Schutzmaßnahmen bei Grabenentleerung	14
1.1.2.1.5.3	Schutzmaßnahmen in der Ausführungsplanung	14
1.1.2.1.6	zur Bauphase	14
1.1.2.1.6.1	Transportfahrzeuge	14
1.1.2.1.6.2	Wasserleitung	15
1.1.2.1.6.3	Rückbau der Gurtbandförderanlage	15
1.1.2.1.6.4	Ersatz für Rohrfestpunkt	15
1.1.2.1.6.5	Vorbeugender Gewässer- und Bodenschutz	15
1.1.2.1.6.6	Verringerung von Sandflug	15
1.1.2.1.7	zur Ausführungsplanung	16
1.1.2.1.8	Aufhebung des Baubeginnsvorbehalts aus dem Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 28.11.2005 zum Planfeststellungsbeschluss "Airbus Start- und Landebahnverlängerung"	16

1.1.3	Vorbehalt weiterer Auflagen	16
1.1.4	Hinweise	16
1.1.4.1	Eintragung in das Wasserbuch	16
1.1.4.2	Einbeziehung der bauordnungsrechtlichen Regelungen	17
1.2	Naturschutzrechtliche Bestimmungen	17
1.3	Wasserrechtliche Bestimmungen	17
1.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnis für die Brauchwasserentnahme in der Bauphase	17
1.3.1.1	Entnahmestelle	17
1.3.1.2	Verwendungszweck	17
1.3.1.3	Entnahmemengen	18
1.3.2	Wasserrechtliche Erlaubnis für die Abwassereinleitungen in der Bauphase	18
1.3.2.1	Eigenüberwachung	18
1.3.2.2	Technisches Konzept für die Abwasserbehandlung	18
1.3.3	Wasserrechtliche Erlaubnis für die Entwässerung im Endzustand	18
1.3.4	Wasserrechtliche Erlaubnis für die Straßenentwässerung im Endzustand	19
1.3.5	Abwasserrechtliche Genehmigung für den Bau der Grundstücksentwässerungsanlage	19
1.4	Entscheidung über Anträge und Einwendungen	19

2	Begründungsteil	20
2.1	Sachverhalt	20
2.1.1	Darstellung der Änderungsplanung	20
2.1.1.1	Anlass und Ziel der Planänderung	20
2.1.1.2	Die einzelnen Änderungen	20
2.1.2	Verfahrensgang	21
2.1.2.1	Bekanntmachung der Antragsunterlagen	21
2.1.2.2	Öffentliche Planauslegung	21
2.1.2.3	Beteiligung von Behörden, Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzverbänden	22
2.1.2.4	Eingegangene Einwendungen und Stellungnahmen	23
2.1.2.5	Erörterung	23
2.1.2.6	Einvernehmen nach § 10 HmbNatSchG	23
2.2	Rechtmäßigkeit	24
2.2.1	Zuständigkeit und Verfahren	24
2.2.1.1	Anzuwendendes Recht	24
2.2.1.2	Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde	24
2.2.1.3	Einwendungen zum Verfahren und zu den Rechtsgrundlagen	25
2.2.1.3.1	Umfang der ausgelegten Unterlagen	25
2.2.1.3.2	Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde	29
2.2.1.3.3	Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde	31
2.2.1.3.4	Selbständigkeit des Vorhabens	32
2.2.1.3.5	Verschiedene Begehren in Antragsform	35

2.2.1.3.6	Sonstige verfahrensrechtliche Einwendungen	39
2.2.1.3.7	Einwendungen zu den Rechtsgrundlagen	43
2.2.2	Planrechtfertigung und sonstige Planungsgrundlagen	44
2.2.2.1	Planrechtfertigung	44
2.2.2.1.1	Rechtliche Grundlagen	44
2.2.2.1.2	Zielkonformität des Änderungsvorhabens	45
2.2.2.1.3	Eignung und Gebotenheit der Planänderung	46
2.2.2.2	Planungsgrundlagen der Änderung	46
2.2.2.2.1	Straßenplanung	46
2.2.2.2.2	Mit der Änderung verbundene Folgen	47
2.2.2.2.2.1	Anpassung der Lärmschutzeinrichtungen	47
2.2.2.2.2.2	Anpassung der Entwässerung	47
2.2.2.2.2.3	Anpassung der Wasserwirtschaft	47
2.2.2.2.2.4	Anpassung der luftseitigen Anlagen	48
2.2.2.2.3	Änderung des Bauverfahrens	51
2.2.2.3	Einwendungen zur Planrechtfertigung und zu den sonstigen Planungsgrundlagen	51
2.2.2.3.1	Grundsätzliches zum Bedarfsnachweis	51
2.2.2.3.2	Technische und wirtschaftliche Notwendigkeit der Änderungen	54
2.2.2.3.3	Landebahnlänge	55
2.2.2.3.4	Sicherheitsstreifen und Sicherheitseinrichtungen	57
2.2.2.3.5	Sonstige planerische Festsetzungen	60
2.2.3	Bindungen des Planungsrechts	61
2.2.3.1	Raumordnungsklausel des § 6 Abs. 2 LuftVG	62
2.2.3.2	Privilegierte Fachplanung	62
2.2.3.2.1	Privilegierung der luftrechtlichen Pläne	62
2.2.3.2.2	Privilegierung auch der notwendigen Folgemaßnahmen	63
2.2.3.3	Raumordnung und Flächennutzungsplanung	63

2.2.3.3.1	Ziele der Raumordnung	64
2.2.3.3.2	Grundsätze der Raumordnung	64
2.2.3.4	Bebauungsplanungen	64
2.2.3.5	Einwendungen zum Planungsrecht	65
2.2.4	Umwelt und Naturschutz	66
2.2.4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	66
2.2.4.1.1	Allgemeines	66
2.2.4.1.2	Zusammenfassende Darstellung	66
2.2.4.1.2.1	Auswirkungen auf den Menschen	68
2.2.4.1.2.2	Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen	69
2.2.4.1.2.3	Auswirkung auf den Boden	70
2.2.4.1.2.4	Auswirkungen auf das Wasser	70
2.2.4.1.2.4.1	Oberflächenwasser	70
2.2.4.1.2.4.2	Grundwasser	71
2.2.4.1.2.5	Auswirkungen auf Luft	72
2.2.4.1.2.6	Auswirkungen auf das Klima	72
2.2.4.1.2.7	Auswirkungen auf die Landschaft	73
2.2.4.1.2.8	Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter	73
2.2.4.1.2.9	Wechselwirkungen	73
2.2.4.1.3	Bewertung	73
2.2.4.1.3.1	Menschen	74
2.2.4.1.3.2	Tiere und Pflanzen	75
2.2.4.1.3.3	Boden	75
2.2.4.1.3.4	Wasser	75
2.2.4.1.3.4.1	Oberflächenwasser	75
2.2.4.1.3.4.2	Grundwasser	76
2.2.4.1.3.5	Luft	76
2.2.4.1.3.6	Klima	76
2.2.4.1.3.7	Landschaft	76
2.2.4.1.3.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	76
2.2.4.1.4	Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung	77

2.2.4.1.4.1	Grundsätzliche Kritik an der UVU	77
2.2.4.1.4.2	Schutzgut Mensch	79
2.2.4.1.4.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen	80
2.2.4.1.4.4	Schutzgut Boden	83
2.2.4.1.4.5	Schutzgut Wasser	84
2.2.4.1.4.6	Schutzgut Luft	87
2.2.4.1.4.7	Schutzgut Klima	88
2.2.4.1.4.8	Schutzgut Landschaft	90
2.2.4.1.5	Gesamtbetrachtung	90
2.2.4.2	Naturschutzrecht	91
2.2.4.2.1	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	92
2.2.4.2.2	Eingriffsbilanzierung	92
2.2.4.2.3	Kompensation	93
2.2.4.2.4	Einwendungen zur Eingriffsregelung	94
2.2.4.2.4.1	Grundsätzliche Kritik am LBP	94
2.2.4.2.4.2	Eingriffsermittlung	94
2.2.4.2.4.3	Qualität der Maßnahmenplanung	96
2.2.4.2.4.4	Sonstiges	98
2.2.4.3	FFH-Verträglichkeitsabschätzung	99
2.2.4.3.1	Verzicht auf FFH-Verträglichkeitsprüfung	99
2.2.4.3.2	Einwendungen zur FFH-Verträglichkeitsabschätzung	100
2.2.4.4	Abwägung der Umweltbelange	101
2.2.5	Fachplanerische Abwägung	101
2.2.5.1	Planungsalternativen und -varianten	102
2.2.5.1.1	Standortalternativen	103
2.2.5.1.2	Planungsvarianten	103
2.2.5.1.2.1	Tunnelvariante	103
2.2.5.1.2.2	Andere Varianten	105
2.2.5.1.3	Einwendungen zu den Planungsalternativen und -varianten	106

2.2.5.2	Abwägung mit den berührten Belangen, Einwendungen und Stellungnahmen	108
2.2.5.2.1	Inanspruchnahme privaten Grundeigentums	108
2.2.5.2.2	Betroffenheiten in der Bauphase	108
2.2.5.2.2.1	Immissionen durch Baubetrieb	109
2.2.5.2.2.1.1	Baustellenlärm	110
2.2.5.2.2.1.2	Baustellenstaub	115
2.2.5.2.2.1.3	Baubedingte Erschütterungen	121
2.2.5.2.2.1.4	Sonstige baubedingte Immissionen	123
2.2.5.2.2.2	Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrsflusses	124
2.2.5.2.2.3	Versorgungseinrichtungen	125
2.2.5.2.2.4	Sonstige Betroffenheiten in der Bauphase	125
2.2.5.2.3	Betroffenheiten in der Betriebsphase	128
2.2.5.2.3.1	Betroffenheiten durch den Flugplatzbetrieb	129
2.2.5.2.3.1.1	Gefährdungen von Menschen	129
2.2.5.2.3.1.2	Gefährdungen von Bauwerken	131
2.2.5.2.3.1.3	Gefährdungen des Straßenverkehrs	132
2.2.5.2.3.1.4	Sonstige Gefährdungen durch den Flugplatzbetrieb	134
2.2.5.2.3.1.5	Sonstige Auswirkungen des Flugplatzbetriebs	135
2.2.5.2.3.1.6	Notwendigkeit zur Berücksichtigung neuer Erkenntnisse	139
2.2.5.2.3.2	Betroffenheiten durch den geänderten Straßenverkehr	139
2.2.5.2.3.2.1	Straßenverkehrslärm	140
2.2.5.2.3.2.2	Straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe	144
2.2.5.2.3.2.3	Straßenverkehrsbedingte Erschütterungen	148
2.2.5.2.3.2.4	Sonstige verkehrsbedingte Immissionen	148
2.2.5.2.3.2.5	Dimensionierung der Straßen	148
2.2.5.2.3.2.6	Zusammenhang mit anderen Straßenplanungen	149
2.2.5.2.3.2.7	Sicherheit des Straßenverkehrs	149
2.2.5.2.3.2.8	Sonstige straßenverkehrsbezogene Betroffenheiten	150
2.2.5.2.3.3	Einwendungen zu nicht geänderten Gegenständen	154
2.2.5.2.4	Gesamtbetrachtung	157
2.2.6	Begründung der Auflagen	158
3	Rechtsbehelfsbelehrung	159

Zu (3)

Sofern die Einwendung überhaupt auf den Gegenstand der Planänderung bezogen ist, wird nicht deutlich, wie aus Sicht des Einwenders eine alternative Verkehrsführung auf bestehenden Straßen erfolgen könnte. Sowohl der Straßenverlauf auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.04.2004 als auch der geänderte Straßenverlauf kommen ohne einen zumindest partiellen Neubau von Straßenverbindungen nicht aus, da die bisherige Straßenverbindung durch die Verlängerung der Start- bzw. Landebahn unterbrochen wird.

2.2.2.3.3 Landebahnlänge

Auch die von der Planänderung unveränderte Länge der Start- bzw. Landebahn war Gegenstand verschiedener Einwendungen.

(1)

Es fehlten detaillierte Angaben über die tatsächlich benötigte Start-/Landebahnlänge für die A 380-Frachtversion und für andere Varianten der Passagierversion.

(2)

Es liege kein begründeter Bedarf für die Start-/Landebahnverlängerung auch hinsichtlich der Planänderung vor.

(3)

Bei einer zulässigen Erhöhung der Anflugwinkel sei eine Landebahnverlängerung über die jetzige Länge hinaus nicht erforderlich.

(4)

Im vorangegangenen Antrag forderte Airbus mit bis heute nicht nachvollziehbaren Argumenten eine Landebahnlänge von 3.183 m (TODA = TORA = ASDA = 3.183 m). In der Planänderung gehe Airbus nicht weiter auf mögliche veränderte Argumente ein und bekunde nun die ausreichende Landebahnlänge mit 2.935 m (TODA = TORA = ASDA = 2.935 m).

(5)

Es fehle eine nachvollziehbare und begründete Bedarfsberechnung für die A 380, sowohl für die Passagier- als auch für die Frachtversion. Daher sei das Gefahrenpotential durch startende und landende Flugzeuge nicht mit Sicherheit ausgeschlossen und nicht kalkulierbar.

Die Einwendungen sind unbegründet.

Die Einwendungen wurden überwiegend bereits in dem mit Planfeststellungsbeschluss vom 29.04.2004 abgeschlossenen Verfahren erhoben und gewürdigt. Denn diese Einwendungen beziehen sich im Schwerpunkt auf die generelle Rechtfertigung der Start- und Landebahnverlängerung und nicht auf die Rechtfertigung der geänderten Gegen-

stände. Soweit nicht nachfolgend gesondert genannt, ist deshalb nicht erkennbar, unter welchem Gesichtspunkt die Rechtfertigung für das geänderte Vorhaben entfallen sein könnte.

Zu (1)

Die Einwendung wurde bereits im letzten Planfeststellungsverfahren erhoben und im Planfeststellungsbeschluss vom 29.04.2004, dort auf den Seiten 90 ff, gewürdigt.

Zu (2)

Eine vergleichbare Einwendung wurde ebenfalls im Planfeststellungsbeschluss vom 29.04.2004, dort auf den Seiten 81 ff, entsprechend gewürdigt.

Zu (3)

Auch dieser in der Einwendung angesprochene Aspekt wurde bereits Planfeststellungsbeschluss vom 29.04.2004, dort auf den Seiten 83 und 102 ff, entsprechend gewürdigt.

Zu (4)

In Bezug auf den vermeintlichen Widerspruch trifft es zunächst zu, dass bislang eine Gesamtlänge der Startbahn von 3.183 m beantragt und planfestgestellt wurde. Als Landestrecken wurden 2.526 m für die Betriebsrichtung 05 und 2.518 m für die Betriebsrichtung 23 festgelegt. Die Landestrecken beginnen an der jeweiligen Landeschwelle und enden am jeweiligen Ende der Bahn. Beide Landeswellen sind deutlich bahneinwärts versetzt. Dies führt im Ergebnis zu einer Bahnlänge von 3.183 m. Entsprechend den ICAO-Regularien und den Richtlinien des BMVBW entspricht die Bahnlänge üblicherweise der verfügbaren Start- und Startabbruchstrecke (TORA = TODA = ASDA) für beide Betriebsrichtungen (05 und 23). Wegen der nunmehr zu verschwenkenden Straße wurden im Fachgutachten zur Flugsicherheit auch die Startrichtungen untersucht. Für die Betriebsrichtung 05 bleibt die Startstrecke danach im Ergebnis unverändert. Dagegen ergäbe sich für die Betriebsrichtung 23 durch den geänderten Straßenverlauf eine Erhöhung des Sicherheitsrisikos für den Fall, dass die Bahnlänge vollständig ausgenutzt würde. Daher wurde für diese Betriebsrichtung zur Vermeidung dieses Risikos, die Startstrecken um 248 m auf 2.935 m begrenzt. Das entspricht der Empfehlung des Fachgutachtens³². Diese Start- und Startabbruchstrecke ist für den Betrieb der A 380 ausreichend. Eine solche Streckenbegrenzung ist im Übrigen auch an anderen Flugplätzen nicht unüblich und steht insbesondere mit den flugbetrieblichen Anforderungen, hier besonders auch den Sicherheitsaspekten, im Einklang.

Zu (5)

Auch diese Einwendung lässt den Zusammenhang zu den geänderten Gegenständen nicht erkennen. Wie aber bereits ausgeführt wurde, sind die durch die Planänderung ausgelösten Veränderungen der Gefahrenpotentiale gutachtlich untersucht worden und als irrelevant bewertet worden.

³² airsight GmbH: Safety Assessment "Verlegung Straße Neuenfelder-/Neß Hauptdeich"; Erläuterungsbericht Materialband; dort Kapitel 7.4 und 7.5

2.2.2.3.4 Sicherheitsstreifen und Sicherheitseinrichtungen

Zu der Zulassungsfähigkeit vor dem Hintergrund des Erfordernisses ausreichender Sicherheitseinrichtungen sind - zusätzlich zu den betroffenen orientierten Einwendungen, die an späterer Stelle behandelt werden - eine Reihe von Einwendungen vorgebracht worden.

(1)

Die Planänderung beinhalte Unterschreitungen international gültiger und verbindlicher Sicherheitsstandards. Die Straße, Zäune und weitere Hindernisse wie der Lärmschutzwand durchschnitten Teile der für den Flugbetrieb frei zu haltenden Sicherheitsflächen. Die Flugsicherheit werde dadurch beeinträchtigt.

(2)

Die BMVBW-Richtlinien über die Hindernisfreiheit von Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb seien mindestens 5 Jahre vor der noch ausstehenden Zulassung der A 380 in Kraft getreten. Es sei daher fragwürdig, ob diese zur Zeit gültigen Richtlinien für ein Passagierflugzeug nie da gewesener Größe ausreichen, da entsprechende Erfahrungen fehlten.

(3)

Dass aber selbst die BMVBW-Richtlinien nicht respektiert würden, erscheine unvorstellbar und dürfe unter keinen Umständen zugelassen werden. Es wurde die uneingeschränkte Berücksichtigung der BMVBW-Richtlinien und der ICAO aus NfL [Nachrichten für Luftfahrer] I 328/01, 1.1 - 4, und die daraus resultierende Zurückweisung des Planänderungsantrags und des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.04.2004 gefordert. Im Bereich der Sicherheit könne es keine Kompromisse zu Lasten der Flugsicherheit sowie der Nachbarn nördlich und südlich der Elbe geben, was die gesamte Planung in Frage stelle.

(4)

Dabei stütze sich gerade der Planfeststellungsbeschluss vom 29.04.2004 auf die verbindlichen Vorschriften der ICAO, die im Planänderungsverfahren nicht mehr gelten sollen.

(5)

Für die Begrenzungen des Landeplatzes seien "Sollbruchstellen" (EB 3/5, M 8/36) vorgesehen, um das Betriebsrisiko für den Luftverkehr zu verringern. Die Schallschutzwände und -wälle sollten stattdessen so eingerichtet werden, dass sie ggf. Kollisionen zwischen Flugzeugen und Straßenverkehr zurückhielten.

(6)

Das Gutachten der Fa. air sight, "Safety Assessment Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder", 04.05.2005, sei nicht einmal im Ansatz nachvollziehbar. Da dessen Grundlagen nicht öffentlich seien, sei es insgesamt nicht nachprüfbar. Sein Ergebnis führe zu der Schlussfolgerung, dass Sicherheitsvorschriften durch mathematische

Wahrscheinlichkeitsberechnungen ausgehebelt werden könnten und ihr Sinn so vom Gutachter generell in Frage gestellt würde. Sicherheitsstandards für den Flugbetrieb würden damit offensichtlich willkürlich änderbar.

(7)

Die Planung sei widersprüchlich: Einerseits solle der Neß Hauptdeich trotz jahrelanger Sondergenehmigung abgerissen werden, andererseits sollten eine Straße und ein Lärmschutzwall bzw. 4 m hohe Lärmschutzwände in den Sicherheitsbereich hineingebaut werden. Außerdem würden Nähe und Höhe der Werksgebäude im nördlichen Werksbereich ganz und gar außer Acht gelassen. Hier fehle eine schlüssige Begründung.

(8)

Auch die Sicherheitsabstände bezüglich der unterschiedlichen Straßenführungen in den Planungen seien nicht mehr nachvollziehbar. Mal werde der "notwendige Sicherheitsabstand von 150 m zur Landebahn" als Begründung genutzt, mal scheine er keine Relevanz zu haben. Mögliche bzw. vorliegende Ausnahmeregelungen würden nie zur Eingriffsminimierung herangezogen, obwohl die Straßenverlegung nach Osten den Eingriff am Rande des NSG Westerweiden maximiere. Hier sei dringend Transparenz geboten, um die unterschiedlichen Eingriffstatbestände nachvollziehen zu können.

(9)

Wäre eine Ausnahmegenehmigung für das Unterschreiten der Sicherheitsabstände beim Betrieb eines so großen Flugzeugs wie des A 380 möglich, müsste diese den Erhalt des Neß Hauptdeichs beinhalten. Dies mache dann auch die Neß-Umfahrung überflüssig.

Die Einwendungen sind teilweise bereits aus den schon dargelegten Gründe unbegründet. Im Einzelnen ist zu ergänzen:

Zu (1)

Wie bereits ausgeführt wurde, berührt der geänderte Straßenverlauf teilweise Sicherheitsbereiche. Die Beeinträchtigung der Flugsicherheit durch die geplante Verswenkung der Straße wurde deshalb gutachtlich untersucht und als irrelevant bewertet. Dabei wurden die genannten Hindernisse hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Flugsicherheit analysiert: Die Straße samt dem sich darauf befindlichen Lichtraumprofil - welches als festes Objekt angenommen wird - überdeckt dabei den hinter der von der Start- und Landebahn abgewandten Straßenseite befindlichen Lärmschutzwall. Weitere Objekte, die sich im Start- und Landebahnstreifen und der Endsicherheitsfläche befinden, müssen die Vorschriften des ICAO Anhang 14 hinsichtlich Brechbarkeit erfüllen³³, so dass letztlich die Straße das die Sicherheitsbeeinträchtigung bestimmende Objekt ist. Insoweit ergaben dann aber die Untersuchungen, dass die Sicherheit gewährleistet ist.

³³ insoweit hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Auflage verfügt

Zu (2)

Der Vorwurf, die Richtlinien des BMVBW reichten zur Beurteilung des Vorhabens nicht aus, da diese aus einer Zeit vor der Markteinführung des A 380 stammten, ist unbegründet. Die Richtlinien des BMVBW beruhen zum Teil auf den Richtlinien der ICAO, der höchsten internationalen zivilen Luftfahrtorganisation. In Bezug auf dieses Regelungswerk haben weitere Untersuchungen durch internationale Expertengremien gerade anlässlich der geplanten Einführung von Großflugzeugen wie etwa des A 380 (sog. New Larger Aeroplanes), zu einer Ergänzung des Anhangs 14 der ICAO im Jahre 1999 geführt.

Zu (3)

Die Richtlinien des BMVBW und der ICAO wurden angewendet. Diese stehen aber der Zulassung der Planänderung nicht entgegen, da die einschlägigen Festlegungen zu den Hindernisfreiflächen keine zwingenden Bestimmungen darstellen, sondern nach entsprechenden Detailuntersuchungen durchaus Ausnahmemöglichkeiten vorsehen. Soll von den Regeln in der Richtlinie bzw. von den Regeln der ICAO abgewichen werden, so bedarf es einer Stellungnahme des BMVBW und der DFS³⁴. Im vorliegenden Fall wurde gutachtlich der Nachweis erbracht, dass die den Vorschriften innewohnende Flugsicherheit nicht beeinträchtigt wird. Gerade für die in den Einwendungen angesprochenen Wohnbelegungen von Anwohnern werden sich durch die geplante Verschwenkung der Straße keine relevanten Änderungen ergeben. Im Übrigen wurde das BMVBW beteiligt und es liegen entsprechende positive Stellungnahmen vor³⁵.

Zu (4)

Die Einwendung bezieht sich offenbar auf den im Planfeststellungsbeschluss vom 29.04.2004 vorgesehenen Rückbau des Neß Hauptdeichs sowie von Teilen des Neuenfelder Hauptdeichs, die teilweise in den durch die ICAO und des BMVBW vorgeschriebenen Sicherheitsbereiche gelegen hätten. Anders als bei der Beeinträchtigung durch den Straßenverlauf wären die Sicherheitsflächen hier in einem großflächigen Bereich entlang der Start- und Landebahn betroffen gewesen. Zudem führt auch die Lage der Start- bzw. Landebahn zu einer Unterbrechung der Deichlinie. Die nun planfestgestellte Verschwenkung der Straße in den Endbereich des Start- und Landebahnstreifens führt dagegen zu einer deutlich kleineren Durchdringung und beeinträchtigt die Flugsicherheit nicht.

Zu (5)

Das Aufstellen von Objekten innerhalb des Start- und Landebahnstreifens, die nicht den Vorschriften des ICAO Anhang 14 hinsichtlich Brechbarkeit entsprechen, stellte ein vermeidbares Sicherheitsrisiko dar und wäre auch vorschriftswidrig.

³⁴ vgl. Richtlinie des BMVBW über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentalflugbetrieb vom 02.11.2001, Ziffern 3. und 4.; NFL I-328/01

³⁵ vgl. Stellungnahme der DFS mit Schreiben vom 03.06.2005 sowie Stellungnahme des Luftverkehrsreferats vom 01.08.2005

Zu (6)

Die Grundlagen des Gutachtens werden darin angegeben und nachvollziehbar erläutert. Diejenigen Quellen bzw. empirischen Daten, die für die quantitative Risikoanalyse notwendigen sind, sind auch öffentlich zugänglich und im Gutachten dokumentiert³⁶. Die Auswahl der im Gutachten berücksichtigten Daten wurde vom Gutachter im Erörterungstermin ausführlich und nachvollziehbar dargelegt und begründet. Es sind gerade auch unter Berücksichtigung des Verlaufs der mündlichen Verhandlung keine Gründe ersichtlich, die eine Anwendung der gutachterlichen Methode als untauglich erscheinen ließen. Es trifft auch nicht zu, dass als Folge des Gutachtens andere Sicherheitsmaßstäbe gelten würden, so dass für die entsprechenden Regelwerke kein Raum bliebe. Selbstverständlich beziehen sich die Schlussfolgerungen des Gutachtens immer nur auf den betrachteten Einzelfall und führen nicht generell dazu, dass die in den Sicherheitsvorschriften festgelegten Standards geändert würden.

Zu (7)

Die Werksgebäude im nördlichen Teil des Werksgeländes stehen in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit der geplanten Verschwenkung der Straße.

2.2.2.3.5 Sonstige planerische Festsetzungen

Weitere Einwendungen betrafen sonstige planerische Festsetzungen oder Bezüge zu anderen Planungen.

(1)

Die Realisierung des Knotens "Neuenfelder Hauptdeich / Neß-Hauptdeich / Umgehung Finkenwerder" müsse entsprechend dem Verkehrstechnischen Lageplan vom 11.02.2005 und unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Hamburger Hochbahn AG hierzu erfolgen. Dies beinhaltet insbesondere die Vorhaltung von Flächen für Fahrgastunterstände.

(2)

Die Anbindung der Alten Süderelbe an das Mühlenberger Loch (im F-Plan dargestellt) sowie die Verbindung der Alten Süderelbe mit dem Neuenfelder Schleusenfleet oder ggf. mit der Este (im LEK dargestellt) setzten ein Brückenbauwerk in geeigneter Größe (>15 m Breite) voraus. Dieses Brückenbauwerk sei aber nicht berücksichtigt worden.

(3)

Ein Einwender sah sich in der gesetzlich verankerten Ausübung seiner Mitwirkungsrechte unmittelbar verletzt, da die Aussagen zur Straßenführung, zur Radwegeverbindung sowie zu den Lärmschutzmaßnahmen im B-Plan Neuenfelde 15 nicht deckungsgleich zu den Unterlagen zur Planänderung sind und somit widersprüchliche Pläne zu einem gleichen Straßenabschnitt vorlägen. Beispiel: Im B-Plan Neuenfelde 15 (Stand Mai 2005) verlaufe die Straße Neß Hauptdeich auf der bisherigen Trasse und wird nur

³⁶ vgl. airsight GmbH: Safety Assessment "Verlegung Straße Neuenfelder-/Neß Hauptdeich", dort Seite 21 und 22; Erläuterungsbericht Materialband

zum Anschluss an die Ortsumgehung Finkenwerder nach Osten verschwenkt, um den notwendigen Sicherheitsabstand zur Start-/ Landebahn von 150 m einzuhalten (Begründung zum B-Plan). Dagegen werde die Straße in den Unterlagen zur Planänderung insgesamt nach Osten verlegt. Es sei nicht mehr nachvollziehbar, welche Planung gelte und wie der Eingriff zu bilanzieren sei.

(4)

Auch seien die Aussagen zu den Lärmschutzmaßnahmen widersprüchlich: Gemäß schalltechnischer Untersuchung zum B-Plan Neuenfelde 15 könne die Geräuschsituation im Plangebiet durch einen Lärmschutzwall zwischen der Straße und der Alten Süderelbe (3 m über Straßenoberfläche) deutlich verbessert werden. Zu diesem gerade für den Naturschutz wichtigen Punkt finde sich in den Planunterlagen zum gleichen Straßenabschnitt jedoch keine vergleichbare Aussage.

Die Einwendungen sind überwiegend unbegründet.

Zu (1)

Die Planung des Straßenknotens ist hinsichtlich der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem mit Planfeststellungsbeschluss vom 29.04.2004 festgestellten Plan nicht verändert worden.

Zu (2)

Die Möglichkeit einer Anbindung der Alten Süderelbe an das Mühlenberger Loch ist nicht Gegenstand des Planänderungsverfahrens und wird durch die Planänderung auch nicht beeinträchtigt.

Zu (3) und (4)

Der vorliegende Planänderungsantrag und der Entwurf eines Bebauungsplans Neuenfelde 15 sind voneinander unabhängige Planungen. Mit der Planfeststellung müssen die durch die Planung aufgeworfenen Konflikte bewältigt werden, hier also eine Wiederherstellung der durch den Bau der Start- und Landebahn verbundenen Straßenverbindung. Dafür beinhaltet die Planfeststellung auch in der durch die Planänderung geänderten Trassierung eine entsprechende Straßenplanung, die unabhängig von der Verwirklichung der Ortsumgehung Finkenwerder zu realisieren ist. Die Bebauungsplanung stellt eine in sich geschlossene Planung dar, mit der die Verwirklichung der Ortsumfahrung höchstvorsorglich für den Fall sichergestellt werden soll, dass sich die Planung zur Landebahnverlängerung nicht oder nicht rechtzeitig realisieren lässt.

2.2.3 Bindungen des Planungsrechts

Der Plan ist mit den Vorgaben der Raumordnung sowie den Vorschriften der Bauleitplanung vereinbar.

2.2.5.2.3.1.6 Notwendigkeit zur Berücksichtigung neuer Erkenntnisse

(1)

Da nun der Erstflug des A 380 erfolgt sei, müssten die relevanten Daten dargelegt werden. Dazu gehörten die benötigte Startbahnlänge bis zum Abheben, das Startgewicht des Flugzeugs, die benötigte Landebahnlänge und das Landegewicht des Flugzeugs.

(2)

Beim Erstflug des A 380 seien Lärmbelastungen von 103 dB(A) gemessen worden, was unabsehbare Folgeschäden für Menschen und Tiere zur Folge habe. Dies müsse im Rahmen der Planfeststellung berücksichtigt werden.

Die Einwendungen sind aber unbegründet.

Zu (1)

Die Einwendung bezieht sich nicht auf den Gegenstand der Planänderung. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Vorlage der geforderten Daten des Erstflugs Bedeutung für die Planfeststellung der Änderung oder für die Planfeststellung des Ausgangsvorhabens hätten. Für die Interpretation der entsprechenden Daten müssten zahlreiche weitere Randbedingungen des Flugzeugs vorliegen. Es lassen sich aus der Einwendung auch keine Anhaltspunkte dafür ableiten, dass die Erkenntnisse des Erstfluges in einem Widerspruch zu den Darstellungen des Vorhabensträgers in den Antragsunterlagen stünden.

Zu (2)

Auch dieser Einwendung fehlt ein unmittelbarer Bezug zu den Gegenständen der Planänderung. Es ist auch nicht nachvollziehbar, unter welchen Rahmenbedingungen, insbesondere in welcher Entfernung der in der Einwendung benannte Immissionswert gemessen wurde. Auch weil deshalb mindestens eine notwendige Bedingung für belastbare Ableitungen aus dem in der Einwendung benannten Immissionswert fehlt, kann diese Information für die hier zu treffende Zulassungsentscheidung keine Relevanz haben.

2.2.5.2.3.2 Betroffenheiten durch den geänderten Straßenverkehr

Zu betrachten war, ob sich wegen der geänderten Trassenführung aus dem zukünftigen Straßenverkehr bzw. dem Verkehrsgeschehen Belastungen in Form von Lärm und Luftschadstoffen ergeben, und ob auch bei geänderter Trassenführung noch immer den Anforderungen an den Verkehrsfluss und an die Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden kann. Dazu ist festzuhalten:

Der Verlauf der geänderten Straßenführung ist im Einzelnen den Planwerken zu entnehmen. Wegen der privaten Flurstücke Nr. 370 und 371 wird der Anschlussknoten zur Umgehungsstraße Finkenwerder (UFi) nach Südosten verschoben und ermöglicht in der neuen Lage unverändert den Anschluss an die Umfahrungsstraße Finkenwerder. Im

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Änderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des Gerichts zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Planfeststellungsbehörde) und den Gegenstand des Klagbegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87b Abs. 3 und § 128a der Verwaltungsgerichtsordnung gelten entsprechend. Der angefochtene Änderungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Die der Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können. Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung gestellt und begründet werden.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Planfeststellungsbehörde

Hamburg, den 30. November 2005

Dr. Aschermann