

# HAMBURGISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

1 Bf 492/19  
7 K 7639/16

## 1. Senat

Urteil vom 12. Mai 2021

---

AEUV  
Art. 107 Abs. 1  
Art. 108 Abs. 3

Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)  
§ 56b

BImSchG  
§ 3 Abs. 1  
§ 22 Abs. 1  
§ 24 Satz 1

UmwRG  
§ 4 Abs. 1 a  
§ 6  
§ 8

UVPG a.F.  
§ 9 Abs. 1  
§ 9 Abs. 1a

VwVfG  
§ 46  
§ 74 Abs. 2  
§ 75 Abs. 4  
§ 77 Satz 1

WEG  
§ 9a Abs. 2

WHG  
§ 27  
§ 47  
§ 67 Abs. 2  
§ 68 Abs. 1

WRRL  
Art. 4 Abs. 1

1. § 8 Abs. 1 Satz 2 UmwRG i.V.m. § 6 UmwRG gilt nur für solche Rechtsbehelfe, die seit dem 2. Juni 2017 erhoben worden sind.
2. Die Frage, ob es nach der Überarbeitung eines wasserrechtlichen Fachbeitrags einer neuerlichen Öffentlichkeitsbeteiligung bedarf, betrifft nicht den verfahrensrechtlichen Gehalt von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) Ziff. i) bis iii) WRRL, sondern richtet sich nach den aus § 9 Abs. 1 UVPG a.F. abzuleitenden Anforderungen an die Öffentlichkeitsbeteiligung.
3. Soll mit einem planfestgestellten Vorhaben die Infrastruktur für eine sog. Suprastruktur (hier: Errichtung und Betrieb eines Containerterminals im Hamburger Hafen) geschaffen werden, die zwar nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist, der aber zwingende tatsächliche oder rechtliche (Genehmigungs-) Hindernisse entgegenstehen, so fehlt dem festgestellten Plan die Planrechtfertigung.
  - a) Die hierbei im Hinblick auf den späteren Betrieb vorzunehmende Prüfung hat nur offensichtliche tatsächliche oder rechtliche Hindernisse in den Blick zu nehmen.
  - b) Eine darüber hinausgehende „Vorausbeurteilung“ der voraussichtlichen Genehmigungsfähigkeit des Betriebs der späteren Suprastruktur hat im Rahmen der Abwägung zu erfolgen. Dies folgt insbesondere aus dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung.
4. Für die Frage, ob Lärmimmissionen die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, kommt es maßgeblich auf den energieäquivalenten Dauerschallpegel an. Der Taktmaximal-Mittelungspegel ist demgegenüber nicht maßgeblich.
5. Voraussetzung für die Vergabe eines Impulszuschlags nach Nr. 2.10 TA Lärm ist das Vorliegen impulshaltiger Geräusche. Es ist fachlich vertretbar, den Impulsbegriff im Hinblick auf die Höhe der Pegeldifferenz (5 dB) und den Bezugszeitraum (mehrmals pro Minute) unter Rückgriff auf die VDI-Richtlinie 3723-2 näher zu bestimmen.
6. Für das Vorliegen einer Gemengelage i.S.v. Nr. 6.7 TA Lärm ist nicht erforderlich, dass unterschiedliche Gebiete unmittelbar aneinandergrenzen. Die Trennwirkung eines Flusses steht der Annahme einer Gemengelage nicht von vornherein entgegen.



## Hamburgisches Oberverwaltungsgericht

1 Bf 492/19  
7 K 7639/16

### Urteil

Verkündet am  
12.05.2021

Melchior  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der  
Geschäftsstelle

hat das Hamburgische Oberverwaltungsgericht, 1. Senat, auf Grund mündlicher  
Verhandlung vom 12. Mai 2021 durch

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

für Recht erkannt:

Die Berufungen der Kläger werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen tragen die Kläger zu jeweils gleichen Teilen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die jeweiligen Vollstreckungsschuldner können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils jeweils gegen sie vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die jeweiligen Vollstreckungsgläubiger Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leisten.

Die Revision wird nicht zugelassen.

---

#### Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden (§ 133 Abs. 1 VwGO).

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt oder durch eine der in § 3 RDGEG bezeichneten Personen bei dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich durch die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und § 5 Nr. 6 RDGEG genannten Beschäftigten vertreten lassen. In Rechtssachen im Sinne des § 52 Nr. 4 VwGO, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Rechtssachen, die im Zusammenhang mit einem Arbeitsverhältnis stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten, sind auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5, 7 VwGO bezeichneten Organisationen bzw. juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen durch Personen mit Befähigung zum Richteramt handeln.

Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen (§ 133 Abs. 2 VwGO).

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils durch einen Vertreter, wie in Absatz 2 angegeben, zu begründen. Die Begründung ist beim Hamburgischen Oberverwaltungsgericht einzureichen. In der Begründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden (§§ 133 Abs. 3, 132 Abs. 2 Nr. 1-3 VwGO).

---

### **Tatbestand**

Die Kläger wenden sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss, mit dem die Errichtung der Infrastruktur für ein Containerterminal im Hamburger Hafen genehmigt wird.

Die – im Berufungsverfahren zunächst noch 63 – Kläger sind alleinige Eigentümer, Miteigentümer, GbR-Gesellschafter, Wohnungseigentümergeinschaften, Wohnungseigentümer und/oder Bewohner von Grundstücken am Nordufer der Elbe, vornehmlich in der Siedlung Hamburg-Övelgönne und entlang der nördlich hiervon verlaufenden Elbchaussee. Beklagte ist die Freie und Hansestadt Hamburg als Genehmigungsbehörde. Die Beigeladene zu 1. ist die Hamburg Port Authority, eine Anstalt öffentlichen Rechts, zu deren Aufgaben nach § 1 Abs. 2 HPAG u.a. die Entwicklung, Erweiterung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens und der Betrieb und die Instandhaltung einer leistungsfähigen Hafeninfrastruktur gehören. Die Beigeladene zu 2. ist ein Unternehmen, das im Hamburger Hafen ein Containerterminal betreibt, welches mit dem planfestgestellten Vorhaben erweitert werden soll.

Das Vorhabengelände befindet sich im nordwestlichen Bereich des Hamburger Hafens auf der Halbinsel Waltershof. Es wird im Süden durch das von der Beigeladenen zu 2. betriebene Container Terminal Hamburg (CTH) und im Norden durch die Elbe begrenzt. Auf der gegenüberliegenden Elbseite schließt sich der Elbhang mit der Siedlung Övelgönne an. Westlich und südwestlich des Vorhabengeländes liegt, jenseits des Köhlfleets, der Stadtteil Finkenwerder.

Das Vorhaben wird im Planfeststellungsbeschluss (dort S. 35 f.) wie folgt dargestellt:

„Mit der beantragten Maßnahme soll eine Kaimauer mit einer Gesamtlänge von etwa 1050 m errichtet werden, die an die vorhandenen Liegeplätze am Predöhlkai anschließt und von dort zunächst 600 m in nordwestliche Richtung bis zur Elbe verläuft und dort nach Westen abknickt und parallel zum Bubendey-Ufer fortgeführt wird. Anschließend sind eine Böschung und eine Flügelwand über eine Länge von ca. 100 m vorgesehen, um den Geländesprung abzufangen.

Dazu wird wasserseitig der geplanten Kailinie eine etwa 7,5 ha große Landfläche abgetragen. Mit dem Abtrag der Böden bis zu einer Tiefe von etwa NN – 17,3 m und der Herstellung der wasserseitigen Zufahrt zu den neuen Liegeplätzen ist eine Vergrößerung des vorhandenen Drehkreises für Schiffe in der Elbe von heute 480 m auf zukünftig 600 m verbunden. Unmittelbar vor der zukünftigen Kaianlage wird eine ca. 60 m breite Liegewanne hergestellt, die eine Solltiefe von etwa NN – 17,7 m erhält. Im Bereich des Parkhafens ist darüber hinaus eine Unterhaltungstiefe von ca. NN – 18,8 m zusammen mit einer sich in Richtung Fahrrinne anschließenden Sedimentrinne geplant, die bis ca. NN – 20,8 m tief und dort ca. 30 m breit ist.

Mit dem Vorhaben verbunden ist die Herstellung einer Fläche von etwa 38 ha als zukünftige Terminalfläche, mit der die vollständige Verfüllung des Petroleumhafens auf einer Fläche von etwa 13 ha einhergeht. Ebenso umfasst das Vorhaben auch den Umbau der bestehenden Richtfeuerlinie, das Versetzen eines Radarturms am südlichen Elbufer, den Neubau eines Radarturms am Nordufer der Elbe sowie die erforderlichen Veränderungen an der bestehenden privaten Hochwasserschutzanlage.“

Im April bzw. Juni 2009 beantragten die Beigeladenen bei der Beklagten die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsunterlagen, zu denen u.a. ein schalltechnisches Gutachten für die Bauphase und eine Luftschadstoffuntersuchung für die Betriebsphase gehörten, lagen in der Zeit vom 2. September 2009 bis zum 1. Oktober 2009 öffentlich aus. Am 20. und 21. Juni 2011 fand ein erster Erörterungstermin statt. Weitere bzw. ergänzende Unterlagen, zu denen u.a. ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie und ein (aktualisiertes) schalltechnisches Gutachten zur Betriebsphase gehörten, lagen vom 6. Januar 2015 bis zum 5. Februar 2015 öffentlich aus. Ein weiterer Erörterungstermin fand am 22. Juni 2015 statt. Im Dezember 2015 legte die Beigeladene zu 1. der Beklagten eine Überarbeitung des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie vor, die hierzu die Stellungnahmen verschiedener Umweltvereinigungen sowie der zuständigen Fachbehörde einholte. Eine neuerliche Öffentlichkeitsbeteiligung führte die Beklagte insoweit nicht durch.

Am 28. November 2016 stellte die Beklagte den Plan „Westerweiterung des xxxxxxxx Container Terminal Hamburg (CTH)“ fest. Ausdrücklich nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist der spätere Neubau der Terminalstrukturen und der spätere Terminalbetrieb (vgl. PFB S. 50). Der Planfeststellungsbeschluss sieht eine Reihe von Auflagen vor, insbesondere zum Immissionsschutz und zum Gewässerschutz (vgl. PFB S. 13 ff.). Dabei betreffen einige Auflagen zum Lärmschutz auch die spätere Betriebsphase:

Die vorhabenbedingte Zusatzbelastung darf danach am Immissionsaufpunkt Ö1 tags 52 dB(A) und nachts 52 dB(A) und am Immissionsaufpunkt Ö2 tags 54 dB(A) und nachts 54 dB(A) nicht überschreiten; u.a. für die von dem Vorhaben betroffenen Wohngebiete in Övelgönne werden Lärminderungsmaßnahmen in Form passiven Schallschutzes festgesetzt; die passiven Schallschutzmaßnahmen müssen die Einhaltung eines Beurteilungspegels im Innenraum von schutzwürdigen Räumen von 30 dB(A) in der Nachtzeit gewährleisten (vgl. i.E. PFB S. 14 f.). Es werden im Rahmen der fachplanerischen Abwägung ferner u.a. die „Betroffenheiten in der Betriebsphase“ betrachtet und bewertet (PFB S. 253 ff.). Hierzu heißt es im Planfeststellungsbeschluss, die Beklagte sei „gehalten, in eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung auch des späteren Terminalbetriebs einzutreten und zwar unter dem Gesichtspunkt, ob die grundsätzliche Vereinbarkeit mit den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu bejahen ist“ (PFB S. 253).

Den Planfeststellungsbeschluss legte die Beklagte in der Zeit vom 19. Dezember 2016 bis zum 2. Januar 2017 zur Einsichtnahme öffentlich aus. Überdies stellte die Beklagte denjenigen Klägern, die im Verfahren Einwendungen erhoben hatten, den Planfeststellungsbeschluss entweder gesondert oder über ihre Bevollmächtigten zu. Der Klägerin zu 78. stellte die Beklagte den Planfeststellungsbeschluss am 7. Dezember 2016 individuell zu.

Die – im erstinstanzlichen Verfahren zunächst 80 – Kläger haben am 9. Dezember 2016, teilweise – im Wege der subjektiven Klageerweiterung – am 9. Januar 2017, am 19. Januar 2017 oder am 2. Februar 2017, allesamt vertreten durch die gemeinsamen Bevollmächtigten, Klage erhoben; zu den Klägern, die am 2. Februar 2017 Klage erhoben haben, gehört u.a. die Klägerin zu 78.

Am 9. Januar 2017 haben die Bevollmächtigten der Kläger beantragt, „die Frist nach § 4a Abs. 1 S. 1 Umweltrechtsbehelfsgesetz um den Zeitraum von 6 Wochen nach Eingang der Sachakten zu verlängern“. Unter dem 24. Januar 2017, zugegangen am 26. Januar 2017, hat das Verwaltungsgericht die Begründungsfrist auf sechs Wochen ab Anzeige des Eingangs der Sachakten verlängert und die betreffende Anzeige gleichzeitig vorgenommen. Am 8. März 2017 haben die Bevollmächtigten der Kläger beantragt, die Begründungsfrist bis zum 30. März 2017 zu verlängern. Dem ist das Verwaltungsgericht nachgekommen. Am 30. März 2017 ist die Klagebegründung bei dem Verwaltungsgericht

eingegangen. Im Laufe des erstinstanzlichen Verfahrens haben insgesamt fünf Kläger die Klage wieder zurückgenommen.

Die Kläger haben erstinstanzlich vor allem geltend gemacht: Die Auslegungsbekanntmachung sei unzureichend gewesen. Verfahrensfehlerhaft habe die Beklagte überdies eine Öffentlichkeitsbeteiligung hinsichtlich des überarbeiteten Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie unterlassen. Es fehle ferner die Planrechtfertigung, denn für das planfestgestellte Vorhaben bestehe mit Blick auf die vorhandenen Umschlagskapazitäten im Hamburger Hafen kein Bedarf; die von den Vorhabenträgern vorgelegten Wachstumsprognosen seien unzutreffend. Die Planrechtfertigung fehle auch deshalb, weil dem Vorhaben unüberwindbare beihilfe- und konzessionsvergaberechtliche Hindernisse entgegenstünden. Der Planfeststellungsbeschluss verstoße weiter gegen immissionsschutzrechtliche Vorgaben. Der für die Bauphase zu erwartende Lärm gehe über das nach der AVV Baulärm zulässige Maß hinaus und sei gesundheitsschädigend. Der für die Betriebsphase zu erwartende Lärm, zu dem die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss eine Vorausbeurteilung vorgenommen habe, überschreite die Vorgaben der TA Lärm; zu Unrecht sei die Beklagte insoweit nicht von den Immissionsrichtwerten für reine Wohngebiete ausgegangen, sondern habe einen Zwischenwert gebildet; das zugrunde gelegte schalltechnische Gutachten weise darüber hinaus mehrere methodische Mängel auf. Eine Gesamtlärmbetrachtung führe überdies zu dem Ergebnis, dass der Lärm, dem sie – die Kläger – in der Betriebsphase ausgesetzt würden, gesundheitsschädigend sei. Sie würden in der Betriebsphase auch weiteren unzumutbaren Immissionen ausgesetzt (Erschütterungen, Luftschadstoffe, Gerüche). Die Kläger haben ferner Verstöße gegen die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie sowie Abwägungsfehler gerügt.

Die Kläger haben beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss „Westerweiterung des xxxxxxxx Container Terminal Hamburg (CTH)“ vom 28. November 2016 aufzuheben,

hilfsweise, den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,

weiter hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, erneut und unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts über Schutzauflagen



zugunsten der Kläger, insbesondere über weitergehende Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes, des Schutzes vor Luftschadstoffen und des Schutzes vor Erschütterungen sowie über Entschädigung zu befinden.

Die übrigen Beteiligten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die übrigen Beteiligten sind dem Vorbringen der Kläger in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht entgegengetreten.

In der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht hat die Beklagte eine Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Zulässigkeit von Rammarbeiten mit Schlagrammen im Wege der Protokollerklärung modifiziert. Insoweit haben die Beigeladenen jeweils erklärt, auf Rechtsbehelfe zu verzichten.

Mit Urteil aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 5. Juni 2019 hat das Verwaltungsgericht das Verfahren hinsichtlich der Kläger, die ihre Klagen zurückgenommen haben, eingestellt und die Klagen der übrigen Kläger abgewiesen: Die Klage der Klägerin zu 78. sei wegen Verfristung unzulässig, die übrigen Klagen seien unbegründet. Der auf § 68 Abs. 1 WHG und § 55 HWaG gestützte Planfeststellungsbeschluss weise keine Fehler auf, die den mit dem Hauptantrag begehrten Aufhebungsanspruch auslösten. Dies gelte zunächst in formeller Hinsicht: Ein Verstoß gegen § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG liege schon nicht vor und sei jedenfalls nach § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG unbeachtlich. Ein Verstoß gegen § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG liege zwar vor, der Fehler sei aber nach § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG unbeachtlich. Die Beklagte sei auch nicht aus § 9 Abs. 1 UVPG verpflichtet gewesen, den überarbeiteten Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie einer neuerlichen Öffentlichkeitsbeteiligung zuzuführen; jedenfalls sei ein etwaiger Verfahrensfehler ebenfalls nach § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG unbeachtlich. Auch aufhebungsrelevante materielle Fehler lägen nicht vor: Es fehle nicht an der Planrechtfertigung. Ein Bedarf für das Vorhaben bestehe vor allem wegen seines qualitativen Mehrwerts durch Schaffung von Anlegeplätzen für Großcontainerschiffe und im Hinblick auf den Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens. Es lägen auch keine unüberwindbaren rechtlichen und/oder tatsächlichen Hindernisse vor. Für das Beihilfen- und Konzessionsvergaberecht gelte dies

jedenfalls, weil die Möglichkeit bestehe, dass die Europäische Kommission die Vereinbarkeit einer etwaigen Beihilfe mit dem Binnenmarkt feststelle. Dies gelte ferner mit Blick auf die spätere sog. Suprastruktur, deren Errichtung und Betrieb nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sei und die daher im Rahmen der Planrechtfertigung und nur darauf zu überprüfen sei, ob der Planfeststellungsbeschluss insoweit Vorfestlegungen treffe, denen unüberwindbare rechtliche Hindernisse entgegenstünden. Solche lägen weder im Hinblick auf den zu erwartenden Betriebslärm noch im Hinblick auf betriebsbedingte Luftschadstoffe vor. Der Planfeststellungsbeschluss verstoße auch nicht gegen zwingendes Recht. Für etwaige Verstöße gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot fehle den Klägern die Rügebefugnis. Die von der Beklagten durchgeführte Abwägung sei schließlich auch nicht zu beanstanden. Die Beklagte habe eine Abwägung durchgeführt, hierbei alle abwägungserheblichen Gesichtspunkte berücksichtigt und diese fehlerfrei bewertet bzw. gewichtet. Dies gelte insbesondere für immissionsschutzrechtliche und sonstige Beeinträchtigungen der Kläger während der Bauphase einerseits und öffentliche und private Belange, die für das Vorhaben sprächen, andererseits. Auch die Hilfsanträge der Kläger seien unbegründet. Die Kläger könnten weder die Feststellung der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses noch eine Ergänzung des planerischen Schutzkonzepts verlangen.

Das Urteil ist den Klägern am 27. September 2019 zugestellt worden. Am 28. Oktober 2019 – einem Montag – haben die aus dem Rubrum ersichtlichen 58 Kläger sowie fünf weitere Kläger die von dem Verwaltungsgericht zugelassene Berufung erhoben und – nach antragsgemäßer Verlängerung der Begründungsfrist bis zum 27. Januar 2020 – am 27. Januar 2020 begründet. Die fünf weiteren Kläger haben ihre Berufungen während des Berufungsverfahrens und vor der mündlichen Verhandlung im Berufungsverfahren wieder zurückgenommen. Der Senat hat die Berufungsverfahren dieser Kläger mit Beschluss vom 6. Mai 2021 abgetrennt.

Im Berufungsverfahren wiederholen und vertiefen die Kläger ihre bereits im erstinstanzlichen Verfahren geltend gemachten Einwände gegen den Planfeststellungsbeschluss und wenden sich gegen die Erwägungen des Verwaltungsgerichts im erstinstanzlichen Urteil. Insbesondere rügen sie Verstöße gegen Lärmschutzrecht vor allem im Hinblick auf die spätere Betriebsphase und machen geltend, das Verwaltungsgericht sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass insoweit nur eine

überschlägige Prüfung im Rahmen der Planrechtfertigung erfolgen dürfe. Auch nach dem Maßstab des Verwaltungsgerichts hätte aber (auch) wegen unüberwindbarer immissionsschutzrechtlicher Hindernisse die Planrechtfertigung verneint werden müssen.

Die Kläger beantragen,

das Urteil des Verwaltungsgerichts Hamburg aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 5. Juni 2019 zu ändern und

den Planfeststellungsbeschluss „Westerweiterung des xxxxxxxx Container Terminal Hamburg (CTH)“ vom 28. November 2016 aufzuheben,

hilfsweise, den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,

weiter hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, erneut und unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts über Schutzauflagen zugunsten der Kläger, insbesondere über weitergehende Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes, des Schutzes vor Luftschadstoffen und des Schutzes vor Erschütterungen sowie über Entschädigung zu befinden.

Die übrigen Beteiligten beantragen,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie wenden sich gegen das Vorbringen der Kläger und verteidigen das angegriffene Urteil des Verwaltungsgerichts. Dieses habe zwar zu Unrecht gemeint, die aufgrund des späteren Betriebs der Suprastruktur zu erwartenden Schallimmissionen seien nicht in Form einer immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung in die Abwägung einzustellen. Dies wirke sich aber nicht zu Gunsten der Kläger aus, weil die gebotene immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung im Planfeststellungsbeschluss abwägungsfehlerfrei vorgenommen worden sei.

Im Verhandlungstermin haben die Kläger zu 1. und 2. einen Verlegungsantrag gestellt, den der erkennende Senat mit in der mündlichen Verhandlung verkündetem Beschluss abgelehnt hat. Wegen der Einzelheiten wird auf das Sitzungsprotokoll und die Anlagen hierzu Bezug genommen.

Im Verhandlungstermin haben die Kläger vier Beweisanträge gestellt, die der erkennende Senat mit in der mündlichen Verhandlung verkündetem Beschluss abgelehnt hat. Wegen der Einzelheiten wird auch insoweit auf das Sitzungsprotokoll und die Anlagen hierzu Bezug genommen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die beigezogenen Sachakten und die Gerichtsakten dieses Verfahrens Bezug genommen, die vorgelegen haben und Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind.

### **Entscheidungsgründe**

Das Gericht kann auch über die Berufungen der Kläger zu 1. und 2. aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 12. Mai 2021 entscheiden. Ihren im Verhandlungstermin gestellten Anträgen auf Vertagung war nicht zu entsprechen, weil hierfür keine erheblichen Gründe i.S.v. § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 227 Abs. 1 ZPO vorgelegen haben. Ihr Einwand, die für die mündliche Verhandlung angeordnete Maskenpflicht sei für sie aus individuellen Gründen unzumutbar und hindere sie an der Teilnahme hieran, hat keine Vertagung des Termins gerechtfertigt, sondern hätte ggf. eine Ausnahmeregelung nahegelegt. Eine solche haben die Kläger zu 1. und 2. aber nicht beantragt. Dessen ungeachtet bestand kein Anlass für eine Vertagung, weil alle Klägerinnen und Kläger – auch die Kläger zu 1. und 2. – anwaltlich vertreten sind. Zwar haben die Beteiligten grundsätzlich das Recht zur Teilnahme an der mündlichen Verhandlung. Sofern sie durch Prozessbevollmächtigte vertreten sind, genügt zur Gewährleistung rechtlichen Gehörs aber regelmäßig die Anwesenheit der Prozessbevollmächtigten in der mündlichen Verhandlung. Der Anspruch auf rechtliches Gehör der Beteiligten ist – selbst bei Anordnung ihres persönlichen Erscheinens – in der Regel dadurch gewährleistet, dass ihre Prozessbevollmächtigten an der mündlichen Verhandlung teilnehmen (vgl. OVG Schleswig, Beschl. v. 7.12.2020, 4 LA 204/18, juris Rn. 11, m.w.N.; OVG Lüneburg, Beschl. v. 3.9.2020, 10 LA 144/20, InfAuslR 2020, 469, juris Rn. 18). So liegt es auch hier. Besondere Umstände, die die persönliche Anwesenheit der Kläger zu 1. und 2. in der mündlichen Verhandlung erforderlich gemacht hätten, sind nicht erkennbar. Solche haben auch die Kläger zu 1. und 2. nicht aufgezeigt.

Die Berufungen der Kläger haben keinen Erfolg. Sie sind allesamt zulässig, aber unbegründet.

Die Berufungen sind zulässig. Sie sind insbesondere fristgerecht erhoben (§ 124a Abs. 2 Satz 1 VwGO) und begründet (§ 124a Abs. 3 Satz 1 VwGO). Berufungsführer sind die aus dem Rubrum ersichtlichen Klägerinnen und Kläger. Was die aus dem Rubrum ersichtlichen Kläger zu 22. b) und c), die aus dem Rubrum ersichtlichen Klägerinnen zu 11. a) und b) sowie den aus dem Rubrum ersichtlichen Kläger zu 18. anbelangt, gilt dies mit den nachfolgenden Maßgaben:

Die aus dem Rubrum ersichtlichen Kläger zu 22. b) und c) sind, gemeinsam mit ihrer Mutter, der aus dem Rubrum ersichtlichen und bereits erstinstanzlich beteiligten Klägerin 21., die Erben des Klägers zu 22. des erstinstanzlichen Verfahrens in Erbengemeinschaft. Deren Erklärung in der Berufungsschrift, die Klage anstelle des am 18. Dezember 2018 verstorbenen Klägers zu 22. des erstinstanzlichen Verfahrens fortführen zu wollen, legt der erkennende Senat mit ausdrücklicher Billigung der aus dem Rubrum ersichtlichen Klägerin zu 21. und der Kläger zu 22. b) und c) dahin aus, dass sie Berufung erheben. Hierzu sind sie berechtigt, weil sie durch das angefochtene Urteil des Verwaltungsgerichts beschwert sind. Denn der Kläger zu 22. des erstinstanzlichen Verfahrens ist bereits vor Erlass der angefochtenen Entscheidung verstorben. Hierdurch ist abweichend von § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 239 Abs. 1 ZPO wegen § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 246 Abs. 1 HS 1 ZPO eine Unterbrechung des Verfahrens nicht eingetreten, weil er durch Prozessbevollmächtigte vertreten war (vgl. Greger, in: Zöller, ZPO, 33. Aufl. 2020, § 246 Rn. 2b). Vielmehr sind seine Erben schon im erstinstanzlichen Verfahren an seine Stelle getreten und ist das erstinstanzliche Urteil ihnen – den Erben – gegenüber ergangen (vgl. BGH, Urt. v. 8.2.1993, II ZR 62/92, BGHZ 121, 263, juris Rn. 11).

Die aus dem Rubrum ersichtlichen Klägerinnen zu 11. a) und b) sind die Erbinnen der Klägerin zu 11. des erstinstanzlichen Verfahrens in Erbengemeinschaft, die an die Stelle der Klägerin zu 11. des erstinstanzlichen Verfahrens getreten sind. Denn diese ist während des anhängigen Berufungsverfahrens verstorben. Da sie durch Prozessbevollmächtigte vertreten war, ist hierdurch wegen § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 246 Abs. 1 HS 1 ZPO eine Unterbrechung des Verfahrens nicht eingetreten.

Die Klägerin zu 18. des erstinstanzlichen Verfahrens hat gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts nicht Berufung eingelegt, sondern nur ihr Ehemann, der aus dem Rubrum ersichtliche Kläger zu 18. Zwar ist die Klägerin zu 18. des erstinstanzlichen Verfahrens in der Berufungsschrift aufgeführt und heißt es dort, für den aus dem Rubrum ersichtlichen Kläger zu 18. werde *ebenfalls* Berufung eingelegt. Diese Angabe legt der erkennende Senat vor dem Hintergrund der weiteren Erklärung in der Berufungsbegründungsschrift, der aus dem Rubrum ersichtliche Kläger zu 18. *übernehme* den Rechtsstreit von seiner Ehefrau, dahin aus, dass nur dieser Berufungsführer sein soll. Hierbei berücksichtigt der erkennende Senat, dass der aus dem Rubrum ersichtliche Kläger zu 18., ohne dass dies wegen § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 265 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 ZPO für das erstinstanzliche Verfahren von Relevanz gewesen ist, ausweislich des vorgelegten Grundbuchauszugs schon im Mai 2018 – vor Erlass der erstinstanzlichen Entscheidung – Eigentümer des vormals seiner Ehefrau gehörenden Grundstücks geworden ist. Zur (alleinigen) Fortführung des ehemals von seiner Ehefrau geführten Rechtsstreits im Berufungsverfahren ist er vor diesem Hintergrund zwar nicht aus § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. §§ 265 Abs. 2 Satz 2, 267 ZPO, wohl aber aus § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 266 Abs. 1 Satz 1 ZPO berechtigt. Denn Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits ist die Frage des Bestehens oder Nichtbestehens eines (Abwehr-) Rechts, das für ein Grundstück in Anspruch genommen wird (vgl. VGH München, Ur. v. 20.10.2020, 22 A 16.40009, juris Rn. 95 f., m.w.N.).

Die Berufungen sind unbegründet. Zu Recht hat das Verwaltungsgericht die Klagen der Berufungsführer (im Folgenden: Kläger) abgewiesen. Denn ihre Klagen sind – mit Ausnahme der von der Klägerin zu 78. erhobenen Klage – zulässig (hierzu A.), aber unbegründet (hierzu B.).

#### A.

I. Die Klage der Klägerin zu 78. ist unzulässig. Sie hat die Klage nicht innerhalb der Monatsfrist aus § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO erhoben. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss ist ihr bereits am 7. Dezember 2016 zugestellt worden. Erst am 2. Februar 2017 hat sie Klage erhoben.

II. Die Klagen der übrigen Kläger sind zulässig. Sie sind fristgerecht erhoben (§ 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO). Die Kläger sind i.S.v. § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt, denn sie

gehören zur Nachbarschaft (§ 3 Abs. 1 BImSchG) des planfestgestellten Vorhabens und können sich deshalb auf mögliche Abwehrrechte gegen das planfestgestellte Vorhaben aus § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG, der drittschützende Wirkung hat (vgl. Heilshorn/Sparwasser, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Loseblatt, Stand: August 2020, § 22 BImSchG Rn. 92, m.w.N.), berufen.

Das Vorstehende gilt auch für solche Kläger, die – wie die Klägerinnen zu 54., zu 73. und zu 79. – jeweils als (rechtsfähige) Gemeinschaft der Wohnungseigentümer i.S.d. §§ 9a, 9b WEG klagen, sowie für solche Kläger, die – wie die Kläger zu 3., zu 4., zu 5., zu 8., zu 9., zu 23., zu 27., zu 28., zu 31., zu 32., zu 33., zu 43., zu 47., zu 53., zu 56., zu 68., zu 71., zu 72., zu 75., zu 76. und zu 77. – jeweils (auch) als Wohnungseigentümer i.S.v. § 1 Abs. 2 WEG klagen und damit vorhabenbedingte Beeinträchtigungen ihres Eigentums geltend machen. Hierbei gelten die nachfolgenden Maßgaben:

Diejenigen Kläger, die als Wohnungseigentümer i.S.v. § 1 Abs. 2 WEG klagen, können die sich aus ihrem jeweiligen Sondereigentum ergebenden Abwehransprüche geltend machen. Denn es handelt sich hierbei weder um Rechte, die sich aus dem gemeinschaftlichen Eigentum ergeben (§ 9a Abs. 2 Alt. 1 WEG), noch um solche, die eine einheitliche Rechtsverfolgung erfordern (§ 9a Abs. 2 Alt. 2 WEG; vgl. Hügel/Elzer, DNotZ 2021, 3 [21]; Bruns, NZM 2020, 909 [910]). Dies entsprach auch schon der Rechtslage nach § 10 Abs. 6 Satz 3 WEG a.F. Danach unterfielen Abwehransprüche wegen Beeinträchtigungen (nur) des Sondereigentums weder der sog. geborenen Ausübungskompetenz der Gemeinschaft, noch konnten sie auf die Gemeinschaft übertragen werden (sog. gekorene Ausübungskompetenz; vgl. BGH, Urt. v. 24.1.2020, V ZR 295/16, NZM 2020, 664, juris Rn. 17 f.).

Demgegenüber können Wohnungseigentümer i.S.v. § 1 Abs. 2 WEG nach neuer Rechtslage (vgl. zur früheren Rechtslage: BGH, Urt. v. 26.10.2018, V ZR 328/17, NJW 2019, 1216, juris Rn. 6; Urt. v. 25.10.2019, V ZR 271/18, NZM 2020, 107, juris Rn. 6; s. auch BVerwG, Urt. v. 10.4.2019, 9 A 24.18, BVerwGE 165, 192, juris Rn. 13 [zu Abwehrrechten gegen einen Planfeststellungsbeschluss]) Abwehransprüche wegen Beeinträchtigungen des Gemeinschaftseigentums von vornherein nicht geltend machen. Es handelt sich hierbei um Rechte, die nunmehr gemäß § 9a Abs. 2 WEG in die ausschließliche Wahrnehmungs- und Ausübungskompetenz der Gemeinschaft fallen. Dies

legt die Gesetzesbegründung nahe, wonach von § 9a Abs. 2 WEG „insbesondere Ansprüche aus § 1004 BGB wegen einer Beeinträchtigung des gemeinschaftlichen Eigentums“ erfasst seien (BR-Drs. 168/20, S. 48; vgl. Hügel/Elzer, DNotZ 2021, 3 [20 ff.]; Häublein, ZWE 2020, 401, 407; Hügel/Elzer, WEG, 3. Aufl. 2021, § 9a Rn. 99). Für öffentlich-rechtliche Abwehransprüche, wie sie den Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits bilden, kann nichts anderes gelten: Soweit sie die behauptete Beeinträchtigung des Sondereigentums betreffen, stehen sie – nur – den Wohnungseigentümern zu (s.o.), soweit sie die behauptete Beeinträchtigung des Gemeinschaftseigentums betreffen, stehen sie – nur – der Gemeinschaft zu. Gründe, die gegen ein Nebeneinander gleichgerichteter Ansprüche der Gemeinschaft und der Wohnungseigentümer sprechen, kann der Senat nicht erkennen (so auch Müller, in: Hogenschurz, BeckOK WEG, Stand: 1/2021, § 9a Rn. 108; Hügel/Elzer, DNotZ 2021, 3 [23]; offen gelassen von BGH, Urt. v. 5.12.2014, V ZR 5/14, BGHZ 203, 327, juris Rn. 19 [zur alten Rechtslage]). Dies gilt nicht zuletzt dann, wenn – wie hier – vorhabenbedingte Beeinträchtigungen sowohl von Sonder- als auch von Gemeinschaftseigentum auf den entsprechenden Grundstücken in Betracht kommen und geltend gemacht werden.

## **B.**

Die Klagen sind unbegründet. Die Kläger haben keinen Anspruch darauf, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss aufgehoben oder dass seine Rechtswidrigkeit festgestellt wird; ebenso wenig haben die Kläger einen Anspruch auf seine Ergänzung um Schutzauflagen. Denn der Planfeststellungsbeschluss, für den eine taugliche Rechtsgrundlage existiert (hierzu I.), ist unter Berücksichtigung des fristgerechten Klagevorbringens (hierzu II.) sowohl formell (hierzu III.) als auch materiell (hierzu IV.) rechtmäßig und nicht zwischenzeitlich funktionslos geworden (hierzu V.).

I. Rechtsgrundlage für den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss ist § 68 Abs. 1 WHG (hier und im Folgenden in der bei Erlass des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung), was den hiermit genehmigten Gewässerausbau (vgl. § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG) anbelangt, und § 55 Abs. 1 HWaG, was die Umgestaltung vorhandener Hochwasserschutzanlagen anbelangt.



Die von dem Verwaltungsgericht in diesem Zusammenhang aufgeworfene Frage nach den Grenzen der Planungsermächtigung aus § 68 Abs. 1 WHG bzw. nach dem dieser Vorschrift zugrunde liegenden Vorhabenbegriff (vgl. UA S. 34 bis 36; juris Rn. 95 ff.) stellt sich vorliegend nicht. Mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss hat die Beklagte einzig die Errichtung der für den Terminalbetrieb erforderlichen gewässer- und uferbezogenen Infrastruktur geregelt. Dieses Vorhaben unterfällt – was zwischen den Beteiligten auch nicht streitig ist – ohne Weiteres dem Anwendungsbereich der §§ 67 Abs. 2 Satz 1, 68 Abs. 1 WHG. Die Errichtung und der Betrieb von Umschlagseinrichtungen und -anlagen sowie der verkehrlichen Infrastruktur – die sog. Suprastruktur – sind demgegenüber nicht (Regelungs-) Gegenstand des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses. Dies stellt die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss wiederholt und ausdrücklich fest (vgl. etwa S. 45 ff., S. 253); auch das Verwaltungsgericht geht von diesem Verständnis aus (vgl. UA S. 34, 59; juris Rn. 95, 158).

Dass die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss auch die Auswirkungen und die (insbesondere immissionsschutz-) rechtliche Zulässigkeit der Suprastruktur „in den Blick nimmt“ (vgl. PFB S. 253), insoweit eine „Vorausbeurteilung“ vornimmt (vgl. insbesondere PFB S. 255 ff.) und zum Anlass für auch auf die Betriebsphase bezogene Auflagen nimmt (vgl. PFB S. 13 ff.), ändert an dem vorstehenden Befund nichts. Denn hierdurch wird der Regelungsgegenstand des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses nicht erweitert; das planfestgestellte „Vorhaben“ ist weiterhin nur die Errichtung der Infrastruktur. Die – positive, d.h. zu Gunsten des Vorhabens ausfallende – Vorausbeurteilung der Suprastruktur ist nach dem Ansatz der Beklagten bloße Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Genehmigung der Infrastruktur. (Nur) Letztere ist demgegenüber Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, der sich darin maßgeblich unterscheidet von dem regelungsgegenständlich viel weiter gefassten Planfeststellungsbeschluss, der Streitgegenstand der mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum trimodalen Umschlagshafen Köln-Godorf entschiedenen Klage war (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.2.2015, 7 C 11.12, BVerwGE 151, 213, juris Rn. 18 ff.).

Ob und inwieweit dem Ansatz der Beklagten zur Notwendigkeit einer Vorausbeurteilung im Rahmen der Abwägung zu folgen ist oder nicht, kann an dieser Stelle dahinstehen (hierzu i.E. unten IV. 3. b] aa.). Für die Bestimmung des Regelungsgegenstandes des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses und für die Frage, ob die Beklagte hierbei die

sich aus der Ermächtigungsgrundlage der §§ 67 Abs. 2 Satz 1, 68 Abs. 1 WHG ergebenden Grenzen gewahrt hat, ist dies nicht von Relevanz.

II. Das Vorbringen der Kläger aus der Klagebegründung vom 30. März 2017 findet Berücksichtigung, denn sie haben die sich aus § 4a Abs. 1 UmwRG in der bis zum 1. Juni 2017 geltenden Fassung (im Folgenden: UmwRG a.F.) ergebenden Fristen eingehalten.

1. Das Umweltrechtsbehelfsgesetz ist gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) und c) UmwRG anwendbar. Danach gilt dieses Gesetz für Rechtsbehelfe gegen Zulassungsentscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach landesrechtlichen Vorschriften eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen kann. Hierfür reicht es aus, wenn für das Vorhaben zumindest eine allgemeine oder eine standortbezogene Vorprüfung durchgeführt werden muss, weil deren rechtmäßige Durchführung zum Ergebnis haben kann, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.9.2019, 7 C 5.18, NVwZ 2020, 477, juris Rn. 19). Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt:

a) Maßgeblich ist vorliegend das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der bis zum 1. März 2010 geltenden Fassung (im Folgenden: UVPG 2005). Denn gemäß § 25 Abs. 12 Satz 2 UVPG in der bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung (im Folgenden: UVPG 2010) ist jene Gesetzesfassung anzuwenden auf „Verfahren nach § 2 Abs. 1 Satz 1 und Absatz 3, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben nach den Nummern 3.15, 13.1 bis 13.2.1.3, 13.3 bis 13.18 und 17 der Anlage 1 dienen und die vor dem 1. März 2010 eingeleitet worden sind“. Vorliegend haben die Beigeladenen den Antrag auf Planfeststellung – und damit auf Erlass einer Entscheidung i.S.v. § 2 Abs. 1 Satz 1 und Absatz 3 UVPG 2010 – im Juni 2009 gestellt. Dieser Antrag war auf ein Vorhaben i.S.v. Nr. 13.11.1 (Bau eines mit einem Binnen- oder Seehafen für die Seeschifffahrt verbundenen Landungssteiges zum Laden und Löschen von Schiffen, der Schiffe mit mehr als 1.350 t aufnehmen kann) der Anlage 1 zum UVPG 2010 gerichtet.

b) Gemäß § 3d, Nr. 13.12 (Bau einer infrastrukturellen Hafenanlage) bzw. Nr. 13.16 (sonstige wasserwirtschaftliche Ausbaumaßnahmen) der Anlage 1 zum UVPG 2005

besteht für Vorhaben wie das mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugelassene Vorhaben eine UVP-Pflicht nach Maßgabe des Landesrechts. Danach kommt für das mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss zugelassene Vorhaben eine UVP-Pflicht in Betracht. Denn § 1 Abs. 2, Nr. 1.18.2 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG) sieht (und sah auch schon am 1. März 2010) für sonstige – d.h. nicht gesondert aufgeführte – wasserwirtschaftliche Ausbaumaßnahmen eine UVP-Pflicht nach Maßgabe einer Vorprüfung des Einzelfalls vor. Diese Vorprüfung hat die Beklagte – ohne dass dies im Hinblick auf § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) und c) UmwRG, der die Möglichkeit einer UVP-Pflicht ausreichen lässt (s.o.), relevant wäre – mit dem Ergebnis einer UVP-Pflicht durchgeführt. Dies hat sie zwar, soweit ersichtlich, nicht ausdrücklich vermerkt. Die entsprechende Einschätzung der Beklagten gelangt aber darin zum Ausdruck, dass sie eine Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage der von der Beigeladenen zu 1) vorsorglich vorgenommenen (vgl. Planfeststellungsunterlage B.1, Kapitel 1, Ziffer 1.1) Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt hat.

2. Die für die Kläger maßgebliche Klagebegründungsfrist ergibt sich aus § 4a Abs. 1 UmwRG a.F., der bei Klageerhebung und -begründung noch galt. Demgegenüber findet § 6 UmwRG in der seit dem 2. Juni 2017 geltenden Fassung – danach ist die Klage innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung zu begründen und besteht, anders als nach § 4a Abs. 1 UmwRG a.F., keine Möglichkeit, diese Frist zu verlängern – keine Anwendung. Zwar bestimmt § 8 Abs. 1 Satz 2 UmwRG unterschiedslos, dass § 6 UmwRG auf Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen (u.a.) nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG Anwendung findet, die – wie die vorliegende Klage – nach dem 28. Januar 2013 erhoben worden sind. Dies hätte jedoch hier zur Folge, dass ursprünglich rechtzeitig Vorbringen nachträglich als präkludiert eingestuft werden müsste. Der Anwendungsbereich von § 8 Abs. 1 Satz 2 UmwRG ist daher verfassungskonform auf solche Rechtsbehelfe zu reduzieren, die ab dem 2. Juni 2017 erhoben worden sind. Für Rechtsbehelfe, die – wie die vorliegende Klage – vor diesem Zeitpunkt anhängig geworden sind, bleibt es bei der Anwendung des § 4a Abs. 1 UmwRG a.F. (vgl. Happ, in: Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 8 UmwRG Rn. 3; i.E. ebenso Fellenberg/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Loseblatt, Stand: August 2020, § 8 UmwRG Rn. 19; s. auch BVerwG, Urt. v. 27.11.2018, 9 A 8.17, BVerwGE 163, 380, juris Rn. 12).

3. Nach § 4a Abs. 1 UmwRG a.F. hatten Kläger innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung ihrer Klagen dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben (Satz 1) und konnte diese Frist durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden (Satz 3). Nach diesen Maßgaben haben die Kläger ihre Klagen rechtzeitig begründet. Sie haben vor Ablauf der sich aus § 4a Abs. 1 Satz 1 UmwRG a.F. ergebenden Frist deren Verlängerung beantragt und sodann ihre Klagebegründung vor Ablauf der zweimal von dem Verwaltungsgericht verlängerten Frist vorgelegt: Am 9. Dezember 2016 haben sie bei dem Verwaltungsgericht Klage erhoben, am 9. Januar 2017 haben die Kläger erstmals Fristverlängerung beantragt, die das Verwaltungsgericht letztlich bis zum 30. März 2017 gewährt hat, und an diesem Tag ist die Klagebegründung bei dem Verwaltungsgericht eingegangen.

III. Der Planfeststellungsbeschluss vom 28. November 2016 weist keine formellen Fehler auf, die die Kläger mit Erfolg rügen können. Die von den Klägern gerügten Fehler der Auslegungsbekanntmachung (hierzu 1.) und betreffend das Verfahren im Zusammenhang mit der Ergänzung des wasserrechtlichen Fachbeitrags (hierzu 2.) bleiben im Ergebnis folgenlos.

1. Die Auslegungsbekanntmachung verstößt gegen § 9 Abs. 1a Nr. 2 und Nr. 5 UVPG 2005 (hierzu a)]. Diese Verfahrensfehler sind indes unbeachtlich (hierzu b)].

a) In der Auslegungsbekanntmachung vom 25. August 2009 heißt es auszugsweise wie folgt:

„Die Planfeststellungsunterlagen, aus denen sich Art und Umfang des Vorhabens ergeben, sowie die Unterlagen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens liegen in der Zeit vom 2. September 2009 bis einschließlich 1. Oktober 2009 (...) öffentlich aus (...). Gleichzeitig kann von jedermann innerhalb der genannten Frist zu den den Planunterlagen beigefügten entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen Stellung genommen werden.“

Diese Auslegungsbekanntmachung verstößt gegen § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG 2005. Nach dieser Vorschrift hat die zuständige Behörde in der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens nach § 9 Abs. 1 UVPG 2005 über die Feststellung der UVP-Pflicht des Vorhabens nach § 3a UVPG 2005 zu unterrichten. Derartiges findet sich in der

Auslegungsbekanntmachung nicht. Den Hinweis auf die Auslegung der „Unterlagen zu den Umweltauswirkungen“ hält der erkennende Senat, anders als das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung (vgl. UA S. 37 f.; juris Rn. 103 ff.), nicht für ausreichend. Dieser Hinweis deutet zwar in die Richtung eines UVP-pflichtigen Vorhabens, weil er die einschlägigen Begrifflichkeiten aufgreift (vgl. §§ 6 Abs. 1 Satz 1, 9 Abs. 1 UVPG 2005). Einen auch für die nichtfachliche Öffentlichkeit verständlichen Anhaltspunkt dazu, wie die zuständige Behörde das Vorhaben hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit und -auswirkungen einschätzt (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.4.2016, 9 A 9.15, BVerwGE 155, 91, juris Rn. 17) und dass sie von einer UVP-Pflicht ausgeht, enthält der Hinweis aber nicht. Es fehlt eine ausdrückliche Aussage dazu, ob es sich bei dem streitgegenständlichen Vorhaben um ein UVP-pflichtiges Vorhaben handelt (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.1.2016, 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73, juris Rn. 34; s. auch OVG Lüneburg, Urt. v. 2.9.2020, 7 KS 17/15, ZUR 2021, 176, juris Rn. 74).

Die Beklagte hat auch den Vorgaben aus § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG 2005 nicht genügt. Diese Vorschrift bestimmt, dass die zuständige Behörde in der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens nach § 9 Abs. 1 UVPG 2005 anzugeben hat, welche Unterlagen nach § 6 UVPG 2005 vorgelegt wurden. Zwar erfordert § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG 2005 keine vollständige Auflistung aller vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen, sondern lässt einen aussagekräftigen Überblick genügen (vgl. BVerwG, Urt. v. 30.11.2020, 9 A 5.20, NuR 2021, 119, juris Rn. 20, m.w.N.). Doch auch diesen Anforderungen wird der Bekanntmachungstext vom 25. August 2009 nicht gerecht, weil dort überhaupt keine konkreten Unterlagen benannt sind, sondern nur allgemein von den „Unterlagen zu den Umweltauswirkungen“ die Rede ist.

b) Die unter a) dargestellten Verfahrensfehler führen nicht zur Rechtswidrigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses. Sie sind unbeachtlich.

aa. Die Unbeachtlichkeit der Verfahrensfehler ergibt sich allerdings nicht aus § 4 Abs. 3 Satz 2 UmwRG. Nach dieser Vorschrift ist § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Aufhebung einer Entscheidung nur verlangt werden kann, wenn der Verfahrensfehler dem Beteiligten die Möglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung am Entscheidungsprozess genommen hat. Bei den hier gegebenen Verstößen gegen § 9 Abs. 1a Nr. 2 und Nr. 5 UVPG 2005 handelt es sich indes nicht um absolute

Verfahrensfehler i.S.v. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG, sondern um relative Verfahrensfehler i.S.v. § 4 Abs. 1a UmwRG (zu § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG: BVerwG, Beschl. v. 28.12.2017, 3 B 15.16, NVwZ 2018, 830, juris Rn. 8; zu § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG: BVerwG, Urt. v. 30.11.2020, 9 A 5.20, NuR 2021, 119, juris Rn. 25; Urt. v. 14.3.2018, 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263, juris Rn. 23; s. auch [zu beiden Vorschriften] BVerwG, Urt. v. 21.1.2016, 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73, juris Rn. 31 ff., 37; OVG Lüneburg, Urt. v. 2.9.2020, 7 KS 17/15, ZUR 2021, 176, juris Rn. 79). Auf relative Verfahrensfehler, die unter § 4 Abs.1a UmwRG fallen, ist § 4 Abs. 3 Satz 2 UmwRG nicht – auch nicht entsprechend – anwendbar (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.2.2021, 9 A 8.20, juris Rn. 30; Urt. v. 30.11.2020, a.a.O., juris Rn. 28 ff.).

bb. Die Verfahrensfehler, die von vergleichbar geringem Gewicht sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.1.2016, 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73, juris Rn. 50), sind aber gemäß § 4 Abs. 1a Satz 1 UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG unbeachtlich. Nach Heranziehung aller verfügbaren Erkenntnismöglichkeiten ist es auch nach der Überzeugung des erkennenden Senats offensichtlich, dass die Verletzung von § 9 Abs. 1a Nr. 2 und Nr. 5 UVPG 2005 die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Trotz der unzureichenden Auslegungsbekanntmachung ist eine Vielzahl von Einwendungen von Privaten und Umweltvereinigungen eingegangen, die sich auch und insbesondere mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt auseinandergesetzt haben. Überdies war das planfestgestellte Vorhaben schon frühzeitig Gegenstand intensiver politischer Diskussionen und Gegenstand umfänglicher Presseberichterstattung. Es erscheint vor diesem Hintergrund ausgeschlossen, dass die Auslegungsbekanntmachung, auch wenn sie unzureichend war, ihre Anstoßwirkung verfehlt hat. Zur Vermeidung von Wiederholungen nimmt der erkennende Senat gemäß § 130b Satz 2 VwGO ergänzend auf die ausführliche Würdigung der Gesamtumstände durch das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung Bezug (vgl. UA S. 39 ff.; juris Rn. 109 ff.).

Neue Gesichtspunkte, die geeignet wären, die in der angefochtenen Entscheidung des Verwaltungsgerichts zum Ausdruck gelangte und von dem Berufungsgericht geteilte Einschätzung zu erschüttern, tragen die Kläger auch mit der Berufungsbegründung nicht vor. Ihr Hinweis darauf, die Sachverhaltswürdigung des Verwaltungsgerichts führe dazu, dass „in jedem größeren Verfahren mit medialer Aufmerksamkeit § 46 VwVfG zur Anwendung käme“, verkürzt die Argumentation des Verwaltungsgerichts, das vor allem auf

die Anzahl und den Inhalt der eingegangenen Stellungnahmen abgestellt hat, ganz erheblich. Auch die Bezugnahme der Kläger auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urt. v. 7.11.2013, C-72/12 [Altrip]), die sie lediglich referieren, nicht aber näher subsumieren, führt nicht weiter. Denn auch das Verwaltungsgericht hat diese Rechtsprechung, in Übereinstimmung wiederum mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urt. v. 30.11.2020, 9 A 5.20, NuR 2021, 119, juris Rn. 25; Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 33), bei seiner Maßstabsbildung zugrunde gelegt (vgl. UA S. 40 oben; juris Rn. 110). Und schließlich bleibt es spekulativ, wenn die Kläger daraus, dass sich die Bevölkerung in Finkenwerder „wenig beziehungsweise nicht“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht habe, ableiten wollen, die Auslegungsbekanntmachung habe ihre Anstoßwirkung verfehlt.

2. Das im Hinblick auf die Ergänzung des wasserrechtlichen Fachbeitrags durchgeführte Verfahren ist fehlerfrei.

a) Die durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung genügt zunächst den verfahrensrechtlichen Vorgaben, die unmittelbar aus Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) Ziff. i) bis iii) der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (im Folgenden: Wasserrahmenrichtlinie; WRRL) abgeleitet werden (vgl. hierzu EuGH, Urt. v. 28.5.2020, C-535/18, NVwZ 2020, 1177, juris Rn. 76, 80 ff.; BVerwG, Urt. v. 30.11.2020, 9 A 5.20, NuR 2021, 119, juris Rn. 35; s. auch OVG Hamburg, Urt. v. 1.9.2020, 1 E 26/18, ZUR 2021, 111, juris Rn. 49). Danach sind die zuständigen Behörden verpflichtet, die Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot und dem wasserrechtlichen Verbesserungsgebot vor dem Erlass der Genehmigungsentscheidung zu prüfen. Diesen Vorgaben hat die Beklagte schon dadurch genügt, dass sie den wasserrechtlichen Fachbeitrag vom 2. Dezember 2014 eingeholt und ihrer Entscheidung – zusammen mit dem ergänzenden Fachbeitrag vom 17. Dezember 2015 – zugrunde gelegt hat.

Ob es einer neuerlichen Öffentlichkeitsbeteiligung im Hinblick auf den ergänzenden Fachbeitrag vom 17. Dezember 2015 bedurfte, betrifft nicht den verfahrensrechtlichen Gehalt von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) Ziff. i) bis iii) WRRL, sondern richtet sich nach den aus § 9 Abs. 1 UVPG 2005 abzuleitenden Anforderungen an die Öffentlichkeitsbeteiligung

(hierzu sogleich zu b] und c]). Auch der Europäische Gerichtshof leitet aus Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) Ziff. i) bis iii) WRRL Verfahrensanforderungen nur für den unmittelbaren Entscheidungsprozess der Behörde ab; die sich hieraus ergebenden Folgerungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung ordnet er demgegenüber den Bestimmungen der UVP-Richtlinie zu (vgl. EuGH, Urt. v. 28.5.2020, C-535/18, NVwZ 2020, 1177, juris Rn. 66 ff.). Die Ausführungen der Kläger in ihrem Schriftsatz vom 23. März 2021, die sie in der mündlichen Verhandlung weiter ergänzt haben, greifen deshalb zu kurz: Sie meinen, der ergänzende Fachbeitrag vom 17. Dezember 2015 habe allein deshalb Gegenstand einer neuerlichen Öffentlichkeitsbeteiligung sein müssen, weil er die Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot und dem wasserrechtlichen Verbesserungsgebot betrifft. Damit setzen sie den Umstand, dass Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) Ziff. i) bis iii) WRRL (auch) einen verfahrensrechtlichen Gehalt aufweist, mit der Notwendigkeit einer Öffentlichkeitsbeteiligung aus Anlass einer Ergänzung der Prüfungsunterlagen gleich. Indes handelt es sich um unterschiedliche verfahrensrechtliche Aspekte, die auf unterschiedlichen rechtlichen Vorgaben beruhen und unterschiedliche Voraussetzungen haben.

b) Aus § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2005 ergibt sich für die Beklagte keine Pflicht zur erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung im Hinblick auf den ergänzenden Fachbeitrag vom 17. Dezember 2015.

Nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2005 kann, wenn der Träger des Vorhabens die nach § 6 UVPG 2005 erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert, von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. So liegt es hier: Dem ergänzenden Fachbeitrag liegt eine – im Vergleich zu dem ursprünglichen Fachbeitrag – (leicht) abweichende Prüfungssystematik zugrunde und er stützt sich teilweise auf eine aktualisierte Datengrundlage. Er zeigt aber nicht auf, dass Umweltbelange oder die Belange der Vorhabenbetroffenen erstmals oder weitergehend berührt werden. Nach dem ergänzenden Fachbeitrag führt das Vorhaben nicht zu zusätzlichen oder anderen erheblichen gewässerbezogenen Umweltauswirkungen, von denen im ursprünglichen Fachbeitrag noch nicht die Rede gewesen ist (vgl. zu diesem Gesichtspunkt: BVerwG, Urt. v. 9.11.2017, 3 A 4.15, BVerwGE 160, 263, juris Rn. 28). Der ergänzende Fachbeitrag weicht im Beurteilungsergebnis auch nicht von dem ursprünglichen Fachbeitrag ab. Er hatte



dementsprechend auch keine Änderungen im verfügenden Teil des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses zur Folge (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 26 f.).

Der in der mündlichen Verhandlung gestellte Beweisantrag, durch Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens

„Beweis zu erheben zu der Tatsache, dass nach dem aktualisierten Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Stand: 17.12.2015) im Vergleich zum ursprünglichen Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Stand: 12/2014) aufgrund des zugrunde gelegten veränderten Bewirtschaftungsplans der Flussgebietsgemeinschaft Elbe 2014a zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind“,

war vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen abzulehnen. Der Beweisantrag ist nicht auf die Klärung einer Tatsachenfrage, sondern auf die Beantwortung einer Rechtsfrage gerichtet, die dem Beweis nicht zugänglich ist, sondern über die das Gericht selbst zu entscheiden hat (vgl. BVerwG, Beschl. v. 9.7.1982, 2 B 72.81, Buchholz 11 Art. 92 GG Nr. 16, juris Rn. 6).

c) Auch unmittelbar aus § 9 Abs. 1 UVPG 2005 folgt keine Pflicht zu einer neuerlichen Öffentlichkeitsbeteiligung.

aa. Dies gilt zunächst im Hinblick auf das mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugelassene Vorhaben selbst. Zwar erfordern planerische Änderungen, die das Gesamtkonzept der Planung und die Identität des Vorhabens berühren und somit zu einem Vorhaben führen, das nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise im Wesentlichen andersartig ist, unabhängig von § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2005 ein vollständiges Anhörungsverfahren mit erneuter Auslegung (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016, 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215, juris Rn. 25, m.w.N.). Hierfür ist vorliegend aber nichts ersichtlich; auch die Kläger machen dies nicht geltend. Die Ergänzung des wasserrechtlichen Fachbeitrags war nicht durch eine veränderte Planung oder eine Änderung des Vorhabengegenstands veranlasst und hatte Derartiges auch nicht zur Folge.

bb. Allerdings muss die Öffentlichkeit darüber hinaus nach § 9 Abs. 1 UVPG 2005 erneut beteiligt werden, wenn eine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten vorgenommen wird, die für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens insgesamt erforderlich ist und ihren Niederschlag in einer neuen entscheidungserheblichen Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens i.S.v. § 6 Abs. 1 Satz 1 UVPG 2005 findet (vgl. BVerwG, Vorl.-Beschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16, NuR 2019, 189, juris Rn. 41; Urt. v. 10.11.2016, 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215, juris Rn. 25, m.w.N.; Urt. v. 28.4.2016, 9 A 9.15, BVerwGE 155, 91, juris Rn. 34). Dies beurteilt sich danach, ob bereits die ursprünglichen Unterlagen die nach § 6 Abs. 3 Satz 3 UVPG 2005 nötige Anstoßwirkung entfalten oder ob eine solche erstmalig von den neuen Unterlagen ausgeht. Die Anstoßwirkung setzt voraus, dass die Unterlagen potenziell Betroffenen und den anerkannten Vereinigungen die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang ihre Belange oder ihre satzungsgemäßen Interessen von den Umweltauswirkungen betroffen werden können (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 28, m.w.N.). Nichts anderes folgt aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs. Danach müssen „die Informationen, die der Öffentlichkeit im Lauf des Projektgenehmigungsverfahrens zugänglich zu machen sind, die Angaben umfassen (...), die erforderlich sind, um die wasserbezogenen Auswirkungen des Projekts anhand der insbesondere in Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/60 vorgesehenen Kriterien und Pflichten zu beurteilen“ (EuGH, Urt. v. 28.5.2020, C-535/18, NVwZ 2020, 1177, juris Rn. 84, 90, zur Einordnung – wie hier –: Dingemann, NVwZ 2020, 1184 [1185]; s. auch BVerwG, Beschl. v. 9.7.2020, 9 VR 1.20, juris Rn. 4).

Nach diesen Maßgaben bedurfte es im Hinblick auf den ergänzenden wasserrechtlichen Fachbeitrag vom 17. Dezember 2015 keiner neuerlichen Öffentlichkeitsbeteiligung. Dieser nimmt zwar eine Neubewertung der wasserrechtlichen Fragestellungen anhand der vom Europäischen Gerichtshof geklärten Rechtsmaßstäbe (Urt. v. 1.7.2015, C-461/13, NVwZ 2015, 1041, juris) vor und stützt sich dabei u.a. auf aktuelle Zustands- und Potenzialbewertungen. Eine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten stellt er aber nicht dar:

(1) Es werden keine neuen oder anderen Auswirkungen des – jeweils identischen – Vorhabens zum Gegenstand der Untersuchung gemacht (hierzu schon oben zu b] und aa.).

(2) Der ergänzende Fachbeitrag stellt auch keine nach seiner Systematik über die bisherige Untersuchung wesentlich hinausgehende wasserrechtliche Prüfung dar. Denn es handelt sich nicht um die erstmalige substantielle Befassung mit den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes und der Wasserrahmenrichtlinie (vgl. zu diesen Kriterien und mit dem gleichen Ergebnis: BVerwG, Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 30). Schon der ursprüngliche Fachbeitrag vom 2. Dezember 2014 benennt und beschreibt die potentiell von dem Vorhaben betroffenen Oberflächenwasserkörper, beschreibt das ökologische Potenzial und den chemischen Zustand der Oberflächenwasserkörper und nimmt zur Prüfung des Verschlechterungsverbots eine Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen anhand der verschiedenen Qualitätskomponenten – mit dem Fokus auf den biologischen Qualitätskomponenten und unter Berücksichtigung auch der unterstützenden Qualitätskomponenten – gesondert für die verschiedenen Oberflächenwasserkörper vor. Auch enthält der ursprüngliche Fachbeitrag im Hinblick auf die vorhabenbetroffenen Oberflächenwasserkörper eine Prüfung des wasserrechtlichen Verbesserungsgebots, die sich nicht wesentlich von der entsprechenden Prüfung in dem ergänzenden Fachbeitrag vom 17. Dezember 2015 unterscheidet. Gleiches gilt für die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Grundwasserkörper.

Dass der ursprüngliche Fachbeitrag vom 2. Dezember 2014 im Hinblick auf die nach seiner Erstellung ergangene Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs prüfungssystematische Defizite aufweisen mag, betrifft seine inhaltliche Überzeugungskraft bzw. seine Eignung, das von der Beklagten zugrunde gelegte Prüfergebnis in der Sache zu tragen. Hieraus folgt aber nicht die Notwendigkeit einer neuerlichen Öffentlichkeitsbeteiligung. Schon der ursprüngliche Fachbeitrag vom 2. Dezember 2014 war geeignet, die gebotene Anstoßwirkung im Hinblick auf die gewässerbezogenen Auswirkungen des Vorhabens, die in diesem Fachbeitrag allesamt betrachtet worden sind, zu entfalten. Denn bereits dieser Fachbeitrag – und nicht erst der ergänzende Fachbeitrag vom 17. Dezember 2015 – enthielt die erforderlichen Informationen, um die wasserbezogenen Auswirkungen des Projekts anhand der sich aus der Wasserrahmenrichtlinie und dem Wasserhaushaltsgesetz ergebenden Kriterien und Pflichten beurteilen zu können. Bereits die Informationen und Erwägungen, die in dem

ursprünglichen Fachbeitrag vom 2. Dezember 2014 enthalten waren, zeugten von einer prüfungssystematisch zwar nicht in jeder Hinsicht überzeugenden, aber gleichwohl substanziellen Befassung mit den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes und der Wasserrahmenrichtlinie, die die Öffentlichkeit in die Lage versetzt hat, sich mit den gewässerbezogenen Auswirkungen des Vorhabens eingehend befassen zu können.

(3) Der ergänzende Fachbeitrag enthält schließlich auch nach seiner Ermittlungstiefe keine neue oder über die ursprüngliche Untersuchung wesentlich hinausgehende Prüfung der gewässerbezogenen Umweltbetroffenheiten. Derartiges ergibt sich nicht daraus, dass er – da ihm im Gegensatz zu dem ursprünglichen Fachbeitrag nicht nur der „Bewirtschaftungsplan nach Artikel 13 der Richtlinie 2000/60/EG für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe der FGG Elbe“ vom 11. November 2009 (im Folgenden: Bewirtschaftungsplan 2009), sondern auch die seinerzeit bereits im Entwurf vorliegende Aktualisierung für den Zeitraum von 2016 bis 2021 (im Folgenden: Entwurf des Bewirtschaftungsplans 2015) zugrunde lag – auf eine aktuellere und, wie die Kläger auch geltend machen, breitere Datenlage gestützt ist. Zu Recht hat das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung darauf verwiesen (vgl. UA S. 46; juris Rn. 124), dass der ergänzende Fachbeitrag trotz der „neuen“ Datengrundlage zu keinen gegenüber dem ursprünglichen Fachbeitrag abweichenden Ergebnissen gelangt. Die gewässerbezogenen Auswirkungen des Vorhabens werden in dem ergänzenden Fachbeitrag nicht anders als in dem ursprünglichen Fachbeitrag dargestellt und bewertet. Auch zeigt der ergänzende Fachbeitrag keine weitergehenden oder anderweitigen vorhabenbedingten Umweltbetroffenheiten auf; die Kläger benennen solche ebenfalls nicht.

Soweit die Kläger mit ihrer Berufungsbegründung – erneut – geltend machen, die dem Fachbeitrag vom 2. Dezember 2014 zugrunde gelegten Daten seien veraltet gewesen und die Zustandsbewertungen stimmten in den beiden Fachbeiträgen teilweise nicht überein, greift auch das nicht durch. Dass und – falls ja – welche Folgerungen und zusätzlichen Erkenntnisse sich hieraus für die Beurteilung ergeben können, ob das mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugelassene Vorhaben mit den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes und der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar ist, zeigen die Kläger nicht auf. Namentlich machen sie nicht geltend, dass die in dem Entwurf des Bewirtschaftungsplans 2015 enthaltenen (neuen) Daten andere Rückschlüsse als die in dem Bewirtschaftungsplan 2009 enthaltenen Daten zuließen. Auch vor diesem Hintergrund

spricht nach der Auffassung des erkennenden Senats, der dem ergänzenden Fachbeitrag ebenfalls keine gegenüber dem ursprünglichen Fachbeitrag weitergehenden Erkenntnisse entnehmen kann, nichts dafür, dass erst der ergänzende Fachbeitrag die gebotene Anstoßwirkung entfalten konnte. Es bedurfte nicht erst der aktualisierten Datengrundlage, um sich in angemessener Weise mit den gewässerbezogenen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf der Grundlage aussagekräftiger Daten auseinandersetzen zu können.

d) Vor dem Hintergrund der unter a) bis c) dargestellten Erwägungen stellt sich die Frage, ob ein wegen unzureichender Öffentlichkeitsbeteiligung anzunehmender Verfahrensfehler i.S.v. § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG unbeachtlich wäre (zur Anwendung dieser Vorschriften auf Mängel der Öffentlichkeitsbeteiligung: BVerwG, Ur. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 33, m.w.N.), nicht mehr. Allerdings teilt der erkennende Senat auch insoweit die Auffassung des Verwaltungsgerichts (vgl. UA S. 49; juris Rn. 131 f.), ein – unterstellter – Verfahrensfehler wäre jedenfalls nicht beachtlich: Es steht zur Überzeugung auch des Senats fest, dass die unterbliebene Öffentlichkeitsbeteiligung im Hinblick auf den ergänzenden Fachbeitrag vom 17. Dezember 2015 die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Aufgrund der im Planergänzungsverfahren erfolgten Beteiligung der Umweltbehörden und -vereinigungen nach § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG sind angesichts des diesen zur Verfügung stehenden Sachverstands alle zusätzlichen Gesichtspunkte zur Sprache gekommen; darüber hinausgehende individuelle Belange betroffener Bürger waren nicht Gegenstand des neuen Fachbeitrags. Es kann deshalb ausgeschlossen werden, dass die Entscheidung ohne den angenommenen Verfahrensfehler anders ausgefallen wäre (vgl. BVerwG, a.a.O., juris Rn. 34).

e) Mangels Entscheidungserheblichkeit stellt sich die Frage, ob sich die Kläger auf einen – hier nicht gegebenen und überdies auch nicht beachtlichen – Verfahrensmangel betreffend die unzureichende Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Einführung eines der Prüfung von Art. 4 WRRL dienenden Fachbeitrags überhaupt berufen können, ebenfalls nicht. Der erkennende Senat verweist diesbezüglich allerdings auf die jüngste Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach sich offenbar nur solche Kläger auf einen entsprechenden beachtlichen Verfahrensfehler berufen können sollen, die von dem planfestgestellten Vorhaben in gewässerbezogener Hinsicht unmittelbar betroffen sind

(vgl. BVerwG, Urt. v. 24.2.2021, 9 A 8.20, juris Rn. 28). Dies ist bei den Klägern des vorliegenden Verfahrens nicht der Fall (hierzu unten zu IV. 2.). Ob dieser Ansatz vor dem Hintergrund überzeugend ist, dass sich ein etwaiger Anspruch auf (neuerliche) Öffentlichkeitsbeteiligung nicht aus Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) Ziff. i) bis iii) WRRL, sondern aus den Bestimmungen der UVP-Richtlinie ergeben kann (s. hierzu oben a)], bedarf vorliegend nicht der weiteren Vertiefung.

IV. Der Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 28. November 2016 weist keine materiellen Fehler auf, die die Kläger mit Erfolg rügen können. Die erforderliche Planrechtfertigung liegt vor (hierzu 1.). Verstöße gegen Rechtsvorschriften, auf deren Einhaltung sich die Kläger mit Erfolg berufen können, liegen nicht vor (hierzu 2.). Die Kläger können sich schließlich auch nicht mit Erfolg auf Abwägungsmängel berufen (hierzu 3.).

1. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss ist nicht deshalb rechtswidrig, weil es an der erforderlichen Planrechtfertigung fehlt.

Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemäß den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes (hierzu a)) ein Bedarf (hierzu b)) besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 12.7.2017, 9 B 49.16, juris Rn. 4, m.w.N.; Urt. v. 11.8.2016, 7 A 1.15, BVerwGE 156, 20, juris Rn. 58), und wenn der Realisierung des geplanten Vorhabens keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (hierzu c) und d)], vgl. BVerwG, Urt. v. 18.3.2009, 9 A 39.07, BVerwGE 133, 239, juris Rn. 40; Urt. v. 24.11.1989, 4 C 41.88, BVerwGE 84, 123, juris Rn. 42). Auf das (behauptete) Fehlen der Planrechtfertigung können sich auch nur mittelbar Eigentumsbetroffene – wie die Kläger dieses Verfahrens – berufen (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.4.2007, 4 C 12.05, BVerwGE 128, 358, juris Rn. 48; Urt. v. 9.11.2006, 4 A 2001.06, BVerwGE 127, 95, juris Rn. 33).

a) Die fachplanerische Zielkonformität des Vorhabens ist zu bejahen. Der Hafenbetrieb sowie der Hafenausbau und -ausbau, ferner der Hochwasserschutz (hierzu OVG Schleswig, Beschl. v. 29.10.2020, 4 MR 1/20, NordÖR 2021, 87, juris Rn. 42; OVG Koblenz, Urt. v. 5.8.2004, 1 A 11787/03, NuR 2005, 53, juris Rn. 36) gehören, wie das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung zutreffend angenommen hat (vgl. UA S. 51 f.; juris Rn. 138 ff.), zu den Zielen, die mit einer wasserrechtlichen Planfeststellung

auf der Grundlage von §§ 67 Abs. 2 Satz 1, 68 Abs. 1 WHG verfolgt werden können (vgl. §§ 28 Nr. 1 lit. b), 36 Satz 2 Nr. 1, 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG). Zur Vermeidung von Wiederholungen wird gemäß § 130b Satz 2 VwGO auf die diesbezüglichen Ausführungen des Verwaltungsgerichts Bezug genommen.

Die Zielkonformität des planfestgestellten Vorhabens wird nicht dadurch in Zweifel gezogen, dass es auch den wirtschaftlichen Interessen der Beigeladenen zu 2. dient. Da der Hafenbetrieb und der Hafenausbau zu den fachplanungsgesetzlichen Zielen gehören (s.o.), liegt die Verwirklichung dieser Ziele im öffentlichen, durch das einschlägige Fachplanungsrecht konkretisierten Interesse. Dieses öffentliche Interesse entfällt nicht, wenn Hafenanlagen von privaten Unternehmen betrieben und ausgebaut werden.

Ob darüber hinaus auch, wie das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung meint (vgl. UA S. 52; juris Rn. 140), zur Begründung der Zielkonformität des Vorhabens auf das (öffentliche) Interesse an der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts abgestellt werden kann, erscheint zweifelhaft (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.4.2007, 4 C 12.05, BVerwGE 128, 358, juris Rn. 51 f.), bedarf hier aber keiner Entscheidung.

b) Für das planfestgestellte Vorhaben besteht ein planrechtfertigender Bedarf. Ein solcher Bedarf ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens gegeben, sondern schon dann, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 12.7.2017, 9 B 49.16, juris Rn. 4, m.w.N.). Hieran hat der erkennende Senat, ebenso wie das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung (vgl. UA S. 53 ff.; juris Rn. 141 ff.), keine durchgreifenden Zweifel:

Ungeachtet der im Zeitpunkt der Planfeststellung an den Containerterminals des Hamburger Hafens vorhandenen quantitativen Umschlagskapazität und der zu erwartenden künftigen quantitativen Umschlagsentwicklung zielt das planfestgestellte Vorhaben zentral darauf ab, aus Gründen der Erhaltung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Hamburger Hafens die Möglichkeiten zur Abfertigung von Großcontainerschiffen zu erweitern und zu verbessern (vgl. PFB S. 66 ff.). Hierbei geht die Beklagte, gestützt auf die von der Beigeladenen zu 1. eingeholten Umschlags- und Verkehrsprognosen, davon aus, dass die weltweiten Containerschiffflotten zunehmend von Großcontainerschiffen dominiert und dass die Großschiffsanläufe im

Hamburger Hafen zukünftig deutlich zunehmen werden; die Richtigkeit dieser Einschätzung belegt auch die Grafik über die Anzahl der Containerschiffsanläufe in den Jahren 2008 bis 2018, die die Kläger mit ihrer Berufungsbegründung selbst vorgelegt haben (dort S. 77).

Hieran anknüpfend ergibt sich der planrechtfertigende Bedarf für das planfestgestellte Vorhaben daraus, dass es aufgrund seiner Lage „am Eingang des Hamburger Hafens“ (vgl. PFB S. 66, 72) eine günstige nautische Erreichbarkeit gerade für Großcontainerschiffe aufweist, dass es an einen schon bestehenden Terminalbetrieb mit einer funktionierenden Hinterlandanbindung/Verkehrsinfrastruktur anknüpfen kann, und dass es durch die Schaffung weiterer geeigneter Liegeplätze zu einer Verringerung von derzeit vorhandenen Abfertigungsengpässen für Großcontainerschiffe führt. Damit dient das Vorhaben der Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens insgesamt und des CTH im Besonderen. Von einem offensichtlichen planerischen „Missgriff“ (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.11.2017, 7 A 1.17, VRS 133, 187, juris Rn. 39; Beschl. v. 25.2.2014, 7 B 24.13, juris Rn. 9) kann vor diesem Hintergrund nicht die Rede sein. Auch die Kläger wenden gegen die vorstehend genannten, die Planrechtfertigung zentral tragenden Erwägungen nichts Substantielles ein. Soweit sie die Gewichtung der für das Vorhaben streitenden Belange teilweise bemängeln, betrifft dies nicht die Planrechtfertigung, sondern zielen die Einwände der Kläger auf Mängel der planerischen Abwägung (hierzu unten zu 3. c]).

Etwas anderes gilt auch nicht im Hinblick auf die ergänzenden Ausführungen der Kläger in ihrem Schriftsatz vom 23. März 2021 und in der mündlichen Verhandlung. Darin verweisen sie auf die aktuelle, Ende des vergangenen Jahres veröffentlichte Umschlagpotentialprognose (CPL/Ramboll/ETR, Umschlagpotentialprognose Hamburger Hafen 2035, Endbericht), der zufolge das künftige Wachstum des Containerumschlags im Hamburger Hafen deutlich hinter den Erwartungen zurückbleiben werde, von denen die Beklagte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss ausgegangen ist. Indes betrifft dies die Umschlagsentwicklung, auf die es für die Planrechtfertigung nicht maßgeblich ankommt (s.o.). Die Richtigkeit der Annahmen der Beklagten zur Schiffsgrößenentwicklung wird mit der aktuellen Umschlagpotentialprognose demgegenüber nicht in Frage gestellt. Dessen ungeachtet kommt es für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage und damit auch für die Frage des Vorliegens oder Nichtvorliegens der Planrechtfertigung maßgeblich auf den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses an (vgl. allgemein: BVerwG, Beschl. v. 17.1.2013, 7 B 18.12, juris Rn. 27, m.w.N.; zur Planrechtfertigung: BVerwG, Urt.



v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 18). Erweist sich eine Prognose im Nachhinein als unzutreffend, lässt dies nicht nachträglich die Planrechtfertigung entfallen (hierzu noch näher unten zu 3. c) bb.). Etwas anderes kann nur dann gelten, wenn die ursprüngliche Prognose methodische Mängel aufweist. Solche behaupten die Kläger zwar, zeigen sie aber nicht näher auf. Allein der Umstand, eine Prognose müsse im Nachhinein „nach unten korrigiert“ werden, deutet nicht auf methodische Mängel.

c) Die Erforderlichkeit des planfestgestellten Vorhabens entfällt nicht deshalb, weil es die Voraussetzungen für einen späteren Terminalbetrieb schaffen soll, der nicht realisierungsfähig ist, weil ihm unüberwindbare tatsächliche oder rechtliche Hindernisse entgegenstehen.

In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Planrechtfertigung entfällt, wenn die Verwirklichung des Vorhabens bereits im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses ausgeschlossen ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 22.7.2010, 7 VR 4.10, NVwZ 2010, 1486, juris Rn. 22, m.w.N.). Hier stehen zwar der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens selbst – der Errichtung der Infrastruktur für ein weiteres Containerterminal im Hamburger Hafen – keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen; auch die Kläger machen solche nicht geltend. Zu Recht hat das Verwaltungsgericht die eingangs genannten Grundsätze indes auf den Fall übertragen, dass mit einem Vorhaben die Infrastruktur für einen späteren Betrieb geschaffen werden soll, der zwar nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist, dem aber zwingende tatsächliche oder rechtliche (Genehmigungs-) Hindernisse entgegenstehen. In einem solchen Fall können auch Realisierungshindernisse für den späteren Betrieb dazu führen, dass schon die Planrechtfertigung für die Schaffung der vorbereitenden Infrastruktur – also für das planfestgestellte Vorhaben selbst – entfällt. Denn die Planrechtfertigung ist eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.4.2007, 4 C 12.05, NVwZ 2007, 1074, juris Rn. 45). Ein Vorhaben, das die Voraussetzungen für einen Betrieb schaffen soll, für den von vornherein feststeht, dass er nicht realisiert werden kann, kann schon den fachplanerischen Zielen nicht dienen, ist zur Zielerreichung überdies nicht erforderlich und führt, worauf auch das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung zutreffend verweist (vgl. UA S. 62 f.; juris Rn. 166 f.), zu einer nicht angemessenen Beeinträchtigung von Rechten Dritter und der Umwelt.

Gehört es danach zu den Voraussetzungen der Planrechtfertigung eines „vorbereitenden“ Infrastrukturvorhabens, dass der Errichtung und dem Betrieb der späteren Suprastruktur keine zwingenden tatsächlichen oder rechtlichen (Genehmigungs-) Hindernisse entgegenstehen, so sind bei der insoweit vorzunehmenden Prüfung die Grenzen der sich aus dem Erfordernis der Planrechtfertigung ergebenden Prüfungsdichte zu beachten. Die Planrechtfertigung dient nicht zur vorweggenommenen Prüfung der rechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens. Sie stellt eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit dar (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.10.2014, 9 B 29.14, NVwZ 2015, 79, juris Rn. 4; Urt. v. 11.7.2001, 11 C 14.00, BVerwGE 114, 364, juris Rn. 32). Dieser Maßstab gilt gleichermaßen, wenn es – wie hier – auf der Ebene der Planrechtfertigung um die rechtliche Zulässigkeit eines Betriebs geht, der selbst nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist, den das planfestgestellte Vorhaben aber ermöglichen soll. Die hierbei im Hinblick auf den späteren Betrieb vorzunehmende „Vorausbeurteilung“ hat nur offensichtliche (tatsächliche oder) rechtliche Hindernisse in den Blick zu nehmen. Nur wenn auf den ersten Blick und ohne vertiefende Prüfung offenkundig ist, dass die künftige Errichtung und der zukünftig beabsichtigte Betrieb der Suprastruktur aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich sein werden, mangelt es dem planfestgestellten Vorhaben schon an der erforderlichen Planrechtfertigung (vgl. OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris Rn. 45). Eine weitergehende „Vorausbeurteilung“ hat demgegenüber erst – insoweit abweichend von dem Prüfungsansatz des Verwaltungsgerichts in der angefochtenen Entscheidung (vgl. UA S. 58 ff.; juris Rn. 157 ff.) – bei der Abwägungsfehlerkontrolle zu erfolgen (hierzu i.E. unten 3. b] aa.).

Nach diesen Maßgaben stehen der Errichtung und dem Betrieb der zukünftig beabsichtigten Suprastruktur keine unüberwindbaren tatsächlichen oder rechtlichen Hindernisse entgegen. Die Kläger nennen keine Vorschriften – und auch für den erkennenden Senat sind solche nicht erkennbar –, die der Errichtung und dem Betrieb eines an die planfestgestellte Infrastruktur anknüpfenden Hafenterminals, wie ihn die Beigeladene zu 2. beabsichtigt, von vornherein und zwingend entgegenstehen. Ob die von der Beklagten herangezogenen Lärmprognosen aus methodischen oder anderen Gründen fehlerhaft oder unvollständig sind, wo die Schwelle für grundrechtsrelevante, insbesondere gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen liegt, ob eine Gemengelage i.S.v. Nr. 6.7 der TA Lärm anzunehmen ist und welche Folgerungen, insbesondere welche Grenzwerte

hieraus abzuleiten sind und ob den zu erwartenden Lärmimmissionen durch geeignete Maßnahmen des (aktiven und passiven) Schallschutzes angemessen begegnet werden kann, bedarf ebenso wie die Frage, ob es betriebsbedingt zu einer rechtlich nicht zulässigen Freisetzung von Luftschadstoffen kommen wird, der vertieften Prüfung. Dass diese Prüfung auf den ersten Blick zur Unzulässigkeit des angestrebten Terminalbetriebs führen muss, ist nicht ersichtlich. Dann aber kann die Planrechtfertigung (auch) unter diesem Gesichtspunkt nicht in Abrede gestellt werden.

d) Die Planrechtfertigung fehlt schließlich auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit des Vorhabens. Hierauf heben die Kläger der Sache nach ab, wenn sie geltend machen, mit der Durchführung des planfestgestellten Vorhabens bzw. der späteren Überlassung der zu errichtenden Infrastruktur an die Beigeladene zu 2. seien Verstöße gegen europäisches Beihilfe- und Konzessionsvergaberecht verbunden, das Vorhaben könne deshalb nicht wie vorgesehen finanziert werden und sei daher nicht realisierbar.

Die Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Den Mangel der Finanzierbarkeit des Vorhabens darf die Planfeststellungsbehörde gleichwohl nicht ignorieren. Eine Planung, die aus finanziellen Gründen nicht realisierbar ist, ist rechtswidrig und unzulässig. Ihr fehlt die Planrechtfertigung, weil sie nicht vernünftigerweise geboten ist. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.4.2016, 9 A 9.15, BVerwGE 155, 91, juris Rn. 58; Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 200, m.w.N.).

Ob unter die Finanzierbarkeit eines Vorhabens in dem vorstehenden Sinne auch seine beihilferechtliche Zulässigkeit fällt, ist in der Rechtsprechung nicht abschließend geklärt. Das Bundesverwaltungsgericht hat zuletzt darauf verwiesen, es spreche „schon vieles dafür, dass die unionsrechtliche Zulässigkeit von Beihilfen in Klageverfahren gegen Planfeststellungsbeschlüsse generell nicht zu prüfen“ sei (BVerwG, Urt. v. 3.11.2020, 9 A 6.19, juris Rn. 16), diese Frage aber im Ergebnis unentschieden gelassen. Jedenfalls sind die nationalen Gerichte in Planfeststellungsverfahren auf eine Evidenzkontrolle des europäischen Beihilferechts beschränkt (vgl. BVerwG, a.a.O.). Dies folgt auch daraus, dass

die Planrechtfertigung wegen mangelnder Finanzierbarkeit nur dann zu verneinen ist, wenn dem geplanten Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen (s.o.).

Nach diesen Maßgaben fehlt dem planfestgestellten Vorhaben nicht die Realisierbarkeit mangels Finanzierbarkeit:

aa. Die *Errichtung* der Infrastruktur hat, anders als die Kläger offenbar meinen, nicht bereits deshalb beihilferechtliche Relevanz, weil es sich bei der Beigeladenen zu 1. um eine Anstalt des öffentlichen Rechts handelt (§ 2 Abs. 1 HPAG), die nach kaufmännischen Grundsätzen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt wird (§ 13 HPAG). Zwar können auch juristische Personen des öffentlichen Rechts Unternehmer im Sinne des Beihilferechts sein (vgl. Jennert/Eitner, EuZW 2013, 414 [415]). Die Teilnahme staatlicher Unternehmen am Wirtschaftsleben ist aber nicht per se beihilferechtlich relevant. Die Rechtsordnung der Union verhält sich gegenüber der Eigentumsordnung neutral und berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, als Wirtschaftsbeteiligte aufzutreten (vgl. Ziffer 4.2.1 [Rn. 73] der Bekanntmachung der Europäischen Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union [2016/C 262/01]).

bb. Was die *Finanzierung* der von der Beigeladenen zu 1. zu errichtenden Infrastruktur angeht, die die Beklagte mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss erlaubt hat, fehlt es – zumal im maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung – schon an durchgreifenden tatsächlichen Anhaltspunkten für eine evident unzulässige Beihilfe. Als Nutznießer eines von der Beklagten gewährten wirtschaftlichen Vorteils käme insoweit nur die Beigeladene zu 1. als Betreiberin des Vorhabens in Frage. Die Beklagte und die Beigeladene zu 1. haben auf Nachfrage des Gerichts indes mitgeteilt, dass bis heute nicht einmal abschließend entschieden sei, wie das Vorhaben finanziert werden solle und ob – was allerdings nicht auszuschließen sei – die Beigeladene zu 1. hierfür ggf. einen finanziellen Zuschuss oder sonstige finanzielle Vorteile von Seiten der Beklagten in Anspruch nehmen werde. Sollte Letzteres der Fall sein, werde dies der Kommission nach Art. 108 Abs. 3 Satz 1 AEUV vorher angezeigt. Sollte in einem solchen Fall die Kommission entscheiden, dass eine unzulässige Beihilfe vorliege, komme auch in Betracht, dass die Beigeladene zu 1. das Vorhaben aus ausschließlich eigenen Mitteln finanziere.

Gegen einen *evidenten* Verstoß gegen europäisches Beihilferecht spricht dessen ungeachtet in rechtlicher Hinsicht, dass – selbst wenn das Vorhaben mit finanziellen Mitteln der Beklagten gefördert werden sollte – das Vorhaben oder Teile des Vorhabens einerseits in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (in der Fassung der Änderungsverordnung vom 14. Juni 2017; Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung [AGVO]) fallen könnte(n). Andererseits kommt in Betracht, dass eine als Beihilfe zu qualifizierende Förderung gemäß Art. 107 Abs. 3 lit. c) AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen ist und die Kommission in einem Notifizierungsverfahren nach Art. 108 Abs. 3 AEUV insoweit keine Einwände erhebt. Im Einzelnen hängt dies auch von der Ausgestaltung einer etwaigen finanziellen Zuwendung und ihrer Zuordnung zu bestimmten Teilen des (Gesamt-) Vorhabens ab. Dass jede denkbare Ausgestaltung auf unüberwindbare beihilferechtliche Hindernisse stoßen würde, ist für den erkennenden Senat nicht erkennbar.

Die Kläger können schließlich auch aus dem Durchführungsverbot des Art. 108 Abs. 3 Satz 3 AEUV nichts zu ihren Gunsten ableiten. Art. 108 Abs. 3 Satz 3 AEUV verbietet, dass eine beabsichtigte Beihilfemaßnahme vor der abschließenden Entscheidung der Kommission durchgeführt wird. Vorliegend steht aber nicht einmal fest, dass das planfestgestellte Vorhaben (auch) aus Mitteln der Beklagten finanziert wird (s.o.). Überdies bezieht sich der angefochtene Planfeststellungsbeschluss nicht auf die Gewährung von Beihilfen, sondern nur – was eine beihilferechtliche Relevanz nicht aufweist (s.o.) – auf den Bau und den Betrieb des Vorhabens. Auch unter diesen Umständen scheidet der Planfeststellungsbeschluss daher nicht an einer – zumal evidenten – Europarechtswidrigkeit der Finanzierung (vgl. BVerwG, Urt. v. 3.11.2020, 9 A 6.19, juris Rn. 16).

cc. Auch mit der beabsichtigten Überlassung der Infrastruktur an die Beigeladene zu 2. ist nicht offensichtlich ein Verstoß gegen europäisches Beihilfe- und Konzessionsvergaberecht verbunden, den die Kläger mit Erfolg gegen den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss einwenden können. Dies gilt schon deshalb, weil die Überlassung der Infrastruktur an die Beigeladene zu 2. nicht Gegenstand des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses ist. Die Frage nach einer etwaigen Beihilfe-

und Konzessionsvergaberechtswidrigkeit der Bedingungen, zu denen die Infrastruktur der Beigeladenen zu 2. überlassen werden soll, weist daher eher auf etwaige (rechtliche) Hindernisse, die dem späteren Terminalbetrieb entgegenstehen können, und die überhaupt nur dann eine Rolle spielen können, wenn sie offenkundig und unüberwindbar sind (hierzu oben c)). Hierfür ist vorliegend nichts erkennbar:

(1) Was die beihilferechtliche Konformität der Überlassung der Infrastruktur an die Beigeladene zu 2. anbelangt, so kommt es auf der Ebene der Prüfung, ob überhaupt eine Beihilfe vorliegt, maßgeblich darauf an, ob die Überlassung zu marktüblichen Bedingungen erfolgt. Denn hiervon hängt ab, ob die Beigeladene zu 2. einen wirtschaftlichen Vorteil erlangt. Für den erkennenden Senat steht schon nicht fest, dass der Beigeladenen zu 2. die zu errichtende Infrastruktur zu marktunüblichen Bedingungen überlassen werden soll. Selbst wenn die Beigeladene zu 1. insoweit von der Vergabe in einem Verfahren, dass die Voraussetzungen aus Art. 56b Abs. 7 AGVO erfüllt, absehen sollte, folgt hieraus nicht zwingend, dass die Marktkonformität der Überlassung zu verneinen ist. Zwar stellt die Kommission (auch) auf die Durchführung eines ordnungsgemäßen Vergabeverfahrens maßgeblich ab und verneint regelmäßig das Vorliegen einer Beihilfe, wenn das Vergabeverfahren der Sache nach den Voraussetzungen aus Art. 56b Abs. 7 AGVO genügt (vgl. Europäische Kommission, Stellungnahme vom 14. Juli 2016, Staatliche Beihilfe SA.40680, Rn. 59 f.). Entspricht die Vergabe diesen Voraussetzungen nicht, folgt hieraus aber nicht umgekehrt, dass der Überlassung die Marktkonformität abgesprochen werden muss. Vielmehr kann diese auch auf andere Weise geprüft und festgestellt werden (vgl. Ziffer 4.2.3.2 [Rn. 97 ff.] der Bekanntmachung der Europäischen Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union [2016/C 262/01]).

Im Übrigen hat die Beigeladene zu 1. mit ihrer Berufungserwiderung vom 27. Mai 2020 (dort S. 30) geltend gemacht, sie werde „nach der Herstellung des Vorhabens dafür Sorge tragen, dass die Nutzungsüberlassung an die Beigeladene zu 2. in Übereinstimmung mit den entsprechenden unionsrechtlichen Vorgaben erfolgt“, und hat sie in ihrem Schriftsatz vom 1. März 2021 (dort S. 11) weiter klargestellt, die Überlassung werde „schon aus Gründen des Diskriminierungsverbots mindestens zu marktüblichen Bedingungen erfolgen“. Es ist zwar auch für den erkennenden Senat schwer vorstellbar, dass die Beigeladenen noch keine näheren Absprachen über die Bedingungen einer künftigen

Überlassung der mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss genehmigten Infrastruktur getroffen haben; zu Recht verweisen die Kläger in diesem Zusammenhang auf verschiedene projektbezogene Verträge und Vereinbarungen, die die Beigeladenen in der Vergangenheit offenbar geschlossen haben (vgl. Bü-Drs. 20/10847, S. 3). Hieraus folgt aber weder zwingend, dass etwaige Absprachen nicht zu marktüblichen Bedingungen erfolgt sind, noch würden etwaige marktunübliche Absprachen ausschließen, dass marktübliche Konditionen – ggf. im Wege der Vertragsanpassung – jedenfalls zukünftig vereinbart werden.

(2) Was den von den Klägern gerügten Verstoß gegen Konzessionsvergaberecht anbelangt, so wird aus ihrem Vorbringen (zuletzt in der Berufungsbegründung vom 27. Januar 2020, dort S. 82 ff.) schon nicht klar, ob sie in der ihrer Auffassung nach rechtswidrigen Konzessionsvergabe einen eigenständigen, der Vorhabenrealisierung für sich genommen entgegenstehenden Gesichtspunkt erblicken, oder ob sie darauf abstellen wollen, dass aufgrund vergaberechtlicher Verstöße vom Vorliegen einer (unzulässigen) Beihilfe auszugehen sei. Letzteres wäre wohl schon im Ansatz unzutreffend (s.o. zu [1]; vgl. auch Bartosch, EU-Beihilfenrecht, 3. Aufl. 2020, Abschn. A [Einleitung] Rn. 13 f.). Im Übrigen teilt der erkennende Senat die in der Berufungserwiderung der Beklagten vom 29. Mai 2020 (dort S. 16 f.) zusammengefassten Zweifel der übrigen Beteiligten daran, dass die Überlassung der zu errichtenden Infrastruktur an die Beigeladene zu 2. dem Vergaberecht unterliegt (vgl. hierzu Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe), und teilt er weiter die Einschätzung des Verwaltungsgerichts in der angefochtenen Entscheidung (vgl. UA S. 57; juris Rn. 153), es stehe – die Anwendbarkeit des Vergaberechts unterstellt – nicht fest, dass die Konzessionsvergabe nicht jedenfalls in einem ordnungsgemäßen Vergabeverfahren erfolgen könnte. Selbst wenn sich die Beigeladenen bereits in vergaberechtswidriger Weise auf eine Überlassung der zu errichtenden Infrastruktur verständigt haben sollten, schliesse dies eine künftige Überlassung in vergaberechtskonformer Weise an die Beigeladene zu 2. oder einen Mitbewerber nicht aus. Ein unüberwindbares Realisierungshindernis für das planfestgestellte Vorhaben, das unmittelbar nur die Errichtung der Infrastruktur betrifft, steht vor diesem Hintergrund nicht ernsthaft im Raum.

2. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen zwingendes Recht, auf dessen Einhaltung sich die Kläger berufen können. Insoweit machen die Kläger Verstöße gegen die Bewirtschaftungsziele aus §§ 27, 47 WHG bzw. gegen die Anforderungen aus Art. 4 WRRL geltend. Das greift nicht durch:

Einzelne, nicht in ihrem Grundeigentum Betroffene sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Vorl.-Beschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16, NuR 2019, 189, juris Rn. 57), die der erkennende Senat teilt, grundsätzlich nicht befugt, Verstöße gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot geltend zu machen. Zwar sind das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot bei der Entscheidung über die Zulassung eines Projekts strikt zu beachten. Die in §§ 27, 47 WHG enthaltenen Regelungen über die Bewirtschaftungsziele für Gewässer, die Art. 4 WRRL umsetzen, dienen aber grundsätzlich dem öffentlichen Interesse und verleihen keine subjektiven Rechte. Etwas anderes gilt nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs nur für „Mitglieder der von einem Projekt betroffenen Öffentlichkeit“, die sich auf einen Verstoß gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot bzw. Verbesserungsgebot berufen, von dem sie unmittelbar betroffen sind (vgl. EuGH, Urt. v. 28.5.2020, C-535/18, NVwZ 2020, 1177, juris Rn. 123 ff., 135; s. dazu BVerwG, Urt. v. 30.11.2020, 9 A 5.20, NVwZ 2021, 487, juris Rn. 43; vgl. auch OVG Lüneburg, Urt. v. 2.9.2020, 7 KS 17/15, ZUR 2021, 176, juris Rn. 1129; OVG Schleswig, Beschl. v. 29.10.2020, 4 MR 1/20, NordÖR 2021, 87, juris Rn. 23; Dingemann, NVwZ 2020, 1184 [1186]). Die Kläger des vorliegenden Verfahrens sind von dem planfestgestellten Vorhaben indes nicht in dem vorstehenden Sinne unmittelbar betroffen:

Dass sie durch etwaige Auswirkungen, die das planfestgestellte Vorhaben auf Oberflächenwasserkörper haben kann, unmittelbar betroffen werden, ist nicht erkennbar. Solches machen auch die Kläger selbst nicht geltend. Nichts anderes gilt, soweit es um etwaige Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser geht. Unmittelbar betroffen ist insoweit nur derjenige, der „zur Grundwasserentnahme und -nutzung berechtigt ist“ (vgl. EuGH, Urt. v. 28.5.2020, C-535/18, NVwZ 2020, 1177, juris Rn. 132; BVerwG, Urt. v. 30.11.2020, 9 A 5.20, NVwZ 2021, 487, juris Rn. 45). Nicht unmittelbar betroffen ist demgegenüber derjenige, der lediglich das öffentliche Wasserversorgungsnetz nutzt, ohne über ein besonderes Entnahmerecht zu verfügen (vgl. BVerwG, a.a.O., juris Rn. 46). Letzteres trifft für die Kläger zu. Sie betreiben auf ihren Grundstücken keinen zugelassenen



Trinkwasserbrunnen zur eigenen Trinkwasserversorgung, sondern sie nutzen das öffentliche Wasserversorgungsnetz. Dies gilt auch für die Kläger zu 65. und 66. Diese haben in der mündlichen Verhandlung zwar – erstmals – darauf verwiesen, auf ihrem Grundstück (und auf anderen Grundstücken „in der Umgebung“) befinde sich ein Trinkwasserbrunnen. Näher substantiiert – geschweige denn belegt – haben sie dieses Vorbringen aber nicht. Insbesondere haben sie die Frage des Gerichts, ob der benannte Brunnen gegenwärtig zum Bezug von Trinkwasser genutzt werde, nicht bejaht, sondern auf frühere Nutzungen verwiesen. Auch vor dem Hintergrund, dass die Kläger auf die Aufforderung des Verwaltungsgerichts im erstinstanzlichen Verfahren, klarzustellen und ggf. zu belegen, wer von ihnen zum Zeitpunkt der Planfeststellung auf dem eigenen Grundstück einen zugelassenen Hausbrunnen zur eigenen Trinkwasserversorgung betrieben habe (vgl. die gerichtliche Verfügung vom 21. Dezember 2018), nicht reagiert haben, ist für die Annahme, einzelne Kläger seien durch das planfestgestellte Vorhaben in gewässerbezogener Hinsicht unmittelbar betroffen, kein Raum.

3. Der Planfeststellungsbeschluss verletzt die Kläger nicht in ihrem aus dem Rechtsstaatsprinzip ableitbaren (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.6.2000, 11 C 13.99, BVerwGE 111, 276, juris Rn. 35) Recht auf fehlerfreie Abwägung ihrer Belange.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass – erstens – eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass – zweitens – in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass – drittens – weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Verwaltungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie – auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials – die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden

Gewichtung eingehalten hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 20; Urt. v. 15.12.2016, 4 A 4.15, BVerwGE 157, 73, juris Rn. 23).

Daran gemessen weist der angefochtene Planfeststellungsbeschluss keine beachtlichen Abwägungsfehler zu Lasten der Kläger auf.

a) Die Einschätzung der Beklagten, in der Bauphase werde es nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch baubedingte Immissionen kommen, ist nicht zu beanstanden.

aa. Ohne Erfolg wenden sich die Kläger gegen die Annahme der Beklagten (vgl. insbesondere PFB S. 119, 226), die Lärmbelastung während der Bauphase werde unter Berücksichtigung der insoweit vorgesehenen Maßnahmen so weit gemindert, dass keine unzumutbaren Belastungen in den benachbarten Wohnbereichen hervorgerufen würden.

(1) Nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen – nur solche werden nach allseitiger Auffassung bei der Errichtung (und beim Betrieb, hierzu näher unter b]) des Terminals eingesetzt werden – so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen (darunter Geräusche, § 3 Abs. 2 BImSchG), die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Umwelteinwirkungen sind „schädlich“ bzw. „erheblich“ in diesem Sinne, wenn sie unzumutbar sind. Was der Umgebung an nachteiligen Wirkungen zugemutet werden darf, bestimmt sich nach der aus ihrer Eigenart herzuleitenden Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit (vgl. BVerwG, Urt. v. 25.2.1992, 1 C 7.90, BVerwGE 90, 53, juris Rn. 16). Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärm ist im Einzelfall eine Abwägung der konkreten Gegebenheiten zum einen der emittierenden Nutzung und zum anderen der immissionsbetroffenen Nutzung erforderlich (vgl. BVerwG, Urt. v. 29.4.1988, 7 C 33.87, BVerwGE 79, 254, juris Rn. 16; OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris Rn. 50), soweit es keine untergesetzlichen Konkretisierungen der

Zumutbarkeitsgrenze in Rechtsverordnungen oder normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften auf der Grundlage von § 48 Abs. 1 BImSchG gibt.

Für Geräuschemissionen von Baustellen konkretisiert die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (vom 19. August 1970; AVV Baulärm) den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen. Dabei bestimmt sie das vom Normgeber für erforderlich gehaltene Schutzniveau in Nr. 3 differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte. In Nr. 6 enthält sie Regelungen zur Ermittlung des Beurteilungspegels im Wege eines Messverfahrens. Dafür, dass die Regelungen der AVV Baulärm zum Schutzniveau durch neue, gesicherte Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung überholt wären, ist nichts ersichtlich. Auch der Gesetzgeber geht offensichtlich davon aus, dass die AVV Baulärm trotz des seit ihrem Erlass eingetretenen Zeitablaufs nicht als überholt anzusehen ist (vgl. hierzu i.E. BVerwG, Ur. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 26 ff.).

(2) Die Beklagte hat in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (vgl. insbesondere S. 221 ff.) die nach dem „Schalltechnischen Gutachten für die Bauphase der geplanten Westerweiterung des CTH Hamburg“ der ted GmbH vom 11. März 2009 (im Folgenden: Schalltechnisches Gutachten Bauphase) möglichen Überschreitungen der Grenzwerte aus Nr. 3.1.1 lit. e) AVV Baulärm um bis zu 8 dB(A) tagsüber und um bis zu 9 dB(A) nachts (vgl. S. 22 des schalltechnischen Gutachtens Bauphase) zugrunde gelegt, gleichzeitig aber – auch insoweit den Annahmen in dem schalltechnischen Gutachten Bauphase (dort S. 25) folgend – darauf verwiesen, dass diese Überschreitungen aufgrund der Lärmvorbelastung in Övelgönne nicht relevant wahrnehmbar sein würden. Diese betrage zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr häufig um die 60 dB(A) und steige zu Spitzenzeiten auf bis zu 63 dB(A) an; in der Zeit von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr seien ebenfalls Umgebungsgeräusche mit Pegelhöhen von 60 dB(A) vorherrschend. Diese Umgebungsgeräusche würden die Immissionen durch Baulärm in der Regel überdecken. Lediglich der von Schlagrammen ausgehende Immissionspegel würde sich in Övelgönne – allerdings nur unter Mitwindbedingungen, nicht dagegen unter Quer- und Gegenwindbedingungen – von dem Umgebungsgeräusch signifikant abheben (vgl. S. 26, 32 des schalltechnischen Gutachtens Bauphase). Deshalb sei auf deren planmäßigen Einsatz verzichtet worden. Zu dem außerplanmäßigen Einsatz von Schlagrammen gebe es

allerdings keine Alternative, um das Vorhaben bei bestimmten Hindernissen im Baugrund realisieren zu können. Die hiermit verbundene Lärmbelastung sei im überwiegenden Vorhabeninteresse hinzunehmen.

(3) Mit ihren hiergegen gerichteten Einwänden zeigen die Kläger keine durchgreifenden Abwägungsmängel auf:

(3.1) Zunächst kann dahinstehen, ob die durch Baulärm ausgelösten nächtlichen Beurteilungspegel in Övelgönne den maßgeblichen Immissionsrichtwert aus Nr. 3.1.1 lit. e) AVV Baulärm (35 dB[A]) überhaupt überschreiten werden. Dies erscheint deshalb fraglich, weil die Beklagte in Ziffer 1.1.2.1.2 des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses (dort S. 17, vorletzter Spiegelstrich) angeordnet hat, dass in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr – in der übrigen Nachtzeit i.S.v. Nr. 3.1.2 AVV Baulärm findet nach der vorstehend genannten Anordnung im Planfeststellungsbeschluss kein Baustellenbetrieb statt – nur bauvorbereitende Tätigkeiten durchgeführt werden dürfen. In dem schalltechnischen Gutachten Bauphase (dort S. 22) wird zwar ein nächtlicher Beurteilungspegel in Övelgönne von maximal 44 dB(A) angenommen, den auch die Beklagte ihren Erwägungen im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt hat (vgl. dort S. 223). Die Immissionsberechnung im schalltechnischen Gutachten (vgl. S. 15 ff.) geht allerdings von einem über bauvorbereitende Tätigkeiten deutlich hinausgehenden Baustellenbetrieb auch in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr aus.

(3.2) Dessen ungeachtet folgt aus einer etwaigen Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm (tagsüber und nachts) entgegen der Auffassung der Kläger nicht, dass die entsprechenden Immissionen i.S.v. §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1 BImSchG unzumutbar sind.

Die in Nr. 3.1.1 AVV Baulärm festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten nur für den Regelfall Bindungswirkung. Der Begriff „Immissionsrichtwert“ ist im Anwendungsbereich der AVV Baulärm weiter zu verstehen als etwa im Anwendungsbereich der TA Lärm. Die TA Lärm verwendet diesen Begriff in Nr. 6 ebenfalls; sie lässt Überschreitungen aber nur in ausdrücklich geregelten Fällen zu und geht ansonsten von einer strikten Pflicht zur Einhaltung der Richtwerte aus, die für eine einzelfallbezogene Beurteilung der Schädlichkeitsgrenze aufgrund tatrichterlicher Würdigung keinen Raum lässt. Zwar ist der

nach Nr. 3.1 AVV Baulärm verbleibende Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung eng. Da die AVV Baulärm als Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm auf die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten abhebt, kommen Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben aber dann in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann danach etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt (vgl. BVerwG, Ur. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 31 f.).

Nach diesem Maßstab ist es nicht abwägungsfehlerhaft, dass die Beklagte bei der Bewertung der Zumutbarkeit des Baustellenlärms die Immissionsrichtwerte aus Ziffer 3.1.1 AVV Baulärm nicht als strikt verbindlich zugrunde gelegt hat, sondern aufgrund der Lärmvorbelastung des Gebiets von dessen verminderter Schutzwürdigkeit ausgegangen ist. Hierbei durfte sie zum einen berücksichtigen, dass die hinzutretenden Baulärmimmissionen von den Umgebungsgeräuschen – nachts ohnehin, aber auch tagsüber – grundsätzlich überdeckt werden, und zum anderen durfte sie annehmen, dass die (tagsüber) nicht vollständig auszuschließende gelegentliche Hörbarkeit einzelner baubedingter Lärmimmissionen unter Mitwindbedingungen aufgrund der gebietsprägenden Vorbelastung zumutbar ist. Für diese Erwägungen kann sie sich auch auf den Rechtsgedanken des Nr. 4.1 (letzter Absatz) AVV Baulärm stützen, wonach von Maßnahmen zur Lärminderung abgesehen werden kann, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Durchgreifende Gesichtspunkte, die die vorstehende Einschätzung in Zweifel ziehen könnten, zeigen die Kläger nicht auf:

(3.2.1) Soweit sie pauschal bestreiten, dass die Umgebungsgeräusche die zu erwartenden Baulärmimmissionen überdecken, bleibt dies unsubstantiiert.

(3.2.2) Soweit sie ferner bemängeln, der angefochtene Planfeststellungsbeschluss setze keine „projektspezifischen Richtwerte“ fest, geht dieser Einwand an den von der Beklagten

angestellten Erwägungen – die auf der Bautätigkeit beruhenden (ungeminderten) Beurteilungspegel seien trotz Richtwertüberschreitung aufgrund der bestehenden Lärmvorbelastung regelmäßig nicht relevant wahrnehmbar (s.o.) – vorbei.

(3.2.3) Soweit die Kläger schließlich einwenden, es sei mit einer mehrjährigen Bauzeit zu rechnen, was die „Überschreitungen der AVV Baulärm (...) umso mehr unzumutbar“ mache, greift auch dies nicht durch. Denn nach der AVV Baulärm kommt es auf die Dauer einer Baustelle nicht an. Selbst bei mehrjähriger Baustellendauer bleiben (nur) die Richtwerte der AVV Baulärm maßgeblich; insbesondere ist nicht die TA Lärm anzuwenden, denn nach Nr. 1 lit. f) TA Lärm sind Baustellen von ihrem Anwendungsbereich ausdrücklich ausgeschlossen (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 54; Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 25).

(3.3) Die Einwendungen der Kläger, die sich auf die Geräuschbelastungen durch den nicht auszuschließenden Einsatz von Schlagrammen beziehen, gehen – jedenfalls mittlerweile – ins Leere. Insoweit spricht nach Auffassung des erkennenden Senats allerdings schon viel dafür, dass die Beklagte abwägungsfehlerfrei davon ausgehen durfte, die mit dem Einsatz von Schlagrammen verbundenen Belastungen seien zumutbar, weil ihr – seltener, aber ggf. unvermeidlicher – Einsatz nach Ziffer 1.1.2.1.2 des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses (dort S. 16 f.) auf bestimmte Bausituationen beschränkt ist, maximal für eine Stunde täglich erfolgen und frühestens um 7.00 Uhr beginnen darf.

Im Ergebnis bedarf dies aber keiner Entscheidung. Denn die Beklagte hat dadurch, dass sie in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss im Wege der Protokollerklärung dahingehend modifiziert hat, dass bei dem Einsatz von Schlagrammen durch Verwendung eines sog. Faltenbalgs oder durch andere Maßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden müssen, sichergestellt, dass es beim Einsatz von Schlagrammen zu der von den Klägern befürchteten Überschreitung der Grenzwerte der AVV Baulärm nicht kommen wird.

(3.4) Die Angabe der Kläger, nachts würden Maximalpegel erreicht, die den maßgeblichen Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschritten, und dies weise auf einen Verstoß gegen Ziffer 3.1.3 Satz 2 AVV Baulärm, bleibt unsubstantiiert. Für diese Annahme spricht schon deshalb nicht viel, weil Bautätigkeiten während der Nachtzeit i.S.v.

Nr. 3.1.2 AVV Baulärm überhaupt nur in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr erfolgen dürfen, auf bauvorbereitende Tätigkeiten beschränkt sind und weil insbesondere der Einsatz von Schlagrammen vor 7.00 Uhr nicht erfolgen darf (s.o. zu [3.1] und [3.3]). Auf die Aufforderung des Verwaltungsgerichts in der dortigen Verfügung vom 21. Dezember 2018, ihre Angaben näher zu konkretisieren, haben die Kläger nicht reagiert.

(3.5) Ohne Erfolg rügen die Kläger methodische Mängel des schalltechnischen Gutachtens Bauphase, das die Beklagte ihren Erwägungen im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt hat. Namentlich greift der Einwand, die Gutachter hätten für ihre Immissionsprognose nicht das sog. alternative Verfahren nach DIN ISO 9613-2 verwenden dürfen, weil die Schallausbreitung über Wasser nach dem allgemeinen Verfahren nach DIN ISO 9613-2 zu berechnen sei, nicht durch. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unten zu b) bb. (3.2.1) Bezug genommen.

(3.6) Ohne Erfolg machen die Kläger schließlich geltend, die Baumaßnahmen würden gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen in Övelgönne verursachen. Sie verweisen hierzu darauf, dass nach dem schalltechnischen Gutachten Bauphase „jedenfalls nachts gesundheitsschädigende Werte vorliegen werden, d.h. 60 dB(A)“. Das greift nicht durch:

Sofern für die Bestimmung der „Nachtzeit“ im vorliegenden Zusammenhang, d.h. bei der Prüfung der Frage, ob die (Gesamt-) Lärmbelastungen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten, überhaupt auf Nr. 3.1.2 AVV Baulärm – wonach die Nachtzeit, anders als nach Nr. 6.4 TA Lärm, erst um 7.00 Uhr endet – abzustellen sein sollte, ist nicht ersichtlich, dass die Baustellentätigkeit in relevanter Weise zur Gesamtlärmbelastung beitrüge. Nach dem schalltechnischen Gutachten Bauphase (dort S. 25) beträgt das Umgebungsgeräusch in Övelgönne zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr bereits 60 dB(A). Werden hierzu die im schalltechnischen Gutachten Bauphase ermittelten maximalen Nachtwerte von 44 dB(A) addiert, erhöhte sich der Wert von 60 dB(A) nur minimal (um ca. 0,1 dB[A]). Eine derart minimale Steigerung des Gesamtlärms wäre für eine gesundheitsschädigende Lärmbelastung schon nicht kausal. Dies gilt auch dann, wenn die Vorbelastung die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschreiten sollte. Auch dies hätte nicht zur Folge, dass zusätzliche Lärmbelastungen, wenn sie sich nicht relevant auswirken, unterbleiben müssen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.6.1989,

4 B 100.89, NVwZ 1990, 263, juris Rn. 2; s. auch Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 41). Im Übrigen spricht wegen der Beschränkung der zulässigen Bautätigkeiten zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr auf bauvorbereitende Tätigkeiten (s.o. zu [3.1]) viel dafür, dass die Zusatzbelastung durch die „nächtliche“ Baustellentätigkeit geringer sein wird, als die Beklagte dies in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss angenommen hat.

bb. Die Einwände der Kläger gegen die Annahme der Beklagten, es würden sich während der Bauphase keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen ergeben und es seien als Folge des Baustellenbetriebs auch keine nennenswerten Geruchsmissionen auf den benachbarten Wohneinheiten zu erwarten (vgl. PFB S. 242 ff. und S. 248 f.), greifen nicht durch.

Die Kläger beanstanden insoweit einzig, die Beklagte habe im Hinblick auf mögliche Schadstoff- und Geruchsbelastungen in der Bauphase keine eigenständigen sachverständigen Untersuchungen durchführen lassen. Mit diesem Vorbringen zeigen sie ein Ermittlungs- und Abwägungsdefizit nicht auf. Der erkennende Senat teilt die Einschätzung des Verwaltungsgerichts in der angefochtenen Entscheidung (vgl. UA S. 118 f. [juris Rn. 299], unter Bezugnahme auf BVerwG, Urt. v. 3.3.2011, 9 A 8.10, BVerwGE 139, 150, juris Rn. 109 f.; OVG Münster, Urt. v. 17.11.2017, 11 D 12/12.AK, juris Rn. 399 f.), dass es, wenn keine durchgreifenden Anhaltspunkte für entsprechende Belastungen – die auch die Kläger vorliegend nicht aufzeigen – bestehen, keiner gesonderten sachverständigen Prognose der zu erwartenden Schadstoff- und Geruchsbelastungen bedarf. Im Übrigen setzen sich die Kläger mit den Erwägungen der Beklagten im Planfeststellungsbeschluss (s. dort S. 242, 249) – in der Bauphase würden nach sachverständiger Einschätzung wegen des geplanten Bauablaufs, der Art der Baugeräte und des Baggerguts geringere Luftschadstoffemissionen als in der sachverständig untersuchten Betriebsphase (hierzu unten zu b] cc.) eintreten und es seien keine auffälligen oder ortsunüblichen Gerüche zu erwarten, zumal sich das Baugebiet in einiger Entfernung zu der nächstgelegenen Wohnbebauung befinde – nicht auseinander.

cc. Ohne Erfolg wenden die Kläger ein, der angefochtene Planfeststellungsbeschluss sehe zu ihrem Schutz keine Vorkehrungen gegen Schäden aufgrund von baubedingten



Erschütterungen und gegen sonstige (Folge-) Schäden vor, die dem (Bau-) Vorhaben zurechenbar seien.

(1) Mit ihren Ausführungen dazu, dass durch den zugelassenen Einsatz von Schlagrammen Vibrationen hervorgerufen würden, die zu Schäden an den Gebäuden ihrer Grundstücke am Elbhang führten, zeigen die Kläger keine relevanten Abwägungsmängel auf. Zu Recht hat das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung (vgl. UA S. 117 f.; juris Rn. 295 f.) darauf hingewiesen, dass das diesbezügliche Vorbringen der Kläger unsubstantiiert bleibt und sich in bloßen Behauptungen erschöpft, die fachlich nicht unterlegt sind. Die Kläger setzen sich auch nicht damit auseinander, dass die Beklagte ihre Einschätzung im Planfeststellungsbeschluss, es werde zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen durch baubedingte Erschütterungen kommen, zum einen auf eine (Vor-) Untersuchung der Universität Hannover und zum anderen darauf gestützt hat, dass Erfahrungen bei Kaimauerarbeiten an benachbarten Baustellen, in denen Schlagrammen und Rüttler in vergleichbarer Weise eingesetzt worden seien, keine Hinweise darauf erbracht hätten, dass die Standsicherheit der Grundstücke und Wohngebäude beeinflusst werde (vgl. PFB S. 246). Ebenfalls unerwähnt bleibt, dass die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss Schutzvorkehrungen zur Reduzierung von Erschütterungen in der Bauphase vorgesehen (vgl. PFB S. 17) und damit deutlich gemacht hat, dass sie den betreffenden Belangen der Kläger durchaus Bedeutung zugemessen hat.

(2) Im Ergebnis nichts anderes gilt, soweit die Kläger zu Schäden an Strandflächen und/oder Uferbefestigungen aufgrund von Baggerarbeiten und geändertem Strömungsverhalten der Elbe sowie zu einem „seismischen Effekt“ vortragen, den die Benutzung des veränderten Drehkreises durch Schiffe habe. Die diesbezüglichen Ausführungen sind nicht substantiiert; auf Abwägungsmängel deuten sie nicht hin. Die Kläger gehen auch nicht darauf ein, dass die vorstehend genannten Gesichtspunkte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss behandelt werden und die Beklagte zu dem näher begründeten Ergebnis gelangt, es ergäben sich für die nördlichen Uferböschungen sowie die Statik des angrenzenden Elbhangs keine zusätzlichen Auswirkungen (vgl. PFB S. 345 f.; s. hierzu auch BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 32 ff.).

b) Die Einschätzung der Beklagten, in der Betriebsphase werde es nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Immissionen kommen, ist nicht zu beanstanden.

aa. Die Beklagte hat in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (vgl. dort S. 253 ff.) zu Recht geprüft und in ihre Abwägung einbezogen, ob es in der Betriebsphase voraussichtlich zu Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Immissionen kommen wird, denen nicht mit Schutzauflagen begegnet werden kann. Der erkennende Senat teilt nicht die Auffassung des Verwaltungsgerichts in der angefochtenen Entscheidung (vgl. UA S. 58 ff.; juris Rn. 157 ff.), dass eine derartige „Vorausbeurteilung“ im Rahmen der Abwägung durch die Behörde bzw. der gerichtlichen Abwägungsfehlerkontrolle nicht erfolgen dürfe, weil die Errichtung und der Betrieb der Suprastruktur mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss nicht genehmigt würden. Dem liegen vor allem die nachfolgenden Erwägungen zugrunde:

(1) Bei der Abwägung der für das planfestgestellte Vorhaben sprechenden Belange kann, wie dies auch das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung zu Recht angenommen hat (vgl. UA S. 100 f.; juris Rn. 246), die planfestgestellte Infrastruktur nicht isoliert betrachtet werden. Dieser kommt ohne die vorgesehene Suprastruktur nur ein geringer Gebrauchsnutzen zu. Erst die Nutzung der Infrastruktur durch die Errichtung und den Betrieb der Suprastruktur – d.h. durch die Errichtung und den Betrieb eines (erweiterten) Hafenterminals – macht den Gebrauchsnutzen aus, der zu den Beeinträchtigungen, die mit der Durchführung des Vorhabens verbunden sind, ins Verhältnis gesetzt werden kann.

Das abwägungsrelevante Gewicht, das dem zukünftigen Betrieb eines (erweiterten) Hafenterminals zukommt, hängt indes davon ab, ob es die ihm zgedachten Funktionen auch erfüllen kann. Dies setzt voraus, dass ein Betrieb, wie ihn der Vorhabenträger – hier insbesondere die Beigeladene zu 2. – künftig beabsichtigt, voraussichtlich auch realisiert werden kann. Hieraus folgt die Notwendigkeit einer rechtlichen Beurteilung der zukünftig geplanten bzw. zu erwartenden Suprastruktur: Nur wenn ihrer Errichtung und ihrem Betrieb keine rechtlichen Hindernisse entgegenstehen, kann ihr Gebrauchsnutzen mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt werden. Dieses Verständnis liegt offenbar auch der von der Beklagten in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss

(dort insbesondere S. 256) zitierten Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen zugrunde (vgl. Ur. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris). Wenn dort davon die Rede ist, die (Bauaufsichts-) Behörde könne in späteren (Genehmigungs-) Verfahren betreffend die Suprastruktur zu Einschätzungen gelangen, die „die Abwägungsgrundlagen des Planfeststellungsbeschlusses“ berührten (vgl. juris Rn. 46), wird damit zum Ausdruck gebracht, dass ohne eine rechtliche Prüfung der Suprastruktur im Planfeststellungsverfahren die Gefahr bestünde, es werde der Nutzen eines Terminalbetriebs in die Abwägung eingestellt, der aus rechtlichen Gründen gar nicht realisiert werden könnte. Der erkennende Senat teilt diese Einschätzung.

Dass dem „die Annahme einer jedenfalls faktischen Bindung der Baugenehmigungsbehörde an die abschließende Vorausbeurteilung der Planfeststellungsbehörde zugrunde“ liege (vgl. UA S. 67; juris Rn. 174), entnimmt der erkennende Senat den vorstehend genannten Ausführungen des Oberverwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen nicht. Eine solche Annahme wäre auch unzulässig. Es geht ausschließlich darum, im Wege einer prognostischen rechtlichen Bewertung eine Einschätzung zur Ausgestaltung und (rechtlichen) Machbarkeit der künftigen Betriebsphase zu erlangen. Auch wenn diese Prognose, schon mangels Bindungswirkung für künftige Genehmigungsverfahren (hierzu unten [3]), mit Unsicherheiten behaftet sein mag, gehört sie doch in das für die Errichtung der Infrastruktur durchzuführende Planfeststellungsverfahren, wenn die dort vorzunehmende Abwägung – wie hier – auch die Betriebsphase in den Blick zu nehmen hat, weil sie andernfalls mangels abschließender Problembewältigung (hierzu sogleich zu [2]) unvollständig bliebe (vgl. in diesem Sinne auch BVerwG, Ur. v. 13.10.2011, 4 A 4001.10, BVerwGE 141, 1, juris Rn. 147; Beschl. v. 18.8.2005, 4 B 17.05, Buchholz 442.40 § 10 LuftVG Nr. 13, juris Rn. 27).

(2) Auch das planerische Gebot der Konfliktbewältigung spricht, anders als das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung angenommen hat (vgl. UA S. 65 f.; juris Rn. 171), für den hier vertretenen Ansatz. Das planerische Gebot der Konflikt- bzw. Problembewältigung fordert, dass der Planungsträger grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen *oder ihr sonst zurechenbaren* Konflikte zu bewältigen hat und hierzu einer Lösung zuführen muss (vgl. BVerwG, Ur. v. 26.5.2004, 9 A 6.03, BVerwGE 121, 57, juris Rn. 26, m.w.N.); Probleme, die durch die Planungsentscheidung hervorgerufen werden, dürfen nicht ungelöst bleiben (vgl. BVerwG, Ur. v. 16.3.2006,

4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 465). Es weist damit über das konkrete Vorhaben und die ihm unmittelbar zugeordneten Probleme hinaus und bezieht auch mittelbare Folgen der Planungsentscheidung – hier die Errichtung und den Betrieb einer Suprastruktur auf der Grundlage einer Infrastruktur, die unmittelbar (Regelungs-) Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist – ein.

Etwas anderes gilt nur dann, wenn die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren verlagert wird, in dem die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist, oder wenn für die Problemlösung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren existiert, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten bleiben kann (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.5.2004, 9 A 6.03, BVerwGE 121, 57, juris Rn. 26; s. auch Urt. v. 19.2.2015, 7 C 11.12, BVerwGE 151, 213, juris Rn. 44 f.). Diesen Anforderungen genügen die künftigen Baugenehmigungs- oder immissionsschutzrechtlichen Überwachungsverfahren betreffend die Errichtung und den Betrieb der Suprastruktur indes nicht oder jedenfalls nicht vollständig. Dabei kann offenbleiben, ob § 24 BImSchG, wie das Verwaltungsgericht meint und was die Beigeladene zu 2. bezweifelt (vgl. UA S. 69 ff.; juris Rn. 179 ff.), als Rechtsgrundlage für die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen herangezogen werden könnte. Denn dessen ungeachtet reicht die planungsrechtliche Problembewältigung über die im Rahmen der §§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2, 24 Satz 1 BImSchG vorzunehmende rechtliche Beurteilung der (immissionsschutzrechtlichen) Zulässigkeit bestimmter Betriebseinrichtungen oder Betriebsweisen und die hieran anknüpfende Konkretisierung und Durchsetzung immissionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten, auf die das Verwaltungsgericht verschiedentlich verweist (vgl. etwa UA S. 64 f., 69 f.; juris Rn. 170, 179), hinaus (vgl. BVerwG, Beschl. v. 11.2.2021, 9 VR 1.21, juris Rn. 9). Dies gilt insbesondere für Beeinträchtigungen infolge von (Betriebs-) Lärm: Soweit Geräusche schädliche Umwelteinwirkungen sind, sind sie grundsätzlich unzumutbar. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich aber nicht auf solche Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und – sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten – einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die

geringwertig oder nicht schutzwürdig sind. Schutzwürdig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. BVerwG, Beschl. v. 31.1.2011, 7 B 55.10, NuR 2011, 292, juris Rn. 6, m.w.N.). All dem kann nur mit den Mitteln der Planung, nicht aber durch eine Konkretisierung der Betreiberpflichten gemäß §§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2, 24 Satz 1 BImSchG angemessene Rechnung getragen werden (in diese Richtung auch OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris Rn. 47).

(3) Die weiteren von dem Verwaltungsgericht genannten Gesichtspunkte stehen einer „Vorausbeurteilung“ im Rahmen der Abwägungsfehlerkontrolle nach der Auffassung des erkennenden Senats nicht entgegen:

Die Grenzen der Regelungs- bzw. Planungsermächtigung aus §§ 67 Abs. 2 Satz 1, 68 Abs. 1 WHG stehen einer Vorausbeurteilung der Betriebsphase im Rahmen der planerischen Abwägung nicht entgegen. Denn mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss hat die Beklagte einzig die Errichtung der für den Terminalbetrieb erforderlichen gewässer- und uferbezogenen Infrastruktur geregelt; Genehmigungen für die Betriebsphase hat die Beklagte nicht erteilt (s.o. zu I.). Damit hat sie die sich aus §§ 67 Abs. 2 Satz 1, 68 Abs. 1 WHG ergebenden Grenzen gewahrt. Hiervon zu unterscheiden sind Schutzvorkehrungen, die dem Vorhabenträger auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder nach Abwägungsgrundsätzen auferlegt werden (zur Unterscheidung vgl. Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 21. Auflage 2020, § 74 Rn. 141 ff., 160 f.) und die der Problembewältigung der der Planungsentscheidung zurechenbaren Konflikte dienen. Sie werden weder auf §§ 67 Abs. 2 Satz 1, 68 Abs. 1 WHG noch auf Rechtsgrundlagen des Bau- oder Immissionsschutzrechts gestützt, sondern sie sind, auch wenn sie sich auf die Betriebsphase beziehen, Teil der planerischen Entscheidung.

Dem steht die Gefahr eines unzulässigen Kompetenzübergreifens der Planfeststellungsbehörde in die Zuständigkeiten der Zulassungs- und Überwachungsbehörden nicht entgegen. Die im Planfeststellungsbeschluss für die Betriebsphase geregelten Schutzvorkehrungen sind für diese Behörden lediglich in dem Sinne verbindlich, als sie der (insbesondere immissionsschutz-) rechtlichen Beurteilung in späteren Genehmigungs- bzw. Überwachungsverfahren als „Rechtstatsachen“ (vgl. die

Berufungserwiderung der Beklagten vom 27. Mai 2020, dort S. 20) – d.h. als bestandskräftig gewordene Anforderungen, denen der Betrieb der Suprastruktur zu genügen hat – zugrunde zu legen sind. Im Übrigen sind die Zulassungs- und Überwachungsbehörden an eine etwaige positive Vorausbeurteilung durch die Planfeststellungsbehörde nicht gebunden. Namentlich ist der der Vorausbeurteilung zugrunde gelegte Betriebsumfang für diese Behörden nicht dahingehend verbindlich, dass hierfür erforderliche Genehmigungen erteilt werden müssten und weitergehende Anforderungen, als sie im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen sind, nicht gestellt werden dürften. Insoweit verbleibt es bei den gesetzlich geregelten Zuständigkeiten der Zulassungs- und Überwachungsbehörden in den fachgesetzlich geregelten Verfahren; einen dort hineinreichenden Kompetenzübergreif der Planfeststellungsbehörde ermöglichen insbesondere, wie auch das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung zu Recht annimmt (vgl. UA S. 64 f.; juris Rn. 170), die §§ 67 Abs. 2 Satz 1, 68 Abs. 1 WHG nicht (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.2.2015, 7 C 11.12, BVerwGE 151, 213, juris Rn. 22 f.).

Schließlich spricht gegen die Erforderlichkeit einer Vorausbeurteilung von Errichtung und Betrieb der beabsichtigten Suprastruktur im Rahmen der Abwägungsfehlerkontrolle auch nicht, dass die exakte Ausgestaltung des späteren Terminalbetriebs im Zeitpunkt der Planfeststellung – abgesehen von den „unabänderlichen Vorfestlegungen für die Errichtung und den Betrieb der zukünftigen Suprastruktur“ (vgl. UA S. 63; juris Rn. 167) – noch nicht feststeht. Es bedarf nicht eines frühzeitig unabänderlich feststehenden Terminallayouts, um die gebotene Vorausbeurteilung, auch wenn sie über die Prüfung unüberwindlicher Hindernisse hinausgeht, vornehmen zu können. Denn geboten ist eine vorausschauende Beurteilung eines künftigen Terminalbetriebs, wie er im Zeitpunkt der Planfeststellung als realistisch prognostiziert werden kann. Hierfür kommt es insbesondere auf die Vorstellungen des Vorhabenträgers an; dieser wird regelmäßig – so auch hier – bei der Planung eines „reinen“ Infrastrukturvorhabens einen bestimmten zukünftigen Betrieb vor Augen haben, schon um eine belastbare Wirtschaftlichkeitsprüfung vornehmen zu können.

Dass sich Planungsentscheidungen und insbesondere die hierbei vorzunehmende Abwägung widerstreitender Interessen auf Prognosen zukünftiger Entwicklungen stützen müssen, die im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht sicher vorhergesagt werden können, ist im Übrigen nicht ungewöhnlich. Bei der Planung von Verkehrsvorhaben etwa kommt es gerade im Bereich der Lärmermittlung mitunter auf prognostische Annahmen

eines späteren Betriebs an, der nicht unmittelbar Gegenstand der Planungsentscheidung ist („Grobplanung“, vgl. BVerwG, Urt. v. 31.7.2012, 4 A 5000.10 u.a., BVerwGE 144, 1, juris Rn. 51; s. auch BVerwG, Urt. v. 13.12.2018, 3 A 17.15, BVerwGE 164, 127, juris Rn. 22). Dies gilt auch dann, wenn – wie hier – die genaue Ausgestaltung des späteren Betriebs noch von künftigen behördlichen Entscheidungen abhängt (vgl. BVerwG, Urt. v. 13.10.2011, 4 A 4001.10, BVerwGE 141, 1, juris Rn. 147). An der Notwendigkeit einer möglichst umfassenden Problembewältigung schon im Rahmen der zu treffenden Planungsentscheidung ändert dies nichts.

bb. Die Einwände der Kläger gegen die Annahme der Beklagten, die von dem Terminalbetrieb voraussichtlich ausgehenden Lärmimmissionen seien unter Berücksichtigung der in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Schutzvorkehrungen hinnehmbar (vgl. PFB S. 255 ff.), greifen nicht durch.

(1) Konkretisierungen der Zumutbarkeitsschwelle i.S.v. §§ 3 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG existieren für Lärmeinwirkungen, die von einem Containerterminal ausgehen, nicht. Insbesondere ist die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm [vom 26. August 1998]) nicht unmittelbar anwendbar. Denn Seehafenumschlagsanlagen sind aus ihrem Anwendungsbereich ausgenommen (Nr. 1 Abs. 2 lit. g] TA Lärm). Grund hierfür sind die Besonderheiten des auf zügige Be- und Entladung angewiesenen Seeschiffsverkehrs mit den damit einhergehenden atypischen Betriebszeiten, Geräuschcharakteristika und der natürlichen Standortgebundenheit einer solchen Anlage (vgl. Feldhaus/Tegeeder, in: Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Loseblatt, Stand: Dezember 2020, Abschn. B.3.6, TA Lärm Nr. 1 Rn. 21). Seehafenumschlagsanlagen müssen aufgrund der Anforderungen des internationalen Schiffsverkehrs auch nachts betrieben werden und haben aufgrund ihrer großen Betriebsfläche und der Schallabstrahlung über das Wasser einen großen Einwirkungsbereich und lediglich ein beschränktes Lärminderungspotential (vgl. OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris Rn. 63). Die TA Lärm enthält daher keine verbindliche Normkonkretisierung für die Beurteilung der Zumutbarkeit des von solchen Anlagen ausgehenden Lärms im Sinne eines verbindlichen und wie eine Rechtsnorm auslegbaren Regelwerks (vgl. OVG Bremen, a.a.O., juris Rn. 59).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der der erkennende Senat folgt, ist allerdings, soweit es – wie hier – an speziellen anlagenbezogenen und typisierenden Normierungen fehlt, die Zumutbarkeit von Lärmemissionen nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen unter Berücksichtigung der Art der jeweiligen Störung, der Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets sowie gesetzlich vorgegebener Wertungen in Bezug auf die Lärmquelle entsprechend den Grundsätzen hierfür geeigneter Regelwerke für genehmigungsbedürftige Anlagen aufgrund einer individuell-konkreten Abwägung zu ermitteln und zu bewerten. Dabei verbietet es sich in aller Regel, die in derartigen Regelwerken abstrakt festgelegten Richtwerte ohne Rücksicht auf die Umstände des Einzelfalles als absolut verbindlich zugrunde zu legen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 25.4.1997, 7 B 114.97, Buchholz 406.25 § 22 BImSchG Nr. 16, juris Rn. 4; Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 73). Mit diesen Einschränkungen kann bei der Beurteilung der Zumutbarkeit des Betriebslärms von Seehafenumschlagsanlagen aber auf die in der TA Lärm geregelten Grundsätze entsprechend zurückgegriffen werden (vgl. Feldhaus/Tegeeder, in: Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Loseblatt, Stand: Dezember 2020, Abschn. B.3.6, TA Lärm Nr. 1 Rn. 21). Denn neben der TA Lärm stehen keine anderen geeigneten Regelwerke über die Ermittlung und Bewertung des von gewerblichen ortsgebundenen Anlagen ausgehenden Lärms zur Verfügung.

Dabei ist allerdings stets zu prüfen, ob die Maßstäbe der herangezogenen Regelung für die zu beurteilende Frage geeignet sind oder ob die Umstände des Einzelfalles, namentlich die Besonderheiten der Anlage, die zu der Ausnahme in Nr. 1 Abs. 2 lit. g) TA Lärm geführt haben, zu einer anderen Beurteilung führen müssen (vgl. OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris Rn. 62; Urt. v. 13.1.2005, 1 D 224/04, juris Rn. 104; vgl. auch OVG Lüneburg, Beschl. v. 5.3.2008, 7 MS 115/07, NVwZ-RR 2008, 686, juris Rn. 38). Diese Besonderheiten stehen nicht der Anwendung der Mess- und Berechnungsmethoden der TA Lärm entgegen. Sie betreffen vielmehr die Bewertung der Zumutbarkeit der ermittelten Immissionen in dem Sinne, dass sie bei der grundsätzlichen Orientierung an den Richtwerten der TA Lärm im Einzelfall Anlass sein können, von diesen Werten abzuweichen (vgl. OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, a.a.O., Rn. 63).

(2) Die Beklagte ist in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (dort S. 255 ff.), den entsprechenden Prognosen in dem von der Beigeladenen zu 2. beauftragten „Schalltechnischen Gutachten zur geplanten Westerweiterung des xxxxxxxx Container



Terminal Hamburg“ vom 14. November 2014 (im Folgenden: Schalltechnisches Gutachten Betriebsphase) folgend, von deutlichen vorhabenbedingten Lärmzunahmen vor allem zu Nachtzeiten ausgegangen. In dem schalltechnischen Gutachten Betriebsphase (dort S. 40, 48, Tabellen 10 und 18) wird insoweit eine *Zusatzbelastung* durch den Betrieb des CTH im Soll-Zustand unter Bedingungen langfristiger Windrichtungsverteilung wie folgt prognostiziert:

Immissionsaufpunkt Ö1: 51,8 dB(A) tags und 51,7 dB(A) nachts

Immissionsaufpunkt Ö2: 54,4 dB(A) tags und 54,4 dB(A) nachts.

Für die *Gesamtbelastung* nach Ausbau des CTH unter Bedingungen langfristiger Windrichtungsverteilung lautet die Prognose wie folgt:

Immissionsaufpunkt Ö1: 56,5 dB(A) tags und 56,0 dB(A) nachts

Immissionsaufpunkt Ö2: 55,6 dB(A) tags und 55,5 dB(A) nachts.

Die Beklagte gelangt gleichwohl zu der Einschätzung, die vorhabenbedingten Lärmzunahmen seien nicht unzumutbar. Die Gesamtbelastung lasse keine Gesundheitsgefahren befürchten. Die Beurteilungspegel blieben deutlich unter der Grenze, ab der eine gesundheitliche Gefahr bestehe. Eine solche Gefahr werde bei äquivalenten Dauerschallpegeln von 70 bis 75 dB(A) tags und 60 bis 65 dB(A) nachts angenommen. Solche Pegel würden auch durch kurzzeitige Geräuschspitzen nicht erreicht.

Im Übrigen werde ergänzend auf die Kriterien der TA Lärm zurückgegriffen. Dabei sei es nicht sachgerecht, auf die Immissionsrichtwerte für reine Wohngebiete (50 dB[A] tags und 35 dB[A] nachts) abzustellen. Da die betroffenen Wohngebiete durch die bestehende Hafennutzung und die Lage an der keine Trennwirkung entfaltenden Elbe geprägt seien, bestehe eine Gemengelage im Sinne von Nr. 6.7 TA Lärm. Sachgerecht und angemessen sei es vor diesem Hintergrund, die Richtwerte auf die für Mischgebiete geltenden Richtwerte anzuheben (60 dB[A] tags und 45 dB[A] nachts). Soweit diese nachts überschritten würden, werde dem durch die angeordneten Maßnahmen des passiven Schallschutzes ausreichend Rechnung getragen. Im Ergebnis überwögen danach die für das Vorhaben streitenden Interessen die Beeinträchtigungen durch die auch unter Berücksichtigung des passiven Schallschutzes und der weiteren Auflagen verbleibenden hohen Lärmimmissionen. Die

Belange des Immissionsschutzes hätten zwar ein erhebliches Gewicht. Neben dem wirtschaftlichen Interesse am Terminalbetrieb bestünde demgegenüber allerdings auch ein erhebliches öffentliches Interesse an der Umsetzung der Maßnahme (Wachstum des Hafens, Sicherung und Ausbau von Arbeitsplätzen).

(3) Die gegen die vorstehend unter (2) dargestellten Erwägungen und die ihnen zugrundeliegenden Immissionsprognosen gerichteten Rügen der Kläger greifen nicht durch:

(3.1) Ohne Erfolg wenden sich die Kläger gegen die Annahme der Beklagten, die nach Inbetriebnahme des Containerterminals zu erwartende Gesamtlärmbelastung überschreite nicht die grundrechtliche – dem Gesundheits- und Eigentumsschutz dienende – Zumutbarkeitsschwelle. Sie machen hierzu geltend: Diese Zumutbarkeitsschwelle werde schon jetzt im Ist-Zustand überschritten. So habe die Auswertung der Messdaten der Dauermessstation Ö1 in den Jahren 2013 bis 2016 nachts einen Beurteilungspegel  $L_r = 66,2 \text{ dB(A)}$  ergeben; der mittlere Takt-Maximalpegel liege nachts sogar bei  $L_{AFTeq} = 66,5 \text{ dB(A)}$ . Durch die geplante Terminalerweiterung sei mit einer weiteren Erhöhung der Beurteilungspegel zu rechnen. Dies folge aus der schalltechnischen Stellungnahme der Zech Ingenieurgesellschaft vom 22. Dezember 2016 (im Folgenden: Stellungnahme Zech).

Das greift nicht durch. Das Vorbringen der Kläger ist nicht geeignet, die Annahme der Beklagten, die nach Inbetriebnahme des Containerterminals zu erwartende Gesamtlärmbelastung überschreite nicht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, in Zweifel zu ziehen.

(3.1.1) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Ermittlung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels geboten, wenn wegen der in Rede stehenden Planung insgesamt eine Lärmbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 46, m.w.N.). Die insoweit zu berücksichtigende Zumutbarkeitsschwelle bezieht sich allerdings auf den äquivalenten Dauerschallpegel (vgl. BVerwG, a.a.O.; s. eingehend auch BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 376 ff.). Bei dem Wert  $L_r = 66,2 \text{ dB(A)}$ , auf den die Kläger unter Bezugnahme auf die von ihnen beauftragten Gutachter verweisen, handelt es

sich hingegen nicht um einen aus dem gesamten zeitlichen Verlauf des Schalldruckpegels abgeleiteten Mittelungspegel (vgl. Nr. 2.7 TA Lärm), sondern um den – über mehrere Jahre gemittelten – Taktmaximal-Mittelungspegel der lautesten Nachtstunde oder aber, sofern die Lautstärkedifferenz nicht  $\geq 4$  dB(A) beträgt, der ganzen Nacht, d.h. zwischen 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (vgl. S. 16, 22, 26 f. der Stellungnahme Zech). Bei dem ferner von den Klägern angegebenen Wert  $L_{AFTeq} = 66,5$  dB(A) handelt es sich um den – über mehrere Jahre gemittelten – Taktmaximal-Mittelungspegel der lautesten Nachtstunde (vgl. S. 22, 24 der Stellungnahme Zech; s. hierzu auch Nr. 2.9 TA Lärm). Der (über mehrere Jahre gemittelte) energieäquivalente Dauerschallpegel im Ist-Zustand, d.h. ohne Berücksichtigung des planfestgestellten Vorhabens, wird hingegen in der Stellungnahme Zech mit 56,0 dB(A) angegeben (vgl. dort S. 22 f.). Er weicht damit – ungeachtet der von den Beteiligten auch diskutierten Fragen zur Notwendigkeit der Bereinigung der gemessenen Geräuschpegel von Fremdgeräuschen – nicht wesentlich von dem prognostizierten (und zum Zweck der Prognoseüberprüfung gemessenen) Beurteilungspegel im Ist-Zustand ab, der im schalltechnischen Gutachten Betriebsphase (dort S. 57) für die „ungünstigste Nachtstunde“ mit 55,2 dB(A) am Immissionsaufpunkt Ö1 angegeben wird.

Wird der energieäquivalente Dauerschallpegel zugrunde gelegt, so wird die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle durch die Gesamtlärmbelastung im Ist-Zustand nicht überschritten. Nach der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beginnt der „verfassungsrechtlich kritische Bereich“ in Wohngebieten bei einem Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 376; Urt. v. 15.12.2011, 7 A 11.10, NVwZ 2012, 1120, juris Rn. 25; Urt. v. 13.5.2009, 9 A 72.07, BVerwGE 134, 45, juris Rn. 69; Urt. v. 9.11.2006, 4 A 2001.06, BVerwGE 127, 95, juris Rn. 140 m.w.N.); teilweise werden für Kern-, Dorf- und Mischgebiete auch Werte von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts für zulässig gehalten (vgl. BVerwG, Urt. v. 8.9.2016, 3 A 5/15, NVwZ 2017, 415, juris Rn. 36, m.w.N.). Zwar hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts die vorstehend genannten Grenzwerte für die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle zuletzt in Zweifel gezogen und erwogen, die Grenzwerte nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen (vgl. BVerwG, Hinweis-Beschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16, ZUR 2018, 623, juris Rn. 86 f.). Ob dem, wie die Kläger meinen, zu folgen ist, bedarf vorliegend aber ebenso wenig einer Entscheidung wie die weitere Frage, ob für die Kläger die für Wohn- oder die

für Mischgebiete maßgeblichen Grenzwerte heranzuziehen sind. Denn alle in Betracht kommenden Grenzwerte werden im Ist-Zustand, anders als die Kläger meinen, nicht erreicht.

Etwas anderes folgt nicht daraus, dass der Beurteilungspegel  $L_r$  nach Nr. 2.10 TA Lärm nicht ausschließlich aus dem Mittelungspegel  $L_{Aeq}$  (Nr. 2.7 TA Lärm) gebildet wird, sondern dass insoweit auch Zuschläge – etwa für impulshaltige Geräusche – vergeben werden können. Denn zur Bestimmung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle kommt es nur auf den Dauerschallpegel an (s.o.). Der nach den Vorgaben der TA Lärm gebildete Beurteilungspegel ist demgegenüber nicht heranzuziehen, denn die TA Lärm konkretisiert, bezogen auf bestimmte Gebietstypen, lediglich den nach den Maßstäben des einfachen Rechts zumutbaren Lärm. Im Übrigen fehlen, worauf auch das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung zu Recht abgestellt hat (vgl. UA S. 77, 79; juris Rn. 194, 198), durchgreifende Anhaltspunkte dafür oder belastbare Erkenntnisse darüber, dass und unter welchen Voraussetzungen Gesundheitsgefahren und Eigentumsbeeinträchtigungen etwa durch besonders „lästige“ Geräuschcharakteristika oder durch Spitzenpegelereignisse ausgelöst werden. Auch die Kläger tragen diesbezüglich nichts vor. Dementsprechend betreffen die Erkenntnisse, auf die sich die Rechtsprechung zur Bestimmung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle stützt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 377 ff.), (nur) Gesundheitsgefahren durch Lärm, der bestimmte Dauerschallpegel überschreitet.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen war der in der mündlichen Verhandlung gestellte Beweisantrag, durch Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens

„Beweis zu erheben zu der Tatsache, dass der durch die Vorbelastung durch Lärmimmissionen verursachte Beurteilungspegel im Sinne der TA Lärm in der lautesten Nachtstunde auf den klägerischen Grundstücken höher als 57 dB(A) bzw. 60 dB(A) nachts ist“,

abzulehnen, denn die unter Beweis gestellte Tatsache ist unter mehreren Gesichtspunkten nicht entscheidungserheblich. Zum einen ist für die Bestimmung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, auf die der Beweisantrag ausweislich seiner Begründung gerichtet ist, nicht die TA Lärm maßgeblich. Zum anderen zielt der Beweisantrag, in dessen

Begründung auf die Stellungnahme Zech und die dort ermittelten Messergebnisse Bezug genommen wird, auf die Bestimmung des Taktmaximal-Mittelungspegels und nicht auf den im hiesigen Kontext allein maßgeblichen energieäquivalenten Dauerschallpegel. Letzterer überschreitet auch nach der Stellungnahme Zech nicht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (s.o.).

(3.1.2) Ungeachtet der vorstehenden Erwägungen sind die Messdaten, auf die sich die Kläger beziehen, aber auch nicht geeignet zur Bestimmung der Geräuschbelastung im Ist-Zustand nach den Maßstäben der TA Lärm. Nach Nr. 2.10 Satz 1 TA Lärm ist der Beurteilungspegel  $L_r$  der aus dem Mittelungspegel  $L_{Aeq}$  des zu beurteilenden Geräusches und gegebenenfalls aus Zuschlägen gebildete Wert zur Kennzeichnung der mittleren Geräuschbelastung während jeder Beurteilungszeit. In der Stellungnahme Zech, auf die sich die Kläger beziehen, wird der Beurteilungspegel  $L_r$  demgegenüber aus den gemittelten Taktmaximal-Mittelungspegeln (für die ganze Nacht oder für die lauteste Nachtstunde) abgeleitet (s.o. zu [3.1.1]). Dies ist nicht deshalb gerechtfertigt, weil nach Nr. 2.10 TA Lärm ein Zuschlag für impulshaltige Geräusche vergeben werden kann und nach Nr. 2.9 Satz 2 und 3 TA Lärm der Taktmaximal-Mittelungspegel  $L_{AFTeq}$  zur Beurteilung impulshaltiger Geräusche verwendet wird. Denn zum einen bezieht sich der von den Klägern angeführte Taktmaximal-Mittelungspegel  $L_{AFTeq}$  nicht auf die ganze Nacht, sondern – auch – auf den höchsten Stundenwert der Nacht, während der Mittelungspegel (nur) auf die ganze Nacht bezogen ist (vgl. Stellungnahme Zech S. 15, 16, 22). Damit beziehen sich der zugrunde gelegte Taktmaximal-Mittelungspegel einerseits und der zugrunde gelegte Mittelungspegel andererseits nicht, wie dies in A.3.3.6 der Anlage zur TA Lärm für die Bestimmung des Zuschlags für Impulshaltigkeit vorgesehen ist, auf identische („bestimmte“) Teilzeiten (s. auch Nr. 4.2.1 der DIN 45645-1: Zur Bestimmung des Impulzzuschlags sind der Taktmaximal-Mittelungspegel und der äquivalente Dauerschallpegel für dieselbe Mittelungszeit zu bestimmen). Zum anderen gehen die Kläger vom Vorliegen impulshaltiger Geräusche aus, ohne dass sie dies nachvollziehbar darlegen. Hierzu gilt das Folgende:

Nach der TA Lärm sind nicht in jedem Fall „allgemeine Lästigkeitszuschläge“ zu vergeben (vgl. BVerwG, Urt. v. 29.8.2007, 4 C 2.07, BVerwGE 129, 209, juris Rn. 29). Die TA Lärm regelt vielmehr bestimmte zuschlagpflichtige Geräuschkomponenten, enthält zu diesen aber keine abschließenden Festlegungen, sondern umschreibt sie in Nr. 2.10 lediglich mit den Begriffen der Ton-, Informations- und Impulshaltigkeit (vgl. OVG Münster, Urt.

v. 18.2.2013, 2 A 2135/11, BauR 2013, 1644, juris Rn. 72). Sie bedürfen deshalb der weiteren Konkretisierung. Der Zuschlag für Impulshaltigkeit trägt dem Umstand Rechnung, dass in ihrer Lautstärke kurzzeitig stark zu- und wieder abnehmende Geräusche als deutlich störender empfunden werden als Geräusche mit weitgehend gleichbleibender Lautstärke. Auslegungsmaßstab ist somit der im Hinblick auf die besonders hohe Pegeländerung außergewöhnliche Grad an Störung, der von den Geräuschen ausgeht. Eine zu enge Auslegung des Begriffs der Impulshaltigkeit würde dem Ziel, eine derartige Störungswirkung abzubilden, daher nicht gerecht. Somit ist eine Impulshaltigkeit nicht lediglich in den häufig erwähnten extremen Fällen eines Hammerschlags, Peitschenknalls oder Pistolenschusses anzunehmen. Es ist vielmehr Aufgabe der Tatsachengerichte zu überprüfen, ob Anlagen Geräusche hervorrufen, die im Hinblick auf ihre außergewöhnliche Störwirkung die Vergabe eines Impulzzuschlags rechtfertigen (vgl. BVerwG, a.a.O., juris Rn. 30 f.; vgl. auch OVG Bremen, Beschl. v. 4.3.2019, 2 LA 16/17, NVwZ-RR 2019, 899 [Ls], juris Rn. 63).

Nach diesen Maßgaben ist der Ansatz der Kläger, wegen des Vorliegens impulshaltiger Geräusche zur Bestimmung des Beurteilungspegels der Lärmbelastung im Ist-Zustand auf den Taktmaximal-Mittelungspegel  $L_{AFTeq}$  abzustellen, nicht plausibel. Denn sie legen das – nach ihrem Ansatz: permanente bzw. ununterbrochene – Vorliegen impulshaltiger Geräusche nicht schlüssig dar. Ihr Vorbringen im Schriftsatz vom 1. März 2021, der von ihnen beauftragte Gutachter habe „selbst subjektiv impulshaltige Geräusche festgestellt“ bzw. „auf Grund seiner Tätigkeit in Hamburg (...) wiederholt festgestellt“ und es ergäben sich „aus etlichen Berichten und Beschreibungen der Anwohner und Kläger eindeutige Hinweise dazu“, ist unsubstantiiert. Es ermöglicht weder eine Beurteilung der Häufigkeit (angeblich) impulshaltiger Geräusche, noch gibt es Aufschluss über die Lautstärke der Geräusche, von denen die Kläger meinen, sie seien impulshaltig.

Das Vorliegen impulshaltiger Geräusche lässt sich auch aus dem sonstigen Vorbringen der Kläger nicht schlüssig ableiten. Soweit sie auf das schalltechnische Gutachten Betriebsphase und darauf abstellen, dass sich danach „im Mittel 4.800 Geräuschspitzen pro Nacht und damit 600 Geräuschspitzen je Stunde“ ergäben, die „durch das Aufnehmen und Absetzen von Containern mittels Containerbrücken, Straddle Carrier, Reachstacker sowie durch Lukendeckelhandling“ verursacht würden, greift auch das nicht durch. Zum einen beziehen sich die Ausführungen im schalltechnischen Gutachten Betriebsphase, auf

die die Kläger verweisen (vgl. S. 35 ff. des schalltechnischen Gutachtens Betriebsphase), auf die Lärmprognose im Soll-Zustand, d.h. auf die zu erwartende Geräuschbelastung im Falle der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens. Für den Ist-Zustand, auf den die Kläger für ihren Ansatz abstellen, die Gesamtlärmbelastung überschreite bereits jetzt mit einem Beurteilungspegel  $L_r = 66,2$  dB(A) die grundrechtliche Zumutbarkeitsschelle, enthält das schalltechnische Gutachten Betriebsphase demgegenüber keine Erkenntnisse zu Spitzenpegelereignissen bzw. impulshaltigen Geräuschen. Zum anderen beziehen sich die Kläger (nur) auf die *Emissions*berechnungen und -beurteilungen im schalltechnischen Gutachten Betriebsphase. Maßgeblich ist aber die Immissionsbelastung, denen die Kläger ausgesetzt sind. Diesbezüglich heißt es im schalltechnischen Gutachten Betriebsphase (s. dort S. 41, Tabelle 12), auf das sich die Beklagte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss stützt (vgl. PFB S. 263 f.), an den betrachteten Immissionsaufpunkten ergäben sich unter Berücksichtigung der kürzesten Entfernung der Gerätschaften zu den Immissionsgebieten Spitzenimmissionspegel von 47,9 dB(A) am Immissionsaufpunkt Ö1 und von 53,1 dB(A) am Immissionsaufpunkt Ö2. Auf dieser Grundlage sei das Vorliegen impulshaltiger Geräusche zu verneinen: Nach den Vorgaben der VDI-Richtlinie 3723-2 würden als impulshaltig Geräusche bezeichnet, deren Pegel schnell und mehrmals pro Minute um mehr als 5 dB(A) über den mittleren Pegel des übrigen Geräusches anstiegen und deren Dauer kurz sei. Die zwei Geräuschspitzen pro Containerumschlag blieben in ihrer Pegeldifferenz hinter dieser schnell und mehrmals pro Minute eintretenden Differenz zurück (vgl. Stellungnahme der ted GmbH vom 24. Mai 2017, S. 9).

Bewertungsfehler sind insoweit nicht ersichtlich. Auch die Kläger zeigen nicht auf, dass der von der Beklagten zugrunde gelegte Ansatz nicht zumindest vertretbar ist. Sie machen zwar geltend, bei der Bestimmung des Impulszuschlags habe die DIN 45645-1 angewendet werden müssen; die VDI-Richtlinie 3723-2 sei demgegenüber nicht anwendbar, denn ihr Gegenstand sei nicht die Bildung von Beurteilungspegeln. Die von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter haben jedoch – für den erkennenden Senat nachvollziehbar – zwei Ebenen unterschieden (vgl. Stellungnahme der ted GmbH vom 24. Mai 2017, S. 10): Die erste Ebene betrifft die Frage, ob ein impulshaltiges Geräusch vorliegt. Erst wenn dies bejaht wird, stellt sich auf der zweiten Ebene die Frage, wie der dann gebotene Impulszuschlag zu berechnen ist. Zur ersten Frage enthält Nr. 4.2 der DIN 45645-1 lediglich die Anmerkung, Impulse seien Geräusche von kurzer Dauer, deren Pegel nach dem

subjektiven Eindruck schnell und kurzzeitig anstiegen. Die Kläger zeigen weder auf, dass es methodisch nicht zumindest vertretbar ist, den nach Nr. 4.2 der DIN 45645-1 immer noch konkretisierungsbedürftigen Impulsbegriff im Hinblick auf die Höhe der Pegeldifferenz (5 dB) und den Bezugszeitraum (mehrmals pro Minute) unter Rückgriff auf die VDI-Richtlinie 3723-2 näher zu bestimmen, noch legen sie dar, dass diese Voraussetzungen – entgegen den Berechnungen der von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter – an den betrachteten Immissionsaufpunkten Ö1 bzw. Ö2 erfüllt sind. Zwar bemängeln die von den Klägern beauftragten Gutachter, die berechneten Spitzenimmissionspegel seien nicht plausibel, weil sie niedriger als die im schalltechnischen Gutachten Betriebsphase angenommenen mittleren Beurteilungspegel in der lautesten Nachtstunde seien (vgl. Stellungnahme der Zech Ingenieurgesellschaft GmbH vom 4. Februar 2015, S. 14). Diesem Einwand begegnen die von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter indes mit der Erläuterung, die für die Ausnahmespitzen kausalen Schallquellen seien Richtung Övelgönne akustisch besser abgeschirmt; die Spitzenpegel würden bodennah und landseitig erzeugt und überdies wirke das Containerschiff gegenüber den Immissionsorten Ö1 und Ö2 schallabschirmend (vgl. Stellungnahme der ted GmbH vom 24. Mai 2017, S. 8). (Auch) diese Erwägungen sind für das Berufungsgericht nachvollziehbar. Die Kläger haben hiergegen nichts Substantielles eingewendet.

(3.1.3) Soweit die Kläger schließlich geltend machen, durch die geplante Terminalerweiterung sei mit einer weiteren Erhöhung der Beurteilungspegel zu rechnen und (jedenfalls) hierdurch werde die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten, greift auch das nicht durch. Die Gesamtbelastung nach Ausbau des CTH wird in dem schalltechnischen Gutachten Betriebsphase mit 56,0 dB(A) nachts am Immissionsaufpunkt Ö1 prognostiziert. (Auch) dieser Wert bleibt – ungeachtet der Frage, wo genau der „verfassungsrechtlich kritische“ Bereich beginnt (s.o.) – unterhalb der Schwelle des verfassungsrechtlich Zumutbaren. Gegen die Vertretbarkeit der von der Beklagten zugrunde gelegten Gesamtlärmprognose haben die Kläger keine durchgreifenden Einwände erhoben (hierzu i.E. oben zu [3.1.2] und sogleich unter [3.2.1]).

(3.2) Ohne Erfolg wenden sich die Kläger gegen die Annahmen der Beklagten, die die Bestimmung und Bewertung des Beurteilungspegels des von dem planfestgestellten Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Lärms nach Maßgabe der bzw. in Anlehnung an die TA Lärm betreffen, und gegen die daran geknüpfte Einschätzung der Beklagten, die



vorgesehenen Maßnahmen böten einen ausreichenden Schutz vor Lärmbeeinträchtigungen.

(3.2.1) Dies gilt zunächst, soweit die Kläger in methodischer Hinsicht rügen, die von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter hätten für ihre Lärmprognosen das für die Berechnung der Schallausbreitung über Wasser ungeeignete sog. alternative Verfahren nach DIN ISO 9613-2 anstelle des sog. allgemeinen Verfahrens verwendet, das ebenfalls in dieser Norm geregelt sei; der danach zugrunde gelegte Dämpfungsfaktor sei, da es sich bei Wasser um eine (schall-) harte Fläche handle, zu hoch und werde auch nicht durch einen für das alternative Verfahren ohnehin vorgesehenen Zuschlag relativiert; überdies seien in die Berechnung offenbar zu niedrige Quell- und Immissionsaufpunkthöhen eingestellt worden; bei (richtiger) Anwendung des sog. allgemeinen Verfahrens nach DIN ISO 9613-2 wären im Mittel um ca. 5 dB(A) höhere Immissionspegel ermittelt worden; allein diese Unterschätzung führe im Hinblick auf die zu erwartenden Gesamtlärmbelastung auch zu einer Überschreitung der Schwelle des verfassungsrechtlich Zumutbaren.

Das greift nicht durch. Das Verwaltungsgericht hat in der angefochtenen Entscheidung zutreffend darauf verwiesen – und die Beigeladenen und die fachlichen Beistände der Beigeladenen zu 2. haben diese Einschätzung in der mündlichen Verhandlung bekräftigt und näher erläutert –, dass ein anerkanntes Berechnungsmodell für die Schallausbreitung über Wasserflächen nicht existiere, und dass die von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter ihre Berechnungen weder nach dem sog. allgemeinen Verfahren nach DIN ISO 9613-2 noch nach dem sog. alternativen Verfahren nach DIN ISO 9613-2, sondern nach einem eigenen Modell auf der Grundlage des sog. alternativen Verfahrens vorgenommen hätten (vgl. UA S. 109; juris Rn. 273). Dem sind die Kläger auch im Berufungsverfahren nicht substantiiert entgegengetreten. In der mündlichen Verhandlung vermochten sie und ihr fachlicher Beistand weder in Abrede zu stellen, dass für die Prognose der Schallausbreitung über Wasser kein allein maßgeblicher fachlicher Standard existiert, noch konnten sie grundlegend in Zweifel ziehen, dass es sich bei dem Berechnungsmodell, das die von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter angewendet haben, um ein „eigenes Modell“ handelt. Ihren Einwand, „auch eine Modifikation des alternativen Verfahrens (führe) nicht zu einem methodisch einwandfreien Vorgehen“, weil die Voraussetzungen des alternativen Verfahrens nicht vorlägen (vgl. Berufungsbegründung vom 27. Januar 2020, dort S. 42 f.), haben sie nicht näher

begründet. Vor diesem Hintergrund greift die zentrale Rüge, das angewendete Berechnungs- bzw. Prognoseverfahren sei fachlich „falsch“, schon im Ansatz nicht durch.

Im Übrigen kann dahinstehen, ob die verschiedenen Kritikpunkte der Kläger gegen die Prämissen des angewendeten Berechnungs- bzw. Prognosemodells, denen die übrigen Beteiligten im Einzelnen, auch was die zugrunde gelegten Quell- und Immissionsaufpunkthöhen anbelangt, entgegengetreten sind, zutreffen. Denn die Einwände können die Eignung des angewendeten Berechnungs- bzw. Prognosemodells zumindest im Ergebnis nicht in Zweifel ziehen. Im schalltechnischen Gutachten Betriebsphase (dort S. 57 ff.) wird dargestellt, die mit dem angewendeten Berechnungs- bzw. Prognoseverfahren für den Ist-Zustand ermittelten Ergebnisse seien durch Abgleich mit Langzeitmessungen verifiziert und plausibilisiert worden. Danach blieben die gemessenen Pegel an allen Immissionsaufpunkten unterhalb der prognostizierten Langzeitimmissionspegel (für die ungünstigste Nachtstunde). Dem setzen die Kläger keine durchgreifenden Einwände entgegen. Im Gegenteil ergeben sich auch aus der Auswertung der Messergebnisse am Immissionsaufpunkt Ö1 in der Stellungnahme Zech (dort. S. 18 ff.) keine signifikanten Abweichungen der gemessenen Immissionen von den mithilfe des angewendeten Berechnungs- bzw. Prognosemodells errechneten Immissionen.

Etwas anderes ergibt sich nicht daraus, dass die von den Klägern beauftragten Gutachter bemängeln, die – nach ihrer Auffassung unrichtig berechneten (s.o.) – Prognosewerte seien mit falschen Messdaten verglichen worden; aus ihren Messdaten ergebe sich, dass die tatsächlichen Messwerte überwiegend über den prognostizierten Pegeln lägen (vgl. die schalltechnische Stellungnahme der Zech Ingenieurgesellschaft GmbH vom 4. Februar 2015, dort S. 16 f.). Indes beziehen sich die von den Klägern beauftragten Gutachter – erneut – nicht auf den energieäquivalenten Dauerschallpegel, den die von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter prognostiziert und – zur Verifizierung der Prognoseergebnisse – gemessen haben, sondern auf den Taktmaximal-Mittelungspegel der lautesten Nachtstunde. Dem liegt – wiederum – die Prämisse zugrunde, die am Immissionsaufpunkt Ö1 gemessenen Geräusche seien (allesamt) impulshaltig. Dies haben die von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter hingegen nicht angenommen, ohne dass diese Einschätzung zu beanstanden ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die Ausführungen oben zu (3.1.2) sowie ergänzend unten zu (3.2.5) Bezug genommen.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen war der in der mündlichen Verhandlung gestellte Beweisanspruch, durch Einholung eines gerichtlich bestellten Sachverständigengutachtens

„Beweis zu erheben zu der Tatsache, dass der prognostizierte Beurteilungspegel im Sinne der TA Lärm für die ungünstigste Nachtstunde am Immissionsaufpunkt Ö1 bzw. auf den Grundstücken der Kläger für die gewerbliche Gesamtbelastung im Ausbauzustand größer als 57 dB(A) bzw. 60 dB(A) ist“,

abzulehnen. Es handelt sich um eine ins Blaue hinein (hierzu näher unten [3.3.3]) erhobene Behauptung, denn die Kläger gehen nicht darauf ein, dass die von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter ihr Berechnungsmodell durch Messungen verifiziert haben, die dessen Eignung bestätigen. Damit mangelt es an der gebotenen Auseinandersetzung mit der plausiblen Erklärung der von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter dafür, dass das angewendete Prognosemodell geeignet ist, die zu erwartenden betriebsbedingten Immissionen abschätzen zu können (vgl. BVerwG, Beschl. v. 26.6.2017, 6 B 54.16, NVwZ 2017, 1388, juris Rn. 7).

Überdies fehlt es dem Beweisanspruch auch an der Entscheidungserheblichkeit. Denn da dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss, was die gewerbliche (Zusatz-) Belastung im Ausbauzustand anbelangt, lediglich eine Prognose zugrunde liegt (und liegen kann), kommt es im Rahmen der gerichtlichen Abwägungsfehlerkontrolle nur darauf an, ob diese Prognose fachlich vertretbar ist. An diesem Maßstab geht der vorstehende Beweisanspruch, der letztlich auf die Vornahme einer Prognose nach anderen Maßgaben zielt, ohne aufzuzeigen, dass die vorgenommene und dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Prognose fachlich unvertretbar ist, vorbei: Selbst wenn ein gerichtlich eingeholtes Sachverständigengutachten auf der Grundlage eines anderen Prognosemodells zu höheren Beurteilungspegeln gelangte, folgte hieraus nicht, dass die dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Prognose fachlich nicht vertretbar und die hierauf gestützte planerische Abwägung deshalb zu beanstanden ist.

(3.2.2) Ebenfalls nicht durchgreifend ist der weitere methodische Einwand der Kläger, den Prognosen des schalltechnischen Gutachtens Betriebsphase sei zu Unrecht die langfristige Windrichtungsverteilung zugrunde gelegt worden; unter Annahme von Mitwindbedingungen

sei von bis zu 2 dB(A) höheren Pegeln auszugehen; die Lärmbelastung könne sich überdies durch Inversionswetterlagen weiter erhöhen.

Mit diesem Einwand zeigen die Kläger jedenfalls keinen Fehler des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses auf, der sich zu ihren Lasten auswirkte. Denn darin wird die zulässige Zusatzbelastung durch das CTH im Ausbauzustand unter Rückgriff auf die niedrigeren Werte festgelegt, die auf der Grundlage langfristiger Windrichtungsbedingungen und ohne Berücksichtigung von etwaigen Inversionswetterlagen prognostiziert worden sind (vgl. die Tabelle unter Nr. 1.1.2.1.2 [PFB S. 15] einerseits und Tabelle 10 des schalltechnischen Gutachtens Betriebsphase [dort S. 40] andererseits). Diese Festsetzung der nach Auffassung der Kläger falsch berechneten Werte wirkt sich mithin zu ihren Gunsten und zu Lasten der Beigeladenen aus, die danach auch unter Mitwindbedingungen und bei Inversionswetterlagen einen Terminalbetrieb zu gewährleisten haben, der die bei Zugrundelegung der langfristigen Windrichtungsverteilung und von Normalwetterlagen prognostizierten – vergleichsweise niedrigeren – Immissionswerte nicht überschreitet.

Überdies ist in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss geregelt, dass den Bewohnern der Gebiete, in denen ein nächtlicher Beurteilungspegel von 45 dB(A) überschritten wird und durch das planfestgestellte Vorhaben eine Erhöhung der nächtlichen Immissionen durch Gewerbelärm von mehr als 1 dB(A) erzeugt wird, passive Schallschutzmaßnahmen anzubieten sind; bei der Ermittlung der betroffenen Gebäude ist von einer „Mitwindsituation“ auszugehen (vgl. Nr. 1.1.2.1.2 [PFB S. 15]). Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss orientiert sich hiermit bewusst vorsorglich an den nur zeitweilig auftretenden ungünstigsten meteorologischen Schallausbreitungsbedingungen (vgl. PFB S. 262). Auch insoweit wirken sich die Annahmen zur Windrichtungsverteilung, die dem schalltechnischen Gutachten Betriebsphase zugrunde liegen, somit nicht zum Nachteil der Kläger aus.

(3.2.3) Nicht durchgreifend sind die Einwände der Kläger dagegen, dass die Beklagte vom Vorliegen einer Gemengelage i.S.v. Nr. 6.7 TA Lärm ausgegangen ist und deshalb Zwischenwerte (60 dB[A] tags und 45 dB[A] nachts) zugrunde gelegt hat. Abgesehen davon, dass schon die Besonderheiten einer Seehafenumschlagsanlage für eine großzügige Interpretation des Begriffs der Gemengelage sprechen, hindert die

Trennwirkung der Elbe auch im Übrigen nicht die Annahme eines „Aneinandergrenzens“ des am ehesten einem Industriegebiet entsprechenden Containerhafens und der Wohngebiete in Övelgönne. Denn hierfür ist nicht erforderlich, dass unterschiedliche Gebiete unmittelbar aneinandergrenzen. Die eine Gemengelage kennzeichnende Nähe wird vielmehr durch die räumliche Reichweite des in Nr. 6.7 der TA Lärm zum Ausdruck kommenden Rücksichtnahmegebots, also durch die Reichweite der wechselseitigen Prägung, bestimmt (vgl. Feldhaus/Tegeeder, in: Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Loseblatt, Stand: Dezember 2020, Abschn. B.3.6, TA Lärm Nr. 6 Rn. 60; Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Loseblatt, Stand: August 2020, TA Lärm Nr. 6 Rn. 25). Insoweit ist hier ausschlaggebend, dass die Wohngebiete in Övelgönne durch die Hafennutzung jenseits der Elbe geprägt werden; soweit die Kläger auf die „seit Jahrhunderten bestehende Wohnlage“ verweisen, ist schon nicht klar, was hieraus aktuell für sie folgen kann. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird im Übrigen gemäß § 130b Satz 2 VwGO ergänzend auf die Ausführungen des Verwaltungsgerichts in der angefochtenen Entscheidung Bezug genommen (vgl. UA S. 81 f.; juris Rn. 204), die der erkennende Senat teilt.

Ohne Erfolg verweisen die Kläger im Zusammenhang mit Nr. 6.7 TA Lärm darauf, es sei für die Annahme einer Gemengelage im Sinne dieser Bestimmung Voraussetzung, dass der Stand der Lärminderungstechnik eingehalten werde; dies sei nicht gewährleistet. Letzteres substantiieren die Kläger nicht näher. Es bestehen im Rahmen der hier vorzunehmenden Vorausbeurteilung indes keine durchgreifenden Anhaltspunkte dafür, die Beigeladene zu 2. werde bei dem künftigen Betrieb der Suprastruktur nicht dafür Sorge tragen, dass der Terminalbetrieb so geräuscharm organisiert wird, wie dies nach dem dann geltenden Stand der Technik möglich ist. Hiervon geht auch die Beklagte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss aus (vgl. PFB S. 322) und verpflichtet die Beigeladene zu 2. hieran anknüpfend, alle technischen und organisatorischen Lärminderungsmaßnahmen auf dem gesamten Terminal umzusetzen, soweit diese einen relevanten Beitrag zur Lärminderung in den betroffenen Wohngebieten leisten (vgl. PFB S. 14 [erster Spiegelstrich unter Ziffer 1.1.2.1.2]). Dies zu überwachen ist im Übrigen Aufgabe des von der Beigeladenen zu 2. nach Ziffer 1.1.2.1.1 des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses zu bestellenden Immissionsschutzbeauftragten (vgl. PFB S. 13 f.).

(3.2.4) Ebenfalls nicht durchgreifend ist die Rüge der Kläger, die Beklagte habe es versäumt, Zuschläge für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit zu vergeben (vgl. Nr. 6.5. TA Lärm). Insoweit gilt das vorstehend zu (3.2.3) Gesagte entsprechend sowie ergänzend, dass nach Nr. 6.5 TA Lärm – die auf Seehafenumschlagsanlagen, wie ausgeführt, ohnehin nicht direkt, sondern nur mit Einschränkungen unter Berücksichtigung der Besonderheiten derartiger Anlagen entsprechend anwendbar ist (s.o. zu [1]) – von der Berücksichtigung des Empfindlichkeitszuschlags abgesehen werden kann, soweit dies wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse geboten erscheint. Solche besonderen örtlichen Verhältnisse, nämlich die Prägung der Wohngebiete der Kläger durch einen seit Jahrzehnten bestehenden und rund um die Uhr betriebenen Seehafen, liegen hier vor. Dies bleibt nicht deshalb unberücksichtigt, weil – wie die Kläger offenbar meinen – vorliegend von einer Gemengelage i.S.v. Nr. 6.7 TA Lärm auszugehen ist. Auch wenn in den Fällen von Nr. 6.7 TA Lärm ein Zuschlag nach Nr. 6.5. TA Lärm vergeben werden könnte, bedeutet dies nicht umgekehrt, dass ein solcher bei Vorliegen einer Gemengelage ungeachtet der besonderen örtlichen Verhältnisse vergeben werden müsste. Ergänzend wird auch insoweit zur Vermeidung von Wiederholungen gemäß § 130b Satz 2 VwGO auf die Ausführungen des Verwaltungsgerichts in der angefochtenen Entscheidung Bezug genommen (vgl. UA S. 83; juris Rn. 205), die der erkennende Senat teilt.

(3.2.5) Es ist auch nicht zu beanstanden, dass die Beklagte davon abgesehen hat, bei der Bestimmung des Beurteilungspegels einen Zuschlag für Impulshaltigkeit (vgl. Nr. 2.9, 2.10 TA Lärm) zu vergeben. Die Beklagte musste auf der Grundlage der schlüssigen Erwägungen in dem schalltechnischen Gutachten Betriebsphase nicht davon ausgehen, dass die von dem erweiterten CTH ausgehenden Lärmimmissionen impulshaltig sein werden. Sie war daher nicht gehalten, anstelle des prognostizierten und ihren Erwägungen zugrunde gelegten Dauerschallpegels den Taktmaximalmittelungspegel zu prognostizieren. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die Ausführungen oben zu (3.1.2) Bezug genommen.

(3.2.6) Im Ergebnis ebenfalls nicht zu beanstanden ist, dass die Beklagte keine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung darin gesehen hat, dass es vereinzelt zu Geräuschspitzen kommen kann, die die errechneten Spitzenimmissionspegel überschreiten. In dem schalltechnischen Gutachten Betriebsphase (dort S. 42 f.) heißt es hierzu, es komme beim tatsächlichen Betrieb eines Containerterminals bei „ungünstigen

Betriebszuständen“ auch zu unvorhersehbaren höheren Spitzenpegeln, vor allem beim seeseitigen Umschlag im Schiffskörper (hartes Aufsetzen oder Verkanten der Container, verstärkt durch Schiffskörper als Resonanzkörper; Aufnehmen und Absetzen klemmender Lukendeckel, Bedienungsfehler). Die langjährige ständige messtechnische Überwachung des Containerterminals Bremerhaven habe aber ergeben, dass die prognostizierten Spitzenpegel nur bei durchschnittlich 1,5 Ereignissen pro Nacht (0,03 % aller „regelmäßigen“ Spitzenpegelereignisse) überschritten würden.

Zwar greift die Beklagte diese Erwägung in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss nur unzureichend auf, weil sie sinngemäß darauf verweist, die Geräuschspitzen hielten sich stets in dem durch Nr. 6.1 Abs. 2 TA Lärm – danach dürfen einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte (...) in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten – vorgegebenen Rahmen (vgl. z.B. PFB S. 268, 306 oben zu [26], 319). Indes heißt es in dem schalltechnischen Gutachten Betriebsphase (a.a.O.) zu den „irregulären“ Geräuschspitzen, bei diesen könne der tatsächliche Spitzenimmissionspegel „durchaus höher“ ausfallen als der prognostizierte Pegel. Im Ergebnis wirkt sich dies aber nicht relevant aus. Geräuschspitzen mit einer Inzidenz von durchschnittlich 1,5 Fällen pro Nacht sind wegen der Besonderheiten der vorliegenden Seehafenumschlagsanlage als im Einzelfall zumutbar anzusehen, und zwar auch dann, wenn sie die in Nr. 6.1 Abs. 2 TA Lärm bestimmte Schwelle überschreiten. Es handelt sich bei den seltenen Geräuschspitzen aufgrund „ungünstiger Betriebszustände“ um hafentypische Besonderheiten, die der Grund dafür sind, dass die TA Lärm auf Seeumschlaganlagen nicht anwendbar ist (vgl. auch OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris Rn. 64 f., 75).

(3.3) Schließlich ist auch die Behandlung möglicher Beeinträchtigungen durch tieffrequenten Schall in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss nicht abwägungsfehlerhaft.

In dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss verweist die Beklagte – unter Bezugnahme insbesondere auf die Ausführungen in dem schalltechnischen Gutachten Betriebsphase (dort S. 49 bis 51) und in der Stellungnahme der Lairm Consult GmbH vom 29. März 2016 (dort S. 3 f.) – darauf, es sei davon auszugehen, „dass der Schiffsverkehr auch zu Körperschallimmissionen führt, die im Bereich der anliegenden Wohnbebauung spürbar sein können“ (vgl. PFB S. 340). Die damit verbundenen Nachteile seien aber

hinnehmbar: Messungen der Gutachter hätten aktuell keine Hinweise auf eine Beeinträchtigung durch tieffrequente Geräusche ergeben (vgl. PFB S. 306 f., 340); unabhängig hiervon würde der spätere Betrieb des Terminals in dem für die Kläger relevanten Abschnitt der Elbe lediglich zu einer Steigerung der Schiffsbewegungen um 11 % führen; hiermit sei keine nach den Maßstäben von Nr. 7.4 TA Lärm relevante Zusatzbelastung durch tieffrequente Geräusche verbunden, die Anlass zu Minderungsmaßnahmen gebe (vgl. PFB S. 340 f.); im Übrigen seien passive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber tieffrequenten Geräuschen zwar nur eingeschränkt wirksam, aber doch teilweise möglich und würden, soweit passiver Schallschutz beansprucht werden könne, aufgrund einer schalltechnischen Objektbeurteilung individuell objektbezogen vorgeschlagen (vgl. PFB S. 307).

Mit ihren hiergegen gerichteten Einwänden zeigen die Kläger keinen Mangel der planerischen Abwägung auf:

(3.3.1) Soweit sie pauschal darauf verweisen, es sei „die Störwirkung der tieffrequentierten Geräusche unzureichend beschrieben worden“ (vgl. Klageschrift S. 94) und weiter auf die schalltechnische Stellungnahme der Zech Ingenieurgesellschaft GmbH vom 4. Februar 2015 (dort S. 20) verweisen, in der die Bedeutung tieffrequenter Schallimmissionen durch die Notstromaggregate der liegenden Schiffe und die auf den Containerschiffen betriebenen Kühlaggregate hervorgehoben wird, zeigen sie ein Abwägungsdefizit nicht auf. In dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss wird ausdrücklich darauf verwiesen, es seien „bei dem mit 108 dB(A) angesetzten Emissionspegel eines Schiffs während der Liegezeit (...) die Nebenaggregate und Kühlcontainer berücksichtigt“ worden, auch wenn diese nicht pegelbestimmend seien (vgl. PFB S. 306). Dass hierbei weitere Aspekte hätten berücksichtigt werden müssen, machen die Kläger nicht geltend.

(3.3.2) Soweit die Kläger, ohne dies allerdings näher zu konkretisieren, der Sache nach eine unzureichende Berücksichtigung der Vorgaben aus Nr. 7.3 TA Lärm und der DIN 45680 rügen, die in Nr. A.1.5 des Anhangs zur TA Lärm für anwendbar erklärt wird, lassen sie schon vom Ansatz her unbeachtet, dass diese Vorgaben nur tieffrequente Geräusche von Anlagen betreffen, die dem Anwendungsbereich der TA Lärm unterliegen. Hierzu gehören Seehafenumschlagsanlagen nicht (s.o. zu [1]). Da es an einschlägigen



speziellen und typisierenden Normierungen zur Zumutbarkeit tieffrequenter Geräusche fehlt, die von einem Containerterminal (und dem diesem zurechenbaren Schiffsverkehr) ausgehen, kann die Zumutbarkeit tieffrequenter Geräusche daher nur unter Berücksichtigung der Art der jeweiligen Störung, der Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets sowie gesetzlich vorgegebener Wertungen in Bezug auf die Lärmquelle entsprechend den Grundsätzen hierfür geeigneter Regelwerke aufgrund einer individuell-konkreten Abwägung ermittelt und bewertet werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 71, 73).

Den vorstehenden Vorgaben hat die Beklagte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss genügt. Sie hat sich einerseits an der in Nr. 7.4 TA Lärm zum Ausdruck kommenden Wertung orientiert und prognostiziert, es werde bei tieffrequentem Lärm nicht zu *zusätzlichen* Belastungen durch den erweiterten Terminalbetrieb und den damit verbundenen Mehrverkehr kommen, die nach den Maßstäben der TA Lärm Anlass für Verminderungsmaßnahmen gäben (vgl. hierzu auch BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 73). Sie hat andererseits darauf abgestellt, dass über einen längeren Zeitraum durchgeführte Messungen – die ersichtlich auf den Ist-Zustand bezogen gewesen sind – keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung durch tieffrequente Geräusche nach Maßgabe der TA Lärm und der DIN 45680 ergeben hätten (vgl. hierzu die Stellungnahme der ted GmbH vom 24. Mai 2017, S. 12 f., sowie bereits die undatierte Stellungnahme der ted GmbH, dort S. 20, die die Bevollmächtigten der Beigeladenen zu 2. mit Schriftsatz vom 10. November 2015 im Planfeststellungsverfahren vorgelegt haben; vgl. ferner die Stellungnahmen der ted GmbH vom 1. Februar 2018, dort S. 6, und vom 4. April 2019, dort S. 3). Die auch auf gerichtliche Nachfrage nicht näher substantiierte und damit letztlich ins Blaue hinein aufgestellte Behauptung der Kläger, es seien „relevante Überschreitungen der Hörschwellenkurve (...) bereits bei den bestehenden Hafenanlagen häufig wahrgenommen bzw. gemessen“ worden, ist nicht geeignet, diese dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Annahme in Frage zu stellen. Die deshalb von der Beklagten aus den zu Nr. 7.3 und 7.4 TA Lärm angestellten Erwägungen abgeleitete Folgerung, es könne zwar nicht verlässlich vorhergesagt werden, wie sich der Betrieb des erweiterten Terminals im Hinblick auf (zusätzliche) Belastungen durch tieffrequenten Schall auswirke, die Belastungen würden sich aber unter Berücksichtigung ggf. vorzusehender Maßnahmen des passiven Schallschutzes als zumutbar erweisen, lässt einen Abwägungsmangel nicht erkennen.

Dass die Kläger – wiederholt, aber wiederum ohne nähere Substantiierung – darauf verweisen, Maßnahmen des passiven Schallschutzes seien gegenüber tieffrequentem Schall „nur sehr eingeschränkt“ wirksam, ändert an der vorstehenden Einschätzung nichts. Die Beklagte hat in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss nicht maßgeblich, sondern nur ergänzend auf die Möglichkeit passiver Schallschutzmaßnahmen abgestellt (s.o.). Sie hat hierbei – wie die Kläger – zugrunde gelegt, dass passiver Schallschutz nur eingeschränkt wirksam, aber doch teilweise möglich sei. Dies deckt sich mit der Einschätzung, wie sie insbesondere in der Stellungnahme der Lairm Consult GmbH vom 29. März 2016 (dort S. 3 f.) zum Ausdruck gelangt. Danach könnten passive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber tieffrequenten Geräuschen nur bis zu einem gewissen Maß wirksam umgesetzt werden, seien aber – bei der „Wahl eines Ansatzes auf der sicheren Seite“ (hierzu sogleich) – nicht ohne jede Wirksamkeit. Die Kläger zeigen nicht auf, dass dies unrichtig, geschweige denn unvertretbar ist. Auch rechtfertigt der pauschale Hinweis darauf, einige Kläger bewohnten Objekte, die denkmalgeschützt seien, nicht die Annahme, es könnten (an den betreffenden Objekten) Maßnahmen des passiven Schallschutzes aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden. Denn Denkmäler unterliegen keiner Veränderungssperre, sondern im Fall ihrer beabsichtigten Veränderung lediglich einem Genehmigungsvorbehalt (vgl. §§ 9, 11 HmbDSchG).

Soweit die Kläger im Hinblick auf die Möglichkeit passiver Schallschutzmaßnahmen ferner kritisieren, in der Stellungnahme der Lairm Consult GmbH vom 29. März 2016 (dort S. 3 f.), auf die sich die Beklagte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (auch) gestützt habe, seien die mangels Vergleichbarkeit der Schallquellen nicht passenden Maßstäbe der 24. BImSchV herangezogen worden, ist der Einwand schon in der Sache unzutreffend. In der vorgenannten Stellungnahme werden nicht die Maßstäbe der 24. BImSchV zugrunde gelegt, sondern es wird die Einschätzung vertreten, dass mit einer hilfsweisen und modifizierten Anwendung der 24. BImSchV die Einwirkung von möglichen tieffrequenten Geräuschen durch passive Schallschutzmaßnahmen auf ein Minimum reduziert werden könne. Auch insoweit zeigen die Kläger nicht auf, dass dieser Ansatz unrichtig oder unvertretbar ist.

Schließlich zeigen die Kläger auch nicht dadurch einen Abwägungsmangel auf, dass sie darauf verweisen, die Beklagte habe es versäumt, eine überschlägige „Prognose und

Beurteilung tieffrequenter Schallimmissionen“ vorzunehmen, „die auf einem Vergleich des berechneten Mittelungspegels je Terz im Außenbereich der Immissionspunkte mit den Werten der Hörschwellenkurve beruht“, und hierzu auf eine ministerielle Publikation aus Mecklenburg-Vorpommern verweisen. Es ist nicht ersichtlich, dass es sich hierbei um einen fachlichen Standard handelte, ohne den eine sach- und fachgerechte Prognose nicht erstellt werden könnte. Überdies ist nicht erkennbar, welche weiteren Erkenntnisse insoweit zu erwarten gewesen wären. Denn die Beklagte hat, in Übereinstimmung mit den von der Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachtern, angenommen, dass es zu Beeinträchtigungen durch tieffrequenten Schall kommen könne und Erwägungen zum Umfang der zu erwartenden Zusatzbelastung angestellt. Diese Annahmen hat sie, ohne dass hierbei Defizite erkennbar sind, ihrer Abwägung zugrunde gelegt.

(3.3.3) Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erwägungen war der in der mündlichen Verhandlung gestellte Beweisantrag, durch Einholung eines gerichtlich bestellten Sachverständigengutachtens

„Beweis zu erheben zu der Tatsache, dass die derzeit durch den Hafenbetrieb bestehenden tieffrequenten Immissionen auf den Grundstücken der Kläger bzw. innerhalb der klägerischen Gebäude die Hörschwellenpegel der DIN 45680 überschreiten,

und dass die durch das Vorhaben zu prognostizierenden tieffrequenten Emissionen auf den Grundstücken der Kläger bzw. innerhalb der klägerischen Gebäude die Hörschwellenpegel der DIN 45680 überschreiten werden“,

abzulehnen: Bei dem ersten Teil des Beweisantrags, der für sich genommen schon nicht entscheidungserheblich ist, handelt es sich um einen Ausforschungs- bzw. Beweisermittlungsantrag. Ein solcher liegt vor – und kann als unzulässig abgelehnt werden –, wenn für den Wahrheitsgehalt der Tatsachenbehauptung nicht wenigstens eine gewisse Wahrscheinlichkeit spricht, die betreffende Tatsachenbehauptung mit anderen Worten ohne greifbare Anhaltspunkte willkürlich „aus der Luft gegriffen“, „ins Blaue hinein“, also „erkennbar ohne jede tatsächliche Grundlage“ erhoben worden ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 26.6.2017, 6 B 54.16, NVwZ 2017, 1388, juris Rn. 7, m.w.N.). So liegt es hier: Dafür, dass die durch den derzeitigen Hafenbetrieb verursachten tieffrequenten Immissionen nach Maßgabe von Nr. 7.4 TA Lärm i.V.m. Nr. A.1.5 des Anhangs zur TA Lärm und DIN 45680 für die Kläger relevant sind, liegen keine hinreichenden Anhaltspunkte vor. Die von der

Beigeladenen zu 2. beauftragten Gutachter haben Derartiges nicht feststellen können. Die Kläger haben entsprechende Messergebnisse trotz anderslautender – wenngleich wenig substantiierter – Behauptungen auch auf Nachfrage des Gerichts nicht vorgelegt und sich mit den Angaben der Beklagten zu den im Planfeststellungsverfahren durchgeführten Messungen nicht näher auseinandergesetzt. Damit dient die beantragte Beweiserhebung letztlich dazu, aufs Geratewohl Zugang zu einer bestimmten Information zu erlangen, um auf diesem Wege Anhaltspunkte für neuen Sachvortrag zu gewinnen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 22.10.2014, 8 B 99.13, NVwZ 2015, 163 [Ls], juris Rn. 40).

Für den zweiten Teil des Beweisantrags gilt Vorstehendes entsprechend. Überdies ist der Beweisantrag nicht ausreichend substantiiert, weil sich die aufgeworfene Beweisfrage nicht pauschal („auf den Grundstücken der Kläger bzw. innerhalb der klägerischen Gebäude“) beantworten lässt; die Kläger haben selbst auf die Schwierigkeiten bei der Prognose tieffrequenter Schallimmissionen und darauf, dass diese von den Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalls (etwa Lage des Gebäudes, verwendete Baustoffe, Raumgeometrie) abhängig sind, hingewiesen. Schließlich ist die unter Beweis gestellte Behauptung auch nicht entscheidungserheblich. Selbst wenn die Frage bejaht würde, hat die Beklagte – die diese Möglichkeit in ihre Erwägungen einbezogen hat – etwaige Konflikte, die durch tieffrequenten Schall ausgelöst werden, in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss beanstandungsfrei bewältigt. Auf die Ausführungen unter (3.3.2) wird Bezug genommen.

cc. Die Annahme der Beklagten, die von dem Terminalbetrieb voraussichtlich ausgehenden Luftschadstoffimmissionen seien zumutbar (vgl. PFB S. 334 ff.), weil es sich hierbei nicht um schädliche Umweltauswirkungen (vgl. §§ 3 Abs. 1, 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG) handele, ist nicht zu beanstanden.

(1) Nicht durchgreifend ist der Einwand der Kläger gegen die auf der Grundlage des Gutachtens der Lairm Consult GmbH „Luftschadstoffuntersuchung für die Westerweiterung des CTH“ vom 30. September 2008 (Planfeststellungsunterlage B.2.6; im Folgenden: Luftschadstoffuntersuchung) gewonnene Annahme der Beklagten, im Hinblick auf die Schadstoffe Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) und Benzol werde die Irrelevanzschwelle aus Nr. 4.2.2 Abs. 1 lit. a) der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft [vom 24. Juli 2002]) nicht überschritten (vgl. PFB S. 335; s. dort auch S. 113, 145).

Weder gegen die insoweit prognostizierten Immissionen auf der Grundlage des in der Luftschadstoffuntersuchung entwickelten Emissionsansatzes und der dort vorgenommenen Ausbreitungsrechnung noch gegen die Anwendung von Nr. 4 TA Luft (vgl. Nr. 1 Abs. 5 Satz 1 TA Luft) wenden die Kläger etwas ein. Sie machen aber geltend, die Gesamtbelastung erreiche den Bereich der Gesundheitsgefahr; deshalb gelte die Irrelevanzschwelle nicht, vielmehr sei jede Zunahme relevant. Diese Auffassung teilt der erkennende Senat nicht:

(1.1) Die Kläger legen schon nicht näher da, aus welchem Grund die Irrelevanzklausel in Nr. 4.2.2 Abs. 1 lit. a) TA Luft, deren Anwendung keinen grundsätzlichen rechtlichen Bedenken unterliegt (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.10.2013, 7 C 36.11, BVerwGE 148, 155, juris Rn. 46 ff.), unter dem Vorbehalt einer nicht näher konkretisierten „Gesundheitsgefahr“ steht. Die Anwendung von Nr. 4.2.2 Abs. 1 lit. a) TA Luft setzt gerade voraus, dass die Gesamtbelastung durch einen bestimmten Luftschadstoff an einem Beurteilungspunkt einen Immissionswert überschreitet. Ist die Gesamtbelastung, gemessen an den maßgeblichen Immissionswerten, nicht potentiell gesundheitsgefährdend und deshalb insgesamt irrelevant, kommt es auf die Relevanz des Immissionsbeitrags einer bestimmten Anlage von vornherein nicht an.

Überdies liegt Nr. 4.2.2 Abs. 1 lit. a) TA Luft die wertende Erwägung zugrunde, dass die dort beschriebenen geringfügigen Zusatzbelastungen durch einen bestimmten Luftschadstoff einem bestimmten Anlagenbetreiber nicht im Sinne eines kausalen Beitrags zu schädlichen Umwelteinwirkungen zugerechnet werden können (vgl. OVG Münster, Urt. v. 16.6.2016, 8 D 99/13.AK, NuR 2017, 482, juris Rn. 242). Dies gilt, da sich die Irrelevanz eines einzelnen Immissionsbeitrags nach seinem Verhältnis zu dem normativ festgelegten Immissions-Jahreswert der TA Luft und nicht zur tatsächlichen Gesamtbelastung richtet, unabhängig von deren Höhe an einem bestimmten Beurteilungspunkt. Eine besonders hohe Gesamtbelastung rechtfertigt es daher nicht, die Regelung zur Irrelevanzschwelle unangewendet zu lassen; im Gegenteil ist die Relevanz eines Immissionsbeitrags, der die Irrelevanzschwelle aus Nr. 4.2.2 Abs. 1 lit. a) TA Luft nicht überschreitet, im Verhältnis zur Gesamtbelastung umso geringer, je höher die Gesamtbelastung ist.

(1.2) Hiervon abgesehen bestehen keine durchgreifenden Anhaltspunkte dafür, dass die Kläger bzw. andere Personen auf den Grundstücken der Kläger dort einer gesundheitsgefährdenden Hintergrundbelastung durch Schwefeldioxid, Feinstaub oder

Benzol ausgesetzt sind bzw. sein werden; auch die Beklagte hatte im Zeitpunkt der Planfeststellung keinen Anlass, dies anzunehmen. Der Schutz vor Gefahren für die menschliche Gesundheit ist nach Nr. 4.2.1 TA Luft sichergestellt, wenn die in der dortigen Tabelle 1 festgelegten Grenzwerte nicht überschritten werden. Für Benzol gilt danach ein Jahres-Immissionswert von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , für Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  gilt ein Jahres-Immissionswert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , und für  $\text{SO}_2$  gilt ein Jahres-Immissionswert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Nach den auf den Seiten des Hamburger Luftmessnetzes (<https://luft.hamburg.de/>) abrufbaren Messergebnissen der Station Altona-Elbhang, die auch nach Auffassung der Kläger geeignet ist, die Hintergrundbelastung auf ihren Grundstücken angemessen abzubilden (vgl. S. 9 ihres Schriftsatzes vom 2. Oktober 2018 im erstinstanzlichen Verfahren), blieben die Belastungen durch Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  (Jahreswerte 2012 bis 2019 zwischen  $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) und  $\text{SO}_2$  (Jahreswerte 2012 bis 2019 zwischen  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) deutlich hinter den vorgenannten Grenzwerten zurück. Im gleichen Zeitraum blieb auch die Belastung durch Benzol an der Station Sternschanze (Jahreswerte 2012 bis 2019 zwischen  $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; die Hintergrundbelastung durch Benzol wird an der Messstelle Altona-Elbhang nicht erfasst; in der Luftschadstoffuntersuchung [dort S. 44] wird eine Hintergrundbelastung von  $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zugrunde gelegt) erheblich unter den Grenzwerten nach Nr. 4.2.1 TA Luft. Es gibt keinen Grund anzunehmen, dass die betreffende Belastung auf den Grundstücken der Kläger derart viel höher war oder ist, dass dort der Grenzwert überschritten wird. Im Ergebnis nichts anderes gilt für die Hintergrundbelastung mit Feinstaub  $\text{PM}_{2,5}$ . Die in den Jahren 2012 bis 2019 an der Station Sternschanze gemessenen Jahreswerte (zwischen  $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) bleiben deutlich unter den Grenzwerten aus § 5 der 39. BImSchV ( $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bzw.  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), die der Orientierung halber herangezogen werden können.

(2) Soweit die Kläger geltend machen, sie seien einer gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung durch Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) ausgesetzt, die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte aus der 39. BImSchV werde durch die Luftreinhalteplanung nicht gewährleistet und sei deshalb, entgegen der anderslautenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (grundlegend BVerwG, Urt. v. 26.5.2004, 9 A 6.03, BVerwGE 121, 57, juris Rn. 24; s. zuletzt Urt. v. 10.4.2019, 9 A 22.18, BVerwGE 165, 185, juris Rn. 23), auf die sich auch das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung bezieht

(vgl. UA S. 88 f.; juris Rn. 216), Zulassungsvoraussetzung für das durch den vorliegend angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zugelassene Vorhaben, greift dies nicht durch.

Dabei bedarf es zunächst keiner Vertiefung, unter welchen Voraussetzungen ausnahmsweise eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde anzunehmen ist, absehbare Konflikte durch vorhabenbedingte Luftverunreinigungen, die die Irrelevanzschwelle überschreiten, bereits im Planfeststellungsbeschluss zu bewältigen, anstatt darauf zu verweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern sei (vgl. hierzu i.E. BVerwG, Urt. v. 10.4.2019, 9 A 22.18, BVerwGE 165, 185, juris Rn. 23, m.w.N.). Denn davon, dass die Kläger bzw. andere Personen auf den Grundstücken der Kläger dort einer gesundheitsgefährdenden Belastung durch Stickstoffdioxid ausgesetzt sind oder nach Aufnahme des erweiterten Terminalbetriebs ausgesetzt sein werden, ist nach der Luftschadstoffuntersuchung nicht auszugehen (vgl. auch die Stellungnahme der Lairm Consult GmbH vom 9. Januar 2019, S. 2). Darin wird, bei einer zugrunde gelegten Hintergrundbelastung von  $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$  [Jahresmittelwert] und unter Annahme eines entsprechenden Grenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , für den Prognose-Planfall eine Gesamtbelastung an den verschiedenen Immissionsorten (vgl. Anlage A 1.1 der Luftschadstoffuntersuchung) zwischen  $32,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $35,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  angenommen (vgl. S. 31 der Luftschadstoffuntersuchung [Tabelle 7]).

Die hiergegen gerichteten Einwände der Kläger verfangen nicht: Soweit sie beanstanden, die Beklagte habe, dem entsprechenden Ansatz in der Luftschadstoffuntersuchung folgend, die Grenzwerte der TA Luft und nicht die Grenzwerte aus der 39. BImSchV zugrunde gelegt, geht dieser Einwand ins Leere, weil sich die Grenzwerte für Belastungen durch Stickstoffdioxid nicht unterscheiden (vgl. Tabelle 1 in Nr. 4.2.1 TA Luft einerseits, § 3 Abs. 1 und 2 der 39. BImSchV andererseits; s. auch die Stellungnahme der Lairm Consult GmbH vom 17. Mai 2017, S. 4). Soweit die Kläger beanstanden, die Hintergrundbelastung sei unzutreffend ermittelt worden, weil die Messwerte (für das Jahr 2001) der Station Sternschanze zugrunde gelegt worden seien, die für die am Elbhang belegenen Grundstücken nicht repräsentativ seien, ist auch dies zumindest im Ergebnis nicht relevant. Denn die in den Jahren 2012 bis 2019 an der Messstelle Altona-Elbhang ermittelten Jahreswerte lagen zwischen  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; im Jahr 2016 – dem Jahr, in dem die Beklagte den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss erlassen hat – lagen sie bei  $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (vgl. auch den Luftreinhalteplan für Hamburg [2. Fortschreibung], dort S. 21). Dieser

Wert war auch in der Luftschadstoffuntersuchung als Hintergrundbelastung zugrunde gelegt worden (s.o.; vgl. auch UA S. 87 [juris Rn. 214]). Dem steht nicht entgegen, dass ausweislich der Berechnungen im Luftreinhalteplan für Hamburg ([2. Fortschreibung], dort insbesondere S. 123, 155 ff., 158 ff.) auch künftig in einigen Abschnitten der Straßen Elbchaussee/Klopstockstraße, Große Elbstraße, Neumühlen und Palmaille die NO<sub>2</sub>-Grenzwerte überschritten werden. Denn die Grundstücke, für die die Kläger nicht zumutbare Beeinträchtigungen u.a. durch Luftschadstoffe beanstanden, liegen nicht in den betreffenden Bereichen.

c) Die Beklagte hat die für das planfestgestellte Vorhaben streitenden Belange fehlerfrei ermittelt und gewichtet. Die hiergegen – vornehmlich unter dem Gesichtspunkt der Planrechtfertigung – gerichteten Einwände der Kläger greifen allesamt nicht durch. Zur Vermeidung von Wiederholungen nimmt der erkennende Senat insoweit gemäß § 130b Satz 2 VwGO auf die ausführliche Darstellung des Verwaltungsgerichts in der angefochtenen Entscheidung Bezug (vgl. UA S. 122 bis 142 [juris Rn. 311 bis 363]):

Danach erfülle das planfestgestellte Vorhaben die Anforderungen an eine zulässige Angebotsplanung. Es diene dazu, ein bestehendes Angebot zu erweitern und in qualitativer und quantitativer Hinsicht zu verbessern, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und des CTH zu erhalten und um für einen prognostizierten allgemeinen Anstieg der Nachfrage, selbst wenn sich diese bislang nicht manifestiert haben sollte, „gerüstet“ zu sein. Dessen ungeachtet sei aber auch die von der Beklagten zugrunde gelegte konkrete Bedarfsprognose nicht zu beanstanden. Ihr lägen keine unzutreffenden Annahmen zur bestehenden und künftig erreichbaren Umschlagskapazität im Hamburger Hafen zugrunde; namentlich zeigten die Kläger nicht auf, dass die Beklagte hierbei einen unzutreffenden Sachverhalt oder eine für die Bestimmung der Kapazität ungeeignete Methode herangezogen habe. Auch die Einwände der Kläger zur künftig zu erwartenden Umschlagsnachfrage, die sich insbesondere gegen die Erwägungen der Beklagten zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den internationalen Containerumschlag und zur Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens im internationalen und nationalen Vergleich richteten, griffen nicht durch; die Kläger machten vor allem geltend, die auch von der Beklagten insoweit berücksichtigten Umstände seien im Ergebnis anders zu gewichten, und zeigten damit erneut einen relevanten Prognosemangel nicht auf. Durchgreifende Einwände gegen die von der Beklagten zugrunde gelegte Bedarfsprognose machten die



Kläger schließlich auch nicht geltend, soweit sie sich gegen den berücksichtigten Prognosezeitraum und den Prognosekorridor richteten; beides trage in angemessener Weise dem im Zeitpunkt der Planfeststellung zu erwartenden weiteren zeitlichen Ablauf der Vorhabenrealisierung einerseits und den mit der Prognose künftiger Entwicklung notwendig verbundenen Unsicherheiten andererseits Rechnung.

Diese vorstehend wiedergegebenen Einschätzungen teilt der erkennende Senat vollen Umfangs. Ergänzend gilt das Folgende:

aa. Substantielle Einwände der Kläger gegen die Erwägungen des Verwaltungsgerichts enthält die Berufungsbegründung nicht. Ihr sinngemäßer Einwand, das Verwaltungsgericht argumentiere widersprüchlich, weil es einerseits das Fehlen von Nachfragezuwächsen bei den Containerumschlagskapazitäten für unbeachtlich halte, andererseits aber von einem zukünftig steigenden Bedarf an zusätzlichen Containerumschlagskapazitäten ausgehe, greift nicht durch. Die Kläger verkennen, dass das Verwaltungsgericht auf zwei alternativ tragende Erwägungen abstellt, indem es einerseits – *unterstellt*, es könne aktuell kein erhöhter Bedarf bzw. keine Nachfrage für weitere Umschlagskapazitäten prognostiziert werden – die Voraussetzungen einer zulässigen Angebotsplanung als erfüllt ansieht und andererseits die von der Beklagten zugrunde gelegte Prognose, es sei zukünftig mit einem Bedarf an zusätzlichen Umschlagskapazitäten zu rechnen, für vertretbar und deshalb rechtsfehlerfrei hält. Im Übrigen zielt das planfestgestellte Vorhaben vor allem darauf ab, aus Gründen der Erhaltung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Hamburger Hafens die Möglichkeiten zur Abfertigung von Großcontainerschiffen zu erweitern und zu verbessern. Die quantitativen Umschlagskapazitäten sind hierbei ohnehin von nachrangiger Bedeutung. Denn da die Umschlagsentwicklung starken konjunkturellen Schwankungen unterliegt, ist sie kein geeigneter Gradmesser für die Frage, ob ein Ausbau- bzw. Entwicklungsbedarf besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 18).

bb. Die Kläger zeigen mit ihrer Berufungsbegründung auch keine (neuen) Gesichtspunkte auf, die auf Abwägungsfehler der Beklagten bei der Ermittlung und Gewichtung der für das Vorhaben streitenden Belange – insbesondere im Hinblick auf die hierzu angestellten Bedarfsprognosen – weisen.

Dies gilt zunächst, soweit sie auf Entwicklungen beim – ohnehin nur nachrangig bedeutsamen (s.o. zu aa.) – quantitativen Containerumschlag im Hamburger Hafen abstellen, die die Zeit nach Erlass des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses betreffen bzw. die bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht bekannt waren. Maßgeblicher Beurteilungszeitpunkt für die anzustellende Bedarfsprognose ist der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Bei der Überprüfung einer Prognose hängt deren Rechtmäßigkeit nicht davon ab, ob sie durch die spätere Entwicklung eher bestätigt oder widerlegt wird; insbesondere lässt Letzteres, anders als die Kläger meinen, nicht auf eine methodisch fehlerhafte Prognose schließen. Mit der eingeschränkten gerichtlichen Kontrolldichte von Prognosen ist nicht vereinbar, dass die Verwaltungsgerichte auf der Grundlage einer „Aktualisierung“ eine eigene Prognose stellen (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.2.2018, 9 C 1.17, BVerwGE 161, 180, juris Rn. 25, m.w.N.). Etwas anderes kann allenfalls dann gelten, wenn der Planfeststellungsbeschluss nachträglich funktionslos wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.11.2017, 7 A 1.17, VRS 133, 187, juris Rn. 39). Dies ist jedoch nicht der Fall (hierzu unten zu V.). Vor diesem Hintergrund ergibt sich insbesondere aus der „Umschlagpotentialprognose 2035“, auf die die Kläger zuletzt verwiesen haben, nicht, dass die von der Beklagten vorgenommene Abwägung fehlerhaft ist.

Umgekehrt können allerdings nachträglich veränderte Umstände, die die angestellte Bedarfsprognose stützen bzw. bestätigen, bei der gerichtlichen Überprüfung berücksichtigt werden. Denn Betroffene sind nicht schutzwürdig, wenn sich der Planfeststellungsbeschluss ihnen gegenüber (jedenfalls) im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung als rechtmäßig erweist (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.2.2018, 9 C 1.17, BVerwGE 161, 180, juris Rn. 26). Vor diesem Hintergrund gehen die – auch aus anderen Gründen nicht durchgreifenden (vgl. die angefochtene Entscheidung des Verwaltungsgerichts, UA S. 135 f. [juris Rn. 344 ff.]) – Einwände der Kläger gegen die der Bedarfsprognose zugrunde gelegte Annahme, die Elbvertiefung werde realisiert werden können, mittlerweile schon im Ansatz ins Leere. Denn das Bundesverwaltungsgericht hat die letzten gegen die Planfeststellungsbeschlüsse zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe gerichteten Klagen zwischenzeitlich abgewiesen (vgl. Urt. v. 4.6.2020, 7 A 1.18, NuR 2020, 709, juris). Die von den Klägern in den Mittelpunkt ihrer Argumentation gestellte (und verneinte) Frage, ob die rechtlichen Voraussetzungen für eine Realisierung der Elbvertiefung absehbar erfüllt werden können, stellt sich deshalb nicht mehr.

Prognosefehler zeigen die Kläger mit ihrer Berufungsbegründung auch im Übrigen nicht auf. Soweit sie den Bedarf an weiteren Kapazitäten für die Abfertigung von Großcontainerschiffen in Zweifel zu ziehen versuchen, indem sie auf bislang nicht ausgenutzte Kapazitäten an anderen Terminals – namentlich an den Terminals Altenwerder und Tollerort – verweisen, kann vorliegend offenbleiben, ob und inwieweit die nach der Auffassung der Kläger nicht ausgelasteten Containerterminals für die Abfertigung von Großcontainerschiffen überhaupt geeignet sind. Jedenfalls lassen die Kläger außer Acht, dass ungeachtet der derzeit schon vorhandenen Umschlagskapazitäten mit dem planfestgestellten Vorhaben eine Steigerung der Attraktivität des Hafenstandorts und hieran anknüpfend eine künftig höhere Nachfrage angestrebt wird. Überdies kann den auch von den Klägern nicht in Abrede gestellten Abfertigungsengpässen an bestimmten Wochentagen bzw. zu bestimmten Zeiten nicht dadurch wirksam begegnet werden, dass es freie Kapazitäten zu Zeiten gibt, zu denen sie nicht benötigt werden. Zu Recht verweist die Beklagte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (vgl. dort S. 79) in diesem Zusammenhang darauf, dass die Art und Weise der konkreten Inanspruchnahme der Terminals nicht reguliert wird, sondern von verschiedenen Faktoren abhängt, auf die sie – die Beklagte – keinen Einfluss hat.

V. Der Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 28. November 2016 ist nicht funktionslos geworden.

Ein Planfeststellungsbeschluss kann funktionslos werden, wenn seine Realisierbarkeit nachträglich entfällt (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.11.2017, 7 A 1.17, juris Rn. 39; OVG Hamburg, Urt. v. 4.6.2020, 1 E 1/19.P, ZUR 2021, 174, juris Rn. 63). Das ist der Fall, wenn sich entweder die Sachlage oder die Rechtslage nachträglich so verändert haben, dass ein Planvollzug auf unüberschaubare Zeit ausgeschlossen erscheint. Bloße Zweifel an der Verwirklichungsfähigkeit reichen für die Annahme eines solchen unüberwindlichen Hindernisses allerdings nicht aus. Die Erkennbarkeit der Abweichung muss vielmehr einen Grad erreicht haben, der die Verwirklichung des Vorhabens realistischerweise nicht mehr erwarten lässt und deshalb einem in seine Verwirklichung gesetzten Vertrauen die Schutzwürdigkeit nimmt (vgl. OVG Münster, Urt. v. 4.11.2010, 12 A 1193/08, juris Rn. 68).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend nicht erfüllt. Soweit die Kläger darauf verweisen, es sei aufgrund aktueller Prognosen mit einem deutlichen geringeren Wachstum bei der

Zahl der Containerumschläge im Hamburger Hafen zu rechnen und die vorhandenen Kapazitäten reichten vor diesem Hintergrund aus, um die vorhandene und künftig absehbare Nachfrage zu bedienen, ergibt sich hieraus von vornherein nicht, dass das Vorhaben nicht mehr realisiert werden könnte. Dies gilt zumal mit Blick auf das von der Beklagten und den Beigeladenen vor allem verfolgte Ziel, zusätzliche bzw. geeignete Infrastruktur für die Abfertigung von Großcontainerschiffen zu schaffen und die Attraktivität des Standorts insgesamt zu verbessern, um eine weitere Nachfrage erst zu generieren. Ob, wie das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung auch erwogen hat (vgl. UA S. 139, juris Rn. 355 f.), ein Planfeststellungsbeschluss auch dann funktionslos werden kann, wenn das genehmigte Vorhaben mangels Bedarfs nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll erscheint, bedarf hier keiner Entscheidung. Denn hierfür ist vorliegend nichts ersichtlich, zumal die Umschlagsentwicklung starken konjunkturellen Schwankungen unterliegt (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 18), die nur eingeschränkt vorhersehbar ist.

Soweit die Kläger weiter auf öffentliche Äußerungen von Repräsentanten der Beklagten und darauf verweisen, dort werde an der Realisierung des Vorhabens nicht mehr (uneingeschränkt) festgehalten, kann offenbleiben, ob diese Einschätzung bzw. Interpretation öffentlicher Verlautbarungen zutrifft. Sie führt jedenfalls nicht auf ein Funktionsloswerden des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses, sondern könnte ggf. künftig im Hinblick auf § 75 Abs. 4 Satz 1 VwVfG bzw. § 77 Satz 1 VwVfG Bedeutung erlangen.

### C.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 2, 159 Satz 1, 162 Abs. 3 VwGO, § 100 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit wegen der Kosten beruht auf § 167 Abs. 1 VwGO, §§ 708 Nr. 10, 709 S. 2, 711 Satz 1 und 2 ZPO.

Gründe, die Revision zuzulassen (§ 132 Abs. 2 VwGO), liegen nicht vor.