

| | |
|---------------------------|--|
| Ergebnisvermerk | |
| Veranlassung: | A 252 Hafenquerspange Hamburg Umweltverträglichkeitsstudie Scoping-Termin |
| Besprechungsdatum: | 15.09.2009 |
| Besprechungsort: | BSU, Hamburg |
| Teilnehmer: | s. Teilnehmerliste |

Der Scoping-Termin am 15.9.2009 diente der Abstimmung der zum gegenwärtigen Planungsstand voraussichtlich beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens. In diesem Vermerk sind die Ergebnisse zusammengefasst.

Neben den bereits in der Tischvorlage zum Scoping-Termin sowie den ergänzenden Erläuterungen zur Tischvorlage benannten Unterlagen und Untersuchungsgegenständen wird Folgendes zugesagt:

- Aufgrund von Formatierungsfehlern wird die aktuelle Synopse der Stellungnahmen und Erwidernngen noch einmal allen Beteiligten übermittelt. Darin sind dann auch die Stellungnahmen des Amtes NR sowie des BUND vollständig enthalten.
- Die anfängliche Variante Süd 1 (mit der Lage des AK Süderlebe nördlich des Umspannwerkes) wird innerhalb der UVS als Untervariante zur neuen Variante Süd 1 (mit einem AK Süderelbe südlich des Umspannwerkes) betrachtet und beurteilt.
- Die Variante Süd 2 aus der Projektstudie wird im Rahmen des Variantenvergleichs in der UVS mit betrachtet.
- Das Untersuchungsgebiet der UVS wird im Bereich der Brunnen des Wasserwerkes Süderelbmarsch erweitert, entsprechend der Darstellung in dem mit der Synopse verschickten Plan.
- Städtebaulich verfestigte Planungen finden in der UVS Berücksichtigung. Die alleinige Berücksichtigung städtebaulicher Belange innerhalb der UVS ist jedoch nicht zielführend und würde der Bedeutung dieses Aspektes nicht gerecht. Städtebauliche Belange werden daher separat innerhalb der Linienbestimmung als Beurteilungsfeld im Rahmen einer städtebaulichen Stellungnahme berücksichtigt.
- Die grundsätzliche hydrogeologische Beurteilung und Machbarkeit von Tunnel- und Trogstrecken erfolgt durch die Auswertung von vorhandenen Baugrundgutachten aus dem Untersuchungsgebiet.
- Der Umfang der Lärmuntersuchungen wird in der für die Linienbestimmung erforderlichen Tiefenschärfe durchgeführt. An geeigneten Stellen werden weitergehende Lärmuntersuchungen in Teilbereichen realisiert.

- Im Rahmen der Lärmuntersuchungen wird die Betroffenheit der unterschiedlichen Gebietskategorien nach BauGB beurteilt.
- Zur Beurteilung von Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden vereinfachte Visualisierungen in geeigneten Teilbereichen erstellt (aus der Sicht: Harburger Schloß, nördl. Elbufer „Altonaer Balkon“, Schwarzenberg in Harburg, Ortslage Moorburg).
- Das Amt LP wird im weiteren Planungsprozess mit einbezogen.
- In der Linienbestimmung werden die Erkenntnisse aus dem kooperativen Beteiligungsprozesses berücksichtigt. Dies betrifft ggf. auch die UVS.
- Im Rahmen der UVS wird auf die möglichen Risiken kumulativer Umweltauswirkungen mit den Bahnprojekten Süderelbe hingewiesen. Eine *intensive* Betrachtung, wie dies in der Auswirkungsprognose für die verschiedenen HQS-Varianten geschieht, ist jedoch aufgrund der unterschiedlichen Planungsreife voraussichtlich nicht möglich.

Nicht erforderlich ist seitens des Vorhabensträgers:

- Eine Erweiterung des Gesamtuntersuchungsgebietes auf die Bereiche Harburg und Veddel. Diese Bereiche werden einzelfallbezogen berücksichtigt. Zur Beurteilung von Auswirkungen auf die Süderelbe muss das Gewässer nicht vollständig in das Gesamtuntersuchungsgebiet aufgenommen werden.
- Für den Luftschadstoff PM 2,5 werden im Zuge der Linienbestimmungsunterlagen keine Aussagen getroffen, da für eine Abschätzung der zu erwartenden Schadstoffkonzentrationen derzeit kein geeignetes Rechenverfahren vorliegt. Insofern wird von der Zusage in der Synopse zum Scopingverfahren abgewichen. Für die Variantenuntersuchung ist die Abschätzung und Bewertung des Luftschadstoffes PM 10 im Rahmen der Linienbestimmung ausreichend und zielführend.

Zudem wird zu Anregungen, die nicht unmittelbar die UVS betreffen, wie folgt Stellung genommen:

- Ein Erhalt der AS Moorburg an der A 7 ist bei der Variante Süd 1 in keinem Fall möglich. Aus verkehrstechnischen Gründen ist eine Anschlussstelle nicht so nah an dem zukünftigen AK Süderelbe möglich. Dies gilt für alle Untervarianten der Variante Süd 1. Bei allen anderen Varianten gibt es weiterhin die AS Moorburg.
- Eine übergeordnete Verkehrsplanung für die Elbinsel ist im Rahmen der Linienbestimmung nicht erforderlich. Es besteht bereits die Linienbestimmung für eine HQS im Nordkorridor. Verkehrliche Wirkungen unterschiedlichster Szenarien wurden bereits in Verkehrsprognosen untersucht. Darin ist der Bedarf für eine Hafenuferspanne nachgewiesen.
- Zwischen der HPA, Generalplanung Bahnprojekte Süderelbe, und der DEGES findet ein intensiver Abstimmungsprozess statt.

- Möglichkeiten einer Umweltoptimierung im Bereich Kornweide werden seitens des Vorhabensträgers im Rahmen der nachfolgenden Planfeststellung geprüft. Im Rahmen der Linienbestimmung werden dazu Hinweise aufgenommen.
- Mit der Planung der HQS ist u.a. auch das Ziel verbunden, innerstädtische Quartiere vom Verkehr zu entlasten. Durch die Bündelung von verkehren ist bezüglich der Lärmsituation insgesamt und auch im Einzelfall mit einer Verbesserung zu rechnen, da sich auch Lärmschutzmaßnahmen dann wesentlich effektiver umsetzen lassen.