

Eingegangene Stellungnahmen:

Helms Museum	2
Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz	2
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Bodenschutz/Altlasten	6
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Gewässerschutz	8
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz	11
Arbeitsgemeinschaft Naturschutz	13
Stadtteilbeirat Veddel	17
Behörde für Kultur, Sport, Medien	18
Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.	18
Runder Tisch Moorburg	20
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung	24
Hamburg Port Authority	33
Igs-2013 GmbH	38
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Natur- und Ressourcenschutz	43
Bezirksamt Hamburg – Mitte	44
Bürgerinitiative „Lärm macht krank“	46
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer	49
Bezirksamt Harburg	53
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Bodenschutz/Altlasten	55
IBA Hamburg GmbH	56

	Stellungnahme	Erwiderung des Vorhabenträgers
1.	Helms Museum, Museumsplatz 2, 21073 Hamburg, Katrin Christeleit, Tel. 42871 36 90, Fax. 42871 2684, katrin.christeleit@helmsmuseum.de	
	Die in der Karte Raumanalyse bereits erfassten bekannten Bodendenkmäler sind auch weiterhin als Schutzgüter zu behandeln.	Die Bodendenkmäler werden innerhalb des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter auch weiterhin berücksichtigt.
2.	Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz Fachabteilung Gesundheit und Umwelt / Arbeitsbereich Toxikologie Dr. Annette Lommel Billstr. 80 20539 Hamburg	
	<u>Wohn- und Erholungsnutzung</u> Wohn- und Erholungsnutzungen sind darzustellen. Die Wohnnutzung soll sich an der tatsächlichen Nutzung orientieren. Empfindliche Nutzungen sind aufzuführen.	Innerhalb des Schutzgutes Menschen, menschliche Gesundheit werden Wohn- und Erholungsnutzungen dargestellt. Grundlage der Darstellung sind zum einen die Nutzungsdarstellungen der Flächennutzungs- und Bebauungspläne. Ergänzend dazu werden auch die Siedlungsflächen und Erholungsbereiche berücksichtigt, die anhand der Biotoptypen/Realnutzung erfasst werden. Diese werden auch bei der Bewertung der Empfindlichkeit berücksichtigt.

	<p><u>Luftschadstoffe</u> Für die zu untersuchenden Trassen ist jeweils die Vor-, Zusatz- und Gesamtbelastung an Luftschadstoffen darzustellen. Dabei ist auch eine Aussage darüber zu treffen, in wie weit die Gesamt-Luftbelastung mit der Abschätzung vollständig erfasst wird.</p>	<p>Auswirkungen durch Luftschadstoffe werden innerhalb eines separaten Fachbeitrages beurteilt. Basierend auf vorhandenen Vorbelastungen werden für jede Variante die Zusatzbelastungen ermittelt und daraus resultierend die Gesamtbelastungen gebildet. Die Ergebnisse werden in der Auswirkungsprognose und im Variantenvergleich der UVS berücksichtigt.</p> <p>Grundsätzlich ist dabei darauf hinzuweisen, dass sich der Untersuchungsumfang und der Detaillierungsgrad dem der verkehrstechnischen Untersuchungen anpassen muss. Da es sich bei Varianten in einer Linienbestimmung immer nur um Grobtrassierungen handeln kann (sowohl bezüglich der Lage als auch der Höhe), können bei den luftschadstofftechnischen Untersuchungen nicht die Maßstäbe wie bei einem Planfeststellungsverfahren angesetzt werden, in dem eine ausgereifte Entwurfsplanung für eine Trasse vorliegt.</p>
	<p>Es ist eine Prognose PM 2,5 vorzunehmen. Als Beurteilungskriterien sind ergänzend auch die Feinstaubwerte der EU-Feinstaubrichtlinie heranzuziehen einschließlich PM2,5. Die Richtlinie muss bis zwei Jahre nach Veröffentlichung in nationales Recht umgesetzt werden. Dies fällt in den Prognosezeitraum.</p>	<p>Für die Bewertung der Feinstaubproblematik werden die Konzentrationen für den Schadstoff PM10 nach dem MLuS 02, geänderte Fassung, 2005 berechnet und mit den derzeit gültigen Grenzwerten der 22. BImSchV verglichen. Unter Berücksichtigung der spätestens bis zum 11.06.2010 in nationales Recht umzusetzenden EU-Richtlinie 2008/50/EG und des damit verbundenen Grenzwertes ab 2015 werden die Untersuchungen zusätzlich auf den Schadstoff PM2,5 ausgedehnt.</p>

Es sind außerdem die Richtwerte der WHO-Luftgüte-Leitlinien aufzuführen und den Prognosen gegenüberzustellen.	Die Luftgüteleitlinien der WHO haben nur empfehlenden Charakter. Maßgeblich für die Bewertung der verkehrsrelevanten Luftschadstoffbelastungen sind die derzeitigen Grenzwerte der 22. BImSchV bzw. die zukünftigen Grenzwerte der EU-Richtlinie 2008/50/EG.
Es fehlt eine Angabe, welches Prognosejahr zu Grunde gelegt werden soll.	Die Luftschadstoffberechnungen basieren auf der Verkehrsprognose für das Jahr 2025.
Es sind genaue Angaben darüber zu machen, wie viele Menschen (Wohnbevölkerung und Erholungssuchende) jeweils wo und von welcher Luftschadstoffbelastung betroffen sein werden.	Die Luftschadstoffuntersuchungen beinhalten den Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte am Rand der schutzwürdigen Gebiete und ggf. die Ausweisung der Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen. Punktuelle Schadstoffkonzentrationen und Einzelbetroffenheiten werden nicht ermittelt.
<p><u>Lärmimmission</u> Aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist die Gesamtbelastung entscheidend. Daher ist zusätzlich zu den vorgeschlagenen Ausführungen auch solche über die Gesamtlärmbelastung der Wohnbevölkerung erforderlich. Hierbei ist nicht nur auf Straßenverkehrslärm abzuheben, sondern zusätzlich auch auf andere Lärmarten einschließlich Gewerbe-/Hafenlärm. Es sind ebenso weitere Planungen, die die Lärmsituation beeinflussen können, einzubeziehen.</p>	<p>Auswirkungen durch Lärm werden innerhalb eines separaten Fachbeitrages beurteilt. Die Ergebnisse werden in der Auswirkungsprognose und im Variantenvergleich der UVS berücksichtigt. Die Berechnung und Bewertung der Lärmauswirkungen der einzelnen Varianten erfolgt ohne Berücksichtigung des vorhandenen Straßennetzes oder anderer Lärmarten.</p>
Es fehlt die Angabe, welches Prognosejahr zu Grunde gelegt werden soll.	Die Lärmberechnungen basieren auf der Verkehrsprognose 2025.

<p>Es wird gebeten, mitzuteilen, welche „weiteren vorsorgeorientierten Beurteilungsgrundlagen“ gemeint sind.</p>	<p>Als sonstige Beurteilungsgrundlage kommen z.B. die Orientierungswerte der DIN 18005 in Betracht. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 stellen aus der Sicht des Schallschutzes erwünschte Zielwerte dar. Sie dienen jedoch lediglich als Anhalt, so dass von ihnen sowohl nach oben (bei Überwiegen anderer Belange) als auch nach unten abgewichen werden kann. Im Rahmen der Linienbestimmung werden zur Beurteilung des Verkehrslärms die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV berücksichtigt. .</p>
<p>Die maßgeblichen Immissionsorte sollten mit dem jeweiligen Bezirk abgestimmt werden</p>	<p>Die Lärmuntersuchungen beinhalten hauptsächlich flächendeckende Nachweise in Form von Isophonenkarten. Detaillierte Einzelpunktberechnungen sind späteren Planungsphasen vorbehalten.</p>
<p><u>Integrative Betrachtung</u> Für Luft und Lärm sollten sowohl die für den Menschen auftretenden Belastungen als auch die gegebenenfalls auftretenden Entlastungen im Untersuchungsraum und im Stadtgebiet dargestellt werden. Dabei sind die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen getrennt und auch zusammenfassend zu betrachten, so dass eine integrierte Betrachtung möglich ist, wo wie viele Menschen wie betroffen wären. Hierzu bietet sich eine Betroffenheitsanalyse mit „Ampelkarten“ an, wie sie in der „Evaluation der Luftreinhaltepläne NRW“ dargestellt sind¹. Es muss erkennbar sein, welche Belastungen beziehungsweise welche Unterschiede bei den verschiedenen Varianten bestehen und welche Variante aus Sicht des Gesundheitsschutzes die meisten Entlastungen / geringsten Zunahmen in der Prognose bringt.</p>	<p>Die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen beinhalten Berechnungen und Bewertungen der einzelnen Varianten. Es erfolgt der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte und ggf. die Ausweisung von Konfliktbereichen. Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz werden nicht betrachtet. Wie oben bereits erwähnt, werden die Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe der einzelnen Varianten in der UVS für das Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit dargestellt und bewertet.</p>

¹ AKTIONSPROGRAMM UMWELT UND GESUNDHEIT NORDRHEIN-WESTFALEN. Evaluation der Luftreinhaltepläne Ruhrgebiet und Düsseldorf. Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, 2009, www.umwelt.nrw.de

	<u>Lichtimmissionen</u> Es ist zu ermitteln und darzustellen, ob und welche Lichtimmissionen auf den Menschen einwirken.	Dies ist zur Linienbestimmung nicht erforderlich und aufgrund der Planungstiefe nur begrenzt möglich (vgl. Anm. zu Luftschadstoffen). In nachgelagerten Planungsebenen kann dieser Aspekt berücksichtigt werden. Nach § 15 UVPG hat Prüfung der Umweltverträglichkeit für die Linienbestimmung nach dem jeweiligen Planungsstand zu erfolgen.
	<u>Zerschneidung, visuelle Beeinträchtigungen,</u> Es sind die Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und auf Erholungssuchende darzustellen.	Erfolgt innerhalb der UVS innerhalb der Auswirkungsprognose für das Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit. Auch beim Schutzgut Landschaft werden diese Aspekte teilweise aufgegriffen.
	<u>Bauphase</u> Es fehlen Angaben zur Bauphase (Immissionen an Lärm und Luftschadstoffe, Erschütterungswirkungen auf Menschen, Dauer/Beginn/Ende der Bauphase, Betroffenheit der Wohnbevölkerung). Aussagen hierzu sind zu ergänzen.	Für die Bauphase gelten die Anforderungen der AVV Baulärm. Weiterführende Untersuchungen sind in dieser Planungsphase nicht erforderlich.
3.	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Umweltschutz Bodenschutz/Altlasten Billstr. 84 20539 Hamburg	
	<u>Vorsorgender Bodenschutz</u> Der in Kapitel 3.4 Tabelle 1 beschriebene Untersuchungsrahmen zum Schutzgut Boden ist um die Thematik Altlasten zu ergänzen. Bei einer Linienführung durch den Nordkorridor sind keine der im „Fachplan Schutzwürdige Böden in Hamburg“ dargestellten Flächen betroffen (Fachplan Schutzwürdige Böden in Hamburg - Böden, die im Sinne des BBodSchG als	Zu Altlasten können in der UVS zur Linienbestimmung nur allgemeine Angaben getroffen werden. Der Detaillierungsgrad hängt maßgeblich davon ab, in welchem Umfang Unterlagen zur Verfügung stehen und aus Datenschutzgrün-

<p>Archiv der Natur- und Kulturgeschichte dienen oder hinsichtlich ihrer Lebensraumfunktion hochwertig sind, Behörde für Umwelt und Gesundheit, Januar 2003).</p> <p>Bei einer Linienführung durch den Südkorridor sind folgende auf den beigefügten Karten verzeichnete Flächen betroffen.</p> <p>ID-154 ID-155 ID-159 ID-160 ID-170 ID-186</p> <p>Bei Linienführung durch diese Gebiete sind nach § 2 BBodschG geschützte Bodenfunktionen nach dem Hamburger Verfahren zur Bodenfunktionsbewertung bei großmaßstäbigen Planungsprozessen zu bewerten und diesbezügliche Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen.</p>	<p>den im Verfahren veröffentlicht werden dürfen. Seitens Ihres Amtes wurde uns mittlerweile mitgeteilt (siehe Stellungnahme 20), dass eine sehr hohe Anzahl von Flächen im Altlasthinweiskataster innerhalb des Untersuchungsraumes registriert sind und daher genaue Aussagen erst im Zuge einer weiteren Entwurfsplanung möglich sind.</p> <p>Der Fachplan schutzwürdige Böden ist bekannt und wird berücksichtigt.</p> <p>Innerhalb der UVS im Verfahren zur Änderung der Linienbestimmung werden noch keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Dies ist erst im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens der Fall.</p>
--	--

4.	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Gewässerschutz Billstraße 84 20539 Hamburg	
	<p><u>Schutzgut Oberflächengewässer</u></p> <p>Im Untersuchungsraum befinden sich mit der Süderelbe und der Moorburger Landscheide berichtspflichtige Gewässer gemäß der Europäischen Wasser-rahmenrichtlinie. Weitere bedeutende Gewässer wie der Reiherstieg, mehrere Hafenbecken sowie verschiedene andere Gewässer befinden sich ebenfalls im Untersuchungsraum. Der betroffene Abschnitt des Gewässers Moorburger Landscheide (Station 5+500 bis Station 3+300) der in etwa im Westen durch die Waltershofer Straße und im Osten durch den Moorburger Bogen/Am Radeland begrenzt wird, liegt im Südkorridor.</p> <p>Für die beiden Gewässer erfolgte eine Bestandsaufnahme und Erstbewertung, ein Monitoring-Programm wird durchgeführt. Nach Ergebnisauswertung werden demnächst Maßnahmen festgelegt, um für die Gewässer das angestrebte Ziel des guten ökologischen Potenzials sowie der guten chemischen Qualität zu erreichen.</p> <p>Die Vorgaben zur Umsetzung der WRRL sind für die betroffenen Gewässer zu beachten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Innerhalb der UVS wird die Bedeutung der Gewässer auch vor dem Hintergrund der Zielsetzungen der WRRL berücksichtigt. Im Rahmen der Auswirkungsprognose wird beim Schutzgut Wasser beurteilt, inwiefern Zielsetzungen der WRRL durch einzelne Varianten betroffen sein könnten.</p> <p>Wir bitten darum, uns die Maßnahmen, die als Ergebnis des Monitoring-Programmes festgelegt werden, mitzuteilen.</p>

<p>Wie unter Punkt 4.2.8 der Tischvorlage beschrieben, befinden sich verschiedene Hochwasserschutzanlagen und damit zusammenhängende wasserwirtschaftliche Anlagen (z.B. Schöpfwerk Finkenriek) im Untersuchungsraum. BSU/U1 bittet, auch den Landesbetrieb Brücken, Straßen und Gewässer, Geschäftsbereich G 4 künftig als Ansprechpartner für den Küstenschutz am Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Die öffentlichen Hochwasserschutzanlagen sowie die gemäß Hamburger Deichordnung angrenzenden Schutzstreifen bzw. Sicherheitsbereiche, die im Vorland eine Fläche von 10,0 m Breite (Schutzstreifen) und hinter den Deichen von 15 m (Sicherheitsbereich) umfassen, müssen von anderer Nutzung freigehalten werden.</p> <p>Aufgrund ihrer Bedeutung sind die Hochwasserschutzanlagen als Kriterium beim Schutzgut „Menschen, menschliche Gesundheit“ mit aufzunehmen und in Tabelle 1 darzustellen.</p>	<p>Der LSBG, Geschäftsbereich G 4 wird zukünftig beteiligt.</p> <p>Auf die Hochwasserschutzanlagen wird entsprechend dem Stand der technischen Planung bei einer Linienbestimmung Rücksicht genommen. Im Detail bleibt dieser Aspekt einer späteren Entwurfserarbeitung vorbehalten.</p> <p>Die Bedeutung der Hochwasserschutzanlagen wird entsprechend dem Hinweis als Kriterium beim Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit berücksichtigt.</p>
<p>Mit dem Projekt werden stark befahrene Straßen entstehen, deren niederschlagsbedingte Abwässer hoch belastet sein werden und entsprechend – vor Ableitung in ein Gewässer – behandelt werden müssen. Es sind entsprechende Entsorgungs- /Behandlungskonzepte zu erstellen, um die bestehenden Gewässer nicht zu belasten. Für die notwendigen Anlagen ist der zusätzliche Flächenbedarf (z.B. für Rückhalte-/ Sedimentations- und Filterbecken) zu berücksichtigen. BSU/U13 stellt für die Planung solcher Anlagen gerne das vorhandene Fachwissen zur Verfügung (Ansprechpartner Herr Tegge 42845-3078).</p> <p>Die Thematik Entwässerungsplanung/Behandlungskonzept ist in der UVS im Rahmen der Darstellung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Risiken zu berücksichtigen.</p>	<p>Das Entwässerungskonzept wird erst in der technischen Entwurfsplanung für die dann zu konkretisierende Vorzugsvariante erarbeitet. In dieser Planungsphase werden wir gerne auf Ihr Angebot zurückkommen.</p> <p>Entsprechend der im Entwurf vorliegenden Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS) des BMVBS kann es auf der Ebene der Linienfindung bereits erforderlich sein, Maßnahmen, die sich z. B. auf die bauliche Ausgestaltung des Vorhabens beziehen (z. B. Tunnelbauwerke, Brücken, Durchlässe etc.) festzulegen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die zu bestimmende Linie ohne Durchführung der entsprechenden Maßnahmen erhebliche Umweltauswirkungen und</p>

		damit entsprechende Risiken bei der Zulassung erwarten lässt. Dabei ist es auf der Ebene der Linienfindung in der Regel jedoch nicht erforderlich, die Maßnahme in einem Detaillierungsgrad zu planen, der zum Zeitpunkt der Projektzulassung erforderlich wäre. Vielmehr ist es ausreichend, das Ziel, das durch die Maßnahme erreicht werden soll, zu definieren und die grundsätzliche Realisierbarkeit im Sinne der technischen Lösbarkeit zu überprüfen. In diesem Sinn wird geprüft, in welchem Umfang die Thematik Entwässerungsplanung/Behandlungskonzept darzustellen ist.
	<p><u>Schutzgut Grundwasser</u> Zu Kap. 3.3.1: Der Südkorridor der Untersuchungsgebiete ist nach Westen auf das Umfeld des HFB 2 (Horizontalfilterbrunnen der Hamburger Wasserwerke „Hamburg Wasser“) zu erweitern. Der Brunnenstandort befindet sich in einer Entfernung von weniger als 1 km von der geplanten Anschlussstelle an die BAB A7 entfernt. Der HFB2 fördert aus dem oberflächennahen Hauptgrundwasserleiter und hat mit einer Förderung von 1,5 Mio. m³/a bedeutenden Anteil an der Trinkwasserversorgung.</p>	Das Untersuchungsgebiet wird in dem Bereich entsprechend dem Hinweis erweitert und mit der BSU, Gewässerschutz abgestimmt.
	Zu Kap. 3.4, Tab. 1: Bei der Erfassung der Grundwasserverhältnisse sind u.a. auch Grundwasserstände, -Fließrichtung und -Beschaffenheit zu berücksichtigen.	Die Aspekte werden entsprechend der vorhandenen Datenlage berücksichtigt. Von der BSU wurden hierzu bereits ausreichende Daten zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind im Rahmen der Linienbestimmung keine zusätzlichen Untersuchungen vorgesehen.

	<p>Darüber hinaus sind im Rahmen der UVS die baubedingten, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen darzustellen. Bei den baubedingten Auswirkungen sind insbesondere zu berücksichtigen: Freilegung des Grundwassers, Veränderungen des Grundwasserstromes durch tief gründende Baumaßnahmen (z.B. Tunnel, Tröge), Entfernung oder Minderung von Deckschichten, Wasserhaltungsmaßnahmen, Flächenaufhöhung oder –abtrag, Auspressen von Porenwasser aus Weichschichten durch Auflast.</p>	<p>Auswirkungen auf das Grundwasser werden in der UVS innerhalb des Schutzgutes Wasser beurteilt. Der Detaillierungsgrad muss dabei Rücksicht nehmen auf den Stand der technischen Planungen. Die Erstellung eines hydrogeologischen Gutachtens wird auf der Ebene der Linienbestimmung aufgrund des groben Planungsmaßstabes nicht für erforderlich gehalten. Ein entsprechendes Gutachten wird in jedem Fall Bestandteil der weiteren technischen Entwurfsplanung.</p>
	<p>Im Bereich der geplanten Trassen befindet sich eine Vielzahl von Grundwassermessstellen (Informationen dazu bei BSU/U11, Ansprechpartner: Herr Korytko, Tel.: 040/42845-2016). Es ist frühzeitig zu überprüfen, inwieweit die Messstellen von Baumaßnahmen betroffen sind, damit der Bau von Ersatzmessstellen oder gegebenenfalls ein ordnungsgemäßer Rückbau veranlasst werden kann.</p>	<p>Dies kann erst im Rahmen einer späteren Entwurfsplanung beurteilt werden und noch nicht auf der Ebene der Linienbestimmung. Im Falle einer späteren Entwurfsbearbeitung wird dieser Hinweis beachtet.</p>
5	<p>Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Immissionsschutz und Betriebe Grundsatzangelegenheiten Stadthausbrücke 8 20355 Hamburg</p>	
	<p><u>Störfallvorsorge:</u> In den Planungsbereichen beider Trassen befinden sich Betriebe, zu denen empfohlen wird, aufgrund ihres Inventars an gefährlichen Stoffen einen Planungsabstand nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einzuhalten. Die Betriebe sind immissionsschutzrechtlich genehmigt und haben Bestandskraft. Da die Hafenuerspange sowohl als raumbedeutsame Planung als auch als wichtiger Verkehrsweg anzusehen ist, ist die Anwendung des § 50 BImSchG geboten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Thema wird bei vertiefenden Planungen in enger Abstimmung mit dem Amt für Immissionsschutz und Betriebe berücksichtigt.</p> <p>Der Vermeidungsgrundsatz des § 50 BImSchG wird in der Linienbestimmung berücksichtigt.</p>

	<p>Eine Auflistung der Betriebe entnehmen Sie bitte den beigefügten Karten und Tabellen (insgesamt vier Dateien).</p> <p>Die erforderlichen Achtungsabstände sind nur in Einzelfällen bereits festgelegt, für eine abschließende Beurteilung sind gutachterliche Bewertungen erforderlich. In die Scoping-Unterlage sollte daher unter Nr. 4 ein Absatz eingefügt werden, der die Achtungsabstände berücksichtigt.</p> <p>Zum Scopingtermin werden weitere Informationen, insbesondere bereits vorliegende Achtungsabstände, geliefert und Unterstützung bei der Abwicklung der gutachterlichen Bewertung (Leistungsbeschreibung, Aufträge, geeignete Gutachter) mitgeteilt.</p>	<p>Innerhalb der UVS wird dieses Thema innerhalb der einzelnen Schutzgüter behandelt, z.B. werden Auswirkungen auf Wohngebiete, sonstige schutzwürdige Gebiete und Erholungsfunktionen beim Schutzgut Menschen berücksichtigt.</p> <p>Innerhalb der UVS wird jedoch nicht die Einhaltung von Achtungsabständen zu einzelnen Betrieben beurteilt. Dies wird im Falle einer weiteren Entwurfsbearbeitung beachtet.</p>
	<p><u>NDO-Pipeline:</u></p> <p>Soweit aus den Unterlagen ersichtlich, berühren die Trassenvarianten die Pipeline der Norddeutschen Oelleitungsgesellschaft mbH (NDO-Pipeline). Genauere Aussagen sind jedoch erst möglich, wenn Detailzeichnungen vorliegen. Die Lage der NDO-Pipeline sollte bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Falle einer weiteren Entwurfsplanung berücksichtigt.</p>
	<p>Neben der Luftbelastung ist auch die Lärmbelastung in die Untersuchung mit einzubeziehen. Insbesondere müssten hier sowohl die Lärmauswirkungen der Bahnstrecke als auch die Lärmauswirkungen der Straße sowohl getrennt als auch als Summenpegel dargestellt werden.</p> <p>Gerade hinsichtlich der Bürgerbewegung in Wilhelmsburg sollte sehr großer Wert auf die Beurteilung der Lärmsituation gelegt werden.</p>	<p>Die Berechnung und Bewertung der Lärmauswirkungen der einzelnen Varianten erfolgt zunächst ohne Berücksichtigung des vorhandenen Straßennetzes oder anderer Lärmarten.</p>

<p>6</p>	<p>Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Osterstraße 58 20259 Hamburg</p>	
	<p>Die Zielsetzung des Vorhabens „Hafenuerspange A 252“ ist unklar. Es werden verschiedene und darunter auch sich widersprechende Ziele und Begründungen geliefert: Neubau einer Bundesfernstraße vorrangig als Lückenschluss zwischen A 7 und der geplanten A 26, nachrangig zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Hafen, vorrangig zur Entlastung innerstädtischer Quartiere von Lärm und Schadstoffen, nachrangig als Lückenschluss im überregionalen Fernverkehr.</p>	<p>Die Anmerkung wird zurückgewiesen. Die Tischvorlage benennt die mit der Planung verbundenen Zielsetzungen ohne Wertung gleichrangig nebeneinander. Alle Zielsetzungen zusammen machen die Dringlichkeit des Projektes deutlich.</p>
	<p>Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan (2001 – 2015) nicht in die Kategorie „vordringlicher Bedarf,“ eingestuft. Dies bedeutet, dass eine wesentliche Planungsgrundlage für das Vorhaben fehlt, weil der Bedarf an der Bundesfernstraße A 252 vom Bundesgesetzgeber nicht festgestellt ist und somit auch die Finanzierung des Projektes ungeklärt ist.</p>	<p>Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die HQS (A 252) im weiteren Bedarf (mit Planungsrecht) vorgesehen.</p>
	<p>Aus den bisherigen Planungen (z.B. Linienbestimmungsverfahren von 2005, Vorstellungen durch die DEGES vom 21.04. 2009) ergeben sich zahlreiche ungeklärte Widersprüche: In dem alten Linienbestimmungsverfahren wurde eine mögliche Südtrasse als ungünstig und eher negativ bewertet. Im damaligen Verfahren hieß es, dass von der Südtrasse die größten Beeinträchtigungen für die Nutzungsstruktur aus städtebaulicher Sicht und für die Landschaftsentwicklung im Raum Wilhelmsburg Süd/Ost ausgehen. Auch aus Umweltsicht wurde die Südtrasse damals ungünstiger beurteilt als die Nordtrasse und die Diagonaltrasse. Vor allem für Moorburg und den Bereich Kornweide wurden damals Konfliktbereiche durch die Südtrasse festgestellt. Festgestellt wurden damals die Verluste von Erholungsflächen und Biotopen, Verlärmung und Zerschneidung, Schadstoffeinträge und Eingriffe in</p>	<p>Die im Rahmen der Projektstudie ermittelte umweltseitige Rangfolge der Varianten basiert auf einer ersten Planungsraumanalyse, bei der vor allem die wesentlichen, entscheidungserheblichen Kriterien nach aktueller Datenlage beurteilt wurden. Bereits anhand der daraus resultierenden Konfliktschwerpunkte lässt sich mit großer Prognosesicherheit eine Rangfolge zwischen den Varianten feststellen. Die hohe Sensibilität der Bereiche Kornweide und Moorburg haben die DEGES und ihre Fachplaner frühzeitig erkannt. Im Bereich der Wohnbebauung Kornweide wurde zur Umwelttop-</p>

	<p>Oberflächengewässer und Landschaftsbild. Im Südkorridor, südlich von Moorburg, sind hochwertige und gesetzlich geschützte Biotope sowie wichtige Biotopverbundflächen vorhanden. Im Osten des Südkorridors liegen die FFH-Gebiete Hamburger Unterelbe, Heuckenlock und Schweensand.</p> <p>In den neusten Planungen und DEGES-Gutachten wird nun die Südtrasse favorisiert. Es ist nicht ersichtlich, warum diese Einschätzung sich nun geändert hat. In dem von der DEGES am 21.4.2009 vorgestellten Gutachten wurde die Nordtrasse aus verkehrstechnischen Gründen als die schlechteste Trasse vorgestellt. Von der Diagonaltrasse wurde aus ökologischen Gründen abgeraten, die Südtrasse wurde favorisiert. Diese Einschätzung ist nicht nachvollziehbar, da sie sich mit den alten Planungen widerspricht.</p> <p>Dass sich die Nordtrasse im Nachhinein bei der Detailplanung als wesentlich teurer herausgestellt hat und deshalb verworfen werden soll, stellt keine schlüssige Begründung dar, um stattdessen eine Südtrasse in Betracht zu ziehen, die gravierende naturschutzfachliche Konfliktpunkte hat und die zu Lasten der Belange von Natur und Landschaft gehen würde</p>	<p>timierung daher von vornherein ausschließlich von einer Tunnellösung ausgegangen. Auch im weiteren Verlauf wurde mit der berücksichtigten Trogführung dem Grundsatz der Vermeidung erheblicher Umweltauswirkungen bereits Rechnung getragen. Geländegleiche oder über dem Gelände liegende Trassierungen wurden von vornherein verworfen.</p> <p>Im Bereich von Moorburg wurden u.a. aufgrund der besonderen Sensibilität des Raumes verschiedene Varianten innerhalb der Projektstudie geprüft. Hierbei ist klarzustellen, dass es zwingende Gründe dafür gibt, dass die Südvariante insgesamt als Vorzugsvariante anzusehen ist, auch wenn sie umweltseitig nicht die günstigste Variante darstellt.</p> <p>Im Rahmen der UVS zur Linienbestimmung werden mögliche Umweltauswirkungen für verschiedene Nord- und Südvarianten flächendeckend in gleicher Tiefenschärfe auf der Grundlage aktueller Bestandsaufnahmen und vor dem Hintergrund neuer rechtlicher Rahmenbedingungen dargestellt. D.h. die mit der Projektstudie begonnene Raumanalyse und Auswirkungsprognose werden für ausgewählte Varianten fortgeführt und verifiziert.</p> <p>Dass eine Diagonaltrasse West in diesem Zusammenhang nicht mehr betrachtungsrelevant ist, kann sehr deutlich nicht nur aus den bisheri-</p>
--	--	--

		gen Erkenntnissen zur Umweltverträglichkeit abgeleitet werden.
	<p>Mit dem im Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode der Hamburger Bürgerschaft vorgesehenen Ausweisung eines Landschaftsschutzgebietes im Wilhelmsburger Osten und dem Vorhaben, den Wilhelmsburger Osten als Zielgebiet für eine ökologisch hochwertige Kulturlandschaft zu definieren, ist eine südliche Trassenführung nicht vereinbar. Hier muss eine Alternativenprüfung durchgeführt werden.</p> <p>In dem alten Linienbestimmungsverfahren war festgestellt worden, dass alle Trassenvarianten zu einer Zunahme der Fahrleistungen auf Hamburger Stadtgebiet führen. Die Diagonaltrasse West und die Nordtrasse zeigten die geringsten Verkehrsleistungszunahmen und hatten damit die besten Werte. Diese Tatsache widerspricht sich mit weiteren Zielen aus dem aktuellen Koalitionsvertrag wie „Verringerung der CO2-Emissionen“, „mehr Klimaschutz und Schadstoffreduzierung im Verkehr“ und dem Ziel „Rückgang bei der Umwandlung von Kultur- / Naturraum in Verkehrsflächen“.</p> <p>Wir fordern, die Widersprüche zu klären und von den alten Planungen abweichende Ergebnisse verständlich und nachvollziehbar darzulegen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Bereiche östlich der A 1 sind von dem Vorhaben nicht betroffen.</p> <p>Im Vergleich zu der dort weit ausschweifenden Südvariante in der Linienbestimmung von 2005 kann nach Erkenntnissen der DEGES der Flächenverbrauch im Bereich des Anschlusses an die A 1 deutlich reduziert werden. Dies ist in der Projektstudie der DEGES dargelegt.</p> <p>Im Übrigen stellt der Variantenvergleich der Projektstudie die geforderte Alternativenprüfung dar.</p> <p>Die Berücksichtigung von CO2-Emissionen ist keine Aufgabe im Linienbestimmungsverfahren, da es sich nicht um Luftschadstoffe handelt.</p>
	<p>Bei der Linienbestimmung sind alle nach Lage der Dinge erkennbaren Wirkungen zu erfassen und in die Abwägung einzustellen, dabei ist auch die Frage von Planungsalternativen zu beurteilen. Alle Linienvarianten, die von der Sache her nahe liegen, sind in den Abwägungsvorgang mit einzubeziehen.</p> <p>Bei der Bestimmung der Linienführung sind daher außer den beabsichtigten Nord- und Südtrassen auch andere mögliche Trassenvarianten in die Prüfung mit zu betrachten.</p> <p>In den Untersuchungsraum sind auch die möglichen Anschlussstellen an die A 253, die A 255, die A 1 und die A 7 und die geplante A 26 mit aufzunehmen.</p>	<p>Bei der Linienbestimmung werden die Ergebnisse der sie vorbereitenden Projektstudie berücksichtigt.</p> <p>Insofern müssen Varianten, die dem Projektziel widersprechen, sich mittlerweile als nicht zumutbar oder nicht realisierbar herausgestellt haben, nicht erneut betrachtet werden.</p> <p>Die geplanten Anschlussbereiche werden berücksichtigt.</p>
	Bei der Betrachtung und Bewertung der Trassenvarianten sind aktuelle Daten-	Grundlage für die Verkehrsuntersuchung war

	<p>grundlagen für den Verkehr (getrennt nach hafenbezogenem und Durchgangsverkehr) zugrunde- und vorzulegen. Bei der Bedarfsbegründung und den Prognosen, sind insbesondere auch die aktuelle rückgängige Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen, die Prognosegrundlagen sind daran anzupassen.</p>	<p>eine detaillierte Datenerfassung des Durchgangsverkehrs, des Wohn- und insbesondere des Hafenverkehrs. Aufbauend auf der Erfassung des Ist-Zustandes wurden Entwicklungen bis zum Prognosejahr 2025 berücksichtigt. Erläuterungen zur Vorgehensweise erfolgen im Rahmen des Fachgutachtens Verkehr (Verkehrsuntersuchung) der Projektstudie.</p>
	<p>Aufgrund der unter Punkt 3.5.2 angegebenen Defizite in der Datenlage ist eine Beurteilung und ein Vergleich der Trassenvarianten derzeit nicht möglich. Bevor weitere Planungsschritte eingeleitet werden, müssen zunächst Biotopkartierung, Vorkommen geschützter Arten, gesetzlich geschützter Biotope, Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, Ausbreitung von Altlasten untersucht werden. Dabei sind auch insbesondere Zerschneidungsauswirkungen auf den Biotopverbund zu betrachten. Gefordert sind vollständige und aktuelle Bestandsuntersuchungen.</p>	<p>Die unter Punkt 3.5.2 in der Tischvorlage erwähnten Lücken zum Bestand Flora und Fauna werden wie unter Punkt 3.6.2 beschrieben durch eigene Kartierungen und die Daten Dritter geschlossen. Die Datenlage in Hamburg zu den wesentlichen Umweltkriterien ist so umfangreich, dass sich bereits auf Grundlage einer ersten Planungsraumanalyse deutliche Vor- und Nachteile einzelner Varianten ableiten lassen, so wie innerhalb der Projektstudie geschehen.</p> <p>Im Rahmen der UVS zur Linienbestimmung werden mögliche Umweltauswirkungen für verschiedene Nord- und Südvarianten flächendeckend in gleicher Tiefenschärfe auf der Grundlage aktueller Bestandsaufnahmen und vor dem Hintergrund neuer rechtlicher Rahmenbedingungen dargestellt. D.h. die mit der Projektstudie begonnene Raumanalyse und Auswirkungsprognose werden fortgeführt und verifiziert. Dabei sind, wie in der Tischvorlage dargestellt, auch aktuelle Bestandsaufnahmen geplant.</p>

7	<p>Stadtteilbeirat Veddel Veddeler Brückenstraße 150 20539 Hamburg</p>	
	<p>Im Hafen entsteht umfangreicher LKW-Verkehr. Der Ausbau des Containerterminals Tollerort und der geplante Containerterminal Steinwerder im mittleren Freihafen werden die Situation auf dem Ostufer des Köhlbrandes erheblich verändern. Diese Entwicklung wird durch die Bestrebungen an den Terminals, auch LKW 24 Stunden abzufertigen und durch die geplanten Veränderungen des Freihafens und der damit verbundenen Aufhebung der nächtlichen Zollsperrn an der Ernst-August-Schleuse und der Tunnelstraße verstärkt. Die Wohngebiete des nördlichen Reiherstieges, des Kleinen Grasbrooks (Harburger Chaussee) und der Veddel wären erheblich betroffen.</p> <p>Eine Nordvariante der Querspange, die den Spreehafen unterquert, könnte die neuen Containerterminals erschließen. Über eine solche Trasse können die belastenden LKW-Verkehre um die Wohngebiete herum abgeleitet werden. Eine Südvariante der Querspange kann dieses nicht, wodurch erheblich mehr Verkehr durch die wohnquartieresnachen Straßen, vor allem die Harburger Chaussee, der Straßenzug Am Saalehafen – Am Moldauhafen, die Rampen- und die Tunnelstraße sowie die Straße am Zollhafen verstärkt belasten.</p> <p>Diese Vor- bzw. Nachteile der zu untersuchenden Varianten sind in die Gesamtbewertung der Linienbestimmungen mit einzubeziehen.</p>	<p>In Verkehrsgutachten zur Projektstudie werden die verkehrlichen Wirkungen verschiedener Varianten untersucht. Die Linienführung der HQS im Südkorridor führt zu einer erheblichen Entlastung der Hafen-Hauptroute über den Köhlbrand. Daraus ändern auch neue Entwicklungen im Bereich des Freihafens nichts. Die Verkehrsentwicklung wird auf den weiteren Planungsstufen jeweils fortgeschrieben.</p> <p>Die Ergebnisse fließen sowohl in die schalltechnische als auch in die luftschadstofftechnische Untersuchung ein, deren Ergebnisse wiederum auch in der UVS berücksichtigt werden.</p>
	<p>Im übrigen wird auf das Verkehrskonzept Elbinseln: Veddel und Kleiner Grasbrook der AG Lärm und Verkehr des Stadtteilbeirates Veddel hingewiesen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Stadtteilbeirat wird gebeten, der DEGES das Verkehrskonzept zur Verfügung zu stellen.</p>

8	Behörde für Kultur, Sport und Medien Denkmalschutzamt Imstedt 18-20 22083 Hamburg	
	Neben der zu aktualisierenden Übernahme der Kulturdenkmäler ist es wichtig, dass auch die Fragen ggf. schützenswerter Kulturlandschaft im Rahmen der UVS betrachtet werden.	Innerhalb des Schutzzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter wird dies berücksichtigt.
9	Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. info@zukunft-elbinsel.de	
	Aussagen des Vereines zum Verfahrensstand, Zielsetzung und zu den planerischen Randbedingungen	Diese Themen wurden bzw. werden im Rahmen des Kooperativen Beteiligungsprozesses erörtert.
	<u>Auswahl der Varianten</u> Variante im Norden mit einem Tunnel parallel zum Ernst August Kanal bleibt unerwähnt.	Die Variante wurde im Rahmen der Projektstudie (s. dort) nach Abstimmungen mit der Stadt Hamburg als Hauptvariante verworfen. Sie ist nicht mehr Gegenstand des Variantenvergleichs.
	Varianten Süd 2 und Süd 3 werden nicht berücksichtigt. Die in der Scoping Unterlage genannte Süd 4 ist in den bisherigen Präsentationen nicht dargestellt worden.	Die Varianten wurden im Rahmen der Projektstudie untersucht. Im Ergebnis sind sie aufgrund der Kosten (Süd 3) bzw. der entgegenstehenden Hafenbelange (Süd 2) aus dem weiteren Verfahren ausgeschlossen worden.
	In der Variante Süd 4 wird eine Brücke über ein Hafenbecken in Moorburg vorgesehen, dessen Planung in dem Koalitionsvertrag für diese Legislaturperiode ausdrücklich ausgeschlossen wird. Eine Planung einer Autobahn, die die potenzielle Hafenerweiterung in Moorburg bereits vorwegnimmt, führt dazu, dass eine Entwicklung des Ortes bei einer späteren Entscheidung gegen die Hafenerweiterung faktisch bereits verhindert wäre.	Innerhalb der UVS wird die Ist-Situation in Moorburg berücksichtigt. Städtebauliche Aspekte, Hafenplanungen und andere, z.B. wirtschaftliche Aspekte werden außerhalb der UVS im Rahmen der Abwägung bei Linienbestimmung berücksichtigt.
	<u>Geplantes Untersuchungsgebiet</u> Der Raum südlich der Elbe muss untersucht werden, da	Die ReGe Hamburg hat im Rahmen ihrer „Kon-

	<ul style="list-style-type: none"> - es für eine offenbar angestrebte Entlastung der Straßen im Hafen -von nicht auf den Hafen bezogenen Verkehr- unerheblich ist, ob eine Quer-Autobahn nördlich oder südlich der Süderelbe gebaut wird - die von einigen Harburgern gewünschte Wirkung auf die B 73 höher wäre, je näher eine solche Autobahn läge - die Kosten auch bei einer Tunnelung, beispielsweise in der Höhe des Harburger Binnenhafens, erheblich unter denen einer zusätzlichen Elbquerung liegen dürften 	<p>zeptstudie südliche Hafenerschließung“ im Auftrag der HPA im Jahr 2008 Lösungsansätze zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im südlichen Hafen in Bezug auf das Stadtstraßennetz untersucht. In die Betrachtung wurde einbezogen, dass zumindest Teile einer südlichen Hafenerschließung (Stadtstraße) als spätere Teile einer im Süden verlaufenden Autobahntrasse genutzt werden könnten.</p> <p>Aufgrund der beengten Verhältnisse in Harburg und weiterer städtebaulicher Planungen käme hier nur eine Tunnellösung in Frage. Dabei ist von erheblichen Kosten auszugehen, auch um baubedingte Risiken auf die vorhandene Bebauung ausschließen zu können.</p> <p>Innerhalb der Konzeptstudie wurde die Variante umweltseitig aufgrund der von allen untersuchten Varianten größten Betroffenheit von Wohnbauungen in Harburg sowie des Risikos für Denkmale in Harburg (sehr hohe Denkmaldichte) als deutlich ungünstiger eingestuft als andere Varianten.</p>
	<p><u>Klimafolgen</u> Beim Schutzgut Klima müssten neben den genannten Bestimmungsmerkmalen auch zwingend die CO₂ – Auswirkungen berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Berücksichtigung von CO₂-Emissionen ist keine Aufgabe innerhalb der Linienbestimmung, da es sich bei CO₂ nicht um einen Luftschadstoff handelt.</p>

	<p>Mit der HQS in Südlage ist mit einer erheblichen Verkehrszunahme zu rechnen, weil über eine zur A1 verlängerten A26 erheblicher Pendelverkehr, der jetzt auf der S-Bahn und mit dem Metronom auf der Schiene erfolgt, ebenso wie der Güterverkehr z.B. auf der Strecke Stade-Lübeck auf die Straße zurückgeholt würde.</p> <p>Diese erhöht die CO2 Belastung Hamburgs und widerspricht den offiziellen Zielen der Hamburger Politik.</p> <p>Die angestrebte Verlagerung von Verkehr anderer Straßen auf eine A26 durch Wilhelmsburg führt zur Verlagerung von Schadstoffimmissionen anderer Stadtgebiete nach Wilhelmsburg. Dies kann nur nach Vorlage konkreter Verkehrsmengendaten näher untersucht werden. In der UVS sind diese Aspekte gründlich zu prüfen.</p>	<p>Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ergeben sich auch bei den Südvarianten Entlastungswirkungen im Stadtteil Wilhelmsburg, da mit der HQS neben den vorhandenen Straßenverbindungen eine neue leistungsfähige Querverbindung für den Durchgangsverkehr bereitgestellt wird. Die Bewertung der Entlastungswirkungen im Stadtteil Wilhelmsburg erfolgt im Rahmen der Projektstudie.</p> <p>Die Luftschadstoffuntersuchungen beinhalten Berechnungen und Bewertungen der einzelnen Varianten auf der Grundlage der ausgewiesenen Verkehrsbelastungen. Es erfolgt der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte und ggf. die Ausweisung von Konfliktbereichen. Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz werden nicht betrachtet.</p>
1 0	<p>Runder Tisch Moorburg /Hohenwisch Rainer Böhrnsen Moorburger Kirchdeich 40 21079 Hamburg</p>	
	<p>Es ist den Unterlagen zum Scoping-Termin eine Südvariante 4 (die Varianten 2 und 3 fehlen) zu entnehmen, die in den Unterlagen zum „kommunikativen Verfahren“ zur Trassenfindung der Autobahn-Querspanne nicht enthalten ist. Dort findet sich lediglich eine Südvariante 2.</p>	<p>Im Rahmen der Projektstudie wurden verschiedene Varianten untersucht. Im Ergebnis sind einige aufgrund der Kosten (Süd 3) bzw. der entgegenstehenden Hafenbelange (Süd 2) aus dem weiteren Verfahren ausgeschlossen worden.</p>
	<p>Die Varianten Süd 1 und Süd 4 nehmen in ihrem Verlauf Bezug auf ein Hafenbecken in Moorburg, wohingegen die Variante Süd 2 verworfen wird, weil sie die Planungen eines Hafenbeckens in Moorburg konterkariert.</p>	<p>Die Hafenuerspanne ist keine vorbereitende Planung für ein evtl. zukünftiges Containerterminal Moorburg.</p>

Scopingtermin zur UVS Hafenuerspange
 Synopse der eingegangenen Stellungnahmen

	<p>Zur Variante Süd 1 wurde bereits Ende 2007 vom damaligen Staatsrat der BSU, Herrn Fuchs, auf einer Veranstaltung der Hamburger Architektenkammer klar formuliert, dass diese Trasse dem Verlauf des Hafenbeckens folge und u. a. als Erschließungsmaßnahme für dies Hafenbecken zu verstehen sei. Der Verlauf dieses Hafenbeckens ist dem Hafenentwicklungsplan 2005 zu entnehmen.</p> <p>Auch die Planung einer Verkehrserschließung ist eine Planung für ein Terminal in Moorburg, sodass die Trassenfindung für eine A 252 und somit das Scoping-Verfahren bereits einen Verstoß gegen die Koalitionsvereinbarung des jetzigen CDU/GAL-Senats darstellt. Dort heißt es:</p> <p><i>„Es wird vereinbart, dass in dieser Legislaturperiode keine Aufnahme von Planungen für die Inanspruchnahme von Moorburg für ein neues Containerterminal erfolgt; bereits laufende Planungen werden eingestellt.“</i></p>	<p>Die mit der Hafenuerspange verfolgten Ziele wurden von der DEGES deutlich formuliert. Die Notwendigkeit für die Hafenuerspange ergibt sich demnach nicht allein aus Hafenbelangen. Allerdings ist sehr wohl bei der Trassierung einer Autobahn auf andere raumbedeutsame Planungen Rücksicht zu nehmen. Dies geschieht im Bereich von Moorburg u.a. auf der Grundlage des Hafenentwicklungsgesetzes und des Hafenentwicklungsplans 2005.</p>
	<p>Vom Rot-Grünen Senat wurde 1989 beschlossen, einen so genannten „Ständigen Gesprächskreis“ einzurichten, der sich aus Bewohnern Moorburgs und Vertretern aller mit dem Ort befassten Institutionen zusammensetzt und der an einer Verbesserung der Lebensbedingungen im Ort arbeiten soll. Federführend ist die Wirtschaftsbehörde.</p> <p>Alle nachfolgenden Senate haben den Ständigen Gesprächskreis weitergeführt und die Möglichkeit, in Moorburg-Mitte befristete Baugenehmigungen bis zum Jahr 2035 zu bekommen, hat bis heute Bestand.</p> <p>Es entspricht der Aufgabenstellung des Ständigen Gesprächskreises, dem Tenor der vorher zitierten Unterlagen und somit dem Willen des Senats, dass Moorburg bei Planungen der Behörden nicht als Hafenerweiterungsgebiet, sondern als ganz normaler Stadtteil betrachtet wird, dessen Bewohner uneingeschränkten Schutz genießen.</p>	<p>Innerhalb der UVS wird die Ist-Situation in Moorburg berücksichtigt. Städtebauliche Aspekte, Hafenplanungen und andere, z.B. wirtschaftliche Aspekte werden außerhalb der UVS im Rahmen der Abwägung bei der Linienbestimmung berücksichtigt.</p>
	<p>Die Trassenführung der Variante Süd 1 wird aus Erfordernissen für eine Hafenerweiterung und nicht aus Rücksicht auf die Bewohner gewählt. Sie kommt dem Moorburger Kirchdeich in seiner gesamten Länge und dem Moorburger Elbdeich östlich der Einmündung Elbdeich/Kirchdeich am nächsten. Dieser Bereich hat die meisten Bewohner und ist am dichtesten bebaut.</p>	<p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Auswirkungen verschiedener Varianten auf die vorhandenen Wohn- und Erholungsfunktionen in Moorburg werden innerhalb des Schutzgutes Menschen, menschliche Gesundheit in der</p>

		UVS berücksichtigt.
	Jede Überlegung zu einem Lärmschutz wird unweigerlich mit der Frage konfrontiert, ob überhaupt und wenn ja in welchem Maße der Bund bereit ist, für einen in einer durch das Hafenuerspannungsgesetz so speziellen Lage befindlichen Ort wie Moorburg einen aktiven Lärmschutz zu finanzieren, und das u. U. über eine ziemlich lange Strecke von der Anschlussstelle der A 26 bis zum Nordufer der Süderelbe. Die Frage der technischen Realisierbarkeit bei einer aufgeständerten Autobahn und einer Brücke über die Süderelbe spielt ebenfalls eine entscheidende Rolle.	Die Beantwortung dieser Fragestellungen ist nicht Aufgabe der UVS. Finanzierbarkeit und Realisierbarkeit werden im Rahmen der Gesamtabwägung im Linienbestimmungsverfahren geprüft.
	Die Südtrasse der A 252 ist in allen ihren Varianten für Moorburg in höchstem Maße sozial unverträglich. Sie würde bei ihrer Realisierung das Ende des Ortes Moorburg als Wohnort bedeuten. Ein Ort, der seit Jahrzehnten mit dem Stigma einer Hafenerweiterung behaftet ist, kann als Wohnort keine weitere Zukunft entwickeln, wenn er darüber hinaus auf drei Seiten von Autobahnen umgeben ist. Jede Option auf eine weitere Zukunft, die sich ergeben könnte bzw. offen gehalten wird und sich mit dem Ständigen Gesprächskreis auch schon institutionalisiert hat, wäre vertan.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Auswirkungen verschiedener Varianten auf die vorhandenen Wohn- und Erholungsfunktionen in Moorburg werden innerhalb des Schutzgutes Menschen, menschliche Gesundheit in der UVS berücksichtigt.
	Bei einer Verlegung der AS Moorburg von der A 7 auf die A 252 bei einer Variante Süd 1 würden der Moorburger Elbdeich und der Moorburger Kirchdeich zu Zubringerstraßen für diese AS. Es würde somit erheblicher zusätzlicher Verkehr entstehen, den diese Straßen (schmal, schwankender Moorboden als Untergrund, Asphaltdecke auf Kopfsteinpflaster) und seine Bewohner nicht verkraften könnten.	Als Zubringerstraßen zur neuen AS sind die Straßen ohne Wohnfunktion Moorburger Hauptdeich und Moorburger Bogen vorgesehen.
	Der gesamte Bereich von der Elbe und dem „Moorburger Berg“ im Norden bis zum „Kätnermoor“ im Süden ist in seinem jeweiligen Biotop und seinen Zusammenhängen ökologisch höchst wertvoll. Er bildet eine grüne Achse zwischen der Elbe und den Harburger Bergen und sollte in seiner Gesamtheit betrachtet werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und innerhalb der UVS berücksichtigt. Artenschutzrechtliche Fragestellungen im Zusammenhang mit der Planung werden in einem

	<p>Dieser Raum ist Flucht- und Rückzugsgebiet für eine Vielzahl von Tierarten, die einst aus dem Biotop Altenwerder vertrieben wurden, und er bietet sich dafür an.</p> <p>Der „Moorburger Berg“ im Norden ist auf 35 Hektar mit mehreren Streuobstwiesen, Magerrasen, Totholzbereichen, Feuchtgebieten usw. ausgestattet. Daran schließt sich im Süden das Siedlungsgebiet Moorbürg an mit alten, großen, untergenutzten bzw. aufgegebenen Gärten und Obstplantagen, locker bebaut.</p> <p>Der Bereich ist umgeben von Feuchtwiesen mit Grabennetz und Teichen und Zonen mit Bruchwald (besonders zwischen dem Moorburger Kirchdeich und dem jetzigen Bahngleis Richtung Kattwykbrücke). Beide Bereiche mit üppigem Angebot an Nahrung und Nistplätzen.</p> <p>Das Kätnermoor als seltenes Feuchtbiotop bildet im Süden eine Ergänzung zum vorher erwähnten Grabensystem.</p> <p>Dieser Bereich würde schon durch die Bauarbeiten an der Südtrasse komplett zerstört werden.</p> <p>Dies würde ebenfalls für die Arbeiten an einer neuen Trasse der Hafenbahn gelten, die in diesem Bereich hinzukäme.</p> <p>Der Verfasser dieser Stellungnahme hat in den genannten Bereichen durch eigene Beobachtung momentan z. B. 63 Vogelarten bestimmt (ohne Anspruch auf Vollständigkeit), wovon 13 Arten als streng geschützt gelten (Eisvogel, Grünspecht, Habicht, Kiebitz, Mäusebussard, Raufußbussard, Schilfrohrsänger, Schleiereule, Silberreiher, Sperber, Teichhuhn, Turmfalke, Waldohreule). Eine isolierte Betrachtung allein des Kätnermoores als schützenswertes Biotop wird den bestehenden Verhältnissen nicht gerecht.</p>	<p>separaten Fachbeitrag geprüft. Die Ergebnisse des Fachbeitrages werden in der UVS berücksichtigt.</p>
	<p>Eine Trasse der Variante Süd 1 würde als aufgeständerte Autobahn und mit einer Hochbrücke über die Süderelbe das momentane Landschaftsbild dominieren und somit zerstören.</p>	<p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Auswirkungen verschiedener Varianten auf das Landschaftsbild werden innerhalb der UVS beurteilt.</p>

<p>1 1</p>	<p>Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Landes- und Landschaftsplanung LP 35</p>	
	<p><u>Allgemeine Hinweise</u> Gibt es für das erneute Linienbestimmungsverfahren einen Zeitplan?</p>	<p>Ein Antrag auf Linienbestimmung wird nicht vor Abschluss des kooperativen Beteiligungsprozesses Hamburg Süd eingereicht. Erkenntnisse aus dem Beteiligungsprozess und dem Scopingverfahren sind zunächst in die Linienbestimmungsunterlagen einzuarbeiten.</p>
	<p>In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die zeitlichen Abläufe mit den Abläufen der IBA und igs mit dem Ausstellungs- und Präsentationsjahr 2013 abzustimmen sind.</p>	<p>Es finden Abstimmungen zwischen der DEGES und den Verantwortlichen der IBA und der igs statt.</p>
	<p>Da die Trassen zum Teil sehr hohe Brückenbauwerke mit langen Rampen oder auch Tunnelbauwerke mit langen offenen Trögen beinhalten, ist über das Amt für Landes- und Landschaftsplanung/ LP 3 der Oberbaudirektor zu Fragen der Gestaltung der Bauwerke und deren Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild in das weitere Verfahren einzubeziehen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Bei der vorliegenden Aufgabenstellung zur Entwicklung und Prüfung einer Südtrasse geht es um eine Untersuchungstiefe auf der Planungsebene einer "Linienbestimmung". Darüber hinaus muss jedoch ein qualifizierter Vergleich mit der Nordtrasse, die bereits in der Planungstiefe einer Vorplanung vorliegt, geleistet und die hierfür erforderlichen fachlichen Beiträge erarbeitet werden. Die sich daraus ergebende Aufgabenstellung erfordert daher die Einbeziehung städtebaulicher gestalterischer Fachkompetenz. Dies gilt gleichermaßen für die Landschaftsplanung.</p>	<p>Für die Linienbestimmung muss nicht die Qualität der Vorplanung des Nordkorridors erreicht werden. In der Gesamtabwägung der Projektstudie sprechen mehrere Aspekte gegen nördliche Linienführungen. Das Projektziel wird mit der Südvariante erreicht. Gleichwohl wird über die Umweltverträglichkeitsstudie landschaftsplanerische Fachkompetenz einbezogen. Dabei werden innerhalb des Schutzgutes Landschaft auch landschaftsästhetische und gestalterische Aspekte berücksichtigt.</p>

	In städtebaulich und landschaftsplanerisch bedeutsamen Bereichen ist für den engen Vergleich von Trassenvarianten eine städtebauliche Fachplanung erforderlich, um durch ausreichende Differenzierung eine fachlich fundierte Entscheidung zu gewährleisten. Dies gilt für die Südtrasse dort, wo Absenkungen und Einschnitte in besiedelten und durch landschaftliche Bezüge geprägten Bereichen.	Landschaftsplanerische Aspekte werden innerhalb der UVS berücksichtigt. Städtebauliche Belange werden im Rahmen der Linienbestimmungsunterlage betrachtet und bewertet.
	Der laufende "Kooperative Beteiligungsprozess zur Hafenuerspange und Verlegung der Wilhelmsburg Reichsstraße" und seine Ergebnisse sind einzubeziehen.	Erkenntnisse aus dem kooperativen Beteiligungsprozess und dem Scopingverfahren werden in den weiteren Planungsstufen berücksichtigt.
	Es wird davon ausgegangen, dass die Planungen zur zukünftigen Trassenführung der Hafenbahn mit dem Verlauf der geplanten Trassenvariante Süd 1 der Hafenuerspange abgestimmt und wo möglich gebündelt werden. Dies vorausgesetzt wird weiter davon ausgegangen, dass die östliche Hafenbahntrasse in der Nähe der Harburger Schlossinsel nicht weiterverfolgt wird.	Hierzu erfolgt bereits eine planerische Abstimmung zwischen DEGES und HPA. Ziel ist es ein in weiten Teilen gebündelten Verlauf von Hafenbahn und Hafenuerspange zu erreichen.
	Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren beabsichtigt LP, zur Verschickung eine Darstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms zu erarbeiten, die die Trasse der A 252 / Hafenuerspange als nachrichtliche Übernahme enthält. Eine eigenständige Änderung der Planwerke erfolgt nicht. Es wird dazu um frühzeitige Information vor Verschickung gebeten.	Die benötigten Informationen werden wir Ihnen zukommen lassen.
	Hinweise zur Karte „Planungsraumanalyse“ Bitte in der Karte zur besseren Verortung der Trassen im Untersuchungsraum die aktuellen Trassenvarianten einfügen.	Anliegend erhalten Sie eine Karte mit den Trassenvarianten.
	Bitte in der Karte den Verlauf des 2. Grünen Ringes darstellen, da er von überörtlicher Bedeutung ist und die Nutzung „Naherholung“ in der Karte dargestellt werden muss. In weiteren Detailkarten sollten dann auch die grünen Wegeverbindungen des LaPro und festgesetzte Ausgleichsflächen dargestellt werden.	In der anliegenden Karte ist auch der 2. Grüne Ring dargestellt. Innerhalb der UVS werden Karten zur Raumanalyse und Auswirkungsprognose erstellt. Darin werden auch die weiteren Anmerkungen berücksichtigt.

	<p>Zur Beurteilung der Schutzwürdigkeit einzelner Gebiete <u>hinsichtlich der Immissionsbelastungen</u> sind nicht die Darstellungen des F-Plans maßgeblich, sondern das verbindliche Planrecht bzw. bei fehlendem Planrecht die städtebauliche Einstufung der Fachämter für Stadt- und Landschaftsplanung der jeweiligen Bezirke Harburg und Hamburg-Mitte, Projekte von IBA und igs sowie der Bestand.</p>	<p>Die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen orientieren sich nicht nur am Flächennutzungsplan, sondern hauptsächlich am Bestand. Die exakten Gebietseinstufungen und -abgrenzungen werden in späteren Planungsphasen berücksichtigt.</p>
	<p>Hinweise zu einzelnen Gliederungspunkten <u>zu S. 8f, Schutzgutbezogener Untersuchungsrahmen</u></p> <p>zu Schutzgut „Landschaft“:</p> <p>Die Auswirkungen auf das Landschafts- und Siedlungsbild sind anhand von Visualisierungen für die Varianten darzustellen.</p>	<p>Soweit Visualisierungen in der jetzigen Planungsstufe möglich und sinnvoll sind, werden sie auch erarbeitet. Die Möglichkeiten und die Erfordernis von Visualisierungen müssen in jedem Einzelfall geprüft werden.</p>
	<p><u>zu S. 11f, Biotoptypenkartierung:</u></p> <p>Die vorliegende Kartierung von Brandt/ Haack vom Dez. 2006 (Bericht mit Karte) zu Biotopen u. Fauna im Bereich Kirchdorf-Süd/Finkenriek/Kornweide, die im Auftrag von BSU/LP erfolgt ist, wird als Anhang zu dieser Stellungnahme zur Verfügung gestellt (siehe Anlage).</p>	<p>Die Unterlage wird dankend zur Kenntnis genommen.</p>
	<p><u>zu S. 13, Umfang der ergänzenden faunistischen Untersuchung:</u></p> <p>Warum werden für den Bereich südlich des Spülfeldes Moorburg nur die Amphibien erhoben? Faunistische Erhebungen, insbesondere bzgl. der besonders und streng geschützten Arten, sind umfassend erforderlich, und zwar im gesamten Bereich des Südkorridors.</p>	<p>In dem Bereich kann auf aktuelle Kartierungen im Auftrag von HPA aus den Jahren 2008/2009 zurückgegriffen werden (s. Kap. 3.5.2 der Tischvorlage).</p> <p>Insgesamt liegt damit für das Untersuchungsgebiet eine aktuelle und vergleichbare Datenlage vor.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • <u>zu S. 14, Gutachten zur Luftschadstoffbelastung:</u> Die Luftschadstoffuntersuchung ist für alle vier Trassenvarianten anzustellen. Zusätzlich zu den Schadstoffen NO₂ und Feinstaub (PM₁₀) ist noch der Schadstoff Feinstaub (PM_{2,5}) zu betrachten und der Richtwert der Richtlinie RL 2008/50/EG vom 21.05.2008, welche absehbar auch in nationales Recht umgesetzt werden wird, zur Beurteilung heranzuziehen. Darüber hinaus ist ein geeignetes Verfahren zu wählen, um die Anzahl der von einer erhöhten Schadstoffbelastung Betroffenen miteinander vergleichen zu können. 	<p>Luftschadstoffuntersuchungen werden für alle Trassenvarianten durchgeführt. Die ermittelten Schadstoffkonzentrationen (unter anderem PM₁₀ und NO₂) werden mit den Grenzwerten der 22. BImSchV verglichen. Unter Berücksichtigung der spätestens bis zum 11.06.2010 in nationales Recht umzusetzenden EU-Richtlinie 2008/50/EG und des damit verbundenen Grenzwertes ab 2015 werden die Untersuchungen zusätzlich auf den Schadstoff PM_{2,5} ausgedehnt. Die Luftschadstoffuntersuchungen beinhalten den Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte am Rand der schutzwürdigen Gebiete und ggf. die Ausweisung der Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen. Punktuelle Schadstoffkonzentrationen und Einzelbetroffenheiten werden nicht ermittelt.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • <u>zu S. 14, Untersuchungen der Lärmimmissionen:</u> Die Untersuchung zum Lärm ist ebenso für alle vier Trassenvarianten durchzuführen. Hierbei ist analog zur Schadstoffuntersuchung die Anzahl der Betroffenen durch eine geeignete Methode in Beziehung zu setzen, ggf. eignet sich hierfür die Lärmkennziffermethode. Des Weiteren sind notwendig werdende aktive sowie ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen in ihren Auswirkungen gegenüberzustellen. 	<p>Lärmuntersuchungen werden für alle Trassenvarianten durchgeführt. Die ermittelten Beurteilungspegel werden mit den Grenzwerten der 16. BImSchV verglichen. Bei Überschreitung der Grenzwerte werden aktive Lärmschutzmaßnahmen grob dimensioniert und deren Wirkungen aufgezeigt. Bei evtl. zusätzlich notwendigen passiven Lärmschutzmaßnahmen wird die Anzahl der betroffenen Wohnhäuser abgeschätzt.</p>

	<p>Anschließend folgen die <u>Ausführungen zum 2. Grünen Ring im Bereich Moorburger Landscheide</u>, die bitte in der ergänzten Form zu übernehmen sind:</p> <p>„Entlang der Moorburger Landscheide südlich von Moorburg verläuft zudem der 2. Grüne Ring Hamburgs. Der 2. Grüne Ring ist von überörtlicher Bedeutung und als Teil des LaPro ebenfalls von der Bürgerschaft beschlossen worden. Im Bereich Moorburg stellt er als Ost-West-Radwegeverbindung eine sehr wichtige Verbindungsachse des Freiraumverbundsystems zwischen den Wohnquartieren in Harburg-Zentrum und Heimfeld mit der Marsch dar. Dieser Bereich entlang der Moorburger Landscheide bis zum Moorburger Bogen hat zentrale Bedeutung für eine biotopvernetzende und erholungswirksame Landschaftsentwicklung; alternative Routen sind ortsnahe nicht vorhanden. Die definierten Qualitätsanforderungen an Wegeverbindungen des 2. Grünen Rings bzgl. des Erholungswertes der Umgebung sind zu berücksichtigen, d.h. Baumaßnahmen wie Hafenbahn und Hafenuerspange müssen Mindestanforderungen für den grünen Erlebnisraum entlang der Wegeverbindung berücksichtigen.“</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS berücksichtigt.</p>
	<p>Entsprechend der Ergänzung für den Bereich Moorburg sind die Inhalte des Landschaftsprogramms für den Wilhelmsburger Bereich der Südtrasse darzustellen. Aussagen sind insbesondere zu treffen für:</p> <p>Landschaftsachsen:</p> <p>Landschaftsachse Reiherstieg (Wasserachse mit Verbindungsfunktion zwischen der Citylage von Hamburg und Harburg),</p> <p>Landschaftsachse Östliche Elbuferachse (Bereich Kornweide bis Uferbereich westlich der Brücke des 17. Juni)</p> <p>Wichtige grüne Wegeverbindungen:</p> <p>ab Süderelbebrücke zum Reiherstieg und Fortsetzung zur Süderelbe</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.</p> <p>In der UVS werden diese Aspekte zudem beim Schutzgut Landschaft eingehender berücksichtigt.</p>

	westlich Georg-Wilhelm-Straße mit Fortsetzung südlich der Kornweide zur Süderelbe vom igs-Park aus, gewässerbegleitend in südöstliche Richtung bis zum Hafen Holstenkaten und NSG Heuckenlock an der Süderelbe.	
	<u>zu S. 23, Karte Arten- und Biotopschutz des Landschaftsprogramms:</u> Bitte den aktualisierten Textbaustein übernehmen: „Dieser ehemals als Arten- und Biotopschutzprogramm (APro) bezeichneter Teil des Landschaftsprogramms ist ein Fachprogramm des Naturschutzes. Die Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzes sind hierin flächendeckend für verschiedene Biotopentwicklungsräume zusammengefasst worden. Speziell gekennzeichnet sind“	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.
	<u>zu S. 23, Landschaftsrahmenplan Wilhelmsburg</u> Bitte den aktualisierten Textbaustein übernehmen: „Der LRP Wilhelmsburg wurde 1983 beschlossen. Er ist behördenverbindlich; seine Aussagen sind jedoch im Wesentlichen in das Landschaftsprogramm integriert worden, weshalb er im Rahmen der UVS nicht weiter berücksichtigt wird.“	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.
	<u>zu S. 24, Flächennutzungsplan:</u> Der Absatz ist missverständlich formuliert: es entsteht der Eindruck, als befänden sich die genannten wesentlichen Darstellungen in Wilhelmsburg und Heimfeld im Bereich des Hafens. Ergänzend sollte in diesem Abschnitt auf die Darstellung von Flächen für die Landwirtschaft sowie eine Versorgungsfläche für ein Umspannwerk im Stadtteil Moorburg hingewiesen werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.
	<u>zu S. 24, Räumliches Leitbild für Hamburg:</u> Bitte den aktualisierten Textbaustein übernehmen: <u>Räumliches Leitbild für Hamburg (Entwurf)</u>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.

<p>Zur zukünftigen Stadtentwicklung von Hamburg gibt es neben den Vorgaben der Bauleitplanung zahlreiche weitere Projekte und perspektivische Planungen, mit denen städtebauliche und politische Ziele einer zukünftigen Entwicklung Hamburgs aufgezeigt werden.</p> <p>Im Mai 2009 hat der Hamburger Senat als Leitlinie seiner Politik das neue politische Leitbild „Hamburg: Wachsen mit Weitsicht“ beschlossen (Drs. 2009/00944). Auf dieser Basis wird auch der März 2007 präsentierte Entwurf für das Räumliche Leitbild aktuell überarbeitet, der die programmatischen Ziele, Handlungsfelder und Strategien der raumbezogenen Stadtentwicklung bis 2020 konkretisiert.</p> <p>Leitprojekt des politischen Leitbildes und Schwerpunkttraum der Stadtentwicklung gemäß dem Räumlichen Leitbild ist das Gebiet ‚Sprung über die Elbe‘, das auch die Elbinsel Wilhelmsburg umfasst.</p>	
<p><u>zu S. 25, Sprung über die Elbe</u></p> <p>Hinweis zur städtebaulichen Verträglichkeit: Jede Trassenführung einer Autobahn darf dem Konzept "Sprung über die Elbe" und den Projekten von IBA und IGS, die der Umsetzung des Rahmenkonzeptes dienen, nicht entgegenstehen. Für jede Trasse und jeden Trassenabschnitt muss insbesondere die Zerschneidung und Beeinträchtigung von Wohn- und Gemeinbedarfsflächen, die Verstärkung von Barrieren in der Stadtstruktur und die Beeinträchtigung von Flächen mit städtebaulichen Entwicklungspotenzialen mit dem Ziel beurteilt werden, eine verkehrliche Entlastung für Wilhelmsburg zu erreichen.</p> <p>Dem bisherigen Text ist folgende Ergänzung voranzustellen: „Die langfristig angelegte Stadtentwicklungsstrategie „Sprung über die Elbe“ ist auf Nachhaltigkeit und eine verträgliche Nachbarschaft von Stadt- und Hafentwicklung ausgerichtet und durch das Rahmenkonzept 2005 mit Darstellung von Entwicklungsschwerpunkten städtebaulich konkretisiert worden. Das Leitprojekt „Sprung über die Elbe“ ist als integraler Bestandteil der übergeordneten Planung vom Senat 2009 bestätigt worden und verbindliche Vorgabe für alle raumbezogenen Planungen. Die Projekte der internationalen Bauausstellung</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.</p>

	und der Realisierung des Wilhelmsburger Volksparks im Zuge der internationalen Gartenbauausstellung sind Bestandteil des Rahmenkonzepts und der Umsetzungsstrategie und als Maßnahmen der übergeordneten Planung entsprechend zu berücksichtigen.“	
	<u>zu S. 25, Sanierungsgebiete Wilhelmsburg</u> Die Aussagen sind zu ergänzen um laufende Sanierungsverfahren zum Wilhelmsburger Zentrum „Berta-Kröger-Platz“, das auf die Stärkung des Nahversorgungszentrums in der Mitte von Wilhelmsburg abstellt. Es wird empfohlen, den Text mit dem Amt WSB der BSU abzustimmen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.
	<u>zu S. 25, Internationale Bauausstellung- IBA</u> Über den bisherigen Hinweis ist der Text zu aktualisieren und um die Kernaussagen der Drs. 19/1754 über den Stand der IBA Projekte zu ergänzen. Für die Südtrasse sind Aussagen zur geplanten städtebaulichen Entwicklung zwischen Kornweide, Georg-Wilhelm-Straße, Haulander Weg und vorh. Trasse der WBR (IBA-Projekt „Haulander Weg“) zu ergänzen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt. Die BSU wird darum gebeten, die Drucksache 19/1754 zur Verfügung zu stellen.
	<u>zu S. 25, Ergänzung um die Überschrift Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße</u> Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nach Osten in den Bereich nicht mehr benötigter Bahnflächen und der im Kontext mit den Zielen der Stadtentwicklung erforderliche Verzicht auf eine Anbindung zwischen HQS und neuer B4/75 nach Norden ist Ergebnis der Voruntersuchungen und muss verbindliche Vorgabe für die vertiefende Planung sein.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.
	<u>zu S. 25, Ergänzung um die Überschrift „Masterplan 2013 / 2013 plus“</u> Mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße werden in erheblichem Umfang Flächenpotenziale in zentraler Lage für die mit dem „Sprung über die Elbe“ in Gang gesetzte Stadtentwicklung verfügbar. Das Rahmenkonzept von 2005 für den „Sprung über die Elbe“ wird entsprechend fortgeschrieben, die über die gesamte Nord-Süd Erstreckung der Insel verlaufende Entwicklungsachse wird hier aufzunehmen sein. Für die zentralen Teilflächen der Wilhelms-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt. Die BSU wird darum gebeten, den Masterplan und die Drucksache 19/1754 samt Anlagen zur Verfügung zu stellen.

	burger Mitte gilt der Masterplan Mitte Wilhelmsburg 2013/2013 plus (vgl. Drs. 19/1754, Anlagen).	
	zu S. 26, Internationale Gartenschau- igs Langfristiges Ziel über die Dauer der igs hinaus ist, einen Park für Wilhelmsburg mit gesamtstädtischer Ausstrahlung zu schaffen. Dieser zeitliche Horizont der Erholungsnutzung ist in der Untersuchung zu berücksichtigen, als Hinweis darauf sollte der Text entsprechend ergänzt werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der UVS entsprechend berücksichtigt.
1 2	HPA Neuer Wandrahm 4 20457 Hamburg	
	<u>Zu Kapitel 3.1 Methodik</u> Die Methodik sieht die Ermittlung einer umweltfachlichen Vorzugsvariante vor und stellt auf die UVPG-Schutzgüter nach RUVS ab. HPA empfiehlt die in die Bewertung eingestellten Kriterien a) zu erweitern und b) zu konkretisieren. a) Das Gebiet des Hamburger Hafens ist gekennzeichnet durch viele Besonderheiten: <ul style="list-style-type: none"> • Das Hafengebiet wird intensiv gewerblich genutzt, sowie im Hafenerweiterungsgebiet in der Ortslage Moorburg durch Wohnnutzung • Große Flächen sind im öffentlichen Eigentum (Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg oder der HPA) • Es gibt im Hafen eine Reihe von Planungen in sehr unterschiedlichem Konkretisierungsgrad und planrechtlicher Verfestigung • Das Hafengebiet unterliegt dem Hafentwicklungsgesetz (HafenEG). Gemäß § 1 Abs. 3 HafenEG, ist das Hafengebiet für Hafenzwecke bestimmt und damit Gegenstand der Sonderplanung im Sinne des § 5 Abs. 4 BauGB. Daraus ergeben sich sowohl planungsrechtliche Besonderheiten als auch - infolge der Zweckbestimmung- Besonderheiten bei der Bewertung potenzieller 	Die Hinweise von HPA werden zur Kenntnis genommen. Innerhalb des Linienbestimmungsverfahrens werden auch eigentumsrechtliche und betriebstechnische Fragen, soweit für die Durchsetzbarkeit der Planung von Bedeutung, berücksichtigt. In der UVS werden nach Vorgabe der Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS) die Schutzgüter gemäß § 2 UVPG betrachtet und bewertet.

	<p>Konflikte mit einem Infrastruktur-Vorhaben. Aus Sicht der HPA wird unter diesen Voraussetzungen dringend empfohlen, die Vorzugsvariante nicht allein nach umweltfachlichen Aspekten zu optimieren und zu bewerten.</p>	
	<p>Da sich im Hafengebiet große Flächen im öffentlichen Eigentum befinden, steht der Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum in weiten Bereichen als Alternative die Inanspruchnahme von öffentlichem Grund gegenüber. Es wäre daher im Sinne einer rechtssicheren Abwägung zu empfehlen, die Betroffenheit von privatem Grundeigentum in die Bewertung einzustellen.</p>	<p>Innerhalb des Linienbestimmungsverfahrens werden auch eigentumsrechtliche Fragen, soweit für die Durchsetzbarkeit der Planung von Bedeutung, berücksichtigt. In der UVS werden wie oben beschrieben die Schutzgüter gemäß § 2 UVPG betrachtet.</p>
	<p>Neben dem Aspekt des öffentlichen Eigentums erachtet die HPA es als notwendig, die vorhandenen Nutzungen ebenfalls in die Bewertung mit einzustellen. Das Hafengebiet wird intensiv durch Hafenanlagen, Industrie und Gewerbe sowie Nutzungen mit weitergehenden Genehmigungen (wie z.B. wasserrechtlichen Genehmigungen oder Genehmigungen nach BImSchG) im Einklang mit dem planrechtlichen Status als Hafengebiet genutzt. Die in diesem Gebiet vorhandenen Werte sind erheblich und schaffen bzw. erhalten viele Arbeitsplätze für den Großraum Hamburg, bzw. sichern den Betrieb des Hamburger Hafens, so dass HPA dringend empfiehlt, auch die Beeinträchtigung der vorhandenen Nutzungsstrukturen in die Abwägung einzustellen. Neben der vorhandenen Nutzung sind aus Sicht der HPA auch geplante Vorhaben – je nach planrechtlicher Verfestigung und Konkretisierungsgrad – in die Bewertung einzustellen.</p>	<p>Innerhalb des Linienbestimmungsverfahrens werden auch eigentumsrechtliche und betriebstechnische Fragen, soweit für die Durchsetzbarkeit der Planung von Bedeutung, berücksichtigt. Insofern werden Hafenbelange und Nutzungen innerhalb der Linienbestimmung berücksichtigt. Dies gilt auch für raumbedeutsame Planungen. Dies ist jedoch nicht Aufgabe der UVS. Die von HPA genannten Aspekte sind in der UVS z.T. als Vorbelastungen relevant.</p>
	<p>b) Neben der Darstellung der in die Bewertung einzustellenden Schutzgüter, wäre es für eine Stellungnahme zur Methodik wichtig zu wissen, welche Wirkfaktoren eingestellt werden sollen und welche Reichweite diese Wirkfaktoren in einer ersten Abschätzung erreichen werden. Ohne eine solche Abschätzung ist es schwierig, zur Angemessenheit von Untersuchungsraum und Untersuchungstiefe oder einer Variantenbewertung inkl. Auswirkungsprognose Stellung zu nehmen.</p>	<p>Ergänzend zur Tischvorlage zum Scoping-Termin wird die DEGES ergänzende Erläuterungen zur Methodik vorlegen. Darin wird auch die Abschätzung von Wirkfaktoren und Reichweiten näher erläutert. Grundsätzlich ist es so, dass das Untersuchungsgebiet ggf. auch im Rahmen der Bearbei-</p>

		<p>tion der UVS noch einzelfallbezogen zu erweitern ist, sollte sich im Rahmen der Bearbeitung der UVS herausstellen, dass einzelne Auswirkungenreichweiten über die bisherige Grenze hinausgehen werden.</p>
	<p><u>Zu Kapitel 3.2 Auswahl von Varianten</u> Im Kapitel 3.2 wird die Anzahl der für die Änderung der Linienbestimmung betrachtungsrelevanten Varianten mit Verweis auf verschiedene Projektstudien und Vorplanungen bereits deutlich eingegrenzt. Um diese Vorauswahl nachvollziehen zu können, müssten dem Leser diese Untersuchungen zugänglich gemacht werden und in ein aktualisiertes Bewertungskonzept eingebettet werden.</p>	<p>Dies liegt mit der Projektstudie vor, die mittlerweile öffentlich gemacht wurde.</p>
	<p><u>Bewertung des Hafenerwicklungsgesetzes</u> Das im Hafenerwicklungsgesetz zum Ausdruck gebrachte und mit Verfassungsrang versehene öffentliche Interesse am Betrieb des Hafens und dessen Erweiterung und Entwicklung überwiegt in der Tat regelmäßig eine Abwägung gegenüber anderen planerisch zu gewichtenden Rechtsgütern. Eine Abwägung zwischen den planerisch zu gewichtenden Rechtsgütern von vornherein, also ohne Abwägung, zu Gunsten des Hafens und seiner Entwicklung zu entscheiden - und sich damit in das Risiko des Vorwurfs des Abwägungsausfalls zu bringen - hält HPA nicht für sinnvoll. HPA empfiehlt daher, das Hafenerweiterungsgebiet grundsätzlich in die Betrachtung einzubeziehen und sodann jeweils im Rahmen der Abwägung substantiiert auszuschließen. Dabei ist die Bezugnahme auf den jeweiligen Hafenerwicklungsplan zweifelhaft, weil die Hafenerwicklungspläne keinerlei konstitutive Funktion besitzen. Entscheidend ist vielmehr der jeweilige Flächenstatus als Hafengebiet (Hafenerweiterungs-/Hafennutzungsgebiet).</p>	<p>In der Projektstudie werden mehrere Varianten betrachtet, die in das Hafenerweiterungsgebiet eingreifen. Diese Varianten wurden aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen. Der Hauptgrund für den Ausschluss der Variante Süd 2, die nördlich von Moorburg verläuft, ist der Widerspruch zur Hafengebietserweiterung.</p>
	<p><u>zu Kapitel 3.3 Geplantes Untersuchungsgebiet</u> Wie zu Kapitel 3.1 bereits ausgeführt, kann eine Bewertung des Untersuchungsgebiets nur in Kenntnis der Wirkweiten erfolgen.</p>	<p>S.O.</p>

	<p><u>zu Gutachten zur Luftschadstoffbelastung</u> Es sind nicht nur die genannten verkehrsrelevanten Schadstoffe NO₂ und PM₁₀, sondern auch die anderen in der 22. BimSchV aufgeführten Verbindungen zu berücksichtigen. Auch sollte die Gesamtbelastung an Luftschadstoffen anhand der geltenden Grenzwerte bewertet und nicht nur verglichen werden, wobei das Verhältnis von Hintergrund- und Zusatzbelastung nur ein Kriterium sein sollte.</p>	<p>In der Luftschadstoffuntersuchung werden nicht nur die verkehrsrelevanten Schadstoffe NO₂ und PM₁₀, sondern auch alle anderen Schadstoffe der 22. BImSchV betrachtet. Basierend auf vorhandenen Vorbelastungen werden für jede Variante die Zusatzbelastungen ermittelt und daraus resultierend die Gesamtbelastungen gebildet.</p>
	<p><u>zu Untersuchungen der Lärmimmissionen</u> Die aufgeführten Beurteilungsgrundlagen für die vorgesehenen lärmtechnischen Gutachten sind kritisch zu prüfen. Insbesondere die Anwendung der Orientierungswerte der DIN 18005 erscheint nicht zielführend für den Anwendungsbereich von Planungen in intensiv genutzten städtischen Ballungsräumen.</p>	<p>Gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 ist bei einer raumbedeutsamen Straßenplanung eine lärmindernde Linienführung anzustreben. Die für die weitere Planung der Vorzugsvariante und die Entscheidung über Lärmschutzansprüche maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sollen möglichst unterschritten werden. Als Anhaltspunkte werden die Orientierungswerte der DIN 18005 angegeben. Auch wenn die Einhaltung bzw. Unterschreitung der Orientierungswerte in städtischen Ballungsräumen schwierig bzw. teilweise unmöglich ist, sollten sie als Zielwerte nicht außer Acht gelassen werden.</p>
	<p><u>zu Kapitel 4.2.1 Natura 2000-Gebiete</u> Wird eine Beschäftigung mit dem Natura 2000-Gebiet DE 2524-402 „Moorgürtel“ (VS-Gebiet) als entbehrlich erachtet?</p>	<p>Eine Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ wird aufgrund der Entfernung derzeit nicht für erforderlich gehalten. Der Wirkraum der Hafenquerspange umfasst den Abschnitt bis zum zukünftigen AK Süderelbe. Die Linienfüh-</p>

		<p>rung westlich der A 7 ist nicht Gegenstand der Linienbestimmung, sondern Teil der Planung der A 26 des LSBG.</p>
	<p><u>zu Kapitel 4.2.9 Landschaftsplanung und naturschutzfachliche Fachkonzeptionen</u> Es bleibt unklar, nach welchen Kriterien die Fachkonzeptionen ausgewählt wurden. Welchen Stellenwert hat das angeführte Konzept „Unser Grünes Wilhelmsburg“ für die Umweltverträglichkeitsstudie (Raumanalyse und Auswirkungsprognose)?</p>	<p>Die dargestellten Fachkonzeptionen wurden nicht ausgewählt. Es wird auf die Fachkonzeptionen eingegangen, die im Rahmen der Datenrecherche bzw. auch im Rahmen anderer Planungen seitens der Fachbehörden und Verbände als planungsrelevant dargestellt wurden. Das Konzept „Unser Grünes Wilhelmsburg“ wird berücksichtigt, da u.a. beim Scoping zur Verlegung der B4/75 explizit seitens der Naturschutzverbände aber auch seitens der BSU darauf hingewiesen wurde. In welchem Umfang einzelne Inhalte aus den Fachkonzeptionen in die UVS einfließen können, ist im Einzelfall noch zu prüfen.</p>
	<p><u>zu Kapitel 4.2.10 Stadtentwicklung und Hafenplanung</u> Es werden in diesem Abschnitt eine Reihe von Planungen/Planungsinstrumente unterschiedlicher Konkretisierung und planrechtlicher Verfestigung dargestellt, wie z.B. das Räumliche Leitbild im Entwurf. Bebauungspläne werden aber nur betreffend des Schutzguts Mensch berücksichtigt. Da der weitere Umgang mit den unterschiedlichen Planungsinstrumenten der Stadt Hamburg nicht weiter konkretisiert wird, entsteht aus Sicht der HPA ein Ungleichgewicht in der Abwägung.</p>	<p>Unter Vorsorgegesichtspunkten ist es nicht gerechtfertigt, bei allen Schutzgütern die Festsetzungen gültiger Bebauungspläne als Grundlage für die Bestandsbewertung zu Grunde zu legen. So ist es z.B. möglich, dass sich im Bereich älterer Bebauungspläne z.T. geschützte Biotope oder Lebensraumfunktionen für geschützte Arten entwickelt haben. Zur größeren Planungssicherheit ist in diesen Bereichen der tatsächliche Bestand zugrunde zu legen. Unter Vorsorgegesichtspunkten wird also schutzgutbezogen der jeweils höchste Wert für solche Bereiche zugrunde gelegt.</p>

	<p><u>zu Hafenuerspannungsplan</u> Neben dem erwähnten Hafenuerspannungsplan gibt es konkretere Planungen der HPA, wie z.B. die Bahnprojekte Süderelbe, die Neue Bahnbrücke Kattwyk oder den zwei-gleisigen Ausbau über der Reiherstiegschleuse. Diese Projekte werden trotz ihres hohen Konkretisierungsgrades nicht aufgeführt. Die BSU/DeGES befindet sich bereits in einem Abstimmungs- und Koordinierungsprozess, den die HPA begrüßt und mit hoher Priorität begleitet. Die HPA sieht es als notwendig an, diese im täglichen Umgang bereits gelebte Vorgehensweise auch in der Methodik von Raumanalyse und Auswirkungsprognose zu verankern.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Innerhalb der Linienbestimmung werden diese Planungen berücksichtigt.</p> <p>Innerhalb der UVS erfolgt ein Hinweis auf diese Planungen.</p>
	<p><u>Frage zum Verfahren</u> Wann wird der vorläufige Untersuchungsrahmen festgelegt und wird dieser dann den am Scoping Beteiligten mitgeteilt?</p>	<p>Mit dem Protokoll zum Scoping-Termin.</p>
<p>1 3</p>	<p>igs-2013 GmbH Neuhöfer Straße 23 21107 Hamburg</p>	
	<p>Mit der Gartenschau und dem neuen Park wird in Wilhelmsburg ein Bündel von Maßnahmen realisiert werden, das zur Stadtteilentwicklung beiträgt und gleichzeitig die Lebensqualität auf der Elbinsel aufwertet. Die neue Entwicklung Wilhelmsburgs sollte nicht durch eine zusätzliche Autobahn, die Hafenuerspange eingeschränkt werden. Eine neue Autobahn schafft einen künstlichen Staubsaugereffekt für den Verkehr und bedeutet eine zusätzliche Belastung für viele Menschen im Stadtteil. Die Auswirkungsprognose und der Variantenvergleich sollten im Hinblick auf die städtebaulichen Ziele und das Image für den Stadtteil Wilhelmsburg sehr sorgfältig und nachvollziehbar erstellt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein Projektziel der HQS ist es Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie Trennwirkungen im innerstädtischen Quartieren zu vermeiden und städtebauliche Entwicklungen zu unterstützen. Ein gewisser „Staubsaugereffekt“, also eine Bündelung des Verkehrs, ist dabei zur Entlastung des untergeordneten Straßennetzes notwendig. Die HQS bietet eine Chance Belastungen für viele Menschen zu reduzieren..</p>

	<p>Beim Aufzeigen von Konfliktschwerpunkten sollten in jedem Fall auch weitere (städtebauliche) Planungen, Gutachten und Studien für den Hamburger Süden und Wilhelmsburg im zu betrachtenden Untersuchungsgebiet dargestellt und ggf. auf kumulative Wirkungen hin untersucht werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in Bezug auf verfestigte Planungen (igs, IBA) innerhalb der UVS berücksichtigt.</p>
	<p><u>Mensch</u> Im Bereich Kornweide sind 192 Kleingartenflächen als geeignete Ersatzstandorte laut Bebauungsplanentwurf vorgesehen. Diese wären von dem Vorhaben betroffen. Allergrößte Sorgfalt und Nachvollziehbarkeit der Auswirkungsprognose sind hier zu berücksichtigen.</p>	<p>Diese Planungen sind bekannt und werden berücksichtigt. Die durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße erreichte großflächige Entlastung dieses Gebietes wird durch die vorgesehene Tieflage der HQS nicht gefährdet.</p>
	<p><u>Boden/Mensch</u> Die Bodenbeschaffenheit im Untersuchungsraum ist bereits hohen Belastungen ausgesetzt. Untersuchungen haben erhöhte Gehalte von Arsen und Cadmium in Kombination mit niedrigen pH-Werten (hohe Pflanzenverfügbarkeit) ergeben. Die Studie zeigt weiterhin erhebliche Zusatzbelastungen für die Kleingärten in Richtung NOx. Auf dem Gebiet der ehemaligen Gärtnerei und einer Streuobstwiese befinden sich erhebliche flächige Bodenbelastungen. Bei einer Streuobstwiese handelt es sich um ein Altspülfeld, auf das nach einem Kühlhausbrand fetthaltiger Schlack deponiert wurde. Bei Aufbringungen auf dem Gelände der ehemaligen Gärtnerei handelt es sich um eine erhöhte PAK Belastung, die aus einem Brand resultiert. Auf dem Kleingartengelände des Vereins 720 Steinwerder wurden bei Bodenuntersuchungen erhöhte Schwermetallgehalte (Cadmium, Blei, Arsen) festgestellt. Auf dem zukünftigen Gebiet der Gartenschau und der neuen Kleingartenflächen östlich der Reichsstraße und südlich des Kuckucksteiches wurden erhöhte Werte an Methan und Kohlendioxid in der Bodenluft (vernässtes Niedermoor) als auch erhöhte Werte an Stickoxiden durch die bestehende Reichsstraße festgestellt. Die Auswirkungsprognose und der Variantenvergleich sollten sehr sorgfältig</p>	<p>Grundsätzlich ist bekannt, dass in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes mit z.T. erheblichen Bodenbelastungen bzw. Altlasten zu rechnen ist. Dieser Aspekt wird soweit wie möglich innerhalb der UVS berücksichtigt. Der Detaillierungsgrad der Bestandsaufnahme und Auswirkungsprognose hängt allerdings davon ab, in welchem Umfang Unterlagen zur Verfügung stehen und aus Datenschutzgründen im Verfahren veröffentlicht werden dürfen. Die igs 2013 GmbH wird gebeten, die Gutachten und Informationen der DEGES zur Verfügung zu stellen. Auswirkungen auf das Grundwasser und Grundwasserleiter werden innerhalb des Schutzgutes Wasser berücksichtigt.</p>

	und nachvollziehbar erstellt (insbesondere auch im Hinblick auf das Grundwasser und Grundwasserleiter) werden. Insbesondere sind die erhebliche Vorbelastung des Hamburger „Schutzwürdigen Bodens“ zu berücksichtigen, sowie die zumutbaren Belastungen aufzuzeigen.	Vorbelastungen werden auch beim Schutzgut Boden berücksichtigt.
	<p><u>Lärm</u></p> <p>Die Lärmbelastung des Gebietes liegt deutlich über anzustrebenden Werten, nachts werden selbst die Grenzwerte für Mischgebiete überschritten. Die Hochlage der südlichen Trasse der Hafenbahn verschärft die Lärmsituation im Gebiet. Bis 2015 wird sogar mit einer erheblichen Erhöhung der Zugzahlen gerechnet.</p> <p>Auch die derzeitigen Lärmwerte des angrenzenden Gewerbe- und Industriegebietes sind schon jetzt als zu hoch einzustufen. Die zusätzlichen Belastungen durch die Hafenuerspange sind sehr sorgfältig zu prüfen.</p> <p>Beim Lärm ist allergrößte Sorgfalt und Nachvollziehbarkeit der Untersuchungen wichtig. Es sollte insbesondere ein worst-case-Szenario entwickelt werden, das eine Zunahme des Verkehrs im Vergleich zur status-quo-Nutzung abbildet.</p>	<p>Die Berechnung und Bewertung der Lärmauswirkungen der einzelnen Varianten erfolgt ohne Berücksichtigung des vorhandenen Straßennetzes oder anderer Lärmarten.</p> <p>Die Schallberechnungen basieren auf den Verkehrsdaten der Verkehrsprognose 2025. Zukünftige verkehrliche und andere Entwicklungen sind somit berücksichtigt.</p>
	<p><u>Luft/Klima</u></p> <p>Die Wasserflächen der Süderelbe wirken temperaturnausgleichend. Der Fluss führt Frischluft in die Stadt, die die Lebensqualität in Wilhelmsburg und Hamburg entscheidend verbessert. Das Ufer der Süderelbe ist im Vergleich zum dichten Industriegürtel des West- und Nordufers der Insel Wilhelmsburg für die Wohnbevölkerung zugänglich und nutzbar. Der Süderelberaum ist besonders familien- und altenfreundlich und ein attraktiver Lebensraum in der strukturschwachen Umgebung. Er trägt zur Stabilisierung der städtebaulichen Entwicklung bei. Der Korridor an der Süderelbe wird durch Bauvorhaben der IBA und igs 2013 im Rahmen der Erkenntnisse der Stadtökologie mit innovativen Projekten stabilisiert. An der Süderelbe, dem blau-grünen Band der Stadt, entstehen Architekturen, die Anforderungen von Energieeffizienz und Klimaanpassung mit der Gestaltung des städtischen Raumes verbinden. Die neue</p>	<p>Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft werden innerhalb der UVS berücksichtigt.</p> <p>Die igs wird darum gebeten, der DEGES Informationen zu den relevanten Planungen und Projekten zur Verfügung zu stellen.</p>

	<p>Nutzung des Flusses und Stadtraumes wird sowohl in der Stadtentwicklung als auch im Bewusstsein der Hamburger und Wilhelmsburger Bevölkerung äußerst positiv eingeschätzt. Wirtschaftliche Akteure profilieren sich mit innovativen Lösungen zur Verbesserung der innerstädtischen Gesamtentwicklung. Großflächige Versiegelungen, wie sie mit einer Autobahn geschaffen werden, können zusammen mit einer sommerlichen Hitzeglocke über der Stadt für Extremtemperaturen sorgen, die selbst junge und gesunde Menschen an die Grenze ihrer körperlichen Belastbarkeit bringen können. Der Süden des Gartenschaugeländes ist bereits von Hauptverkehrsachsen, der Güterbahntrasse und Gewerbegebieten umgeben. Von diesen gehen eine Vielzahl von Emissionen aus, vorrangig Straßen- und Gewerbelärm sowie Schadstoff-, Geruchs- und Staubemissionen. Insbesondere entlang der Wilhelmsburger Reichsstraße werden auf Grund des Pkw- und Lkw-Aufkommens erhöhte Stickoxid- und Kohlenmonoxid-Emissionen gemessen, die kritisch zu bewerten sind.</p>	<p>Die vorgesehene Trasse der HQS bietet durch ihre Lage vielfältige Möglichkeiten städtebauliche Entwicklungen zu unterstützen und Emissionen zu reduzieren.</p>
	<p>Die luftschadstofftechnische Untersuchung sollte eine ausreichende Zeitreihe beinhalten, da es starke Schwankungen geben kann, und sich insbesondere auf die Feinstaub- und NO₂-Belastung konzentrieren und Grenzwertüberschreitungen entsprechend der BImSchVO aufzeigen. Die Themen Sport, Bewegung und Gesundheit stehen im Fokus der neuen Parkplanung – eine neue Autobahn wäre als sehr ungünstig zu bewerten und eine zusätzliche Belastung für die Park- und Kleingartennutzer.</p>	<p>Im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchung werden die einzelnen Schadstoffkonzentrationen nach dem MLuS 02, geänderte Fassung 2005 berechnet und mit den derzeit gültigen Grenzwerten der 22. BImSchV verglichen. Die Grenzwerte berücksichtigen sowohl die durchschnittlichen Belastungen (Jahresmittelwerte) als auch maximal zulässige Überschreitungshäufigkeiten kurzzeitiger, höherer Konzentrationen (zum Beispiel 1-h-Grenzwert NO₂, 24-h-Grenzwert PM₁₀).</p>
	<p><u>Biologische Vielfalt / Grüngürtelverbund / Biotopverbund</u> Die großen Potenziale des Gartenschaugeländes und Parks sind sein Grünraum und Gewässernetz. Sie bieten einen attraktiven Erholungsraum und einmalige Werte für die bestehende und zukünftige Wohnnutzung. Teile des Gebietes werden im LaPro als Entwicklungsbereich Naturhaushalt</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und innerhalb der UVS berücksichtigt.</p>

	<p>ausgewiesen und sind bereits einer stark erhöhten Belastung durch Immissionen und Überwärmung ausgesetzt. Zu prüfen wäre, inwieweit die projektierte Südvariante die Insellage für Flora und Fauna verstärkt und Pflanzen- und Tierarten stärker benachteiligt. Beispielsweise brütet eins von dreißig Brutvogelpaaren des Eisvogels im Uhlenbuschbrack.</p> <p>Die Biotopvernetzung über die Wetteren ist durch die Nord-Süd-Sperren stark durchbrochen. Eine Ost-West-Trasse würde die Situation noch mehr verschlechtern.</p>	
	<p><u>Landschaftsbild</u></p> <p>Lärmschutzmaßnahmen haben sowohl starke Auswirkungen auf das Landschaftsbild als auch auf das Ortsbild des neu geschaffenen Parks. Dieses ist zu betrachten.</p> <p>Im Rahmen des Leitprojektes „Sprung über die Elbe“ werden neue Wegeverbindungen nach Süden und Westen geschaffen. Wilhelmsburg baut den Europaradweg aus und erhält einen "Multi-Purpose-Way", einen rund 30 Kilometer langen Mehrzweck-Weg für Radfahrer, Skater und Läufer. Hamburgs Erster Bürgermeister Ole von Beust ließ die Realisierbarkeit durch die IBA Hamburg und igs 2013 prüfen. Inzwischen wurde ein entsprechendes Konzept ausgearbeitet.</p> <p>Die Multifunktionsstrecke als auch der Europaradweg verlaufen in weiten Teilen im Süden, d.h. im Korridor der geplanten Hafenuerspanne. Hier werden Spaziergänger und Sportbegeisterte die Besonderheiten Wilhelmsburgs, zahlreiche Aus- und Fernblicke, die hohe naturräumliche Attraktivität der Elbinsel sowie Projekte der IBA und der igs 2013 erleben können. Die ersten 20 Kilometer des Multifunktionsweges sind bereits bis 2010, weitere 10 Kilometer bis 2013 fertiggestellt.</p> <p>Diese wichtigen neuen Fuß-, Rad- und Skaterwege sind qualitativ (keine dunklen Tunnelunterführungen) zu erhalten. Die Wegeverbindungen Europaradweg und Multifunktionsstrecke wären durch Tunnellösungen zusätzlichen dunklen unangenehmen Barrieren ausgesetzt. Den Fitnessüberlegungen würden erhöhte NOx und Feinstäubebelastungen entgegenstehen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden innerhalb der UVS beim Schutzgut Landschaft beurteilt.</p> <p>Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße schafft die Voraussetzung für eine weitgehend entlärnte Parklandschaft und die Anordnung attraktiver Radwegeverbindungen.</p> <p>Eine entsprechende Strecke (Multifunktionsstrecke) im Korridor der HQS ist DEGES bisher nicht bekannt. Die igs wird um entsprechende Information gebeten. Die HQS bietet durch ihre Trassenlage vielfältige Möglichkeiten begleitende Wegeplanungen angemessen zu berücksichtigen.</p>

1 4	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Natur- und Ressourcenschutz Naturschutz Stadthausbrücke 8 20355 Hamburg	
	<p>Unter Pkt 3.6 wird in der Vorlage dargestellt, dass die auf Seite 13 angegebenen faunistischen Kartierungen nur als Ergänzung zu den bereits vorhandenen Daten vorgesehen sind, und zwar für die Bereiche, in denen die vorhandenen Informationen noch nicht ausreichend sind. Dieses Vorgehen ist im Grundsatz sicherlich in Ordnung. Jedoch kann die getroffene Auswahl der zusätzlichen Erhebungen von hier aus ohne nähere Angaben zu den bereits vorhandenen Daten nicht abschließend beurteilt werden. Daher sollte für den Scoping-Termin eine ausführliche Darstellung vorliegen, aus der der Umfang der bereits vorhandenen faunistischen Kartierungsdaten hervorgeht. Besonders ist in diesem Zusammenhang auch die Frage der Aktualität vorhandener Daten zu beachten, da damit zu rechnen ist, dass bis zu einem möglichen Bau der Straße noch eine längere Zeit vergeht. Insofern müssen alle Kartiererergebnisse aktuell sein. Nur auf diese Weise kann eine Beurteilung der Gesamterfassung zur Fauna erfolgen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ergänzend zur Tischvorlage zum Scoping-Termin werden ergänzende Erläuterungen zur Methodik vorgelegt. Darin werden auch der geplante faunistische Untersuchungsrahmen sowie der Umfang der bereits vorliegenden faunistischen Daten näher erläutert.</p>
	<p>Zum Aspekt der Prüfung der Verträglichkeit der Planung mit Natura-2000 Gebieten werden auf Seite 14 lediglich die Gebiete an der Elbe erwähnt. Zu ergänzen ist hier der Moorgürtel, der im Bereich des Anschlusses der HQS an die A 26 betroffen sein könnte, auch wenn keine Schutzgebietsflächen durch die HQS direkt berührt werden. Hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf den Moorgürtel ist eine entsprechende Vorprüfung sicherlich erforderlich. Dies gilt auch für Punkt 4.2.1 der Vorlage, in dem die Erwähnung des möglicherweise betroffenen Moorgürtels fehlt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Gebiet wird berücksichtigt. Eine Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ wird aufgrund der Entfernung derzeit nicht für erforderlich gehalten. Der Wirkraum der Hafenuerspange umfasst den Abschnitt bis zum zukünftigen AK Süderelbe. Die Linienführung westlich der A 7 ist nicht Gegenstand der Linienbestimmung, sondern Teil der Planung der A 26 des LSBG.</p>

	<p><u>Kompensationsbedarf</u> Aus Sicht des BUND wäre es bereits zu diesem Zeitpunkt sinnvoll, die Kompensationsbedarfe der Varianten unter Einbeziehung des BUND Vorschlages „Anschluss über Neuländer Straße“ s.o. abzuschätzen.</p>	<p>Eine Abschätzung des Kompensationsbedarfes ist auf der Ebene der Linienbestimmung verfrüht. Daher wird dies kein Kriterium sein, das im Rahmen der Linienbestimmung zur Rangfolgenbildung beiträgt.</p>
1 5	<p>Bezirksamt Hamburg –Mitte Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung Klosterwall 8 20095 Hamburg</p>	
	<p>Die dargestellten Grenzen der Untersuchungsräume werden hinsichtlich einzelner Faktoren als angemessen angesehen. Hinsichtlich der stadt- und landschaftsplanerischen Komponenten ist dieser Betrachtungsraum nicht ausreichend. Hier sind verstärkt die mit dem Projekt „Sprung über die Elbe“ überschriebenen Zielsetzungen, die umfangreichen koordinierten Bemühungen zur weiteren städtebaulichen, sozialen und landschaftlichen Entwicklung Wilhelmsburgs sowie die Projekte der igs und IBA 2013 (u.a. Wilhelmsburger Mitte, Anbindung des Spreehafens im Norden, Haulander Weg im Süden) zu beachten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und innerhalb der UVS bzw. der Linienbestimmung berücksichtigt. Innerhalb der UVS wird der Betrachtungsraum in Bezug auf die landschaftsplanerischen Komponenten im Rahmen von Einzelfallbetrachtungen ausgeweitet. Die beschriebenen städtebaulichen Zielsetzungen gehören zu den Randbedingungen der HQS und haben zu einer Neubewertung der Trassenvarianten geführt.</p>
	<p>An erster Stelle für Wilhelmsburg muss die Vermeidung weiterer sogenannter „Negativeinrichtungen“ stehen. Die Elbinsel schultert umfangreiche gesamtstädtische Funktionen insbesondere im gewerblichen und im verkehrlichen Bereich. Weitere Funktionsverdichtungen nachteiliger Art für Wilhelmsburg sind daher nach Möglichkeit zu vermeiden. Übergeordnete Zielsetzung ist für Wilhelmsburg insbesondere die Stärkung der landschaftlichen und stadträumlichen Verbindungsfunktionen der Nord-Süd-Achse. Jede Querung/Unterbrechung dieser angestrebten Achse bedarf gewissenhafter Überprüfungen und der Ableitung besonderer Maßnahmen, die</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bei der Entwicklung möglicher Trassenführungen im Süden wurde mit dem Tunnel Kornweide und der weiteren Trogführung bis zur A 1 bereits maßgeblich auf diese Aspekte Rücksicht genommen.</p>

	eine Negativwirkung auf die Achse vermeiden.	
	Dies gilt nicht nur im Hinblick auf Wohnstandorte, sondern ebenso im Hinblick auf die Erholungslandschaft wie den Biotop- und Artenschutz. In diesem Zusammenhang sind die Inhalte des Landschaftsprogramms zu beachten, so die Landschaftsachse Reiherstieg (Wasserachse mit Verbindungsfunktion zwischen der Hamburger City und Harburg) und die Landschaftsachse Östliche Elbtal-Achse (über den Wilhelmsburger Osten und die Kornweide bis zur Reiherstieg-Achse). Darüber hinaus wichtige grüne Wegeverbindungen: Entlang Kattwykdamm, Hohe-Schaar-Straße, Pollhorner Hauptdeich, die Kornweide nach Süden querend zu den Süderelbbrücken; im Osten von der Siedlung Kirchdorf-Süd die Kornweide querend zur Süderelbe; parallel Kornweide und NSG Heuckenlock.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Inhalte des Landschaftsprogramms werden innerhalb der UVS berücksichtigt.
	Für die städtebauliche Entwicklung der Elbinsel erscheint somit speziell die Betrachtung der Querungsmöglichkeiten der Trasse in Nord-Süd-Richtung als sehr wichtig. Darüber hinaus darf die Trasse nicht als Zäsur oder Bruch in der Landschaft in Erscheinung treten. Dieser Anforderung wird nur eine Tunnellösung gerecht. Eine Troglösung, wie für den Osten der Kornweide avisiert, wäre in diesem Sinne unverträglich.	Dem Hinweis, dass nur eine Tunnellösung im östlichen Bereich der Kornweide bis zur A 1 landschaftlich und städtebaulich verträglich wäre, wird widersprochen. Bei der Entwicklung möglicher Trassenführungen im Süden wurde mit dem Tunnel Kornweide und der weiteren Trogführung bis zur A 1 bereits maßgeblich auf Umweltaspekte Rücksicht genommen. Dies schließt nicht aus, dass im Rahmen weiterführender Planungen weitere Umweltoptimierungen an den Trassen vorgenommen werden können.
	Zudem werden Hochpunkte der Trasse, ob zur Querung von Kanälen und Wasserflächen oder von untergeordneten Verkehrsflächen, aufgrund potenzieller Sichtbehinderungen auch durch aktive Lärmschutzmaßnahmen kritisch betrachtet.	Im Rahmen der UVS werden visuelle Wirkungen auf das Landschaftsbild und Erholungsfunktionen beurteilt.

	<p>Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienbestimmung sollten somit nur Varianten sein, die die städtebauliche und landschaftliche Situation Wilhelmsburgs nicht verschlechtern und somit die umfangreichen Bemühungen der FHH zur Sicherung und Entwicklung der Qualitäten der Elbinsel nicht konterkarieren.</p>	<p>Aufgrund der vielfältigen bestehenden Nutzungsansprüche im Betrachtungsraum ergeben sich zahlreiche Zwangspunkte für eine Linien-trassierung. Hinzu kommen strikte Vorgaben zu einzelnen Trassierungsparametern, z.B. Kurvenradien, Steigungen usw. Insofern ist es bei der Findung von Varianten nicht immer möglich, Auswirkungen auf die Umwelt bzw. die städtebauliche Situation von vornherein auszuschließen. Innerhalb des Verfahrens werden jedoch die Vor- und Nachteile innerhalb der einzelnen Beurteilungsaspekte so dargestellt, dass sie im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden können.</p>
<p>1 6</p>	<p>Bürgerinitiative „Lärm macht krank Harburg-Süderelbe“ Siedlergemeinschaft „Am Radeland e.V.“</p>	
	<p>Mit Ausnahme der Nordtrasse und der Südtrasse 4 ist die Südtrassenvariante 1 für unser Lebensumfeld nicht mehr tragbar. Fraglich ist für uns auch, ob überhaupt die Hafenquerspange als Querautobahn zwischen A 7 und A 1 benötigt wird, zumal sie in der favorisierten Hochbauform für uns von nicht hinnehmbarer zusätzlicher Lärm- und Abgasbelastung geprägt ist. Vielmehr ist die derzeitige Situation, nämlich dass der Fürstenmoordamm, der die eigentliche „Querverbindung zur A 1“ darstellt, für uns den Vorteil hat, dass er auf normalem Straßenniveau gebaut ist und durch Erdwälle uns etwas vor Lärm schützt. Die Abgasausstoßproblematik bleibt dabei unberücksichtigt.</p>	<p>Die HQS nimmt als leistungsfähige Autobahnverbindung künftig die Durchgangsverkehre zwischen der A 7/A 26 und der A 1 auf. Damit werden angebaute Straßenverbindungen in Harburg entlastet, so dass eine Verbesserung der Lärmsituation für diese Straßenzüge erwartet wird. Die Bewertung der Entlastungswirkungen erfolgt im Rahmen der Projektstudie.</p> <p>Im Rahmen der Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen wird für die einzelnen Varianten die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Lärm) und 22. BImSchV (Luftschadstoffe) überprüft. Bei Überschreitung der</p>

		Grenzwerte werden entsprechende Schutzmaßnahmen vorgeschlagen. Bei den Berechnungen wird unter anderem die Hochlage der HQS, aber auch der im Vergleich zum Fürstenmoordamm deutlich größere Abstand berücksichtigt.
	Zieht man Revue über die letzten 25 Jahre unserer Protokollführung, stellt sich schnell heraus, dass z. B. der Europawanderweg, der nördlich des Fürstenmoordamms als "Erholungsgebiet" für unsere durch die vielfältigen Gewerbeneubauten genutzt werden soll, seinen "Erholungswert" dann durch die HQS Süd 1 sofort einbüßt. Ebenso die Tier- und Pflanzenvielfalt dort vor Ort. Hier hat der Runde Tisch Moorburg ausführlich berichtet und wir können uns hier nur anschließen, da dieses Gebiet südlich von Moorburg unser "Biotop" darstellt und auch als solches von der FHH für uns vorgesehen ist.	Auswirkungen einzelner Varianten auf die Erholungsfunktionen sowie die Tier- und Pflanzenwelt werden mit der UVS innerhalb des Verfahrens berücksichtigt.
	Betrachtet man dann noch die Generalplanung Bahnprojekte Süd, wo nach Aussage Herrn Heilmann, HPA, 28. 7. 2009, es zurzeit nur um "Ideen und Visionen" geht, welche uns weitere Bahngleise der Hafenbahn beschert, ist es unmöglich, für unseren Lebensbereich, SGM Am Radeland e. V., Bostelbek, hier länger zu leben, weil die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die überlappenden Mehrfachbelastungen durch Schienen-/Verkehrslärm, Abgas, Kohlekraftwerk Moorburg, A 7, B 73 sowie Umgehungsstraßen zu groß sind, und auch von der FHH als auch dem Bund nicht länger "hingegenommen" werden dürfen!!	Die Berechnung und Bewertung der Lärmbelastungen der einzelnen Varianten erfolgt ohne Berücksichtigung anderer Lärmarten oder zukünftiger, noch nicht verfestigter Planungen.
	Vollinhaltlich kann zu den uns bisher vorgelegten Materialien leider nicht Stellung bezogen werden, weil für unseren Bereich, südlich vom Fürstenmoordamm, keinerlei Material/Angaben vorliegen.	Aus der Tischvorlage geht hervor, dass die Bereiche südlich des Fürstenmoordammes, darunter auch Bostelbek und teilweise auch Radeland, in das Untersuchungsgebiet der UVS einbezogen wurden.

	<p>Den Supergau perfekt macht dann die geplante neue Abfahrt Moorburg Ost und der damit einhergehende Bau der Hochbrücke über den Kattwyk. Das kann unser Lebensbereich nicht mehr hinnehmen. Laut dem Gutachten Dipl.-Ing. Mathias Grote (zu beziehen über die Senatskanzlei, Herrn Prof. Dr. Reincke) gibt es keinen Lärmschutz und keinen Schutz gegen die Emissionen und Immissionen!! Hier wird ein "Lärmschaden von 80 Mio. EUR" erzeugt – ohne die geplanten Bauvorhaben HQS und Hochbrücke!!! Davon könnten lediglich 15 % an lärmindernden Maßnahmen durchgeführt werden, was aber nicht bedeutet, dass wir dann trotzdem unsere eigenen großen Gartengrundstücke auch wirklich nutzen können oder in Tiefschlafphasen kommen! Für unsere Siedlergemeinschaft und die der BI Lärm macht krank Harburg-Süderelbe angehörigen Mitglieder entlang der Stader Straße (südlich der Bahnschienen und nördlich der B 73) sind die Belastungsgrenzen bereits jetzt überschritten. Es gibt keinen Lärmschutz, der uns mit den zulässigen d(B)A-Werten schützen könnte, da wir von allen Seiten bereits jetzt über das zulässige Maß "beschallt und vergiftet" werden.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmuntersuchungen wird für die einzelnen Varianten die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Lärm) überprüft. Bei Überschreitung der Grenzwerte werden entsprechende Schutzmaßnahmen vorgeschlagen. Die Wirkung (Pegelminderung) der Maßnahmen wird nachgewiesen.</p>
	<p>Obwohl wir uns ja im Südkorridor befinden und auch eingezeichnet sind, gibt es keine Angaben zu unserem Standort, so dass wir uns inhaltlich auf die Stellungnahme des Runden Tisches Moorburg zu den Umweltfragen in Fauna und Flora beziehen müssen. Uns fehlt auch die fachmännische Kompetenz.</p> <p>Zur Stellungnahme im Detail, da wir keine Ingenieure oder Wissenschaftler sind, um die Zahlenwerke und Bestimmungen durchzuarbeiten und deren Definition zu eruieren, benötigen wir sicherlich ein ganzes Jahr! Wir können nur mitteilen, dass wir von dieser Planung völlig überrascht worden sind, da wir ja bereits mit der Senatskanzlei, der HPA, der BSU und Bahn Netz AG in einem Moderationsverfahren stecken, welches um Lärmschutzmaßnahmen kämpft und von der neuen Planung der HQS Variante Süd 1 mit einer völlig neuen Qualität von Lärm- und Abgasproblematik getroffen werden! In der Hoffnung, den von der Bahn</p>	<p>Die Hinweise und Bedenken des Runden Tisches Moorburg wurden bereits zur Kenntnis genommen (s.o.).</p> <p>In jedem Fall ist ein Ziel der HQS Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie Trennwirkungen in innerstädtischen Quartieren zu reduzieren.</p>

	ausgehenden Lärm zu reduzieren, hätte man uns im Ist-Zustand mit Lärmschutz hier verweilen lassen können, aber dieser zusätzliche Planungsprozess raubt uns nunmehr unsere Gesundheit und Lebensqualität!	
	Nicht zu vergessen ist dabei auch, dass ca. 14.000 Container- und Frachtgut-schiffe mit ihren "Sondermüllverbrennungsanlagen", die sich Motoren mit Schweröl betrieben schimpfen und im Hamburger Hafenbereich für Luftverschmutzungen sorgen, die ihresgleichen suchen.	In die Luftschadstoffberechnungen fließen sämtliche Vorbelastungen, also auch die der Hafenanlagen ein.
	Zum Abschluss können wir nur bemerken, dass hier nicht nachhaltig geplant wird, zumal sich durch diese Planungen zukünftig Ist-Situationen bilden werden, wider besseren Wissens durch die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie umgangen, die dann wiederum zu schweren Konflikten mit den Bürgern führen werden ! Dies kann nicht der Wille der FHH und des Bundes sein! Es wird nur der Fokus auf ein Projekt ausgelegt, ohne die Gesamtsituation zu betrachten und bei so kostenträchtiger Planung die über die Gebühr belasteten Wohngebiete völlig unrealistisch mit ungenügendem Lärm- und Abgasschutz ausstattet! Unsere Altersvorsorge als auch unsere Gesundheit sind hier "zugunsten der Wirtschaft" auf ein Minimum an Sicherheit und Wert degradiert worden, so dass wir uns quasi schon jetzt "zwangsenteignet" fühlen.	Für den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen gelten trotz der mittlerweile in deutsches Recht umgesetzten EU-Umgebungslärmrichtlinie die nationalen Grenzwerte und Rechenvorschriften der 16. BImSchV.
1 7	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Sachsenkamp 1-3 2097 Hamburg	
	Die vorgelegten Unterlagen sind sehr allgemein gehalten und insbesondere hinsichtlich des methodischen Vorgehens wenig aussagekräftig.	Wie in Kap. 3.4 der Tischvorlage erläutert, wird sich die methodische Vorgehensweise an den aktuellen Vorgaben des BMVBS orientieren, das mit den im Entwurf vorliegenden RUVS (Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau, derzeit im Entwurfsstadium Stand März 2008) fachliche und metho-

		dische Standards für UVS im Fernstraßenbau vorgibt. Die Anlage zu dieser Synopse enthält dazu ergänzende Erläuterungen. Der Scoping-Termin soll dazu dienen, die methodische Vorgehensweise noch näher zu erläutern.
	Der Untersuchungsmaßstab und die Abgrenzung des Untersuchungsraumes werden nicht definiert.	Das geplante Untersuchungsgebiet ist in Kap. 3.3 sowie der Anlage dargestellt. Der Untersuchungsmaßstab hängt von den im Einzelfall vorliegenden Daten ab. Entsprechend der Trassenplanung ist der Bezugsmaßstab für die Auswirkungsprognose 1:10.000.
	Aus den vorgelegten Unterlagen geht nicht hervor, wie und anhand welcher Kriterien die Bewertung der einzelnen Schutzgüter und ihrer Funktionen in der Raumanalyse erfolgen soll und wie die Vorbelastungen in die Raumanalyse einfließen.	Ergänzend zur Tischvorlage zum Scoping-Termin werden ergänzende Erläuterungen zur Methodik der Raumanalyse vorgelegt (siehe Anlage). Darin werden die geplanten Untersuchungsinhalte sowie die geplanten Bewertungskriterien dargestellt. Vorbelastungen werden schutzgutbezogen in der Raumanalyse berücksichtigt.
	Ebenso wird nicht deutlich, welche Auswirkungen von der geplanten Hafenuerspanne zu erwarten sind und wie die Bewertung der Empfindlichkeit der einzelnen Schutzgüter gegenüber diesen Wirkfaktoren zur Ableitung des Raumwiderstandes erfolgen soll.	Die anliegenden ergänzenden methodischen Erläuterungen enthalten auch hierzu nähere Hinweise. Die Ableitung der Raumwiderstände kann derzeit noch nicht im Detail für die Schutzgüter dargelegt werden. Es gelten jedoch grundsätzlich die in der RUVS dargestellten Maßstäbe. Diese werden in den ergänzenden methodischen Erläuterungen zur Tischvorlage dargestellt.

	<p>Es ist nicht ersichtlich, welche fachlichen und fachgesetzlichen Bewertungsrahmen in die Beurteilung einfließen. Als Beispiel sei hier der Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten oder dem Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen genannt.</p>	<p>Durch das Verknüpfen der Projektwirkungen mit der Empfindlichkeit der Schutzgüter erfolgt die Prognose der voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens. An diese Sachverhaltsermittlung schließt sich ein fachlicher Bewertungsschritt an. Den Rahmen der Bewertung der Umweltauswirkungen bilden dabei rechtliche Maßstäbe. Rechtlich unbestimmte Sachverhalte werden gutachterlich konkretisiert, z.B. anhand von raumordnerischen Zielsetzungen, umweltbezogenen Fachplänen und fachlichen Orientierungswerten. Die RUVS sieht hierzu eine Differenzierung in verschiedenen Auswirkungsklassen vor.</p>
	<p>Ebenso ist nicht ersichtlich, wie der Vergleich verschiedener Varianten untereinander erfolgen soll und wie die unterschiedlichen Bewertungskriterien gegeneinander gewichtet werden.</p>	<p>Im Rahmen des Variantenvergleichs werden Auswirkungen auf die im Rahmen der Bestandsaufnahme und Bewertung ermittelten Werte und Funktionen beurteilt und variantenbezogen gegenübergestellt. Grundsätzlich kommt Auswirkungen, die zur Überschreitung von Zulässigkeitsschwellen und gesetzlichen Grenzwerten führen ein höheres Gewicht zu als Auswirkungen, die lediglich fachlichen Orientierungswerten entgegenstehen. Eine qualitative Einstufung bzw. Gewichtung ermöglicht insofern die Berücksichtigung von Raumwiderstands- und Auswirkungsklassen. Die Gewichtung der Kriterien ist jedoch immer auch vom Einzelfall abhängig, weshalb zum derzeitigen Zeitpunkt keine konkreten Festlegungen hierzu erfolgen.</p>

	Es sollte klargestellt werden, ob neben den aufgeführten vier Varianten ggf. auch weitere Varianten / Untervarianten zu untersuchen sind.	Mit dem Hinweis auf die vorliegende Projektstudie wird derzeit nicht die Notwendigkeit zur Untersuchung weiterer Varianten gesehen.
	Zur Anlage 2 Die Darstellung der nach § 27 HmbNatSchG gesetzlich geschützten Biotop entspricht nicht den im Zuge der Planung zur A 26 ermittelten §28-Biotopen im westlichen Teil des dargestellten Untersuchungsraumes. Hier bedarf es einer Abstimmung mit der BSU/NR und der Planung zur A26.	Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung sind entsprechende Abstimmungen vorgesehen.
	Die Darstellung Schutzzonen II und III des Wasserschutzgebietes Südelbermarsch / Harburger Berge ist vertauscht (richtig: türkis = Schutzzone II, blau = Schutzzone III).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. (s. anliegende Karte)
	Die unterschiedlichen raumrelevanten Planungen im Hamburger Süderelberaum (z.B. Hafenquerspange, A26, südliche Hafenerschließung) sind intensiv miteinander abzustimmen. Es sollte sichergestellt werden, dass vorhandene oder zu erarbeitende Kartierungsergebnisse und Umweltuntersuchungen den jeweils anderen Planungen zur Verfügung gestellt werden können. Insbesondere hinsichtlich der Bewertung artenschutzrelevanter Artengruppen im betroffenen Raum (z.B. Vögel, Amphibien) sollte eine enge Abstimmung mit den Planungen zur A26 stattfinden.	Dieser Hinweis findet unsere Unterstützung. Mit der HPA und dem Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer fanden bereits Abstimmungen bezüglich der Kartierungsergebnisse statt. Die aktuellen Kartierungsergebnisse der HPA im Raum Moorburg werden für die UVS übernommen. Hinsichtlich des Austausches von Kartierungsergebnissen und bezüglich der Bewertung artenschutzrelevanter Artengruppen sind weitere Abstimmungen geplant.

<p>1 8</p>	<p>Bezirksamt Harburg Harburger Rathausplatz 1 21073 Hamburg</p>	
	<p>Der Untersuchungskorridor der Südtrasse schließt auf Harburger Bezirksgebiet lediglich die Bereiche um Moorburg in die Betrachtung mit ein. In seiner Fortsetzung nach Osten wird der Untersuchungskorridor dann aber lediglich auf Flächen des Bezirksamtes Mitte weitergeführt. Dabei bleibt unbeachtet, dass sich in unmittelbarer Nähe der geplanten Südtrassenführung im Harburger Binnenhafen bereits Bebauungsplanverfahren in einem fortgeschrittenen Stadium der Abwägung befinden (Feststellung soll Anfang 2010 erfolgen). Neben einer hochwertigen gewerblichen Nutzung sollen hier auch in naher Zukunft rund 400 neue Wohnungen entstehen. Der Binnenhafen ist für die Harburger Stadtentwicklung von großer Wichtigkeit und bildet im Zusammenhang mit dem Schlüsselprojekt „Sprung über die Elbe“ den südlichen Trittstein und hat auch in Bezug auf die IBA 2013 eine übergeordnete Bedeutung. Angesichts der sehr nahe am Binnenhafen verlaufenden Trassenführung sollte der Untersuchungskorridor auch die entsprechenden Harburger Flächen mit einbeziehen.</p>	<p>Sollte sich im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchungen abzeichnen, dass die genannten Bereiche im Harburger Binnenhafen betroffen sein könnten, wird das Untersuchungsgebiet in diesem Zusammenhang entsprechend erweitert.</p>
	<p>Außerdem regt der Bezirk Harburg an, für die Trassen Süd 4 eine nicht aufgeständerte Variante zu prüfen, um die Lärmauswirkungen auf den Dorfbereich Moorburg zu vermindern und so in der Abwägung mit einbeziehen zu können. Der Bezirk geht nach wie vor davon aus, dass während der temporären Bestandsgarantie für Moorburg, für die dort lebende Bevölkerung Lärmschutzbelange wie für andere Wohngebiete zu berücksichtigen sind. Es ist zu befürchten, dass eine aufgeständerte Variante nicht nur für Moorburg, sondern auch für die weiter südlich liegenden Wohnbereiche Beeinträchtigungen bringen würde.</p>	<p>Im Rahmen der Projektstudie wurden bereits verschiedene Varianten im Bereich Moorburg untersucht. Eine nicht aufgeständerte Variante nördlich von Moorburg ist darin bereits aufgrund der entgegenstehenden Hafenbelange für das weitere Verfahren als Alternative ausgeschlossen worden. Selbstverständlich ist Moorburg als vorhandene Wohnbebauung lärmschutztechnisch zu berücksichtigen.</p>
	<p>Zur Einschätzung der für die Lärmuntersuchungen relevanten planungsrechtli-</p>	<p>Die Lärmuntersuchungen orientieren sich am</p>

	chen Gebietskategorien, gerade auch für die Bereiche Moorburg und Binnenhafen, ist das Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung in der weiteren Bearbeitung einzubeziehen.	Flächennutzungsplan und hauptsächlich am Bestand. Die exakten Gebietseinstufungen und –abgrenzungen werden in späteren Planungsphasen berücksichtigt.
	Am 30.06.09 wurde im Zuge der Einführung der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) in Harburg das erste Lärmforum unter der Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde von einigen Bürgern auch auf eine unterschwellige Lärmbelastung aus dem Hafen hingewiesen. Neben einer Betrachtung auf der Grundlage der 16. BImSchV sollte die Bestandssituation auch auf der Basis der TA-Lärm untersucht werden, um so auch Aussagen zur Gesamtlärmsituation zu erhalten und die tatsächliche Immission für die betroffene Bevölkerung zu ermitteln.	Für den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen gelten trotz der mittlerweile in deutsches Recht umgesetzten EU-Umgebungslärmrichtlinie die nationalen Grenzwerte und Rechenvorschriften der 16. BImSchV. Es wird immer nur der Lärm der neu gebauten oder wesentlich geänderten Straße betrachtet. Vorbelastungen, zum Beispiel durch Gewerbelärm fließen nicht in die Berechnungen bzw. Bewertungen ein.
	Der Verlauf des 2. Grünen Ringes ist im Text gewürdigt. Da dieser eine wesentliche Erholungsverbindung vom Harburger Kernbereich in die Elbmarsch darstellt, sollte die Trasse in die Übersichtskarte mit übernommen werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. (s. anliegende Karte)
	Die im Raum bereits umgesetzten Ausgleichsmaßnahmen müssen entsprechend gewürdigt werden. Da auch der Bau der Hafenbahn Ausgleichsbedarf auslösen wird, sei hier bereits darauf hingewiesen, dass die Harburger Bezirksversammlung auf einer ortsnahen Umsetzung des Ausgleichs besteht. Da nicht mehr ausreichend Flächen zur Verfügung stehen, sollte der Minimierung des Eingriffs ein besonderes Augenmerk gelten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	Es wird davon ausgegangen, dass die Biotopdaten für den Südkorridor vervollständigt werden, so dass flächendeckend die relevanten Arten von Flora und Fauna kartiert werden. Aus dem Text erschließt sich nicht eindeutig, ob die Biotopkartierung, Vögel und Insektenarten im Moorburger Bereich flächendeckend vorliegen. Über die Anforderungen sollte das Naturschutzamt der BSU sich noch äußern.	Die Datengrundlagen zu Biotoptypen und Fauna werden entsprechend vervollständigt. Im Bereich von Moorburg wird dabei größtenteils auf aktuelle Kartierungen im Auftrag der HPA zurückgegriffen (siehe anliegende Ergänzungen zur Tischvorlage).

1 9	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Amt für Umweltschutz Bodenschutz / Altlasten Billstr. 84 20539 Hamburg	
	Nach der Digitalisierung der Planungsgrenzen in ArcGIS und einer ersten groben Auswertung der bei der BSU/U2 vorliegenden Daten zeigt sich, dass im Bereich der beiden Korridore insgesamt 410 Flächen im Altlasthinweiskataster nach BBodSchG registriert und eingestuft sind. Davon sind 41 Flächen als Altlast, 144 als altlastverdächtige Fläche, 207 als Fläche, 13 als nachgewiesene Grundwasserschäden sowie drei als Verdachtsflächen und zwei als schädliche Bodenveränderungen bezeichnet.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
	Die Einstufung nach BBodSchG stellt sich bei den oben aufgeführten Flächen wie folgt da: 15 Flächen sind vollständig sowie 12 teilweise dekontaminiert. Bei 14 Flächen wird auf Entsorgungsmehrkosten direkt verwiesen. 6 Flächen gelten als gesichert und weitere 14 befinden sich in der Sanierung. 12 sind in der Erkundung oder in orientierender Untersuchung (Phase 2) sowie weitere 13 in der Detailuntersuchung (Phase 3). In der Überwachung befinden sich 14 Flächen. Für 142 Flächen besteht Handlungsbedarf bei Nutzungsänderung oder baulichen Änderungen sowie für weitere 8 Flächen Handlungsbedarf bei Planrechtsänderung. Schutz- und Beschränkungsmaßnahmen wurden für 7 sowie Nutzungsempfehlungen für 3 Flächen ausgesprochen. 187 Flächen wurden als erledigt eingestuft. 12 Flächen sind aktuell noch nicht in Bearbeitung. Dies macht insgesamt 459 Einstufungen, wobei es für einzelne Flächen auch Mehrfacheinstufungen geben kann.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
	Aufgrund der sehr hohen Anzahl an Flächen kann erst nach Festlegung des endgültigen Linienverlaufes der Strecke eine bedarfsträgerorientierte Auswertung hinsichtlich der entsorgungstechnischen und baulichen Randbedingungen	Dem Hinweis wird zugestimmt. Aufgrund des Planungsmaßstabes der Linienbestimmung sind noch keine konkreten Angaben zu

	aus dem Altlasthinweiskataster erfolgen und weitere Maßnahmen für bautechnische Gründungen, Entsorgung, technische Sicherung oder sogar Sanierung formuliert werden.	Betroffenheiten und ggf. erforderlichen Maßnahmen möglich. Daher wird die UVS zur Linienbestimmung entsprechend den oben genannten Hinweisen nur relativ allgemeine Angaben zu Altlasten enthalten.
	Generell muss festgehalten werden, dass die Datenlage des Altlasthinweiskatasters eine detaillierte Baugrunderkundung nicht ersetzen kann und auf allen Flächen aufgrund der Auffüllungsproblematik mit erhöhten Entsorgungskosten gerechnet werden muss.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Sachverhalte werden in nachgeordneten Planungsebenen vertieft zu betrachten sein.
	Auf den teilweise betroffenen Altspülfeldern ist problematischer Schlick entweder bereits nachgewiesen worden oder es besteht zumindest ein Verdacht, so dass bei Baugrunderkundungen neben der Tragfähigkeitsprüfung und Schadstofferkundung generell auch das Vorkommen von Methan in der Bodenluft geprüft werden sollte.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Sachverhalte werden in nachgeordneten Planungsebenen vertieft zu betrachten sein.
2 0	Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH Am Veringhof 9 21107 Hamburg	
	<p><i>1. Weitere Verkehrsinfrastrukturen stehen im Widerspruch zum „Sprung über die Elbe“</i></p> <p>Weitere Zäsuren und Barrieren verträgt die Elbinsel nicht – ganz im Gegenteil, es muss um den Abbau von Barrieren gehen. Zusätzliche Verkehrsinfrastruktur, die wegen des Hafens erforderlich wird, ist deshalb vorrangig auch danach zu beurteilen, in welchem Maße sie Wilhelmsburger Missstände abbaut. In keinem Fall darf zusätzliche Verkehrsinfrastruktur die Insel weiter zerteilen und von ihren Uferbereichen trennen. Verkehrsprojekte sind auch danach zu beurteilen, ob sie das gesamtstädtische Entwicklungsziel des ‚Sprungs über die Elbe‘ fördern oder beeinträchtigen. Die Schaffung weiterer Zäsuren steht in eindeutigem Widerspruch zu diesem erklärten Ziel der Hamburger Bürgerschaft. Die linienbestimmte Nordtrasse der HQS als Hochstraße ist eindeutig kontraproduktiv und steht im diametralen Gegensatz zum ‚Sprung über die</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Bei der Entwicklung möglicher Trassenführungen im Süden wurde mit dem Tunnel Kornweide und der weiteren Trogführung bis zur A 1 bereits maßgeblich auf Umweltbelange und städtebauliche Belange (auch die Anbindung von Wilhelmsburg an die Süderelbe) Rücksicht genommen.</p> <p>Zu den Zielen einer HQS gehört in jedem Fall die Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie von Trennwirkungen in innerstädti-</p>

<p>Elbe'. Sie erzeugt eine weitere Zäsur und Barriere und trennt Wilhelmsburg vom Spreehafen, eine der künftig für Naherholung und Aufenthalt wichtigsten Wasserflächen des Stadtteils. Die Konkretisierung der Planungen zur Nordtrasse hat zudem eine drastische Steigerung der Baukosten in unakzeptable Höhen ergeben, sodass im Ergebnis diese Variante zu Recht aufgegeben wurde. Für die jetzt als Südtrasse favorisierte HQS liegen noch keine vergleichbar detaillierten Kostenermittlungen vor, sodass auch hier noch ein erhebliches Risiko besteht, da verkehrlich sehr komplizierte bauliche Situationen (Kreuzungen der B 4/B 75 sowie der Bahn im Bereich der jetzigen Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd, Trog- und Tunnellösungen im Bereich der östlichen Kornweide) zu lösen sind. Schon jetzt ist jedoch deutlich, dass dieses kurze Stück Autobahn zu einem der teuersten in der Bundesrepublik werden dürfte, wenn es das Ziel ist, den notwendigen baulichen und umweltbezogenen Maßstäben gerecht zu werden. Dabei bleibt die grundsätzliche bauliche Crux, dass diese Trasse den - jetzt noch freien - Zugang Wilhelmsburgs zum Natur-, Landschafts- und Erholungsraum der Süderelbe in diesem Bereich zumindest einschränkt.</p>	<p>schen Quartieren. Bei der Erstellung der Projektstudie und Neubewertung der Varianten wurden Kostenansätze sehr sorgfältig geprüft. Im Ergebnis sind die Kosten der einzelnen Varianten vergleichbar. Für die Vorzugsvariante im Süden besteht kein erhebliches Kostenrisiko, da u.a. die Großbauwerke weniger komplex sind als bei der Nordvariante. Die Trassenlage der favorisierten Südvariante bietet in den weiteren Planungsstufen vielfältige Möglichkeiten zur weiteren Optimierung und der Berücksichtigung begleitender Planungen.</p>
<p><i>2. Fehlender Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit</i> Es ist bis heute nicht deutlich gemacht worden, in welchem Maße die HQS ‚hausgemachtem‘ Verkehr von Wilhelmsburg, dem Hafenverkehr und schließlich überregionalem Autobahnverkehr dient, der mit Wilhelmsburg nichts zu tun hat. Der ‚hausgemachte‘ Verkehr in West-Ost-Richtung dürfte sehr gering sein, und der Hafenverkehr wird kaum eine Größenordnung erreichen, die nicht nach Abbau der Zollschraken auf den ‚ertüchtigten‘ Hafenhaupttrouten im Norden (Köhlbrandbrücke – Veddel Dam mit besserem Anschluss an die A 255) und im Süden (Kattwykdamm – Hohe-Schaar-Straße – Kornweide) abgewickelt werden könnte. Das aber bedeutet, dass die Notwendigkeit einer West-Ost-Autobahn durch Wilhelmsburg aus überregionalem Autobahnverkehr abgeleitet wird. Es geht um den Lückenschluss zwischen A 26/A 7 im Westen und A 1 im Osten. Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr</p>	<p>Zur Förderung einer sacherechten Diskussion sollte nicht über „hausgemachte“ Verkehre Wilhelmsburgs oder Harburgs gesprochen werden. Zweckdienlicher wäre eine Untersuchung zwischen regionalen Verkehr der Metropolregion Hamburg und weiterführenden Fernverkehr.</p>

Scopingtermin zur UVS Hafenuerspange
 Synopse der eingegangenen Stellungnahmen

	<p>nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Wilhelmsburg und auf einer bei aller Vorbelastung empfindlichen Insel. Mit Blick auf das Autobahnnetz südlich von Hamburg und den dort vorhandenen Verknüpfungen der Autobahnen stellt sich ohnehin die Frage, ob die durch den Lückenschluss erreichbaren Reisezeitverkürzungen die mit der HQS als Autobahn verbundenen Eingriffe und Aufwände rechtfertigen.</p> <p>Für eine weitere sachbezogene Diskussion der Hafenuerspange raten wir dringend an, die für die HQS prognostizierten Verkehrsbelastungen nach ‚hausgemachtem‘ Eigenverkehr von Wilhelmsburg, nach Hafenverkehr und nach überregionalem Autobahnverkehr aufzuschlüsseln.</p>	
	<p><i>3.1. Reduzierung des Ausbaustandards</i> Sollte entgegen unserer Stellungnahme am Autobahn-Standard festgehalten werden, dann müsste alles geprüft werden, was den Eingriff reduziert, so zum Beispiel Reduzierung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 80 km/h, der Entwurfsklasse auf EKA (Stadtautobahn) und der Kronenbreite auf 25 m (RQ 25).</p>	<p>Die Festlegung des Ausbaustandards ist nicht Aufgabe der UVS. Eine Reduzierung der Entwurfsgeschwindigkeit ist wegen der engen Trassenführung in jedem Fall erforderlich.</p>
	<p><i>3.2. Alternative Trassenführung über die Anschlussstelle Neuland</i> Unabhängig vom Standard der Südvariante als Autobahn, Stadtautobahn oder als leistungsfähige vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit plangleichen Knotenpunkten sollte untersucht werden, ob auf den sehr teuren Tunnel Kornweide zwischen Bahntrasse und Autobahn A 1 nicht verzichtet werden kann zugunsten einer Abschwengung der Straße nach Süden über die Wilhelmsburger Reichsstraße, um sie dann über die auszubauende Neulandstraße mit der A 1 zu verbinden.</p>	<p>Da der Hauptverkehr in Nord-Ost bzw. West-Nord-Richtung verläuft wäre eine solche Trasse nicht zielführend. Zudem wäre ein aufwändiger Neubau der A 253 erforderlich. Im Ergebnis stellt eine Verbindung im Versatz keine zumutbare Alternative dar.</p>

<p><i>3.3. Weitere Konfliktpunkte</i></p> <p>- Der Trog im Anschluss an den Tunnel Kornweide wird eine deutliche Trennung in den Quartieren des südlichen Kirchdorfs bewirken. Die Wohnbebauung wird von dem wertvollen landschaftlichen Umfeld der Süderelbe, welches sich hoher Beliebtheit erfreut, abgetrennt.</p> <p>- Darüber hinaus ist zu befürchten, dass eine Beeinträchtigung durch den erforderlichen Lärmschutz in Form einer visuellen Barriere zusätzlich zur physischen entstehen und das Landschaftsbild negativ beeinflussen wird.</p> <p>- Auch die Kleingartenanlagen im Bereich Kornweide sind durch neu entstehenden Lärm gefährdet. Sie sind wichtiger Bestandteil der wohnraumnahen Freiflächenversorgung und daher ebenfalls schützenswert. Hier darf der Lärmschutz nicht vernachlässigt werden. Da durch das Vorhaben Internationale Gartenschau igs 2013 die Neuansiedlung von 192 Gartenparzellen im Bereich Kornweide erforderlich ist, muss eine Nachvollziehbarkeit hinsichtlich der Auswirkungsprognose besondere Beachtung finden.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Freiflächen sind nur teilweise für Erholungszwecke erschlossen und zugänglich. Diese Zugänglichkeit und Erreichbarkeit einzelner Quartiere und der Landschaft wird nicht erheblich eingeschränkt. Durch die tiefe Lage des Verkehrs im Trog werden mögliche Beeinträchtigung des Landschaftserlebens (visuelle Zerschneidungen und Störungen, Lärm) bereits erheblich reduziert. Innerhalb der UVS werden Auswirkungen auf Wohn- und Erholungsfunktionen beurteilt.</p> <p>Die durch die verlegte B4/75 erreichte Entlärmung dieses Bereiches wird durch die favorisierte Südtrasse nicht gefährdet. Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Kleingärten sind nicht auszuschließen, werden jedoch durch die Troglage bereits erheblich reduziert. Innerhalb der UVS werden Auswirkungen auf das Landschaftsbild und Erholungsfunktionen sowie auf die Kleingärten beurteilt.</p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Die grundsätzliche Grundwasserproblematik der Elbinsel in Bezug auf den hohen Stand wird im Bereich von Tunnel und Trog an der Kornweide zu einem besonders hohen baulichen Aufwand führen. Besonders eine evtl. Störung des Grundwasserhaushalts muss durch eine hydrogeologische Prüfung untersucht werden. - Die bestehende Lärmsituation im Süden des Volksparks Wilhelmsburg, besonders durch die vorhandene Hafenbahn, ist bereits heute als zu hoch einzustufen. Daher sind zusätzliche Belastungen durch eine Hafenuerspange zu prüfen und eine gegenseitige negative Beeinflussung auszuschließen. - Wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen, wie z.B. die geplante Mehrfunktionsstrecke (multi purpose-Rundweg) und der überregionale Europaradweg verlaufen zu großen Teilen in dem dargestellten Südkorridor. Hier ist sicherzustellen, dass deren qualitätvoller Standard durchgehend herzustellen ist und keine dunklen Tunnelunterführungen oder ähnliches entstehen. 	<p>Im Rahmen der Linienbestimmung sind hier keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Dies bleibt nachgeordneten Planungsebenen vorbehalten.</p> <p>Die Berechnung und Bewertung der Lärmbelastungen der einzelnen Varianten erfolgt ohne Berücksichtigung des vorhandenen Straßennetzes oder anderer Lärmarten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, wird aber erst in nachgeordneten Planungsebenen Berücksichtigung finden können.</p>
	<p><i>4. Verfahrensaspekte</i></p> <p>Das in den letzten Wochen mit erheblichem Aufwand aller Beteiligten gestartete Dialogverfahren wird durch die Fortsetzung des Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung der von der DEGES favorisierten Südtrasse nicht unterstützt. Angesichts des fehlenden Nachweises der Notwendigkeit einer Autobahnverbindung im Süden Wilhelmsburgs und angesichts noch ungeprüfter verkehrlicher Alternativen kann entweder die Glaubwürdigkeit des Dialogverfahrens oder die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit weiterer kostspieliger Untersuchungen in Frage gestellt werden. Wir empfehlen daher - auch i. S. einer den Ansprüchen einer IBA angemessenen Verfahrenskultur, ein Verfahrensmoratorium einzusetzen – solange wie das Dialogverfahren läuft, um ggfs. Korrekturen oder Neujustierungen vornehmen zu können.</p>	<p>Das Scopingverfahren ergänzt den laufenden Beteiligungsprozess und bindet Fachbehörden und Naturschutzverbände ein. Letzlich geht es um die Abstimmung des Untersuchungsrahmen für eine in jedem Fall erforderliche Umweltverträglichkeitsstudie. Erkenntnisse aus beiden Verfahren sollen in eine Linienbestimmungsunterlage einfließen können. Von einem fehlenden Nachweis der Notwendigkeit einer leistungsfähigen Straßenverbindung kann angesichts der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung keine Rede sein.</p>