

HAMBURGISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

1 E 12/22.P

1. Senat

Urteil vom 6. November 2025

AEG § 18 Abs. 1 Satz 1
BImSchG § 22 Abs. 1
EBO § 2 Abs. 1 Satz 1
WHG § 47 Abs. 1 Nr. 1, § 48 Abs. 1 Satz 1,
§ 52 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 52 Abs. 1 Satz 2

1. Im Rahmen der nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG erforderlichen Prognose der Auswirkungen eines zulassungsbedürftigen Infrastrukturvorhabens – hier: Autoreisezuganlage – auf den chemischen Zustand des Grundwassers bildet eine Ausrichtung des Entwässerungskonzepts für Niederschlagsabflüsse an den Empfehlungen des Arbeitsblatts DWA-A 138 und des Merkblatts DWA-M 153 keine hinreichende methodische Grundlage, soweit die Niederschlagsabflüsse von Gleisanlagen stammen. Dies gilt insbesondere, wenn auf diesen Gleisanlagen zukünftig ein Herbizideinsatz zur Vegetationskontrolle abzusehen ist.
2. Die Schutzfähigkeit eines Grundwasservorkommens im Sinne von § 51 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG ist grundsätzlich gegeben, wenn auf Basis eines nachvollziehbaren Schutzkonzepts im Zeitpunkt des Normerlasses absehbar ist, dass das Risiko einer Trinkwasserverunreinigung beherrschbar ist.
3. Die Erteilung einer Befreiung von Verboten einer Wasserschutzgebietsverordnung nach § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG setzt nicht voraus, dass atypische Umstände im Einzelfall vorliegen. Der Begriff der Befreiung im Sinne dieser Vorschrift ist nicht entsprechend der in § 31 BauGB verwendeten Terminologie in Abgrenzung zur Ausnahme und mit den im bauplanungsrechtlichen Zusammenhang bestehenden Wesensverschiedenheiten zu verstehen.

4. Geben die Tatsachenermittlung, die Methodik und die Plausibilität der Ergebnisse einer Verkehrsprognose keinen Anlass zu Beanstandung, so besteht regelmäßig kein Anlass, an der Richtigkeit der Berechnungen allein deshalb zu zweifeln, weil die einzelnen Rechenvorgänge dem Gutachten nicht zu entnehmen sind (im Anschluss an BVerwG, Urt. v. 9.6.2010, 9 A 20.08, juris Rn. 93).

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht

1 E 12/22.P

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

hat das Hamburgische Oberverwaltungsgericht, 1. Senat, auf Grund mündlicher Verhandlung vom 6. November 2025 durch

...,
...,
...,
...,
...

für Recht erkannt:

Der Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 9. August 2022 für das Vorhaben „Neubau Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt in der Freien und Hansestadt Hamburg, Bahn-km 6,940 bis 8,070 der Strecke 1232 Abzw. Rainweg – HH-Eidelstedt“, sowie die darin unter Ziffer A.3.1.1. erteilte wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser sind rechtswidrig und nicht vollziehbar.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Beklagte und die Beigeladene tragen die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten des Klägers je zur Hälfte. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten und der Beigeladenen tragen diese jeweils selbst.

Das Urteil ist wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

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 bei dem Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht einzureichen.

Tatbestand

Der Kläger, ein nach § 3 UmwRG anerkannter eingetragener Verein, wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten für das Vorhaben „Neubau Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt in der Freien und Hansestadt Hamburg zwischen Bahnkilometer 6,940 und 8,070 der Strecke 1232 Abzweig Rainweg – Hamburg-Eidelstedt“.

Die Beigeladene plant die Errichtung einer Verladeanlage für Autoreisezüge einschließlich eines Bahnsteigs und eines Servicegebäudes für die Abfertigung von Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden: EVU) auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt, der im Bestand als Betriebsbahnhof dient. Vorhabengegenstand ist der Bau zweier an einem Mittelbahnsteig gelegener, mit Oberleitung elektrifizierter Stumpfgleise (Gleise 52 und 53), an deren nordwestlichen Enden höhenverstellbare Verladerampen zur Überfahrt auf an den beiden Bahnsteiggleisen bereitzustellende Autotransportwagen errichtet werden. Diese Bahnsteiggleise sollen in einer Länge ausgeführt werden, welche die Aufnahme jeweils eines aus bis zu 14 Wagen gebildeten Autoreisezuges erlaubt. Zusammen mit zwei kürzeren, westlich der Bahnsteiggleise angeordneten und ebenfalls mit höhenverstellbaren Verladerampen für Kraftfahrzeuge ausgerüsteten, allerdings nicht elektrifizierten Stumpfgleisen (Gleise 50 und 51), zwischen denen ein Bahnsteig für dienstliche Zwecke (im Folgenden: Betriebsbahnsteig) vorgesehen ist, bilden die im Bahnhof endenden Gleisanlagen eine viergleisige Gleisgruppe. Dieser Gleisgruppe südlich vorgelagert sind weitere elektrifizierte und nicht elektrifizierte Gleisanlagen, mit denen Abstellmöglichkeiten vornehmlich für Wagengarnituren und Bauzüge geschaffen werden, sowie eine Einfahrmöglichkeit in die Strecken 1220, 1232 und 1234 im Streckennetz der Beigeladenen. Soweit im Betriebsbahnhof Hamburg-Eidelstedt auf den für die Autoreisezuganlage bestimmten Flächen Gleisanlagen vorhanden sind bzw. waren, sind Veränderungen an vorhandenen Gleisen und Weichen einschließlich der Erneuerung teilweise stillgelegter Gleise vorgesehen.

An Hochbauten soll eine aufgeständerte Anlage für das Abstellen von Kraftfahrzeugen der in dem benachbarten ICE-Werk der DB Fernverkehr AG beschäftigten Arbeitskräfte (im Folgenden: Parkdeck) errichtet werden, in die im Erdgeschoss Serviceeinrichtungen und ein Warteraum der zu errichtenden Autoreisezuganlage integriert sind. Zudem ist eine

parallel zu Gleis 50 und dem Betriebsbahnsteig auf deren Südwestseite verlaufende Lärmschutzwand vorgesehen. Des Weiteren soll auf dem Vorhabengelände eine Anbindung zwischen der Verladeeinrichtung und der Elbgaustraße unter Einbeziehung des bestehenden Erschließungsweges zwischen der Elbgaustraße und dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG hergestellt werden. Darüber hinaus werden auf dem Vorhabengelände Entwässerungsanlagen errichtet oder verändert.

Das Vorhabengelände erstreckt sich über eine Gesamtlänge von ca. 1 km in südöstlich-nordwestlicher Richtung. Es wird in seiner südöstlichen Hälfte von der Elbgaustraße gequert, die auf diesem Abschnitt, zwischen der Einmündung der Fangdieckstraße im Südwesten und der Kreuzung mit der Dammstraße und dem Weidplan im Nordosten, weitgehend als Unterführung unter Gleisanlagen verläuft. Die Zu- und Abfahrt des Vorhabengeländes mündet auf diesem Abschnitt der Elbgaustraße aus nordwestlicher Richtung in diese ein. Sowohl auf seiner südwestlichen als auch auf seiner nordöstlichen Längsseite ist das Vorhabengelände von bestehenden Gleisanlagen umschlossen. Jenseits dieser Gleisanlagen schließen sich in beide Richtungen bebaute Gebiete an, die zum Teil der Wohnnutzung dienen. Das Vorhabengelände befindet sich vollständig in der weiteren Schutzzone (Zone III) des mit Verordnung vom 2. Juli 2019 (HmbGVBl. S. 212) festgesetzten Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen, an dessen südwestlichem Rand es liegt.

Dem angegriffenen Vorhaben gingen Planungen zur Verlegung des ca. 6,5 km weiter südöstlich gelegenen Bahnhofs Hamburg-Altona voraus. Mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss vom 29. Dezember 2017 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 28. März 2018 und der Planänderungsbeschlüsse vom 4. November 2019, 24. Februar 2020 und 30. April 2020 ließ die Beklagte die Verlegung dieses Bahnhofs zu. Im Rahmen dieses Vorhabens soll der bisherige Kopfbahnhof Hamburg-Altona durch einen zukünftigen, im Bereich der bisherigen S-Bahnstation Diebsteich zu errichtenden Durchgangsbahnhof gleichen Namens ersetzt werden. Über eine Verladeanlage für Autoreisezüge verfügt der Bahnhof am neuen Standort nicht mehr. Der Planung liegt zugrunde, dass die Zugangsgleise zu dem bisherigen oberirdischen Fernbahnhof Hamburg-Altona einschließlich der dortigen Autoreisezuganlage nicht erhalten bleiben. Nach einer Auflage unter Ziffer A.4.17 Abs. 1 Satz 1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. Dezember 2017 ist die bestehende Verladeanlage

für Autoreisezüge auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (alt) zu verlegen. Nach Absatz 2 der Regelung hat die Beigeladene sicherzustellen, dass die neue Verladeanlage für Autoreisezüge einen gleichwertigen Ersatz, in räumlicher Nähe, für die bestehende Verladeanlage für Autoreisezüge auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (alt) bietet und zusammen mit dem Bahnhof Hamburg-Altona (neu) in Betrieb genommen werden kann.

Die DB NetzAG und die DB Station & Service AG als Rechtsvorgängerinnen der Beigeladenen beantragten mit Schreiben vom 19. Februar 2020 die Planfeststellung des streitgegenständlichen Vorhabens. In dem dabei vorgelegten Erläuterungsbericht (Planunterlage 1, S. 12 f.) wird zu den Zielen des Vorhabens ausgeführt, dieses diene der Erfüllung der Verpflichtungen aus der Auflage unter Ziffer A.4.17 des vorgenannten Planfeststellungsbeschlusses über die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona. Neben mehrfachen Beteiligungen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurden die Planunterlagen mehrfach öffentlich ausgelegt. Nach einer ersten öffentlichen Auslegung im Zeitraum vom 1. bis 30. September 2020 wurden im Rahmen einer ersten Planänderung insbesondere der Bericht über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht), der Landschaftspflegerische Begleitplan, der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag sowie das Brandschutzgutachten überarbeitet. Die zweite öffentliche Auslegung fand im Zeitraum vom 7. Juni bis 6. Juli 2021 statt. Im Rahmen einer zweiten Planänderung wurde insbesondere das Brandschutzkonzept ergänzt. Auf eine weitere Auslegung wurde verzichtet. Im Zeitraum vom 10. bis 22. Dezember 2021 fand – an Stelle eines Erörterungstermins – eine Online-Konsultation statt. Eine dritte Planänderung betraf im Wesentlichen eine Ergänzung der Bauwerkspläne im Bereich des Parkdecks sowie Änderungen des Brandschutzkonzepts und des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Auf eine weitere Auslegung wurde wiederum verzichtet. Der Bericht der Planungsgemeinschaft Bahn Nord (PBN) „Neubau Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt, Endbericht. Detail-Biotopkartierung, Pflanzenarten, Habitatbäume, Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Heuschrecken“ mit Stand Dezember 2020 (im Folgenden: Kartierungsbericht 2020) und der Bericht der DB Engineering & Consulting GmbH vom 21. August 2019 zu Aspekten der Variantenbetrachtung wurden der Beklagten von den Rechtsvorgängerinnen der Beigeladenen zu keinem Zeitpunkt vorgelegt und waren nicht Gegenstand einer öffentlichen Auslegung.

Unter dem 9. August 2022 stellte die Planfeststellungsbehörde den Plan fest. Unter Ziffer A.3.1.1 des Beschlusses erteilte sie den Rechtsvorgängerinnen der Beigeladenen die Erlaubnis, zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund bzw. den Grundwasserkörper „Krückau – Altmoränengeest Nord“ (DESH_EI13) an den in Planunterlage 17.2, Anlage 2, bezeichneten Stellen das auf den Bahnflächen, den Stellplätzen und den Dachflächen anfallende Niederschlagswasser über sechs Versickerungsmulden und zwei Rigolen zu versickern. Zudem erteilte sie unter Ziffer A.3.1.2 eine Befreiung von dem Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nach § 5 Nr. 1 der Wasserschutzgebietsverordnung Eidelstedt/Stellingen sowie unter Ziffer A.3.1.3 eine Befreiung von dem Verbot des Errichtens und Betriebens von Abwasserbehandlungsanlagen nach § 5 Nr. 7 der genannten Wasserschutzgebietsverordnung insbesondere Bezug auf die den Rigolen vorgeschalteten Filteranlagen. Die beiden Befreiungen erteilte sie „unter der Voraussetzung“ der Beachtung der unter den Ziffern A.3.1.4 und A.3.1.5 enthaltenen Nebenbestimmungen zum Bau und zum Betrieb der Abwasseranlagen sowie zur Gewässernutzung.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde entsprechend vorheriger Bekanntmachung vom 6. September 2022 (Amtl. Anz. S. 1346) ab dem 13. September 2022 für die Dauer von jedenfalls zwei Wochen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht. Er lag zudem in der Zeit vom 13. bis einschließlich 26. September 2022 in den Bezirksämtern Altona und Eimsbüttel sowie im Rathaus Norderstedt zur Einsichtnahme aus.

Der Kläger hat am 26. Oktober 2022 Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben und diese am 4. Januar 2023 begründet. Er macht insbesondere geltend, der Planfeststellungsbeschluss leide an einer Vielzahl formell- und materiellrechtlicher Fehler, die seine Aufhebung, jedenfalls aber seine Außervollzugsetzung geböten.

Verfahrensfehlerhaft sei der Beschluss bereits deshalb, weil der UVP-Bericht keine Aussagen zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf das globale Klima enthalte. Weitere Verfahrensfehler ergäben sich daraus, dass der Kartierungsbericht 2020 und der Bericht der DB Engineering & Consulting GmbH vom 21. August 2019 zu Aspekten der Variantenbetrachtung nicht öffentlich ausgelegt worden seien.

An der erforderlichen Planrechtfertigung fehle es unter zahlreichen Gesichtspunkten. Dem Vorhaben stünden unüberwindliche rechtliche Realisierungshindernisse entgegen, da dieses an dem gewählten Standort, der einzig an die bereits hochbelastete Elbgaustraße angebunden sei, unter Verkehrsgesichtspunkten nicht rechtmäßig umgesetzt werden könne. Das Planungsziel eines gleichwertigen Ersatzes für die Bestandsanlage in Hamburg-Altona könne mit dem Vorhaben nicht erreicht werden, da das Vorhaben eine geringere – und angesichts des zu erwartenden Bedarfs zu gering bemessene – Abfertigungskapazität, eine schlechtere Integration in das bestehende Schienenverkehrsnetz sowie eine defizitäre Ausstattung insbesondere mit Einzelhandels- und Gastronomieangeboten aufweise.

Der Planfeststellungsbeschluss verstoße zudem gegen zwingende Rechtsanforderungen.

Im Hinblick auf artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG bestehe ein Ermittlungsmangel, da die vorgelegten Planunterlagen für eine sachgerechte artenschutzrechtliche Prüfung durch die Beklagte nicht ausreichend gewesen seien. Die in Bezug auf Reptilien angeordnete Vermeidungsmaßnahme 008_VA sei unbestimmt, soweit sie lediglich vorgebe, dass das Baufeld „mehrfach auf Individuen zu kontrollieren“ sei. Überdies seien neben der Zauneidechse auch die Waldeidechse sowie diverse, sämtlich nach der EU-Vogelschutzrichtlinie geschützte Brutvögel im Vorhabengebiet nachgewiesen worden.

Verstöße gegen Anforderungen des Immissionsschutzrechts bestünden sowohl in Bezug auf bau- als auch auf betriebsbedingten Lärm. Das Schutzmaßnahmenkonzept gegen Baulärmimmissionen leide an einem Ermittlungsmangel, weil für das Grundstück A-Straße 20 lediglich ein Beurteilungspegel für das Erdgeschoss ermittelt worden sei. Auch liege dem Schutzmaßnahmenkonzept ein widersprüchlicher rechtlicher Ansatz zugrunde, weil die Beklagte einerseits den Gesamtverkehrslärm des Schienenwegs im Planfall bei der Bewertung der betriebsbedingten Verkehrslärmimmissionen unberücksichtigt gelassen habe, andererseits aber die Lärmvorbelastung durch den Schienenverkehr zur Rechtfertigung der Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm herangezogen habe. Den in Nr. 4.1 AVV Baulärm enthaltenen Grundsatz, wonach Maßnahmen zur Minderung der Geräusche bei Immissionsrichtwertüberschreitungen von mehr als 5 dB(A)

angeordnet werden sollen, habe die Beklagte nicht berücksichtigt. Zudem habe sie fehlerhaft auf eine Summenpegelbildung bzw. Gesamtlärbetrachtung des vorhabenbedingten Baustellenlärms mit der im Einwirkungsbereich des Vorhabens bestehenden Geräuschvorbelastung aus anderen Lärmquellen verzichtet. Eine solche Betrachtung wäre hier grundrechtlich geboten gewesen, da die Gesamtlärbelastung die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreiche.

Neben der Bautätigkeit als Lärmquelle seien unzumutbare Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Schienenverkehrsgeräusche zu erwarten. Rechtsfehlerhaft sei die Lärmimmissionsprognose für Schienenverkehrsgeräusche räumlich-gegenständlich auf den Bereich der Gleise 50, 51, 52 und 53 beschränkt worden und erfasse daher nicht die insgesamt an dem wesentlich geänderten Schienenweg zu erwartende Lärmbelastung, die weit oberhalb der Immissionsgrenzwerte liege. Auch in Bezug auf die betriebsbedingten Schienenverkehrsgeräusche des Vorhabens habe die Beklagte die gebotene Summenpegelbetrachtung unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm versäumt.

Brandschutzrechtliche Anforderungen seien in mehrfacher Hinsicht missachtet worden. Zu Unrecht habe die Beklagte die von der Feuerwehr Hamburg im Anhörungsverfahren geforderte Einrichtung eines leistungsfähigen Hydranten vor dem Zugang zur Verladeanlage und einer trockenen Löschwasserleitung auf dem Mittelbahnsteig abgelehnt. Auch die erhöhte Brandlast von Kraftfahrzeugen mit Elektroantrieb sei im Rahmen des Brandschutzkonzepts unzureichend berücksichtigt worden. Angesichts der unzureichenden verkehrlichen Erschließung des Vorhabengeländes über die hochbelastete Elbgaustraße sei nicht sichergestellt, dass der Feuerwehr im Notfall die Einhaltung der Hilfsfristen gelingen könne.

Weitere Verstöße betrafen das Wasserrecht. Die Erlaubnis für die Versickerung von Niederschlagswasser sowie die unter Ziffern A.3.1.2 und A.3.1.3 des Beschlusses erteilten Befreiungen von den Verboten nach § 5 Nr. 1 und 7 der Wasserschutzgebietsverordnung Eidelstedt/Stellingen seien rechtswidrig. Die Voraussetzungen von § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG und die strengen Anforderungen des Besorgnisgrundsatzes seien durch die Beklagte nicht geprüft worden und lägen nicht vor. Der wasserrechtliche Fachbeitrag biete keine ausreichende Grundlage für die gebotene Prüfung, da er sich schon im Ausgangspunkt

nicht am Besorgnisgrundsatz im Sinne von § 52 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 48 Abs. 1 WHG orientiere. Zudem beruhe das planfestgestellte Entwässerungskonzept auf einer Anwendung zweier auf das Vorhaben nicht anwendbarer technischer Regelwerke, nämlich des Arbeitsblatts DWA-A 138 und des Merkblatts DWA-M 153, während das richtigerweise anzuwendende technische Regelwerk der RiStWag 2016 außer Anwendung geblieben sei. Unabhängig von der schon im Ausgangspunkt fehlenden Eignung des Merkblatts DWA-M 153 seien wesentliche Vorannahmen in der von der Beigeladenen vorgelegten „Bewertung nach DWA-M 153“ (Anlage 5 zu Planunterlage 17.2) unzutreffend gewählt worden; hierzu trägt der Kläger näher vor. Überdies seien die besonderen hydrogeologischen Verhältnisse vor Ort, wie die genaue Lage und Fließrichtung der Grundwasserleiter und die ausweislich des Bodenverwertungskonzepts gespannte anstehende Grundwasseroberfläche, nicht ermittelt und berücksichtigt worden. Mit den durch die Versickerung von den Verkehrsflächen und Bahnsteigen zu erwartenden Stoffeinträgen habe die Beklagte sich überhaupt nicht befasst. Das Entwässerungskonzept sei auch insoweit unzureichend, als die Auflage unter Ziffer A.3.1.5.1, wonach nur unverschmutztes Niederschlagswasser über die Versickerungsmulden und Rigolen zur Versickerung gebracht werden dürfe, unbestimmt und angesichts der zu erwartenden Schadstoffbelastung der Niederschläge nicht umsetzbar sei. Darüber hinaus sei die ordnungsgemäße Entwässerung des Vorhabengeländes im Falle von Starkregenereignissen nicht sichergestellt. Rechtsfehlerhaft habe die Beklagte ihrer Entscheidung lediglich einen ohnehin zwingend notwendigen Überflutungsnachweis zugrunde gelegt, anstatt ein „ungewöhnliches Ereignis“ – im Sinne eines deutlich stärkeren Regens – zu berücksichtigen. Bei der Berechnung des Überflutungsnachweises in Planunterlage 17.2 sei unzulässigerweise, nämlich unter Verzicht auf die gebotene worst-case-Betrachtung, der höchste Durchlässigkeitsbeiwert für den unter den neu geplanten Versickerungsflächen vorgesehenen Sand (5×10^{-5} m/s) angesetzt worden. Auch die bauzeitlichen Befreiungen seien rechtswidrig. Die Beklagte habe offenbar unter Ziffer A.5.1.3.3, 2. Spiegelstrich, das „Betanken, Reparieren, Abfetten und gegebenenfalls Säubern der Fahrzeuge und Baumaschinen“ im Wasserschutzgebiet zulassen wollen, dabei aber verkannt, dass solche Tätigkeiten nach § 5 Nr. 2 der Wasserschutzgebietsverordnung Eidelstedt/Stellingen verboten seien. Überdies habe die Beklagte die Grundwassergefährdungen, die durch den Betrieb der ortsfesten, höhenverstellbaren Verladerampen absehbar auftreten könnten, nicht geprüft, sondern sich rechtsfehlerhaft unter Ziffer A.5.1.3.2 und Ziffer A.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses die zukünftige Erteilung einer Befreiung vorbehalten. Ferner sei angesichts des

unzureichenden Entwässerungskonzepts ein Verstoß gegen die Bewirtschaftungsziele nach § 47 Abs. 1 WHG und der EU-Wasserrahmenrichtlinie zu erwarten. Der betroffene obere Grundwasserleiter „Krückau – Altmoränengeest Nord“ (DESH_EI13) sei bereits in einem schlechten chemischen Zustand, sodass jede weitere Verschlechterung unzulässig sei.

Der Planfeststellungsbeschluss leide auch an verschiedenen entscheidungserheblichen Abwägungsfehlern, insbesondere in Bezug auf die verkehrliche Erschließung des Vorhabens und öffentliche Belange des Verkehrsflusses auf der Elbgaustraße. Die Abwägung der Beklagten stütze sich auf eine methodisch unzureichende Grundlage in Gestalt der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019. Der dieser Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegte An- und Abfahrtsverkehr des Vorhabens sei ebenso wie der betrachtungsbedürftige Verkehr auf der Elbgaustraße zu gering bemessen worden. Insbesondere entsprächen die in der Verkehrsuntersuchung gewählten Spitzenstunden morgens und abends nicht den nach der Tagesganglinie ermittelten jeweiligen Spitzenbelastungen auf der Elbgaustraße. Auch seien die durch das Parkdeck und die im Vorhabengebiet beschäftigten Personen induzierten Verkehre nicht berücksichtigt worden. Verschiedene in der Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunktes getroffene Annahmen, insbesondere zur Aufteilung der aus dem Vorhabengelände ausfahrenden Einbiegerströme in die Elbgaustraße sowie zu Wartezeiten in bestimmten Verkehrsströmen, seien unplausibel, unrealistisch oder nicht nachvollziehbar. Ob und ggf. wie der aus Richtung Nordosten kommende, gegenüber Linksabbiegern in das Vorhabengelände bevorrechtigte Fahrradverkehr berücksichtigt worden sei, sei nicht ersichtlich. Zudem sei die Betrachtung der Verhältnisse auf der Grundstückszufahrt selbst sowohl in der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 als auch in der Abwägung der Beklagten in verschiedener Hinsicht fehlerhaft; hierzu führt der Kläger näher aus. Auch die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen für die sechs auf der Elbgaustraße verkehrenden Buslinien seien unzureichend berücksichtigt worden. Überdies sei die Berücksichtigung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs auf der Elbgaustraße im Bereich des Knotenpunktes nicht nachvollziehbar oder fehlerhaft. Weder die zukünftig zu erwartende Zunahme des Fahrradverkehrs, auch infolge des Ausbaus der Veloroute 14, noch das Maß von dessen vorhabenbedingter Gefährdung seien zutreffend erfasst worden.

Abwägungsfehlerhaft sei daneben die Behandlung der Belange des globalen Klimas. Unter Verstoß gegen § 13 Abs. 1 KSG habe die Beklagte die absehbar erheblichen baubedingten Treibhausgasemissionen des Vorhabens nicht ermittelt und folglich bei der Abwägung nicht berücksichtigen können. Auch sei nicht berücksichtigt worden, dass das zur Einhaltung des verfassungsrechtlich verbindlichen Klimaschutzgebots verbleibende Treibhausgasbudget nahezu vollständig aufgebraucht sei. Zudem gehe die Beklagte davon aus, dass die vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen dazu beitrügen, solche Emissionen an anderer Stelle durch vermiedene Pkw-Fahrten einzusparen; dies sei unzutreffend, da mit der Bestandsanlage in Hamburg-Altona bereits eine funktionierende Anlage bestehe.

Schließlich sei die Variantenprüfung der Beklagten mit Ermittlungs- und Abwägungsfehlern behaftet. Der Bericht der DB Engineering & Consulting GmbH vom 21. August 2019, welcher der Variantenbetrachtung der Beigeladenen zugrunde gelegen habe, sei der Beklagten nicht bekannt gewesen; Kenntnis dieses Berichts sei jedoch notwendig, um die Auswahl und Anwendung der Kriterien in der Variantenbetrachtung der Beigeladenen nachvollziehen und bewerten zu können. Es sei überhaupt nicht klar, in welchem Radius welche potentiellen Flächen als Varianten untersucht worden seien; ebenso wenig, weshalb der Bahnhof Maschen in diesem Zusammenhang nicht als Standortvariante betrachtet worden sei.

Der Kläger beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 9. August 2022, Az. 571ppi/014-2020#005, betreffend das Vorhaben „Neubau Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt“ sowie die darin unter Ziffer A.3.1.1. erteilte wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser aufzuheben,

hilfsweise,

diese für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beigeladene beantragt,

die Klage abzuweisen.

Beide treten der Klage umfassend entgegen und verteidigen den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss sowie die Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser.

Auf Hinweis des Gerichts hat der Kläger im Termin zur mündlichen Verhandlung vom 6. November 2025 klargestellt, dass sich die Rüge der unzureichenden Beachtung einer Zielfestlegung nach dem Länderübergreifenden Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz auf die Festlegung unter Ziffer I.1.1 des Raumordnungsplans – wie zuvor mit Schriftsatz vom 22. Oktober 2025 vorgetragen –, nicht hingegen auf die Festlegung unter Ziffer I.2.1 – wie zuvor mit Schriftsatz vom 30. Januar 2025 vorgetragen –, bezieht.

Der Senat hat in der mündlichen Verhandlung (Luft-)Bilder des Vorhabengeländes sowie Ausschnitte aus den Planunterlagen in Augenschein genommen (vgl. Anlage 1 zum Sitzungsprotokoll vom 6.11.2025).

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakte sowie auf die Sachakte der Beklagten Bezug genommen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind.

Entscheidungsgründe

Sowohl die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss (hierzu A.) als auch die Klage gegen die zwar im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses – unter dessen unter Ziffer A.3.1.1 – erteilte, nach § 19 Abs. 1 WHG jedoch rechtlich selbständige Erlaubnis nach § 8 WHG zur Versickerung von Niederschlagswasser (hierzu B.) haben in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. Da beide Entscheidungen lediglich solche Rechtsfehler aufweisen, die durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können, waren sie nicht aufzuheben, sondern lediglich für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären, was sich in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss aus § 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG und in Bezug auf die wasserrechtliche Erlaubnis aus § 7 Abs. 5 Satz 1 UmwRG ergibt.

A.

Die gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichtete Klage ist zulässig und teilweise begründet.

I. Die gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichtete Klage ist zulässig.

1. Das Oberverwaltungsgericht ist für die Klage erstinstanzlich zuständig. Die Streitigkeit betrifft ein Planfeststellungsverfahren zur Änderung einer Strecke von öffentlichen Eisenbahnen im Sinne des § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO, dessen Gegenstand nicht in die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts gemäß § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO i.V.m. § 18e Abs. 1 AEG i.V.m. Anlage 1 zu § 18e Abs. 1 AEG fällt. Das Vorhaben hat den Einbau einer Weichenverbindung in die Strecke 1232 Abzweig Rainweg – Hamburg-Eidelstedt und damit die Änderung einer Strecke im Sinne des § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO zum Gegenstand. Die Errichtung der Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt und die übrigen Bestandteile des Vorhabens sind nicht im Bundesverkehrswegeplan als Teilmaßnahme des Knotens Hamburg aufgeführt.

2. Der Kläger ist nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UmwRG klagebefugt.

Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss ist eine Entscheidung im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 i.V.m. § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchst. a UmwRG, da für das durch ihn im Sinne von § 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG zugelassene Vorhaben der Errichtung der Autoreisezuganlage nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – hier im Hinblick auf den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach § 7 Abs. 1 Satz 1 UVPG i.V.m. Ziffer 14.8.3.1 der Anlage 1 zum UVPG – eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bestehen kann und jedenfalls nach § 7 Abs. 3 Satz 2 UVPG auch besteht, nachdem die Beklagte auf den Antrag der Beigeladenen, eine UVP durchzuführen, das Entfallen der Vorprüfung für zweckmäßig erachtet und das Bestehen der UVP-Pflicht mit Verfügung vom 20. April 2020 festgestellt hat. Der Kläger macht auch zutreffend geltend, durch die Zulassungsentscheidung in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich – der Förderung der Ziele des Umweltschutzes, durch spezifischere satzungsmäßige Ziele konkretisiert – im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG berührt zu sein, und es besteht der nach dieser Vorschrift erforderliche sachliche und räumliche Zusammenhang zu seinem Aufgabenbereich.

Überdies war der Kläger im hier zu betrachtenden Planfeststellungsverfahren auch zur Beteiligung berechtigt im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. a UmwRG. Ein solches Recht bestand jedenfalls nach § 18 Abs. 1 Satz 1 UVPG (vgl. BVerwG, Urt. v. 14.9.2022, 9 A 24.21, BVerwGE 176, 259, juris Rn. 55, zu § 9 Abs. 1 Satz 1 und 2 UVPG a.F.; Fellenberg/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, UmwRG § 2 Rn. 25; Hofmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, UVPG § 18 Rn. 15). Auf den von der Beigeladenen hervorgehobenen Umstand, dass der erst mit Bescheid des Umweltbundesamtes vom 22. März 2022 nach § 3 UmwRG anerkannte Kläger zuvor nicht nach § 18a Abs. 1 AEG i.V.m. § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG zur Beteiligung berechtigt war, kommt es daher nicht an.

3. Die Klagefrist von einem Monat ab Bekanntgabe des Verwaltungsakts, § 74 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwGO, ist durch die Erhebung der Klage am 26. Oktober 2022 gewahrt worden. Die Klagefrist begann mit dem Ende der Auslegungsfrist in der Zeit vom 13. bis 26. September 2022 zu laufen, § 74 Abs. 4 Satz 3 Halbs. 1 VwVfG i.V.m. § 3 Abs. 1 PlanSiG, und war somit bei Klageerhebung noch nicht verstrichen.

II. Die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss ist teilweise begründet.

Der Planfeststellungsbeschluss verstößt mit der Feststellung des Entwässerungskonzepts für Niederschlagswasser gegen Rechtsvorschriften, die für diese Entscheidung von Bedeutung sind, und der Verstoß berührt Belange, die zu den Zielen gehören, die die Vereinigung nach ihrer Satzung fördert, § 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 UmwRG. Da diese Rechtsfehler durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können, war der Planfeststellungsbeschluss nicht auf den Hauptantrag des Klägers hin nach § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO aufzuheben, sondern lediglich auf den Hilfsantrag hin für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären, § 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG.

Im Rahmen des Streitstoffs, den der Kläger durch sein fristgerechtes Klagevorbringen bestimmt hat (hierzu 1.), leidet der Planfeststellungsbeschluss, zu dessen Erlass die Beklagte befugt war (hierzu 2.), nicht an einem Verfahrensfehler (hierzu 3.). In materiell-rechtlicher Hinsicht (hierzu 4.) weist er zwar die erforderliche Planrechtfertigung (hierzu 4. a)) und keine entscheidungserheblichen Fehler der fachplanerischen Abwägung (hierzu 4. c)), allerdings Verstöße gegen zwingende materiell-rechtliche Anforderungen, nämlich solche des Wasserrechts (hierzu 4. b)), auf. Maßgeblich für die Beurteilung ist dabei grundsätzlich – und so auch hier – die Sach- und Rechtslage bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (BVerwG, st.Rspr., vgl. Urt. v. 14.3.2018, 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263, juris Rn. 15 m.w.N.; Urt. v. 10.11.2022, 4 A 16.20, juris Rn. 11).

1. Der Kläger hat den Prozessstoff durch seine Klagebegründung vom 4. Januar 2023 im Sinne von § 18e Abs. 5 AEG in der zum Zeitpunkt der Klageerhebung geltenden Fassung der letzten Änderung vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147; im Folgenden: AEG a.F.) i.V.m. § 67 Abs. 4 Satz 1 VwGO bestimmt.

Nach § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG a.F. hat der Kläger innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Mit Ablauf der Frist soll für das Gericht und die übrigen Beteiligten klar und unverwechselbar feststehen, unter welchen tatsächlichen Gesichtspunkten eine behördliche Entscheidung angegriffen wird; vertiefender Tatsachenvortrag bleibt nach Fristablauf zulässig (vgl., jeweils zur gleichlautenden Bestimmung nach § 6 Satz 1 UmwRG, BVerwG, Urt. v. 27.11.2018, 9 A 8.17, BVerwGE 163, 380, juris Rn. 14; Urt. v. 9.12.2021, 4 A 2.20, NVwZ-RR 2022, 317, juris Rn. 24; Urt. v. 5.7.2022, 4 A 13.20, BVerwGE 176, 39,

juris Rn. 12). Der Kläger muss sich zu diesem Zweck mit dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss auseinandersetzen. Eine lediglich pauschale Bezugnahme auf im Planfeststellungsverfahren erhobene Einwände oder deren Wiederholung ohne Würdigung des Planfeststellungsbeschlusses genügt ebenso wenig wie ein bloßes Bestreiten tatsächlicher Feststellungen der Planung. Auch muss das Klagevorbringen aus sich heraus ohne Weiteres verständlich sein. Denn es ist nicht Aufgabe des Gerichts, aus den eingereichten Schriftsätzen im Wege der Auslegung den Sachvortrag sowie etwaige konkludent gestellte Anträge zu ermitteln oder zu konkretisieren (vgl. BVerwG, Urt. v. 3.11.2020, 9 A 7.19, BVerwGE 170, 138, juris Rn. 17 m.w.N., zu § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG a.F.; Urt. v. 7.7.2022, 9 A 1.21, BVerwGE 176, 94, juris Rn. 12, zu § 6 UmwRG). Mit der Begründungspflicht einher geht die Pflicht des klägerischen Bevollmächtigten zur Sichtung und rechtlichen Einordnung der Tatsachen, auf welche die Klage gestützt werden soll (vgl. BVerwG, Urt. v. 3.11.2020, 9 A 7.19, BVerwGE 170, 138, juris Rn. 17 m.w.N.; Urt. v. 7.7.2022, 9 A 1.21, BVerwGE 176, 94, juris Rn. 12).

Die zehnwöchige Frist zur Klagebegründung nach § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG a.F. begann nach § 57 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 222 Abs. 1 ZPO i.V.m. § 187 Abs. 1 BGB mit der Klageerhebung am Mittwoch, dem 26. Oktober 2022, und lief gemäß § 57 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 222 Abs. 1 ZPO i.V.m. § 188 Abs. 2 BGB mit Ablauf des Mittwochs, dem 4. Januar 2023, ab. Die am 4. Januar 2023 bei Gericht eingegangene Klagebegründung wahrt die Frist.

2. Die Rechtsgrundlage für die Feststellung des Plans besteht in § 18 Abs. 1 Satz 1 und 3 AEG i.V.m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Das Vorhaben umfasst den Bau und die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn.

3. Der Planfeststellungsbeschluss ist verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden.

a) Entgegen der Rüge des Klägers leidet der Planfeststellungsbeschluss nicht wegen eines Verstoßes gegen § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5, Abs. 3 UVPG i.V.m. Nr. 4 Buchst. b der Anlage 4 zum UVPG an einem Verfahrensfehler, weil der UVP-Bericht keine Aussagen zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf das globale Klima enthält. Zwar trifft die Rechtsauffassung des Klägers zu, dass zum Klima im Sinne von Nr. 4 Buchst. b der Anlage 4 zum UVPG – hier in der zum Zeitpunkt der Planfeststellung anwendbaren

Fassung der letzten Änderung vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) – auch das globale Klima zählt, wie sich aus der dortigen Aufzählung von „Veränderungen des Klimas, z.B. durch Treibhausgasemissionen“ als möglicher Art der Betroffenheit ergibt (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 11.7.2019, 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132, juris Rn. 21). Gleichwohl begründet der Umstand, dass der UVP-Bericht nicht zum Globalklima ausführt, keinen Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG.

Unter den Begriff des Verfahrensfehlers fallen nur Verstöße gegen Rechtsvorschriften, welche die äußere Ordnung des Verfahrens, d.h. den Verfahrensablauf im Sinne von § 9 VwVfG als solchen betreffen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.11.2017, 7 A 17.12, BVerwGE 161, 17, juris Rn. 28 ff.). Dagegen sind inhaltliche Fehler öffentlich ausgelegter Fachgutachten und des UVP-Berichts keine Verfahrensfehler im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1a UmwRG, sofern die Gutachten die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG erforderliche Anstoßwirkung entfalten (vgl. BVerwG, Beschl. v. 26.3.2020, 3 B 24.19, NVwZ 2020, 1199, juris Rn. 9). Die Anstoßfunktion wird erst verfehlt, wenn die ausgelegten Unterlagen grob unvollständig sind oder schwerwiegende Fehler enthalten, so dass eine frühzeitige und effektive Öffentlichkeitsbeteiligung grundsätzlich in Frage gestellt wäre (VGH Mannheim, Urt. v. 20.12.2023, 14 S 218/23, juris Rn. 79) und Dritte nicht mehr beurteilen können, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können (BVerwG, Beschl. v. 26.3.2020, a.a.O., juris Rn. 9). Ein schwerer Fehler in diesem Sinne kann etwa in Betracht kommen, wenn wichtige fallrelevante Aspekte in der UVP nicht untersucht wurden, also eine Art Teilausfall der UVP vorliegt. In der Regel genügt es für eine Verneinung der Anstoßwirkung jedoch nicht, wenn einzelne Umweltauswirkungen nicht mit hinreichender Tiefe ermittelt werden oder einzelne Angaben fehlerhaft oder Bewertungen fragwürdig sind. Auch die fehlende Betrachtung eines einzelnen Schutzguts im Sinne von § 2 Abs. 1 UVPG ist lediglich ein inhaltlicher Fehler und kein Verfahrensfehler, wenn die Gutachten die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG erforderliche Anstoßwirkung entfalten und sich die betroffene Öffentlichkeit in der gesetzlich gebotenen Weise am Entscheidungsprozess beteiligen konnte (vgl. BVerwG, Beschl. v. 2.3.2023, 4 B 16.22, juris Rn. 21). 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 Auswirkungen des Vorhabens betroffen werden können (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 28 m.w.N.; OVG Hamburg, Urt. v. 12.5.2021, 1 Bf 492/19, NordÖR 2021,

485, juris Rn. 79). Die Öffentlichkeitsbeteiligung dient im Übrigen gerade dazu, Mängel der Fachgutachten aufzuzeigen, um sie beheben zu können. Sie wäre nach ihrem Sinn und Zweck entbehrlich, wenn eine in jeder Hinsicht fehlerfreie UVP Voraussetzung für eine rechtmäßige Öffentlichkeitsbeteiligung wäre (BVerwG, Beschl. v. 26.3.2020, 3 B 24.19, juris Rn. 9; OVG Münster, Beschl. v. 20.2.2018, 8 B 840/17, juris Rn. 14). Gegen ein Verfehlen der Anstoßfunktion kann es sprechen, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Einwendungen erhoben wurden, die gerade die beanstandeten Punkte betrafen (VGH Mannheim, Urt. v. 20.12.2023, 14 S 218/23, juris Rn. 80).

Nach diesem Maßstab begründet die fehlende Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Globalklima im UVP-Bericht keinen Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG. Es handelt sich um eine bloße inhaltliche Unvollständigkeit, infolgeder nicht die Anstoßwirkung des UVP-Berichts verfehlt wird. Der UVP-Bericht (Planunterlage 14.1) behandelt das Schutzgut Klima (S. 47 f., 64, 71), beschränkt sich dabei allerdings auf das lokale Klima und lässt die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das globale Klima außer Betracht. Die darin liegende inhaltliche Unvollständigkeit betrifft allerdings nur einen Teilaspekt des dem Grunde nach berücksichtigten Schutzgutes Klima gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG. Unabhängig davon wurden die Auswirkungen auf das globale Klima bereits aus der Art des Vorhabens in einer Weise deutlich, welche die gesetzlich vorgesehene Beteiligung der Öffentlichkeit hier hinreichend ermöglichte. Mit der Errichtung des Vorhabens ist im Wesentlichen der Verbrauch von – zunächst herzustellenden – Baumaterialien wie insbesondere Beton und Stahl, die Versiegelung der zu überbauenden Flächen sowie Baustellenverkehr verbunden. Der Betrieb des Vorhabens führt zu einem Mehrverkehr in Gestalt von Autoreisezügen, dadurch veranlassten Rangierfahrten sowie An- und Abfahrtsverkehr mit Kraftfahrzeugen. Dafür, dass die Anstoßwirkung hinsichtlich des globalen Klimas erzielt wurde, spricht auch, dass zu diesem Aspekt Einwendungen erhoben worden sind (vgl. PFB S. 104 ff.).

b) Ohne Erfolg rügt der Kläger, dass der Kartierungsbericht 2020 und der Bericht der DB Engineering & Consulting GmbH vom 21. August 2019 zu Aspekten der Variantenbetrachtung nicht öffentlich ausgelegt worden seien, obwohl diese beiden Studien zur Erzielung der nach § 19 Abs. 2 UVPG intendierten Anstoßwirkung erforderlich gewesen wären.

Eine Verpflichtung zur Auslegung der beiden Studien bestand indes nicht, da diese nicht entscheidungserheblich im Sinne von § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG waren.

aa) Nach § 18a Abs. 1 AEG i.V.m. § 19 Abs. 2 Satz 1 UVPG legt die zuständige Behörde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zumindest den UVP-Bericht (Nr. 1) und die das Vorhaben betreffenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben (Nr. 2), zur Einsicht für die Öffentlichkeit aus. Die Entscheidungserheblichkeit einer Unterlage im Sinne von § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG beurteilt sich nach dem Zweck der Vorschrift, durch die Auslegung eine Anstoßwirkung zu entfalten (s. oben a)). Die Auslegung hat als Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung den Zweck, die betroffene Öffentlichkeit umfassend über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu informieren (Hofmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, UVPG § 18 Rn. 20). Die ausgelegten Unterlagen müssen geeignet sein, den potentiell Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (BVerwG, Urt. v. 13.10.2011, 4 A 4001.10, BVerwGE 141, 1, juris Rn. 30; Hofmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, UVPG § 18 Rn. 18). Welche Unterlagen dazu gehören, beurteilt sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalles (BVerwG, Urt. v. 25.6.2014, 9 A 1.13, BVerwGE 150, 92, juris Rn. 12; Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 73 Rn. 60). An der Entscheidungserheblichkeit in diesem Sinne kann es fehlen, wenn bestimmte Berichte und Empfehlungen lediglich Detailfragen betreffen oder auf sie in anderen – ihrerseits ausgelegten – Gutachten Bezug genommen wird, es sei denn, ohne ihre Kenntnis wären Auswirkungen nicht hinreichend erkennbar (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.2.2018, 9 C 1.17, BVerwGE 161, 180, juris Rn. 31; Urt. v. 7.7.2022, 9 A 1.21, BVerwGE 176, 94, juris Rn. 34). § 19 Abs. 2 UVPG verlangt insbesondere nicht, dass sämtliche Unterlagen ausgelegt werden, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern nur solche, die erforderlich sind, um potentiell Betroffenen als Laien den Grad ihrer Beeinträchtigung und das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen (BVerwG, Urt. v. 25.6.2014, 9 A 1.13, BVerwGE 150, 92, juris Rn. 12; Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 73 Rn. 60).

bb) Nach dem vorgenannten Maßstab war eine Auslegung des Kartierungsberichts 2020 nach § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG mangels Entscheidungserheblichkeit nicht

geboden. Die ausgelegten Planunterlagen, insbesondere der UVP-Bericht (Planunterlage 14.1), der Landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlage 15.1) und der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag (Planunterlage 16) entfalteten hinreichende Anstoßwirkung in Bezug auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Sie enthielten auch hinreichende Angaben zur Bestandserfassung und deren Methodik. Im Einzelnen:

Der UVP-Bericht enthält – nach einleitenden Ausführungen zur Methodik der durchgeführten UVP, insbesondere zum Untersuchungsraum und den fachlichen Grundlagen der Schutzgutbetrachtung (Ziffer 1.3, S. 5 ff.) – in eigenen Abschnitten jeweils Angaben zur Bestandserfassung in Bezug auf bestimmte Schutzgüter. Zu den Schutzgütern Tiere und biologische Vielfalt wird unter Ziffer 1.3.3.2 angegeben, der Bestandserfassung in Bezug auf Tiere lägen insbesondere faunistische Kartierungen unter Berücksichtigung der Artenschutzbelange zugrunde (S. 10), darunter auch der Kartierungsbericht 2020, dessen Auslegung der Kläger vermisst. Es folgen detaillierte Ausführungen insbesondere zum Zeitpunkt, zur Häufigkeit und zur Vorgehensweise bei der Bestandserfassung (S. 11 ff.). Als Überblick über das Vorgehen bei einzelnen Tierarten wird zunächst ausgeführt, im Zuge der in den Jahren 2012 und 2013 vorgenommenen faunistischen Untersuchungen seien die Artengruppen Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Heuschrecken, Amphibien, Libellen und Schmetterlinge erfasst worden. Darüber hinaus habe man Daten des Artenkatasters abgefragt und berücksichtigt. Im Jahr 2019 sei eine Prüfung der erhobenen Daten aus den Jahren 2012 und 2013 erfolgt. Aufgrund der Habitatausstattung und der Standortbedingungen im Untersuchungsraum sei dabei lediglich eine Aktualisierung der Daten durch erneute Kartierungen für ausgewählte Artengruppen notwendig gewesen, nämlich für Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Amphibien und Heuschrecken. Zusätzlich habe im Frühjahr 2020 eine Amphibienerfassung stattgefunden. Für Amphibien, Reptilien und Brutvögel seien die Daten im Jahr 2020 abermals aktualisiert worden, wobei zum Teil erweiterte Untersuchungsgebiete zugrunde gelegt worden seien. Tabellarisch werden die Anzahl und die Zeitpunkte der Erfassungsvorgänge hinsichtlich aller untersuchten Artengruppen aufgeführt (S. 11).

In eigenen Abschnitten zu der jeweiligen Artengruppe werden sodann neben dem Zeitpunkt und dem Ergebnis der Erfassungsvorgänge auch die eingesetzten Methoden aufgeführt. Zu Fledermäusen wird beispielsweise angegeben, es sei eine Methodenkombination aus

Linientaxation und Punkt-Stopp-Methode angewendet worden, die näher dargestellt wird (S. 12); zu Brutvögeln, die Kartierung habe in Anlehnung an das Werk von Südbeck et al. zu Methodenstandards bei der Erfassung von Brutvögeln (2005) in der Zeit von Anfang April bis Anfang Juli 2019 stattgefunden; zu Heuschrecken, die Erfassung sei mittels Netzfang und Detektor bei geeignetem Wetter erfolgt; zu Amphibien, die Tiere seien durch Auslegung von elf Reusen über Nacht gesammelt und nach Bestimmung wieder freigelassen worden (S. 13). Entsprechende Ausführungen finden sich zur Bestandserfassung in Bezug auf das Schutzgut Pflanzen (S. 15 f.).

Die Ergebnisse der Bestandserfassung werden im Abschnitt zur Bestandsbeschreibung und -bewertung unter Ziffer 3 des UVP-Berichts schutzgut- bzw. artengruppenspezifisch dargestellt (S. 33 ff.). Dies geschieht jeweils unter Verweis auf den Übersichtslageplan zu Bestand und Bewertung für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Planunterlage 14.2.2), in dem das Ergebnis der Bestandserfassung graphisch dargestellt ist.

Die vorgenannten Angaben im UVP-Bericht sind in weitem Umfang auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 15.1, unter Ziffern 3.1 und 3.2, S. 12 ff., 20 ff.; vgl. auch Bestands- und Konfliktplan, Planunterlage 15.3) und daneben, soweit sie Tier- und Pflanzenarten im Sinne der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG betreffen, teilweise auch im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Planunterlage 16, unter Ziffern 3 und 6, S. 2 f., 4 ff.) enthalten.

Vor diesem Hintergrund geht die Rüge des Klägers zur Verfehlung der Anstoßwirkung mangels Auslegung des Kartierungsberichts 2020 fehl. Bereits die oben referierten Angaben im UVP-Bericht zur Bestandserfassung in Bezug auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, dabei auch zur Erfassungsmethodik, waren zur Gewährleistung einer hinreichenden Anstoßwirkung ausreichend; der Landschaftspflegerische Begleitplan und der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag treten mit den in ihnen enthaltenen Angaben hinzu. Die Rüge des Klägers, die zur Ermittlung und Prüfung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten gewählte Methodik der Bestandserfassung bleibe „vollständig unklar“, setzt sich mit den oben genannten Angaben in den ausgelegten Planunterlagen nicht im Einzelnen auseinander und geht damit am Inhalt insbesondere des UVP-Berichts vorbei. Soweit der Kläger rügt, es sei auch unklar, „durch wen“ die

Bestandserfassung erfolgt sei, waren solche Angaben zur Erzielung der hinreichenden Anstoßwirkung nicht erforderlich. Im Übrigen bleibt unklar, welche über das Vorhandene hinausgehenden Angaben der Kläger vermisst.

cc) Ein Verstoß gegen § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG liegt auch nicht darin, dass der Bericht der DB Engineering & Consulting vom 21. August 2019 zu Aspekten der Variantenbetrachtung der Beklagten nicht vorgelegt und infolgedessen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ausgelegt worden ist. Entgegen der Rüge des Klägers ist nicht unklar, welche Kriterien bei der Bestimmung des Untersuchungsraums und der Flächenauswahl zugrunde gelegt worden sind. Eine hinreichende Anstoßwirkung entfaltete insoweit der Erläuterungsbericht (Planunterlage 1), der unter Ziffer 4 (S. 17 ff.) Ausführungen zur Variantenbetrachtung enthält, aus denen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hinreichend erkennbar wurde, weshalb andere Varianten hinter der planfestgestellten Variante „Elbgaustraße Nord“ zurückgestellt worden waren.

Im Erläuterungsbericht (S. 17) wird ausgeführt, die Beigeladene habe sich für die Variante „Elbgaustraße Nord“ entschieden, weil sie als einzige der in die Betrachtung einbezogenen Varianten einen gleichwertigen Ersatz für die Bestandsanlage in Hamburg-Altona sicherstelle. Im Folgenden wird die Verwerfung aller übrigen Varianten, jeweils unter Angabe der Defizite einer Variante in Bezug auf die Planzielkonzeption der Beigeladenen, begründet. Es wird deutlich, dass die Varianten „Elbgaustraße Süd“, „Neumünster“ und „Billwerder-Moorfleet“ sowie die Variante „Langenfelde“ sowohl in der Untervariante der Erschließung über die Schnackenburgallee als auch in der Untervariante der Erschließung über die Lederstraße bereits mangels Verfügbarkeit hinreichender Flächen für die Errichtung von der Bestandsanlage Hamburg-Altona gleichwertigen Gleisanlagen ausgeschieden worden sind. Der Variante „Langenfelde“ fehlte es nach den Ausführungen der Beigeladenen im Erläuterungsbericht in beiden betrachteten Untervarianten zudem an der Möglichkeit einer der Funktion einer Autoreisezuganlage entsprechenden Anbindung an das öffentliche Straßennetz. Die Variante „Neumünster“ hat die Beigeladene nach dem Erläuterungsbericht (S. 21) auch deshalb ausgeschieden, weil sie diese aufgrund der Entfernung von rund 75 km von der Bestandsanlage in Hamburg-Altona in Bezug auf den Einzugsbereich nicht mehr als einen gleichwertigen Ersatz angesehen hat. Die Variante „Bornmoor“ wurde verworfen, weil dieser Standort aufgrund anderweitiger Überbauung bereits bei Erstellung des Erläuterungsberichts nicht mehr zur Verfügung stand.

Auf einzelne Bewertungen bestimmter Varianten in dem Bericht vom 21. August 2019 kommt es für die Erzielung einer hinreichenden Anstoßwirkung – bereits durch den Erläuterungsbericht – auch deshalb nicht an, weil die Beigeladene diese Bewertungen ihrer Variantenbetrachtung im Erläuterungsbericht (S. 17) erkennbar nicht zugrunde gelegt hat; sie hat insbesondere auch solche Varianten, die im vorgenannten Bericht als – wenngleich zum Teil mit Einschränkungen – geeignet angesehen worden sind, wegen Verfehlung betrieblicher Mindestanforderungen für ungeeignet erachtet.

4. Der Planfeststellungsbeschluss ist auf Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens materiell-rechtlich nur insoweit zu beanstanden, als das damit festgestellte Entwässerungskonzept für Niederschlagswasser zum Teil gegen zwingende Anforderungen des Wasserrechts verstößt (hierzu b) dd)). Die weiteren Rügen, mit denen der Kläger eine fehlende Planrechtfertigung (hierzu a)) und Verstöße gegen zwingende Anforderungen des Artenschutzrechts (hierzu b) aa)), des Immissionsschutzrechts (hierzu b) bb)) und des Brandschutzrechts (hierzu b) cc)) sowie entscheidungserhebliche Abwägungsfehler (hierzu c)) geltend macht, greifen nicht durch.

a) Für das Vorhaben besteht ein planrechtfertigender Bedarf.

aa) Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemäß den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.8.2016, 7 A 1.15, BVerwGE 156, 20, juris Rn. 58; Beschl. v. 12.7.2017, 9 B 49.16, juris Rn. 4 m.w.N.), und wenn der Realisierung des geplanten Vorhabens keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.11.1989, 4 C 41.88, BVerwGE 84, 123, juris Rn. 42; Urt. v. 18.3.2009, 9 A 39.07, BVerwGE 133, 239, juris Rn. 40; OVG Hamburg, Urt. v. 12.5.2021, 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485, juris Rn. 90). Ein Bedarf für das Vorhaben besteht nicht erst bei dessen Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 12.7.2017, 9 B 49.16, juris Rn. 4 m.w.N.). Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten und einer vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuschneiden (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.11.2017, 7 A 1.17, juris

Rn. 39; OVG Münster, Beschl. v. 17.11.2023, 11 A 182/22, juris Rn. 57). Die Planrechtfertigung ist mithin eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungsbefugnis (BVerwG, Urt. v. 11.7.2001, 11 C 14.00, BVerwGE 114, 364, juris Rn. 32 m.w.N.).

bb) Bei Anlegung des vorgenannten Maßstabes ist die erforderliche Planrechtfertigung hier gegeben. Mit dem Vorhaben wird insbesondere die fachplanerische Zielsetzung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG verwirklicht, ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten.

aaa) Das Vorhaben dient der Befriedigung einer Nachfrage nach Kapazitäten zur Autoreisezugverladung. Wie die Beigeladene im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1, S. 13 ff.) ausgeführt hat, erwartet sie auf der Grundlage insbesondere der Zahl der in der Vergangenheit auf dem Bahnhof Hamburg-Altona abgefertigten Autoreisezüge und der von ihr eingeholten Auskünfte mehrerer EVU für die Zukunft eine Nachfrage nach dem Zugang zu der planfestgestellten Autoreisezuganlage gemäß Nr. 2 Buchst. h der Anlage 2 zu § 10 bis § 14 ERegG. Für das Jahr 2026 beläuft sich diese Nachfrage auf eine Abfertigung von 742 Autoreisezügen. Wie auch der Planfeststellungsbeschluss (S. 110) zutreffend feststellt, dient die Anlage somit der Deckung eines durch Abfrage bei den EVU ermittelten prognostischen Bedarfs nach einer Autoreisezuganlage an einem Standort in der Freien und Hansestadt Hamburg.

bbb) Die fachplanerische Zielsetzung, ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten, fördert das Vorhaben daneben auch durch seine Ausgestaltung als ausschließlich der Autoreisezugverladung und nicht zugleich dem Schienenpersonenverkehr dienende Anlage. Wie die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss (S. 110) zutreffend ausgeführt hat, ergibt sich ein eisenbahnbetrieblicher Mehrwert einer solchen Entkopplung von Autoreisezug- und Schienenpersonenverkehr zum einen daraus, dass mit dem Vorhaben Gleisanlagen, sonstige Betriebsanlagen und Zugangseinrichtungen für Fahrgäste bereitgestellt werden, die spezifisch auf das Verkehrsangebot eines Autoreisezuges zugeschnitten und zur Erfüllung von dessen Anforderungen besonders geeignet sind. Zum anderen ergibt sich aus dieser Entkopplung ein Mehrwert für den von der Autoreisezugverladung getrennten Schienenpersonenverkehr. Wie die Beklagte weiter überzeugend ausgeführt hat, bestehen

wegen der für die Autoreisezugverladung erforderlichen spezifischen Zugangseinrichtungen zwischen einem Bahnhof für die Autoreisezugverladung und den Anlagen moderner Personenbahnhöfe des regulären Schienenpersonenverkehrs keine wesentlichen Synergieeffekte; vielmehr wirken sich die Standzeiten, Rangier- und Zugbildungsvorgänge des Autoreisezugverkehrs auf den Betrieb eines Personenbahnhofs grundsätzlich kapazitätsmindernd und störend aus. Durch eine Entkopplung werden vor diesem Hintergrund Trassenkonflikte vermieden, vorhandene Strecken- und Bahnhofskapazitäten entlastet und Fahrgäste des Schienenpersonenverkehrs unter Sicherheits- und Immissionsgesichtspunkten bessergestellt (PFB S. 112).

ccc) Der Zielsetzung der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene dient das Vorhaben auch insoweit, als es auf die Erfüllung der Auflage unter Ziffer A.4.17 des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. Dezember 2017 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 28. März 2018 und der Planänderungsbeschlüsse vom 4. November 2019, 24. Februar 2020 und 30. April 2020 über die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona gerichtet ist. Nach Ziffer A.4.17 Abs. 1 Satz 1 der genannten Regelung ist die bestehende Verladeanlage für Autoreisezüge auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (alt) zu verlegen. Nach Absatz 2 der Regelung hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die neue Verladeanlage für Autozüge einen gleichwertigen Ersatz, in räumlicher Nähe, für die bestehende Verladeanlage für Autoreisezüge auf dem Bahnhof Hamburg-Altona (alt) bietet und zusammen mit dem Bahnhof Hamburg-Altona (neu) in Betrieb genommen werden kann. Der Erfüllung dieser Auflage, die ihrerseits der fachplanerischen Zielsetzung der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene verpflichtet ist, dient das planfestgestellte Vorhaben (vgl. Erläuterungsbericht, Planunterlage 1, S. 12 f.; PFB S. 113).

ddd) Neben dem qualitativen Mehrwert, den das planfestgestellte Vorhaben sowohl für die zukünftige Autoreisezugverladung als auch für den von dieser getrennten Schienenpersonenverkehr am Bahnhof Hamburg-Altona (neu) schafft, kann auch die Deckung des eingangs genannten quantitativen Bedarfs nach Kapazitäten der Autoreisezugverladung als Planrechtfertigung für das Vorhaben berücksichtigt werden. Dem steht insbesondere nicht der – auch zahlreichen weiteren Rügen des Klägers zugrunde liegende – Umstand entgegen, dass am Standort Hamburg-Altona derzeit noch eine Anlage für die Autoreisezugverladung besteht, die diesen zukünftigen Bedarf im Falle

ihres Fortbetriebs decken könnte. Aufgrund des vorgenannten Umstandes, dass das planfestgestellte Vorhaben nach der Planzielkonzeption der Beigeladenen auf die Schaffung eines gleichwertigen Ersatzes „in räumlicher Nähe“ zu der Bestandsanlage für Autoreisezugverladung am Bahnhof Hamburg-Altona – also an einem anderen Ort – gerichtet ist, hat die Möglichkeit eines Fortbetriebs der Bestandsanlage, die sich gegenüber der planzielkonformen Vorzugsvariante als aliud darstellen würde, bei der Rechtmäßigkeitskontrolle des planfestgestellten Vorhabens außer Betracht zu bleiben (s. noch unten c) dd) ccc) (3)).

cc) Die Einwände des Klägers gegen die Planrechtfertigung des Vorhabens gehen sämtlich fehl.

aaa) Der Kläger macht geltend, dem Vorhaben stünden unüberwindliche rechtliche Realisierungshindernisse entgegen, da dieses an dem gewählten Standort unter Verkehrsgesichtspunkten nicht rechtmäßig umgesetzt werden könne. Die Autoreisezuganlage solle durch ihre Nutzer über die einzige – und hierfür unzureichende – Anbindung an die hochbelastete Elbgaustraße angefahren und verlassen werden. Unüberwindbare rechtliche Realisierungshindernisse sind indes weder substantiiert dargelegt noch sonst ersichtlich. Die Beklagte hat die Auswirkungen des Vorhabens auf öffentliche Verkehrsbelange ermittlungs- und abwägungsfehlerfrei berücksichtigt (s. unten c) bb)). Vor diesem Hintergrund sind Rechtsfehler, welche die Schwelle unüberwindbarer Realisierungshindernisse erreichen, umso weniger festzustellen.

Unüberwindbare rechtliche Realisierungshindernisse ergeben sich für das planfestgestellte Vorhaben im Übrigen auch nicht aus Rechtsfehlern der unter Ziffer A.3.1.1 erteilten Erlaubnis nach § 8 WHG für die Versickerung von Niederschlagswasser, da diese Rechtsfehler behebbar sind (s. unten B. III.).

bbb) Ohne Erfolg macht der Kläger geltend, dass Vorhaben sei nicht auf den tatsächlich zu erwartenden Beförderungsbedarf ausgelegt.

Er rügt, das Vorhaben werde in absehbarer Weise zu einer Verschlechterung des Verkehrsangebots auf der Schiene führen, da es sei nicht auf den tatsächlich zu erwartenden Beförderungsbedarf ausgelegt, sondern in seiner Kapazität

unterdimensioniert sei. Es werde in der Zukunft „zu Mehrbedarf“ führen, wenn Reisende auf anstrengende und zeitaufwendige Fernfahrten mit dem eigenen Pkw verzichten wollten. Besonders der zunehmende Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge werde wegen der typischerweise geringen Reichweite einer Akku-Ladung und den daher notwendigen Aufladezeiten mit entsprechenden Zwischenstopps bei einer nicht ausreichend ausgebauten Ladeinfrastruktur das Verlangen nach Autoreisezugverbindungen steigen lassen. Wie bereits im Anhörungsverfahren von der Polizei Hamburg als Straßenverkehrsbehörde mit Stellungnahme vom 30. Oktober 2020 geltend gemacht, hätten auch die Auswirkungen einer Pkw-Maut auf deutschen Autobahnen berücksichtigt werden müssen, da diese die Nachfrage nach Reismöglichkeiten im Autoreisezug steigern. Überdies habe es bei der Nutzung der Bestandsanlage in Hamburg-Altona „schon Tage gegeben“, an denen drei Autoreisezüge gleichzeitig abgefertigt worden seien, was im Rahmen des Vorhabens schon baulich nicht möglich sei.

Fehler der Bedarfsprognose, die der Dimensionierung des Vorhabens zugrunde liegt, zeigt der Kläger damit nicht auf. Hinsichtlich der Einschätzung des zukünftigen Transportbedarfs – als einem nur prognostisch beurteilbaren Umstand – beschränkt sich die verwaltungsgerichtliche Kontrolle darauf, ob diese Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (BVerwG, st.Rspr., vgl. nur Urt. v. 8.7.1998, 11 A 53.97, juris Rn. 25; Urt. v. 4.4.2012, 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 59; Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 50). Es ist nicht Aufgabe der Gerichte, das Ergebnis einer auf diese Weise sachgerecht erarbeiteten Prognose darauf zu überprüfen, ob die prognostizierte Entwicklung mit Sicherheit bzw. größerer oder geringerer Wahrscheinlichkeit eintreten wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 8.7.1998, 11 A 53.97, juris Rn. 25 m.w.N.).

(1) Die bereits im Anhörungsverfahren erhobene Rüge der Unterdimensionierung des Vorhabens hat die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss (S. 114) mit überzeugenden Erwägungen zurückgewiesen. Sie hat es für beanstandungsfrei gehalten, dass die Beigeladene, wie im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1, unter Ziffer 3.2, S. 13 ff.) ausgeführt, auf Grundlage der Bedarfsabfragen bei den EVU prognostisch von weniger als 800 Autoreisezügen jährlich ausgegangen ist. Vor diesem Hintergrund habe sie das Vorhaben auf die gleichzeitige Abfertigung von zwei aus bis zu 14 Reisezug- und

Autotransportwagen gebildeten Autoreisezügen ausgelegt. Dabei bestünden durchaus Fahrplan- bzw. Kapazitätsreserven, um mehr als nur eine Abfertigung je Gleis im Morgen- und im Abendzeitraum durchzuführen. Mit diesen Erwägungen der Beklagten zur Bedarfsprognose setzt der Kläger sich nicht auseinander.

(2) Auch mit seinem Vorbringen zu möglichen Faktoren eines zukünftigen Nachfrageverhaltens von Autoreisenden, die er für unzureichend berücksichtigt hält, zeigt der Kläger Prognosefehler nicht auf. Die von ihm angeführten Motive, die im Einzelfall die Wahl eines Autoreisezuges als Transportmittel bedingen können, sind pauschal gehalten und hätten – ihr Zutreffen im Tatsächlichen unterstellt – bereits die Nachfrage nach Autoreisezugkapazitäten in der Vergangenheit, auf der die Bedarfsprognose der Beigeladenen aufbaut, beeinflusst. Soweit der Kläger auf einen zukünftig zu erwartenden höheren Anteil an E-Automobilen an der Gesamtflotte abstellt, kann eine solche Entwicklung ebenfalls zu seinen Gunsten unterstellt werden. Die von ihm daraus gezogenen Schlussfolgerungen sind spekulativ und bleiben unbelegt. Dass Aspekte des Klimaschutzes gerade für Halter von E-Automobilen eine besondere Motivation für die Wahl eines Autoreisezuges bilden, wird von ihm nicht näher unterlegt; die Beklagte hat hierauf erwidert, nach ihren Beobachtungen und Auskünften von EVU sei bislang kein erhöhter Anteil von E-Automobilen unter den Nutzern der Bestandsanlage festzustellen. Die Annahmen einer auch in der Zukunft noch langwierigen Aufladezeit und unzureichenden Ladeinfrastruktur für E-Automobile in europäischen Urlaubsländern, die der klägerischen Argumentation entscheidend zugrunde liegen, bleiben ebenfalls unsubstantiiert und unbelegt. Auch die planungsrelevante Wahrscheinlichkeit der Einführung einer allgemeinen Pkw-Maut in Deutschland in absehbarer Zukunft wird weder vom Kläger substantiiert noch ist sie sonst ersichtlich.

(3) Der Kläger rügt, der Umstand, dass das Vorhaben in seiner Größe und Funktionalität nicht den daran zu stellenden Anforderungen entspreche, sei schon daraus ersichtlich, dass es bei der Nutzung der Bestandsanlage in Hamburg-Altona „schon Tage gegeben“ habe, an denen drei Autoreisezüge gleichzeitig abgefertigt worden seien, was dort „ohne weiteres möglich“ sei. Eine Abfertigung von mehr als zwei Zügen gleichzeitig sei im Rahmen des Vorhabens schon baulich nicht möglich.

Fehler der Bedarfsprognose werden auch mit diesem Vorbringen nicht aufgezeigt. Der geltend gemachte Umstand, dass es an der Bestandsanlage in Hamburg-Altona in der Vergangenheit zur gleichzeitigen Verladung von drei Autoreisezügen gekommen sein soll – was die Beklagte und die Beigeladene in Zweifel ziehen –, besagt jedenfalls nichts darüber, dass das Vorhaben bei einer fehlerfreien Prognose auf einen solchen Bedarf auszulegen gewesen wäre. Eine über den fehlerfrei ermittelten Bedarf hinausgehende Dimensionierung des Vorhabens war auch unter dem Gesichtspunkt des gleichwertigen Ersatzes der Bestandsanlage nicht geboten. Es bedarf daher keiner Klärung, ob im Rahmen des planfestgestellten Vorhabens eine gleichzeitige Abfertigung von mehr als zwei Autoreisezügen möglich wäre. Nach den vom Kläger nicht angegriffenen Erwägungen im Planfeststellungsbeschluss (S. 114) bestehen jedenfalls Kapazitätsreserven, um mehr als nur eine Abfertigung je Gleis – also von zwei Zügen – im Morgen- und im Abendzeitraum durchzuführen.

ccc) Ebenfalls ohne Erfolg macht der Kläger geltend, der Planrechtfertigung stehe entgegen, dass das Planungsziel der Schaffung eines gleichwertigen Ersatzes für die Bestandsanlage am Standort Hamburg-Altona mit dem planfestgestellten Vorhaben unter mehrerlei Gesichtspunkten nicht erreicht werde. Dies gilt bereits deshalb, weil sich eine Planrechtfertigung für das Vorhaben hier auch bei Verfehlung des Planziels, einen gleichwertigen Ersatz für die Bestandsanlage in Hamburg-Altona zu schaffen, aus dem quantitativen Bedarf nach Kapazitäten der Autoreisezugverladung (s. oben bb) aaa)) und dem qualitativen eisenbahnbetrieblichen Mehrwert des Vorhabens (s. oben bb) bbb)) ergäbe. Unabhängig davon geht der Einwand sowohl aus rechtlichen (hierzu (1)) als auch aus tatsächlichen Gründen (hierzu (2)) fehl.

(1) In rechtlicher Hinsicht sind die vorgenannten Rügen nicht dazu geeignet, ein Fehlen der Planrechtfertigung des Vorhabens aufzuzeigen. Wie bereits ausgeführt bildet das Erfordernis der Planrechtfertigung eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungsbefugnis (s. oben aa)). Zudem verfügt der Vorhabenträger vor dem Hintergrund der von ihm festzulegenden Planzielkonzeption auch bei der Bestimmung derjenigen Funktionen des Vorhabens, die er zur Verwirklichung der Planziele als erforderlich ansieht, über eine weitgehende Gestaltungsfreiheit (vgl. Schiller, UPR 2016, 457 <462>; Beckmann, DVBl 2022, 809 <816>). Relative funktionale Defizite des Vorhabens gegenüber der Bestandsanlage in

Hamburg-Altona würden daher – ihr Bestehen aus Sicht anderer Beteiligter als des Vorhabenträgers unterstellt – die Planrechtfertigung nicht entfallen lassen. Die weitgehende Gestaltungsfreiheit der Beigeladenen hinsichtlich der angestrebten Funktionalität des Vorhabens besteht vorliegend auch unter Berücksichtigung der Auflage, einen „gleichwertigen“ Ersatz für die Bestandsanlage in Hamburg-Altona zu schaffen (s. oben bb) ccc)). Im Hinblick auf den erkennbar funktionsbezogen wertenden Begriff des „gleichwertigen“ Ersatzes erfordert die Auflage keine (gleichartige) Replikation der Bestandsanlage in sämtlichen konkret vorhandenen Ausstattungsmerkmalen (s. auch unten c) bb) aaa) (4) (a) (bb) und c) dd) ccc) (3)).

(2) Darüber hinaus dringen die klägerischen Rügen in Bezug auf das Erfordernis des „gleichwertigen“ Ersatzes auch im Tatsächlichen nicht durch, weil sie nicht hinreichend substantiiert oder unzutreffend sind. Im Einzelnen:

(a) Es wird gerügt, das Planziel eines gleichwertigen Ersatzes für die Bestandsanlage am Standort Hamburg-Altona werde mit dem Vorhaben nicht erreicht, da bereits die Zahl der Autoreisezüge, die zeitgleich tatsächlich abgefertigt werden könnten, geringer sei. Das planfestgestellte Vorhaben sei zudem gegenüber der Bestandsanlage in Hamburg-Altona, die über vier elektrifizierte Gleise verfüge, erheblich weniger leistungsfähig und weniger flexibel.

Auf der Grundlage der Planzielkonzeption der Beigeladenen ist das planfestgestellte Vorhaben auf die Möglichkeit der gleichzeitigen Abfertigung von zwei aus bis zu 14 Reisezug- und Autotransportwagen gebildeten Autoreisezügen ausgelegt (PFB S. 114). Als gleichzeitige Abfertigung ist dabei nicht eine vollständig simultane, sondern – im Hinblick auf den erkennbar funktionsbezogen wertenden Begriff des „gleichwertigen“ Ersatzes der Bestandsanlage in Hamburg-Altona in der Auflage unter Ziffer A.4.17 (s.o.) – eine zeitlich überlappende Abfertigung zweier Autoreisezüge zu verstehen. Inwiefern unter Berücksichtigung der Planzielkonzeption der Beigeladenen und der für das Vorhaben erstellten Bedarfsprognose eine größere Dimensionierung des Vorhabens erforderlich gewesen sein soll, zeigt der Kläger nicht auf. Die bereits im Anhörungsverfahren erhobene Rüge, das Vorhaben sei deshalb weniger leistungsfähig und flexibel, weil es nicht über vier elektrifizierte Gleise verfüge, hat die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss (S. 114 f.) mit

überzeugenden Erwägungen zurückgewiesen; damit setzt der Kläger sich nicht auseinander.

(b) Ohne Erfolg führt der Kläger gegen die Planrechtfertigung des Vorhabens an, die Betriebsabwicklung sei in dessen Rahmen in verschiedener Hinsicht erschwert, insbesondere vor dem Hintergrund einer defizitären Integration in das umgebende Schienenverkehrsnetz (vgl. Klagebegründung vom 4.1.2023, S. 7 f.).

Seinen in diesem Zusammenhang erhobenen Rügen ist gemein, dass die mit ihnen geltend gemachten Defizite rechtlich nicht dazu geeignet sind, eine fehlende Planrechtfertigung aufzuzeigen, insbesondere werden mit ihnen weder Fehler der Bedarfsprognose noch unüberwindbare Realisierungshindernisse dargelegt. In der Sache gehen diese Rügen erkennbar darauf aus, relative Nachteile des planfestgestellten Vorhabens gegenüber der Bestandsanlage in Hamburg-Altona zu begründen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens vermag der Kläger auf diese Weise nicht in Zweifel zu ziehen (s.o.). Den weiteren Betrieb der Bestandsanlage in Hamburg-Altona musste die Beklagte in diesem Zusammenhang nicht – gleichsam als Nullvariante in einem weiteren Sinne – erwägen (s. oben bb) ddd) sowie, zur Variantenprüfung, unten c) dd) ccc) (3)).

Darüber hinaus sind die in diesem Zusammenhang erhobenen Rügen des Klägers im Tatsächlichen unzureichend substantiiert. Weder setzt sich der Kläger in seinem Vorbringen mit den diesbezüglichen Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses (S. 116, 130 ff.) in der gebotenen Weise auseinander, noch ist er den eingehenden Erwidern der Beklagten (Klageerwidern vom 27.2.2023, S. 13 ff.) und der Beigeladenen (Klageerwidern vom 3.3.2023, S. 15 ff.) im gerichtlichen Verfahren substantiiert entgegengetreten.

(c) Der Kläger kritisiert, es mangle dem Vorhaben an ausreichenden Aufstellflächen für Kraftfahrzeuge. Statt der geplanten 80 Plätze seien mindestens 120 Plätze nötig, um den Bedarf bei gleichzeitiger Abwicklung von zwei Autoreisezügen abzudecken und einen gleichwertigen Ersatz für die am Bahnhof Hamburg-Altona betriebene Anlage zu bieten.

Die Beklagte hat sich mit der bereits im Anhörungsverfahren erhobenen Rüge im Planfeststellungsbeschluss (S. 261) mit überzeugenden Erwägungen auseinandergesetzt.

Sie ist auf Grundlage der von der Beigeladenen bei den EVU eingeholten Informationen zum üblichen Verkehrsgeschehen – und dessen zeitlichem Ablauf – bei der Anfahrt zur Autoreisezuganlage von einer zeitlichen Entzerrung des Anfahrtsverkehrs ausgegangen, die eine größere Dimensionierung der Aufstellflächen für Kraftfahrzeuge nicht erfordert. Dies zieht auch der Kläger nicht substantiiert in Zweifel. Sein Verweis auf das Erfordernis eines gleichwertigen Ersatzes verfängt – abgesehen davon, dass einzelne funktionale Nachteile gegenüber der Bestandsanlage nicht die Planrechtfertigung in Frage stellen können (s.o.) – ebenfalls nicht, da nach der unwidersprochenen Darstellung der Beklagten auch an der Bestandsanlage in Hamburg-Altona nicht Aufstellflächen für mehr als 80 Kraftfahrzeuge und Krafträder vorhanden sind.

(d) Auch die Rüge, die Aufenthaltsqualität werde sich bei Umsetzung des Vorhabens im Vergleich zur Bestandsanlage in Hamburg-Altona erheblich verschlechtern, da es an Gastronomie und Einzelhandel fehlen werde, geht fehl. Es ist weder dargelegt noch sonst ersichtlich, dass es sich – auf der Grundlage der regelhaft maßgeblichen Planzielkonzeption des Vorhabenträgers – bei Gastronomie- und Einzelhandelsangeboten im Rahmen einer Autoreisezuganlage um wesentliche Ausstattungsmerkmale handelt.

(e) Schließlich führt der Kläger gegen die Planrechtfertigung des Vorhabens an, auch „verkehrlich“ seien gegenüber der Bestandsanlage in Hamburg-Altona Einschränkungen zu erwarten. Manche Autoreisezüge beförderten auch Reisende ohne Kraftfahrzeug; solche Reisende könnten in Hamburg-Altona ohne Probleme zusteigen. Das planfestgestellte Vorhaben hingegen sei mit öffentlichen Verkehrsmitteln „überhaupt nicht zu erreichen“, so dass ein zusätzlicher Halt an einem anderen Fernbahnhof Hamburgs eingerichtet werden müsste, um das Zusteigen von Reisenden ohne Kraftfahrzeug zu ermöglichen.

Die Rüge geht im Tatsächlichen in mehrererlei Hinsicht fehl. Auf Reisende ohne Kraftfahrzeug ist das Vorhaben bestimmungsgemäß nicht ausgelegt worden, diese spielen nach der Planzielkonzeption der Beigeladenen und der diese nachvollziehenden, rechtlich nicht zu beanstandenden Beurteilung durch die Beklagte im Rahmen des Angebots einer Autoreisezuganlage eine vernachlässigbare Rolle. Überdies ist die Behauptung, das Vorhaben sei mit öffentlichen Verkehrsmitteln „überhaupt nicht zu erreichen“, angesichts des in der Nähe gelegenen S-Bahnhofs Elbgaustraße unzutreffend. Der Erwiderung der Beklagten, ein gesonderter Halt für den Zustieg von Personen ohne Kraftfahrzeug lasse

sich tatsächlich ohne erhebliche funktionelle Nachteile einrichten, ist der Kläger nicht substantiiert entgegengetreten.

b) Das planfestgestellte Vorhaben missachtet sonstige Anforderungen des zwingenden Rechts zwar in Bezug auf den Grundwasserschutz (hierzu dd)), nicht jedoch in Bezug auf das Artenschutzrecht (hierzu aa)), das Immissionsschutzrecht (hierzu bb)) und das Brandschutzrecht (hierzu cc)).

aa) Verstöße gegen zwingende Anforderungen des Artenschutzrechts in Gestalt der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG liegen auf der Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens nicht vor.

aaa) Ein Ermittlungsmangel in Bezug auf die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG durch Auswirkungen des Vorhabens ist weder substantiiert dargelegt noch sonst ersichtlich. Der Kläger macht geltend, durch das Vorhaben würden „zwingend zu beachtende Vorgaben des Natur- und Landschaftsschutzes“ nicht hinreichend beachtet, trägt dabei jedoch lediglich zu einem artenschutzrechtlichen Sachverhalt näher vor. Er macht geltend, während der Kartierungsbericht 2020 der Beklagten nicht vorgelegt worden sei, seien die vorgelegten Unterlagen, auch wegen unzureichender Angaben zur Methodik der Bestandserfassung, für eine sachgerechte artenschutzrechtliche Prüfung durch die Beklagte nicht ausreichend gewesen. Festzuhalten sei jedenfalls, dass auf dem Vorhabengelände ausweislich des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage 15.1, dort S. 24 ff.) im Jahr 2020 „zahlreiche besonders streng geschützte Tierarten“, insbesondere Zauneidechsen und Waldeidechsen, nachgewiesen worden seien.

Diese Rüge ist bereits nicht hinreichend substantiiert. In rechtlicher Hinsicht gilt, dass die zwingenden Anforderungen der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG von den Verwaltungsgerichten ohne Beschränkung auf eine nachvollziehende Rechtmäßigkeitskontrolle von Erwägungen der Planfeststellungsbehörde zu prüfen sind. Im Tatsächlichen zeigt der Kläger nicht auf, inwiefern die Prüfung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auf der Grundlage der vorgelegten und planfestgestellten Unterlagen nicht in dem nach Umfang und Tiefe gebotenen Maß möglich sein soll.

Den inhaltlichen Anforderungen an die Angaben zur Methodik der Bestandserfassung genügt eine naturschutzrechtliche Planunterlage grundsätzlich bereits dann, wenn ihr zu entnehmen ist, wie häufig, zu welchen Jahreszeiten, mit welchen Methoden und in welchem Teilbereich eine Erfassung erfolgt ist; eine Pflicht zur Vorlage sog. Rohdaten besteht nicht (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.11.2017, 3 A 4.15, BVerwGE 160, 263, juris Rn. 44 ff.; Urt. v. 5.10.2021, 7 A 17.20, juris Rn. 54; Urt. v. 7.7.2022, 9 A 1.21, BVerwGE 176, 94, juris Rn. 27; OVG Lüneburg, Urt. v. 22.4.2016, 7 KS 27/15, juris Rn. 298; OVG Münster, Urt. v. 29.3.2017, 11 D 70/09.AK, juris Rn. 454 ff.). Diesen Anforderungen werden die – bereits zur Frage der hinreichenden Anstoßwirkung der Planunterlagen im Sinne von § 19 Abs. 2 UVPG referierten (s. oben 3. b) bb)) – Angaben zur Bestandserfassung insbesondere in Bezug auf das Schutzgut Tiere im UVP-Bericht, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag gerecht.

Die genannten Planunterlagen enthalten darüber hinaus auch Ausführungen zum Ergebnis der Bestandserfassung sowie zur Auswirkungsprognose unter Berücksichtigung vorgesehener Vermeidungsmaßnahmen, die eine Prüfung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG insbesondere in Bezug auf Reptilien ermöglichen:

Im UVP-Bericht (Planunterlage 14.1) wird auf der Grundlage der durchgeführten Bestandserfassung in Bezug auf Reptilien (S. 13) ausgeführt, im Jahr 2020 sei in künstlichen Verstecken ein Nachweis der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und vier Nachweise der Waldeidechse (*Zootoca vivipara*) gelungen (S. 35); die erstgenannte Art sei in Hamburg stark gefährdet und werde bundesweit auf der Vorwarnliste geführt, die zweitgenannte Art sei bundesweit ungefährdet und werde in Hamburg als gefährdet geführt. Als Auswirkungsprognose in Bezug auf Reptilien wird im UVP-Bericht (S. 59, vgl. auch S. 70) ausgeführt, der Nachweis der artenschutzrechtlich relevanten Zauneidechse sei in einer Ruderalflur nördlich des Gefahrstofflagers, das westlich an die Autoreisezuganlage angrenze, erfolgt. Die Waldeidechse habe im unmittelbaren Baufeld nachgewiesen werden können. Zum Schutz der Art werde bauzeitlich ein Reptilienschutzzaun errichtet, der eine Einwanderung der Zauneidechse in den Vorhabenbereich verhindern solle. Darüber hinaus werde das Baufeld unmittelbar vor Baubeginn mehrfach auf Individuen kontrolliert; diese sollten gefangen und außerhalb des Baufeldes in ungestörteren Teilflächen des Bahngeländes wieder ausgesetzt werden. Während der Bauzeit erfolge eine Kontrolle auf Vorkommen durch eine umweltfachliche Bauüberwachung. Nach Umsetzung des

Vorhabens stünden im Vorhabengebiet ausreichende Bahnnebenflächen mit Habitategignung für Reptilien zur Verfügung. Bei Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen seien keine erheblichen Auswirkungen auf die Tiergruppe zu erwarten.

Die Angaben zur Bestandserfassung bei Reptilien, zu deren Ergebnis und zu den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen finden sich auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 15.1, S. 24, 28, 43, 50, 56) und, in Zusammenfassung, im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Planunterlage 16, S. 7 f., 10 f.). Dabei wird präzisiert (Planunterlage 15.1, S. 43, 50, 56), das Baufeld sei unmittelbar vor Baubeginn durch geschultes Fachpersonal mehrfach auf Individuen zu kontrollieren, gefundene Tiere seien einzufangen und außerhalb des Baufeldes in ungestörteren Teilflächen des Bahngeländes wieder auszusetzen; insoweit bestehe ein funktioneller Zusammenhang mit der Errichtung einer temporären Reptilienbarriere (Maßnahme 008_VA). Während der Bauzeit seien Materialien, die als künstliches Versteck dienen könnten, aus dem unmittelbaren Baufeld fernzuhalten. Es erfolge von April bis Oktober eine regelmäßige Kontrolle auf Individuen im Rahmen der umweltfachlichen Bauüberwachung, die vorkommende Tiere durch geschultes Fachpersonal in ungestörte Teilflächen des Bahngeländes umsetze (Maßnahme 006_V). Es werden detaillierte Anforderungen an die Ausgestaltung der bauzeitlichen Reptilienbarriere (Maßnahme 008_VA) formuliert (S. 57). Die vorgenannten Anforderungen finden sich auch in den Maßnahmenblättern zu 006_V und 008_VA (Planunterlage 15.2, S. 8 f., 10 f.).

Inwiefern diese Angaben für eine sachgerechte artenschutzrechtliche Prüfung nicht ausreichend sein sollen, trägt der Kläger nicht substantiiert vor. Auf Grundlage der vorgenannten Angaben hat auch die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss (S. 182) rechtlich beanstandungsfrei angenommen, dass die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG in Bezug auf Reptilien unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen 006_V und 008_VA nicht zu erwarten ist.

bbb) Ebenfalls ohne Erfolg macht der Kläger geltend, die Vermeidungsmaßnahme 008_VA sei unbestimmt, soweit sie lediglich vorgebe, dass das Baufeld „mehrfach auf Individuen zu kontrollieren“ sei.

Die in den planfestgestellten Maßnahmenblättern (Planunterlage 15.2) beschriebene und als Nebenbestimmung unter Ziffer A.5.2.1 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommene Maßnahme 008_VA sieht neben der Errichtung einer bauzeitlichen Reptilienbarriere insbesondere vor, dass das Baufeld unmittelbar vor Baubeginn durch geschultes Fachpersonal mehrfach auf Individuen zu kontrollieren ist; gefundene Tiere sind zu fangen und außerhalb des Baufeldes in ungestörte Teilflächen des Bahngeländes wieder auszusetzen.

Diese Maßnahme ist nicht unzureichend bestimmt. Angesichts der enthaltenen Vorgabe, dass die Kontrolle durch geschultes Fachpersonal zu erfolgen habe, konnte der Planfeststellungsbeschluss die Entscheidung über die erforderliche Häufigkeit der Baufeldkontrolle der Fachkunde der damit beauftragten Personen überlassen. Eine allgemeine Anforderung, wonach im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich durch eine exakte zahlenmäßige Festsetzung Vorsorge gegen ein unzureichendes Tätigwerden getroffen werden muss, besteht nicht.

ccc) Die weiteren Rügen des Klägers in Bezug auf Defizite der artenschutzrechtlichen Prüfung der Beklagten sind nicht ansatzweise hinreichend substantiiert. Im fristgerechten klägerischen Vorbringen wird lediglich erwähnt, es sei neben der Zauneidechse auch die Waldeidechse im Vorhabengebiet nachgewiesen worden. Überdies fänden sich im Vorhabengebiet „diverse Brutvögel“, die „allesamt“ nach der EU-Vogelschutzrichtlinie geschützt seien. Dieses stichwortartige Vorbringen lässt die erforderliche rechtliche und tatsächliche Durchdringung unter Auseinandersetzung mit den Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses gänzlich vermissen.

Soweit der Kläger im Termin zur mündlichen Verhandlung erstmals einen Ermittlungsmangel wegen unzureichender Bestandserfassung auch in Bezug auf Brutvögel gerügt hat, fehlt es angesichts des geringen Substantiierungsgrades seines fristgerechten Vorbringens zu Brutvögeln bereits an einer hinreichenden Grundlage für eine zulässige Vertiefung nach Ablauf der Klagebegründungsfrist. Im Übrigen blieb auch dieses Vorbringen des Klägers allgemein, war nicht auf bestimmte planungsrelevante Vogelarten bezogen und verzichtete auf die gebotene Auseinandersetzung mit dem Planfeststellungsbeschluss. Auch in der Sache ist der vom Kläger zuletzt gerügte Ermittlungsmangel in Bezug auf Brutvögel nicht gegeben; die festgestellten Planunterlagen

bleiben in ihrer Untersuchungstiefe insoweit nicht hinter dem zu Reptilien (s. oben aaa)) dargestellten Maß zurück.

bb) Verstöße gegen zwingende Anforderungen des Immissionsschutzrechts sind auf der Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens nicht festzustellen.

aaa) Die Einschätzung der Beklagten, in der Bauphase werde es nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch baubedingte Lärmimmissionen kommen, lässt keine Rechtsfehler erkennen.

(1) Die Baustelle des Vorhabens unterliegt nach § 3 Abs. 5 Nr. 1 Var. 2, Nr. 2 BImSchG den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, bedarf aber nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 der 4. BImSchV keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung. Als nicht genehmigungsbedürftige Anlage ist sie bzw. sind die auf ihr eingesetzten Maschinen nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so 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, vgl. § 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; OVG Hamburg, Urt. v. 12.5.2021, 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485, juris Rn. 122).

Für Geräuschimmissionen von Baustellen konkretisiert die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 v. 1.9.1970 – AVV Baulärm) den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 26 ff.; OVG Hamburg, Urt. v. 12.5.2021, 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485, juris Rn. 123). 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. Dafür, dass diese 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.

Die in Nr. 3.1.1 AVV Baulärm festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten nur für den Regelfall Bindungswirkung (hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 30 ff.). Der dabei verbleibende Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung ist indes 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 nur in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. Dies kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt.

(2) Die Beklagte hat im Planfeststellungsbeschluss (S. 38 ff., 189 ff.) die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle im Rahmen eines Schutzmaßnahmenkonzepts auf der Grundlage der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen vom 21. Januar 2020 (Planunterlage 18.2; im Folgenden: Baulärmgutachten) wie folgt bestimmt:

Das Baulärmgutachten prognostiziert in Anwendung der AVV Baulärm baubedingte Schallimmissionen in den Bauphasen 1 bis 8 an Immissionsorten in der Nachbarschaft der Baustelle. Es stellt – im Wege eigener Berechnung – eine Lärmvorbelastung durch Schienenverkehrslärm in der Nachbarschaft des Vorhabens fest (S. 13 ff.), die westlich des Verkehrsweges, an den Wohngebäuden der ersten Gebäudereihe im Friedrichshulder Weg, dort in den oberen Etagen, bis zu 70 dB(A) am Tag und in der Nacht beträgt. Da östlich des Verkehrsweges der orthogonale Abstand der ersten Bebauung zum Verkehrsweg im Querschnitt des Baufeldes der Autoreisezuganlage größer sei, falle hier die Vorbelastung deutlich niedriger aus. In den oberen Etagen der achtgeschossigen

Gebäude (z.B. Krummer Kamp 1) liege sie bei etwa 58 dB(A) am Tag und in der Nacht. Eine relevante Vorbelastung aus Straßenverkehrslärm erkennt das Baulärmgutachten – unter Rückgriff auf die Kartierungsergebnisse der Freien und Hansestadt Hamburg im Rahmen der Umgebungslärmkartierung des Jahres 2017 – nicht.

Die schallimmissionsrechtlich relevanten Bautätigkeiten werden im Baulärmgutachten (S. 16, 19 ff.) aufgegliedert in vier Prognoseszenarien betrachtet. Im Szenario 2 (Gleisbau und Oberleitungsanlagen – Bauphase 3 – Dauer 80 Tage) ist aufgrund der geringen Abstände des Baustellenbereichs südöstlich des S-Bahnhofs Elbgaustraße zur Wohnbebauung beidseits des Bahngeländes an 78 Gebäuden mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen. Im Mittel liegen diese bei 4,1 dB(A), an den nächstgelegenen Gebäuden bei Maximalwerten von bis zu 14,1 dB(A). Der höchste ermittelte Beurteilungspegel – am Gebäude A-Straße 20 – beträgt gerundet 65 dB(A). An 28 Gebäuden werden Baulärmpegel erwartet, die um 0,1 bis 3,4 dB(A) über den vorhandenen Vorbelastungen liegen. Im Szenario 4 (Gründungsarbeiten – Bauphase 8 – Dauer 6 Tage) werden zur Herstellung der Fundamente für Oberleitungsmasten in verschiedenen Bauphasen und den Bau der Lärmschutzwand in Bauphase 8 Gründungsarbeiten erforderlich. Diese sollen nach Möglichkeit mittels eines Drehbohrgeräts durchgeführt werden (Szenario 4a), allerdings ist die Erforderlichkeit von Rammarbeiten nicht ausgeschlossen und daher im Baulärmgutachten ebenfalls untersucht worden (Szenario 4b). Im Szenario 4b führen die Rammarbeiten an bis zu 307 Gebäuden zu mittleren Richtwertüberschreitungen von 3,9 dB(A). Die höchsten Überschreitungen betragen 17,6 dB(A) bei gleichzeitigen Beurteilungspegeln von 68 dB(A). Die zu erwartenden bauzeitlichen Beeinträchtigungen liegen in diesem Szenario an bis zu 263 Gebäuden um 0,1 dB(A) bis 14,2 dB(A) über den Vorbelastungen aus Schienenverkehrslärm.

Der Planfeststellungsbeschluss bestimmt unter Ziffer A.5.5.1, die das Schutzmaßnahmenkonzept gegen Baulärm enthält, zunächst grundsätzlich, dass bei der Bauausführung die Bestimmungen der AVV Baulärm zu beachten sind (Satz 1). Zu diesem Zweck sind im Einzelnen aufgezählte Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Insbesondere ist nach Ziffer A.5.5.1.1 Abs. 1 die Durchführung der Baumaßnahmen auf den Tagzeitraum – 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr – an Werktagen (Montag bis Samstag) zu begrenzen; Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sind grundsätzlich zu vermeiden; sie kommen nur in Bauphase 3 in

Betracht, um die Sperrpause des Streckengleises 1232 auszuschöpfen. Nach Ziffer A.5.5.1.1 Abs. 5 Satz 1 sollen Gründungsarbeiten vorzugsweise durch Bohren erfolgen; die Durchführung von Rammarbeiten ist nach Möglichkeit zu vermeiden und es ist im Einzelfall zu prüfen, ob lärmärmere Verfahren technisch durchführbar sind. Nach Ziffer A.5.5.1.1 Abs. 6 sind Rammarbeiten, sofern deren Durchführung für Gründungen bautechnisch unvermeidbar ist, auf einen Zeitraum von nicht mehr als vier aufeinander folgenden Tagen (Arbeiten zwischen 07:00 und 20:00 Uhr) zu begrenzen; vor Wiederanlaufen der Rammarbeiten ist ein der vorherigen Anzahl von Tagen, an denen Rammarbeiten stattgefunden haben, entsprechender (gleich langer) Pausenzeitraum vorzusehen.

(3) Das vorgenannte Schutzmaßnahmenkonzept ist rechtlich nicht zu beanstanden.

In Abweichung von der grundsätzlichen Bindungswirkung der Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1 AVV Baulärm konnte die Beklagte hier beanstandungsfrei insbesondere die verminderte Schutzwürdigkeit der betroffenen Gebiete aufgrund deren erheblicher Vorbelastung mit Schienenverkehrslärm berücksichtigen (vgl. hierzu und zum Folgenden PFB S. 191 ff.). Für die Zumutbarkeit der prognostizierten Beurteilungspegel, die zwar vielfach die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1 AVV Baulärm und teilweise die Vorbelastungspegel überschreiten, sich jedoch durchweg unter 70 dB(A) halten, streitet neben der vorgesehenen Beschränkung der Bautätigkeit auf den Tageszeitraum und der Vorgabe, dass die – vorrangig zu vermeidenden – Rammarbeiten im Falle ihrer Erforderlichkeit in mehrfacher Hinsicht zeitlich begrenzt sind, auch der Umstand, dass bei einem weitgehenden Geschlossenhalten der Fenster während des Tages aufgrund deren Dämmwirkung Innenraumpegel von 40 dB(A) regelhaft nicht überschritten werden.

Rechtsfehler des Schutzmaßnahmenkonzepts zeigt auch der Kläger mit seinen Einwendungen nicht auf:

(a) Entgegen der Beanstandung des Klägers besteht kein Ermittlungsmangel darin, dass an dem Grundstück A-Straße 20 lediglich ein Beurteilungspegel für das Erdgeschoss, nicht jedoch für ein weiteres, höherliegendes und damit gegenüber Schallimmissionen stärker exponiertes Obergeschoss ermittelt – und abgewogen – worden ist. Die Rüge geht von unzutreffenden tatsächlichen Voraussetzungen aus. Wie bereits durch die Beklagte

und die Beigeladene im gerichtlichen Verfahren unter Bezugnahme auf Lichtbilder zutreffend aufgezeigt worden ist, verfügt das Gebäude lediglich über ein oberirdisches Geschoss.

(b) Ohne Erfolg macht der Kläger geltend, der dem Schutzmaßnahmenkonzept zugrunde liegende rechtliche Ansatz der Beklagten sei in sich widersprüchlich. Während die Beklagte den „durch den Schienenweg“ im Planfall verursachten „Gesamtverkehrslärm“ bei der Bewertung der betriebsbedingten Verkehrslärmimmissionen unberücksichtigt gelassen habe, habe sie die Lärmvorbelastung durch den Schienenverkehr zur Rechtfertigung der Überschreitungen der Richtwerte nach Nr. 3.1.1 Buchst. e AVV Baulärm herangezogen. Dabei werde im Planfeststellungsbeschluss (S. 192) eingeräumt, dass der Schienenverkehr auf den Strecken 1220, 1225 und 1232 im Referenzjahr 2018 bei einer der Schall 03 entsprechenden Ausbreitungsberechnung an repräsentativen Immissionsorten westlich des Vorhabens zu Werten von bis zu 70 dB(A) tags und nachts, an östlich gelegenen, weiter vom Vorhaben entfernten Gebäuden zu Werten von bis zu 58 dB(A) tags und nachts führe. Zu Unrecht führe die Beklagte diese Lärmvorbelastung, die gesundheitsgefährdend wirke, zur Rechtfertigung der im Baulärmgutachten ermittelten Richtwertüberschreitungen an.

Dieser Einwand greift nicht durch. Der rechtliche Ansatz der Beklagten steht in Einklang mit den Grundsätzen, die in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur zulässigen Berücksichtigung einer Lärmvorbelastung bei der Bewertung von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1 AVV Baulärm entwickelt worden sind. Danach kann eine Überschreitung des Immissionsrichtwerts unter dem Aspekt einer verminderten Schutzwürdigkeit des Gebiets insbesondere dann zulassungsfähig sein, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt (hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 30 ff.). Dabei ist der Begriff Vorbelastung nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden. Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 22 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 BImSchG gehen nur von solchen baustellenbedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf dessen durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit

und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können. Für die Gebietsart ist dabei von der bebauungsrechtlich geprägten Situation der betroffenen Grundstücke im Einwirkungsbereich auszugehen, für die tatsächlichen Verhältnisse spielen insbesondere Geräuschvorbelastungen eine wesentliche Rolle. Selbst wenn sich diese Vorbelastung, z.B. durch Verkehrslärm, bereits im Bereich der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze bewegt, hat dies nicht zur Folge, dass sie keinerlei Berücksichtigung finden darf. Dies hat auch die Beklagte zugrunde gelegt (PFB S. 192 f.).

(c) Erfolglos bleibt auch die Rüge, die Beklagte habe den in Nr. 4.1 AVV Baulärm enthaltenen Grundsatz, wonach Maßnahmen zur Minderung der Geräusche bei Immissionsrichtwertüberschreitungen von mehr als 5 dB(A) angeordnet werden sollen, – auch im Rahmen der Abwägung – nicht berücksichtigt. Die Vorschrift war im Rahmen der Zulassungsentscheidung indes nicht anwendbar.

Die Beigeladene hat die zu erwartenden Beurteilungspegel im Baulärmgutachten (vgl. dort insb. S. 18) im Wege einer auf Berechnungen gestützten Prognose ermittelt. Trotz der danach zu erwartenden vielfachen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1 AVV Baulärm hat die Beklagte im Hinblick insbesondere auf die an den entsprechenden Immissionsorten bestehende Geräuschvorbelastung durch Schienenverkehrslärm die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle nicht als überschritten angesehen (s.o.). Weder ist die Regelung nach Nr. 4.1 AVV Baulärm dabei von der Beklagten zur Rechtfertigung der Richtwertüberschreitungen herangezogen worden, noch hätte sie insoweit als Maßstab berücksichtigt werden müssen.

Die Vorschrift befasst sich mit immissionsschutzrechtlichen Anforderungen an bestehende Anlagen (hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 45). Der Sache nach wirkt sich der Zuschlag nach Nr. 4.1 AVV Baulärm wie ein Messabschlag zugunsten des Bauunternehmers aus. Messabschläge sind wegen der Interdependenzen zwischen Immissionswerten und dem für ihre Ermittlung festgelegten Mess- und Beurteilungsverfahren untrennbarer Bestandteil dieser Verfahren. Allerdings kommen Messabschläge bei prognostischen Einschätzungen in Genehmigungsverfahren nicht zum Tragen, weil dort nachzuweisen ist, dass die Zumutbarkeitskriterien eingehalten werden. Daraus folgt für den sog. Eingreifwert nach Nr. 4.1 AVV Baulärm, dass der

Messabschlag bei der Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle im Planfeststellungsverfahren keine Anwendung finden kann.

(d) Entgegen der Auffassung des Klägers ist auch der Verzicht der Beklagten auf eine Summenpegelbildung bzw. Gesamtlärbetrachtung des vorhabenbedingten Baustellenlärms mit der im Einwirkungsbereich des Vorhabens bestehenden Geräuschvorbelastung aus anderen Lärmquellen rechtlich nicht zu beanstanden.

Der Kläger rügt, die Beklagte verkenne, dass das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 10. Juli 2012 (7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 53) eine Verpflichtung zur Bildung eines Summenpegels aus der Vorbelastung und der baubedingten Zusatzbelastung für den Fall angenommen habe, dass die Gesamtlärbelastung die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreiche. Dies sei hier der Fall. Ein Beurteilungspegel von 70,5 dB(A) ergebe sich „beispielsweise“ für das Gebäude A-Straße 20 während des Prognoseszenarios 2, wenn die nach der Isophonenkarte der Umgebungslärmkartierung, Runde 4, dort vorherrschende Verkehrslärbelastung von 69 dB(A) und der nach dem Baulärmgutachten (Planunterlage 18.2.7, S. 2) prognostizierte Lärmpegel von 65 dB(A) den Regeln logarithmischer Addition entsprechend summiert würden. Diese Beanstandung greift nicht durch. Im Einzelnen:

(aa) Trotz des akzeptorbezogenen Ansatzes, der in dem Begriff der schädlichen Umweltauswirkungen nach § 3 Abs. 1 BImSchG zum Ausdruck kommt, nimmt das deutsche Immissionsschutzrecht eine grundsätzlich auf die zu errichtende oder zu ändernde Anlage bezogene und nach der Art der Lärmquelle differenzierende, sektorale Betrachtung vor (vgl. hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 21.3.1996, 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1, juris Rn. 22 ff.; Urt. v. 23.2.2005, 4 A 5.04, BVerwGE 123, 23, juris Rn. 40; Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 389; Urt. v. 29.6.2017, 3 A 1.16, DVBl 2018, 187, juris Rn. 85; Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 46). Im Rahmen dieser Betrachtung richtet sich die Ermittlung der Beurteilungspegel von Geräuschimmissionen nach dem jeweiligen sektor- und lärmartspezifischen, insoweit § 3 Abs. 1 BImSchG konkretisierenden Regelwerk (z.B. TA Lärm, 16. BImSchV). Dem liegt zugrunde, dass die jeweiligen Grenz- bzw. Richtwerte ebenso wie die an ihnen zu messenden Beurteilungspegel in einem Zusammenhang mit dem für die jeweilige

Lärmquellenart geltenden Ermittlungs- bzw. Beurteilungsverfahren stehen; nur im Zusammenhang mit diesem sind sie aussagekräftig.

Angesichts des Umstandes, dass die Planfeststellungsbehörde aufgrund ihrer Bindung an Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 GG nicht an der Entstehung oder Erhöhung einer Immissionsbelastung jenseits der grundrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze mitwirken darf, kann in Ausnahmefällen, abweichend von der sektoralen Betrachtung, eine Gesamtbewertung der Geräuschimmissionen aus verschiedenartigen Lärmquellen geboten sein (vgl. hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 21.3.1996, 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1, juris Rn. 35 ff.; Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 389 f.; Urt. v. 8.9.2016, 3 A 5.15, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75, juris Rn. 41; Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 46). Eine solche Summenpegel- oder auch Gesamtlärmbetrachtung ist vorzunehmen, wenn die vorhabenbedingte Zusatzbelastung im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen aus anderen Lärmquellen insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist.

Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle liegt in Bezug auf Wohngebiete, wie sie hier betroffen sind, grundsätzlich bei der Überschreitung einer Gesamtbelastung mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (vgl. BVerwG, Urt. v. 13.5.2009, 9 A 72.07, BVerwGE 134, 45, juris Rn. 69; Urt. v. 15.12.2011, 7 A 11.10, NVwZ 2012, 1120, juris Rn. 30; Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 46; Urt. v. 2.7.2020, 9 A 19.19, juris Rn. 93; Beschl. v. 15.7.2022, 7 B 16.21, juris Rn. 13; vgl. nunmehr auch § 18g Abs. 1 Satz 2 AEG sowie dazu BT-Drs. 19/5580, S. 13). Für weniger schutzwürdige Gebiete, beispielsweise für Mischgebiete, sind höhere Schwellen von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.10.1998, 11 A 3.98, BVerwGE 107, 350, juris Rn. 48; Urt. v. 8.9.2016, 3 A 5.15, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75, juris Rn. 36; OVG Hamburg, Urt. v. 12.5.2021, 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485, juris Rn. 171; VGH München, Beschl. v. 23.3.2022, 11 ZB 20.2082, juris Rn. 22; BGH, Urt. v. 10.12.1987, III ZR 204/86, BauR 1988, 204, juris Rn. 18; Urt. v. 25.3.1993, III ZR 60/91, BGHZ 122, 76, juris Rn. 16; vgl. auch Urteil vom 17.4.1986, III ZR 202/84, BGHZ 97, 361, juris Rn. 14; Storost, UPR 2015, 121 <124>). In jedem Fall ist die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht im Sinne einer exakten Grenze zu verstehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 20.5.1998, 11 C 3.97, NVwZ 1999, 67, juris Rn. 33; Urt. v. 28.10.1998, 11 A 3.98,

BVerwGE 107, 350, juris Rn. 48; Urt. v. 8.9.2016, 3 A 5.15, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75, juris Rn. 54).

Wird eine Überschreitung der vorgenannten Lärmpegel von Betroffenen substantiiert geltend gemacht oder muss sich der Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit einer solchen Überschreitung angesichts der konkreten Situation aufdrängen, wird die Behörde solche Umstände regelmäßig aufgreifen müssen (BVerwG, Urt. v. 20.5.1998, 11 C 3.97, NVwZ 1999, 67, juris Rn. 32; Storost, UPR 2015, 121 <125>).

(bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze war eine Summenpegelbetrachtung hier nicht geboten. Es ist weder vom Kläger substantiiert dargelegt worden, noch musste es sich der Beklagten auf anderer Grundlage aufdrängen, dass durch das Hinzutreten des vorhabenbedingten Baulärms zu den Vorbelastungen durch Schienenverkehrslärm eine Gesundheitsgefahr für die Nachbarschaft, insbesondere die Nutzung des vom Kläger angeführten Grundstücks A-Straße 20, begründet oder verschärft wird.

Der Kläger macht geltend, auf dem Grundstück A-Straße 20 bestehe ausweislich der Umgebungslärmkartierung zu Schienenverkehrslärm, Runde 4, eine Lärmvorbelastung von 65 bis 69 dB(A); es sei zu erwarten, dass es durch das Hinzutreten des prognostizierten vorhabenbedingten Baulärmpegels von 65 dB(A) zu einem Anstieg der Gesamtlärmbelastung auf 70,5 dB(A) komme. Mit dieser Argumentation zeigt der Kläger einen Ermittlungsbedarf in Bezug auf eine Gesamtlärmbelastung aus unterschiedlichen Quellen weder für das genannte Grundstück noch für andere Grundstücke in der Nachbarschaft des Vorhabens auf, die nach der Umgebungslärmkartierung mit vergleichbaren Schienenverkehrslärmpegeln vorbelastet sind. Dabei kann offenbleiben, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen Berechnungsergebnisse wie der Umgebungslärmpegel L_{DEN} der Umgebungslärmkartierung nach Art. 5 und Art. 7 der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18. Juli 2002, S. 12 – Umgebungslärmrichtlinie) in der Fassung der Änderung vom 21. Dezember 2020 (ABl. L 269 vom 28. Juli 2021, S. 65) geeignet sind, einen vorhabenbezogenen Ermittlungsbedarf in Bezug auf eine gesundheitsgefährdende Gesamtlärmbelastung aufzuzeigen, und ob sie insoweit jedenfalls einen ersten Anhaltspunkt bilden können (vgl. auch BVerwG, Beschl. v. 13.7.2017, 4 BN 10.17, BauR 2017, 1972, juris Rn. 12 ff.). Mit der

angeführten energetischen Addition zeigt der Kläger einen solchen Ermittlungsbedarf jedenfalls nicht auf:

Abgesehen davon, dass der Kläger mit 69 dB(A) den höchstmöglichen Wert aus der in der Umgebungslärmkartierung dargestellten Spanne von 65 bis 69 dB(A) herausgreift, würde die von ihm befürwortete energetische Addition mit einem Baulärmpegel von 65 dB(A) aus mehreren Gründen zu einer Überschätzung der Gesamtlärmbelastung führen. Der im Baulärmgutachten für das Grundstück A-Straße 20 im Prognoseszenario 2 prognostizierte Baulärmpegel beträgt 64,1 dB(A) (Planunterlage 18.2.7, S. 2, Spalte 7); bei dem vom Kläger angeführten Wert von 65 dB(A) handelt es sich um eine Rundung (vgl. a.a.O., Spalte 6). Zudem handelt es sich auch bei dem Wert von 64,1 dB(A) um den Taktmaximalpegel $L_{AFTm,5}$, den das Baulärmgutachten zur Berücksichtigung der Impulshaltigkeit von Baustellengeräuschen zugrunde gelegt hat (Baulärmgutachten S. 10). Dieser liegt aufgrund seiner Berechnungsweise über dem energieäquivalenten Dauerschallpegel, auf den es für die Wahrung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle indes ankommt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 376 ff.; Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7.17, juris Rn. 46; OVG Hamburg, Urt. v. 12.5.2021, 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485, juris Rn. 170).

Unabhängig davon wäre mit der vom Kläger angeführten Gesamtlärmbelastung zwischen 70 und 71 dB(A) selbst dann, wenn diese im Tatsächlichen feststünde, vorliegend keine Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle dargelegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das vom Kläger angeführte Grundstück A-Straße 20, wie auch die weiteren Grundstücke A-Straße 12 bis 18 und 22 bis 30, unmittelbar an die Schienenwegefläche angrenzt, auf der die Strecken 1220, 1225 und 1232 verlaufen, und das Wohngebäude – dessen fortbestehende Wohnnutzung hier unterstellt werden kann – sich im rückwärtigen, dem Schienenweg zugewandten Bereich des Grundstücks befindet. Das Grundstück und insbesondere das Gebäude sind daher lagebedingt, wie auch in den Ergebnissen der Umgebungslärmkartierung (s.o.) zum Ausdruck kommt, in ganz erheblichem Maße durch Schienenverkehrslärm vorbelastet. Angesichts dieser verminderten Schutzwürdigkeit des Gebiets wäre es unangemessen, die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle auch im vorliegenden Einzelfall bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzusetzen. Angemessen erscheint vielmehr eine Schwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts, wie sie in der Rechtsprechung auch für andere weniger schutzwürdige

Gebiete wie beispielsweise Mischgebiete oder Wohnnutzung im Außenbereich angenommen wird (s.o.). Dem entspricht in bauplanungsrechtlicher Hinsicht, dass das Grundstück A-Straße 20 in dem Baustufenplan Eidelstedt, erneut festgestellt am 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61, m. spät. Änd.), zwar im vorderen, straßennahen Bereich als Wohngebiet („W 2 o“) nach § 10 Abs. 4 der Baupolizeiverordnung der Freien und Hansestadt Hamburg vom 8. Juni 1938 (HmbVBl. S. 69 – BPVO), im rückwärtigen, den Schienenwegen zugewandten Bereich, in dem auch das Wohngebäude steht, hingegen als „Außenbereich Grünfläche“ ausgewiesen ist.

Angesichts der vorgenannten Erwägungen kann hier dahinstehen, ob die vom Kläger als methodische Schwachstellen gedeuteten „Ruheinseln“, wie sie in der Isophonenkarte der Umgebungslärmkartierung insbesondere im Bereich der A-Straße dargestellt werden, tatsächlich auf eine noch höhere Lärmvorbelastung dieses Bereichs hindeuten, wie der Kläger meint, oder ob es sich insoweit um lärmakustisch erklärbare Abschirmungsphänomene durch Gebäudewände handelt. Belastbare Anhaltspunkte für eine methodische Fehlerhaftigkeit der Berechnungsergebnisse zum Umgebungslärm sind dem klägerischen Vorbringen indes nicht zu entnehmen.

(e) Soweit der Kläger das Fehlen weiterer Schutzmaßnahmen, auch in Gestalt zeitlicher Beschränkungen, beanstandet, greift dies nicht durch.

Er macht geltend, die Erwägung der Beklagten (PFB S. 193), wonach auf nächtliche Bauarbeiten „verzichtet“ werde, erscheine angesichts der bereits tagsüber vorherrschenden Richtwertüberschreitungen „geradezu grotesk“. Nächtliche Bauarbeiten der für den Tageszeitraum prognostizierten Pegelstärken wären inmitten von Wohngebieten angesichts des notwendigen Schutzes der Nachtruhe der Anwohner „erst recht“ rechtswidrig. Die schlichte Unterlassung weiterer rechtswidriger Maßnahmen könne nicht als „Verzicht“ zugunsten des Vorhabens berücksichtigt werden.

Die Rüge bleibt ohne Erfolg. Mit ihr wird eine einzelne Erwägung der Beklagten isoliert herausgegriffen und dabei der sie umgebende Regelungs- und Begründungszusammenhang vernachlässigt. Die Beklagte hat eingehend begründet, weshalb sie von der Anordnung weitergehender Schutzmaßnahmen abgesehen hat. In diesem Zusammenhang hat sie insbesondere ausgeführt (PFB S. 196 f.), unter Berücksichtigung der technischen und

örtlichen Rahmenbedingungen, die zahlreiche Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle ausschließen, sei geprüft worden, ob im Sinne der Abschlagsregelung nach Nr. 6.7.1 AVV Baulärm die Begrenzung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung der Lärmbetroffenheiten leisten könne. Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Beigeladene bereits einen Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten auferlegt habe. Angesichts dessen seien die Gesamtabläufe einschließlich der Zeiten, in denen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten seien, darauf ausgerichtet, dass jedenfalls der Tagzeitraum für die Bauarbeiten zur Verfügung stehe. Eine Beschränkung der täglichen Betriebsdauer zöge mithin eine deutliche Verlängerung der Bautätigkeiten und eine größere Zahl von Tagen nach sich, an denen mit Baulärmimmissionen oberhalb der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu rechnen wäre. Aus denselben Gründen erscheine es untunlich, die Dauer der Rammarbeiten stundenweise zu beschränken.

Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen, mit denen der Kläger sich nicht im Einzelnen kritisch auseinandersetzt, zeigt die Rüge ein rechtsfehlerhaftes Defizit des Schutzmaßnahmenkonzepts nicht auf.

bbb) Unzumutbare Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Schienenverkehrsgeräusche sind ebenfalls nicht festzustellen.

(1) Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung insbesondere von Eisenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird in Bezug auf Schienenverkehrsgeräusche durch die Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.3.1996, 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1, juris Rn. 17; Bracher, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, BImSchG § 41 Rn. 17). Diese regelt nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG insbesondere bestimmte Grenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, sowie das Verfahren zur Ermittlung der Immissionen. Für reine und allgemeine Wohngebiete, wie sie in der Nachbarschaft des

Vorhabens bestehen, sieht § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV einen Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag vor.

(2) Auf der Grundlage der von der Beigeladenen vorgelegten Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Planunterlage 18.1; im Folgenden: Verkehrs- und Anlagenlärmgutachten) hat die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss festgestellt, dass die verordnungsrechtlich festgelegten Immissionsgrenzwerte durch den Immissionsbeitrag des Vorhabens in dessen Nachbarschaft nicht überschritten werden.

Das Verkehrs- und Anlagenlärmgutachten betrachtet alle in die Autoreisezuganlage ein- und ausfahrenden Züge sowie Rangierfahrten auf den Gleisen 50, 51, 52 und 53 ab dem Abzweig von der Strecke 1232 bei Weiche 44. Dabei legt es die maximal zu erwartende Auslastung der Anlage im Saisonverkehr mit einer Be- bzw. Entladung von jeweils drei Zügen morgens und abends – nach 6:00 Uhr und vor 22:00 Uhr – sowie eine Fahrtgeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde (S. 11 ff.). Auf dieser Grundlage wird prognostiziert, dass die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an allen 24 Immissionsorten deutlich eingehalten und am Tag um mindestens 8 dB(A) unterschritten werden (S. 24). Eine Prognose für die Nachtzeit wird nicht angestellt, da das Betriebsprogramm des Vorhabens für diesen Zeitraum keine Fahrten vorsieht.

Der Planfeststellungsbeschluss erkennt in dem Vorhaben eine wesentliche Änderung von Schienenwegen im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV, weil in Bezug auf die Gleise 50, 51, 52 und 53 ein erheblicher baulicher Eingriff vorliege, der im Zusammenhang mit dem zugrunde gelegten Betriebsprogramm geeignet sei, den Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) zu erhöhen (PFB S. 200). Eine bauliche Erweiterung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV sei nicht gegeben, da sämtliche der von dem Vorhaben umfassten Gleisbauarbeiten sich nicht auf durchgehende Gleise – bei denen es sich um Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen handeln müsse – bezögen (PFB S. 199 f.). Die Beklagte folgt dem Verkehrs- und Anlagenlärmgutachten darin, dass die immissionsschutzrechtliche Betrachtung von Schienenverkehrsgeräuschen räumlich auf die Gleise 50, 51, 52 und 53 zu beschränken ist (PFB S. 200 f.). Sie schließt sich dem Verkehrs- und Anlagenlärmgutachten auch in der Einschätzung an, dass an keinem Immissionsort mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu rechnen sei; vielmehr lägen im maßgeblichen

Beurteilungszeitraum – tagsüber – die prognostizierten Schienenverkehrsgeräusche um mindestens 8 dB(A) unterhalb der Immissionsgrenzwerte (PFB S. 201). Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen entstünden durch die wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV daher nicht. Entsprechend sieht der Planfeststellungsbeschluss keine Schutzmaßnahmen in Bezug auf betriebsbedingte Schienenverkehrsgeräusche vor.

(3) Rechtsfehler des Planfeststellungsbeschlusses bei der vorgenannten Bewertung der betriebsbedingten Schienenverkehrsgeräusche sind auf der Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens nicht festzustellen.

(a) Entgegen der Auffassung des Klägers ist die räumlich-gegenständliche Begrenzung der Lärmimmissionsprognose von Schienenverkehrsgeräuschen auf den Bereich der Gleise 50, 51, 52 und 53 rechtlich nicht zu beanstanden.

Der Kläger rügt, die Beklagte habe zu Unrecht die erhebliche Lärmbelastung, die „insgesamt an dem wesentlich geänderten Schienenweg“ vorherrsche, unberücksichtigt gelassen und sämtliche Beurteilungspegel ausschließlich unter Ansatz der erwarteten Zugbewegungen auf den Gleisen 50, 51, 52 und 53 ermittelt. Diese räumliche Begrenzung sei jedoch „rechtlich nicht abgesichert“. Es hätte berücksichtigt werden müssen, dass der „geänderte Schienenweg“, zu dem auch die Strecken 1220, 1225 und 1232 gehörten, insgesamt Verkehrslärmimmissionen verursache, deren Beurteilungspegel weit oberhalb der Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts lägen.

Diese Rüge bleibt ohne Erfolg. In Bezug auf mögliche Schutzansprüche aus § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist ausschließlich der Beurteilungspegel des von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms maßgeblich (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.3.1996, 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1, juris Rn. 27 f. m.w.N.; Beschl. v. 11.11.1996, 11 B 65.96, NVwZ 1997, 394, juris Rn. 9; Urt. v. 17.3.2005, 4 A 18.04, BVerwGE 123, 152, juris Rn. 15). Aus der Art und der Lage des hier angegriffenen Vorhabens ergeben sich folglich Grenzen für die Zurechnung von Schienenverkehrsgeräuschen (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 10.11.2004, 9 A 67.03, NVwZ 2005, 591, juris Rn. 23).

Es kann offen bleiben, ob das Vorhaben als Bau im Sinne von § 41 Abs. 1 Var. 1 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 Var. 1 der 16. BImSchV oder, wie die Beklagte angenommen hat, als wesentliche Änderung von Schienenwegen im Sinne von § 41 Abs. 1 Var. 2 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zu qualifizieren ist. Jedenfalls sind die Schienenverkehrsgeräusche der in der Nähe verlaufenden Strecken 1220, 1225 und 1232 dem Vorhaben – entgegen der Auffassung des Klägers – nicht zuzurechnen mit der Folge, dass diese bei der Schienenverkehrslärmprognose für das Vorhaben außer Betracht bleiben konnten:

Bei der räumlich-gegenständlichen Abgrenzung, die § 41 Abs. 1 BImSchG voraussetzt („durch diese“), können die zur Abgrenzung von „Bau“ und „wesentlicher Änderung“ eines Schienenweges in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelten Grundsätze – jedenfalls sinngemäß – herangezogen werden (vgl. auch Bracher, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, BImSchG § 41 Rn. 57; Lindau/Steiling, in: Feldhaus, Bundes-Immissionsschutzrecht, Stand Juni 2025, BImSchG § 41 Rn. 58, 58b). Nach dieser Rechtsprechung hat die Abgrenzung zwischen Neubau und baulicher Änderung bei dem Begriff des Schienenwegs anzusetzen (vgl. hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 3.3.1999, 11 A 9.97, UPR 1999, 388, juris Rn. 24; Urt. v. 10.11.2004, 9 A 67.03, NVwZ 2005, 591, juris Rn. 25; Urt. v. 9.11.2017, 3 A 4.15, BVerwGE 160, 263, juris Rn. 94). Dieser ist nicht funktions-, sondern trassenbezogen zu verstehen. Hiernach ist auf das räumliche Erscheinungsbild der Gleisanlagen im Gelände abzustellen und danach abzugrenzen, ob die zu betrachtenden Gleise optisch als Einheit auf gemeinsamer Trasse oder als jeweils selbständige Anlagen mit getrennter Trassenführung in Erscheinung treten. Um den Bau eines neuen Schienenweges handelt es sich mithin, soweit eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird; von einer Änderung eines bestehenden Schienenweges ist dagegen auszugehen, wenn Gleise parallel zu bereits vorhandenen Eisenbahngleisen ohne deutlich trennende Merkmale (z.B. größere Abstandsflächen, trennende Gehölze, Wasserflächen) geführt werden. Das räumliche Erscheinungsbild ist auch dann maßgeblich, wenn verschiedene Eisenbahnstrecken mit je unterschiedlicher Funktion nebeneinander laufen. Einen Abstand von weniger als 30 m zwischen verschiedenen Gleisen auf einem insgesamt durch Bahnanlagen geprägten Gelände hat das Bundesverwaltungsgericht als für sich genommen unzureichend angesehen, um eine deutliche optische Trennung zu erzeugen (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2004, 9 A 67.03, NVwZ 2005, 591, juris Rn. 30).

In Anwendung dieser Grundsätze ist hier nicht entscheidend, dass die Gleise 50, 51, 52 und 53 abschnittsweise – über einige hundert Meter – parallel oder annähernd parallel zu den nordöstlich von ihnen liegenden Gleisen der Strecken 1220 (Richtung Nord), 1225 und 1232 verlaufen und dass die zwischen ihnen bestehenden seitlichen Abstände für sich betrachtet möglicherweise kein Maß erreichen, das nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auf verschiedene Trassen schließen ließe (vgl. Lagepläne Nord und Süd, Planunterlagen 3.1 und 3.2; vgl. auch Anlage 1 zum Sitzungsprotokoll vom 6.11.2025). Entscheidend ist vielmehr, dass das Vorhaben äußerlich erkennbare Gestaltungsmerkmale aufweist, die dem optischen Eindruck einer räumlichen Einheit des Vorhabens bzw. der Gleise 50, 51, 52 und 53 mit den vorgenannten durchgehenden Strecken entgegenstehen. So wird nach Realisierung des Vorhabens bei dessen Betrachtung aus der näheren Umgebung deutlich erkennbar sein, dass die Gleise 50, 51, 52 und 53 auf die Bahnsteige und Hochbauten, darunter das Parkdeck und die Verladerampen, der Autoreisezuganlage zulaufen und an diesen als Stumpfgleise enden. Bereits dieser Umstand hebt sie deutlich von den vorgenannten durchgehenden Strecken ab und weist sie als Bestandteile einer anderen Anlage und Trasse aus. Vor diesem Hintergrund kann offen bleiben, ob die zwischen den Gleisen 50, 51, 52 und 53 einerseits und den vorgenannten durchgehenden Strecken andererseits geplanten Versickerungsmulden für sich betrachtet ein hinreichend deutlich abgrenzendes topographisches Merkmal bilden (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2004, 9 A 67.03, NVwZ 2005, 591, juris Rn. 30, zu einem Graben).

Bei dieser Betrachtung wird nicht verkannt, dass die Abgrenzung nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht unter funktions-, sondern unter trassenbezogenen Gesichtspunkten zu erfolgen hat. Es wird hier nicht darauf abgestellt, dass die Bahnsteige und Hochbauten der Autoreisezuganlage die auf sie zulaufenden (Stumpf-)Gleise einer anderen Funktion – dem Autoreisezugverkehr im Unterschied zum Personen- oder Güterverkehr – zuordnen, sondern dass sie diese Gleise aufgrund des erkennbaren räumlich-gegenständlichen Zusammenhangs im Gelände als separate Trasse erscheinen lassen.

Die vorgenannte Würdigung konnte der Senat auf der Grundlage einer Inaugenscheinnahme von Licht- bzw. Luftbildern und Lageplänen (vgl. Anlage 1 zum

Sitzungsprotokoll vom 6.11.2025) im Rahmen der mündlichen Verhandlung vornehmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 14.11.1991, 4 C 1.91, NVwZ-RR 1992, 227, juris Rn. 20 ff.; Beschl. v. 3.12.2008, 4 BN 26.08, ZfBR 2009, 277, juris Rn. 3; Beschl. v. 19.3.2015, 4 B 65.14, ZfBR 2015, 702, juris Rn. 12). Eine Ortsbesichtigung des Vorhabengeländes hätte keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn gebracht, da insbesondere die vier Stumpfgleise, die Bahnsteige sowie die Hochbauten des Vorhabens zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung noch nicht errichtet waren.

(b) Die Rüge des Klägers, die Beklagte habe eine Summenpegelbetrachtung unter Berücksichtigung des bereits vorhabenunabhängig auf die Nachbarschaft einwirkenden Schienenverkehrslärms versäumt, bleibt auch in Bezug auf betriebsbedingte Schienenverkehrsgeräusche ohne Erfolg.

Wiederum unter Verweis auf die Isophonenkarte der Umgebungslärmkartierung, Runde 4, macht der Kläger geltend, es bestehe bereits eine Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm, die nur knapp unterhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liege. Danach herrsche an den Gebäuden A-Straße 12 und 20 eine Lärmvorbelastung von 65 bis 69 dB(A) vor. Angesichts der auf der Isophonenkarte festzustellenden, jedoch kaum zu erklärenden „Ruheinseln“ sei zudem von einer Unterschätzung durch die Umgebungslärmkartierung auszugehen. Ausgehend davon hätten die Beigeladene und die Beklagte die künftig an „dem Schienenweg“ zu erwartende Gesamtlärmbelastung konkret ermitteln müssen.

Rechtsfehler des Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf Schienenverkehrslärmimmissionen zeigt der Kläger damit nicht auf. Auch unter dem Gesichtspunkt der staatlichen Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG musste die Beklagte hier keine Ermittlungen zu einem Summenpegel aus vorhabenbedingtem und vorbestehendem Schienenverkehrslärm anstellen. Weder aufgrund substantiiertes Einwendungen des Klägers noch auf anderer Grundlage drängte sich die Notwendigkeit solcher Ermittlungen auf (vgl. BVerwG, Urt. v. 20.5.1998, 11 C 3.97, NVwZ 1999, 67, juris Rn. 32; Storost, UPR 2015, 121 <125>).

Das Vorbringen, an den Gebäuden A-Straße 12 und 20 herrsche ausweislich der Umgebungslärmkartierung zu Schienenverkehrslärm, Runde 4, eine Lärmvorbelastung von

65 bis 69 dB(A) vor, führt zu keiner anderen Bewertung. Dabei kann zugunsten des Klägers unterstellt werden, dass auf beiden Grundstücken eine Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm in Höhe von 69 dB(A) besteht. Wird dieser Pegel im Wege der energetischen Addition mit dem jeweils höchsten im Verkehrs- und Anlagenlärmgutachten (Planunterlage 18.1, Anlage 18.1.1, Tabelle 1) prognostizierten Dauerschallpegel – von 49,1 dB(A) in Bezug auf das Grundstück A-Straße 12 bzw. 49,6 dB(A) in Bezug auf das Grundstück A-Straße 20, jeweils tags – summiert, so steigt der Summenpegel kaum über 69 dB(A) an und erreicht jedenfalls nicht die Schwelle von 70 dB(A).

Im Übrigen kann auf die Ausführungen zur Entbehrlichkeit einer Summenpegelbildung bei der Betrachtung baubedingter Lärmimmissionen verwiesen werden (s. oben aaa) (3) (d)). Dies gilt insbesondere für die Bewertung, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bei Grundstücken wie den vorgenannten, die vorhabenunabhängig an einen stark frequentierten Schienenweg angrenzen, unter dem Aspekt der verminderten Schutzwürdigkeit nicht bei 70 dB(A), sondern bei 72 dB(A) tags zu markieren ist.

Dem vom Kläger in der mündlichen Verhandlung bedingt gestellten Beweisantrag Nr. 8 (Anlage 2 zum Sitzungsprotokoll vom 6.11.2025, S. 2), mit dem der Kläger die Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache begehrt, dass bedingt durch den Schienenverkehr im Bereich des Vorhabens und den Betrieb des Vorhabens jedenfalls an den [Immissionsorten] IP26 (A-Straße 12, Hamburg) und IP27 (A-Straße 20, Hamburg) eine Gesamtlärmbelastung von mehr als 70 dB(A) tags und mehr als 60 dB(A) nachts zu prognostizieren ist, war nicht nachzugehen. Die Beweistatsache ist nicht entscheidungserheblich, da selbst in dem Fall einer die im Beweisantrag konkret benannte Höhe von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts übersteigenden Gesamtlärmbelastung keine Überschreitung der hier wegen vorbelastungsbedingt verminderter Schutzwürdigkeit angemessenen grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags bzw. 62 dB(A) nachts (s.o.) zu erwarten wäre. Unabhängig davon ist der Beweisantrag auf Ausforschung gerichtet, da die vom Kläger vorgetragenen Anhaltspunkte nicht in der für einen solchen Beweisantritt erforderlichen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 26.6.2017, 6 B 54.16, NVwZ 2017, 1388, juris Rn. 7 m.w.N.) greifbaren Weise dafür sprechen, dass hier bei energetischer Addition der Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm mit den höchsten im Verkehrs- und Anlagenlärmgutachten prognostizierten Dauerschallpegeln vorhabenbedingten

Schienenverkehrslärms eine Überschreitung auch nur der Schwelle von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu erwarten ist.

Soweit der Kläger Ermittlungen zur Gesamtbelastung durch Schienenverkehrslärm gerade für den Nachtzeitraum vermisst, geht dies daran vorbei, dass nach dem Betriebsprogramm des Vorhabens An- und Abfahrten zu bzw. von der Autoreisezuganlage im Zeitraum zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nicht vorgesehen sind, das Vorhaben also nicht zu einem Anstieg der Belastungen in diesem Zeitraum beitragen kann. Einer rechtlichen Absicherung des vorgenannten Umstandes durch verbindlichen Ausschluss von An- und Abfahrten während des Nachtzeitraums bedurfte es hier angesichts der besonderen Funktion der Anlage nicht. Das Betriebsprogramm beruht auf Erfahrungen mit dem bisherigen und Recherchen zu dem zukünftigen Nachfrageverhalten von Autoreisezuganbietern, das wiederum auf den Präferenzen der Reisenden gründet. Mit einer Verschiebung von An- oder Abfahrten in den Nachtzeitraum ist danach nicht zu rechnen (vgl. auch – zur Berücksichtigung des Fehlens von Anreizen zu Abweichungen von einem Betriebsprogramm – BVerwG, Ur. v. 12.6.2024, 11 A 13.23, BVerwGE 183, 1, juris Rn. 21).

cc) Auf der Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens sind keine Verstöße gegen zwingende Anforderungen des Brandschutzrechts festzustellen.

aaa) Nach § 4 Abs. 1 AEG müssen insbesondere Eisenbahninfrastrukturen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit (1.) an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und (2.) an den Betrieb genügen. Nach § 4 Abs. 3 Satz 1 AEG sind die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen verpflichtet, (1.) ihren Betrieb sicher zu führen und (2.) an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Diese Verpflichtungen werden durch § 2 Abs. 1 Satz 1 der – auf Grundlage von § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG erlassenen – Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479), konkretisiert, wonach Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein müssen, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (vgl. auch BVerwG, Ur. v. 27.11.2025, 7 C 8.24, juris Rn. 22; VGH Mannheim, Ur. v. 20.11.2018, 5 S 2138/16, juris Rn. 221 f.). Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik

entsprechen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 EBO). Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthält keine spezifischen Anforderungen an den Brandschutz bei der Errichtung und dem Betrieb von Eisenbahnanlagen.

In den Eisenbahnspezifischen Technischen Baubestimmungen (EiTB) des Eisenbahn-Bundesamtes – in der zum Zeitpunkt des Planerlasses am 9. August 2022 geltenden Ausgabe 2022/1 – wird unter Ziffer 1 der Vorbemerkungen erläutert, die EiTB enthielten technische Regeln sowie Festlegungen zu Bauprodukten, die bei der Auslegung des Begriffs „Anforderungen der Sicherheit und Ordnung“ im Sinne von § 2 Abs. 1 EBO regelmäßig heranzuziehen seien. Nach Ziffer A 2.1 Abs. 1 der EiTB sind bauliche Anlagen gemäß § 4 Abs. 3 AEG i.V.m. § 3 der Musterbauordnung (MBO) i.V.m. § 14 MBO so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass der Entstehung eines Brandes vorgebeugt wird (1. Spiegelstrich), der Ausbreitung von Feuer und Rauch (Brandausbreitung) vorgebeugt wird (2. Spiegelstrich), bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren möglich ist (3. Spiegelstrich) und wirksame Löscharbeiten möglich sind (4. Spiegelstrich). In Bezug auf die Brandbekämpfung knüpfen diese schutzzielbezogenen Brandschutzanforderungen nach Ziffer A 2.1 Abs. 1 der EiTB damit an dem in § 14 MBO – in der zum Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Fassung der Änderung durch Beschluss der Bauministerkonferenz vom 25. September 2020 – enthaltenen Gebot an, dass wirksame Löscharbeiten möglich sein müssen; dieses Gebot würde inhaltsgleich auch im Falle der Anwendbarkeit von § 17 HBauO an Stelle von § 14 MBO gelten.

Dem Gebot der Möglichkeit wirksamer Löscharbeiten ist grundsätzlich genügt, wenn die Feuerwehr ungehindert an die bauliche Anlage heranrücken kann, dort in ausreichender Menge Löschwasser zur Verfügung hat und innerhalb eines Gebäudes einen noch rauchfreien, gesicherten Brandangriffsweg vorfindet (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 15.3.2023, OVG 3a A 1/23, NuR 2023, 839, juris Rn. 45 m.w.N.; Hohmann, in: Alexejew, HBauO, Stand Mai 2020, § 17 Rn. 13 f.; Kammeyer/Dom, in: Große-Suchsdorf, NdsBauO, 10. Aufl. 2020, § 14 Rn. 9; Koch/Plum, in: Gädtke u.a., BauO NRW, 15. Aufl. 2024, § 14 Rn. 15, 49 ff.; Meyer, in: ders. u.a., BauO Bln, 7. Aufl. 2021, § 14 Rn. 15 f.; Nolte/Thum, in: Busse/Kraus, BayBauO, Stand Januar 2025, Art. 12 Rn. 26; Sauter, LBO BW, Stand Mai 2025, § 15 Rn. 18 f.). Die Löschwasserversorgung ist gesichert, wenn Hydranten mit ausreichender Leistung in angemessener Entfernung vom Objekt vorhanden sind (vgl.

Meyer, in: ders. u.a., BauO Bln, 7. Aufl. 2021, § 14 Rn. 16). Es ist anerkannt, dass sich der Nachweis einer gesicherten Löschwasserversorgung im Einzelnen nach den Empfehlungen des vom Deutschen Verein des Gas- und Wasserfachs e.V. (DVGW) herausgegebenen Arbeitsblatts W 405 – Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung –, Ausgabe Februar 2008, richten kann, die insoweit anerkannte Regeln der Technik sind (vgl. Hohmann, in: Alexejew, HBauO, Stand Mai 2020, § 17 Rn. 15; Domning/Möller/Sutkus, in: Möller/Bebensee, Bauordnungsrecht Schleswig-Holstein, Stand Januar 2023, § 15 Rn. 68; Koch/Plum, in: Gädtke u.a., BauO NRW, 15. Aufl. 2024, § 14 Rn. 54).

bbb) Die Beklagte legt ihrer Zulassungsentscheidung das von der Beigeladenen vorgelegte Brandschutzkonzept (Planunterlage 20.1) in der 3. Fassung vom 14. Februar 2022 einschließlich des Löschwassernachweises (Planunterlage 20.2) zugrunde (hierzu und zum Folgenden PFB S. 236 f.) und setzt dieses unter Ziffer A.5.7.2 in verschiedenen anlagenbezogenen Nebenbestimmungen zum Brandschutz um (PFB S. 47 f.). Rechtlich beanstandungsfrei führt sie im Planfeststellungsbeschluss aus, das Brandschutzkonzept sei insbesondere methodisch nicht zu beanstanden und erbringe den Nachweis einer hinreichenden Erschließung des Vorhabens zur Erreichbarkeit durch Rettungskräfte und des Vorhandenseins der für Brand- und Katastrophenschutz erforderlichen Infrastruktur. Diesbezügliche Rechtsfehler zeigt auch der Kläger nicht auf:

(1) Er macht geltend, die Beklagte habe das im Anhörungsverfahren geäußerte Verlangen der Feuerwehr Hamburg nach der Einrichtung eines leistungsfähigen Hydranten vor dem Zugang zur Verladeanlage und einer trockenen Löschwasserleitung auf dem Mittelbahnsteig zu Unrecht und unter Verweis auf ein insoweit nicht tragfähiges Brandschutzkonzept abgelehnt. Dies bleibt ohne Erfolg.

Der Planfeststellungsbeschluss (S. 241) weist die entsprechenden Forderungen der Feuerwehr Hamburg mit der Begründung zurück, die hinreichende Verfügbarkeit von Löschmitteln sei angesichts dreier vorhandener Hydranten im Bereich des benachbarten ICE-Werks durch den Löschwassernachweis (Planunterlage 20.2) belegt. Der Löschwassernachweis stellt – unter Veranschaulichung der Lage der Hydranten auf dem Vorhabengelände, vgl. Anlage 2 – dar, dass der Gesamtlöschwasserbedarf innerhalb eines Radius von 300 m insbesondere um die Hochbauten des Vorhabens durch drei bestehende

Hydranten gedeckt werden kann (Planunterlage 20.2, S. 2 f.; vgl. auch Planunterlage 20.1, S. 52). Hierzu wird ausgeführt, die bereitstellbare Löschwassermenge sowie der Betriebsdruck entsprächen den an sie zu stellenden Anforderungen, wobei Erstere in Anlehnung an das vom DVGW herausgegebene Arbeitsblatt W 405 ermittelt worden sei und 800 l/min (48 m³/h) über einen Zeitraum von zwei Stunden betrage (Planunterlage 20.2, S. 3).

Dies lässt keine Rechtsfehler erkennen. Bei dem Verlangen der Feuerwehr nach der Installation eines leistungsfähigen Hydranten mit einer Kapazität von 2000 l/min vor dem Zugang zur Verladeanlage handelt es sich nach seiner Formulierung („sollte“) im Abgleich mit anderen, strikt formulierten Stellungnahmen der Feuerwehr um eine Empfehlung. Für diese Empfehlung gilt zudem, ebenso wie für das zwingend formulierte Verlangen nach einer „trockenen“ Löschwasserleitung auf dem Mittelbahnsteig – gemeint ist erkennbar der Passagier-, nicht der Betriebsbahnsteig –, dass eine rechtliche Grundlage für sie nicht ersichtlich ist. Auch der Kläger zeigt nicht auf, auf welcher Grundlage im Rahmen des Löschwassernachweises von weitergehenden Anforderungen an die Löschwasserverfügbarkeit hätte ausgegangen werden müssen und dass der geführte Löschwassernachweis unter diesem Aspekt defizitär ist; er setzt sich mit diesem nicht auseinander. Angesichts dessen konnte die Beklagte die genannten Verlangen der Feuerwehr nach weiterer Löschmitteltechnik rechtsfehlerfrei zurückweisen.

(2) Der Kläger rügt eine mangelnde Berücksichtigung der „erhöhten Brandlast“ von Kraftfahrzeugen mit Elektroantrieb im Rahmen des Brandschutzkonzepts. Die konventionelle Löschtechnik sei durch die beim Brand der Lithium-Ionen-Batterien freigesetzten großen Energiemengen „häufig überfordert“ und werde nicht in der Lage sein, den Brand wirksam zu bekämpfen. Die möglichst frühzeitige Erkennung und der Einsatz großer Mengen an Wasser könnten jedoch zu einer deutlich verlangsamten Brandentwicklung beitragen.

Ein Fehler des planfestgestellten Brandschutzkonzepts wird damit nicht aufgezeigt. Es kann zugunsten des Klägers unterstellt werden, dass ein wirksamer Löschangriff auf ein brennendes E-Automobil im Vergleich zu einem Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor durch besondere Brandeigenschaften von Lithium-Ionen-Batterien erschwert wird. Der Kläger stellt allerdings nicht durchgreifend in Frage, dass der Löschwassernachweis im

Einklang mit den Empfehlungen des vom DVGW herausgegebenen Arbeitsblatts W 405 erstellt worden ist, welche insoweit die anerkannten Regeln der Technik darstellen. Ebenso wenig ist von Klägerseite dargelegt oder sonst ersichtlich, dass die anerkannten Regeln der Technik zum maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung im August 2022 eine veränderte, von den vorgenannten DVGW-Empfehlungen abweichende Bemessung der Löschwasserversorgung allein im Hinblick auf mögliche Brände von E-Fahrzeugen geboten.

(3) Der Kläger beanstandet, der Brandschutz im Vorhabengebiet sei auch insoweit nicht sichergestellt, als Rettungskräfte nur über die verkehrlich überlastete Elbgaustraße an das Vorhabengebiet heranfahren könnten. Dass die „gebotene“ Einhaltung der Hilfsfrist durch die Feuerwehr im Notfall tatsächlich gelingen könne, sei angesichts der unzureichenden verkehrlichen Erschließung des Vorhabengeländes zweifelhaft. Die reine Fahrzeit von der Feuerwache Stellingen zum Vorhaben über die Bundesstraße 4 betrage während der nachmittäglichen Spitzenstunde bis zu 18 Minuten. Eine Verringerung dieser Fahrzeit sei zwar grundsätzlich durch die einsatzbedingte Wahrnehmung von Sonderrechten der Feuerwehr möglich, werde jedoch mit großen Lösch- und Rettungsfahrzeugen aufgrund des starken und oftmals überstauten Verkehrs auf der Elbgaustraße regelmäßig nicht gelingen. Gerade während der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten sei ein rechtzeitiger Brand- und Rettungseinsatz auf dem Vorhabengelände nicht sichergestellt.

Dies greift sowohl in rechtlicher als auch in tatsächlicher Hinsicht nicht durch.

In rechtlicher Hinsicht schreibt der Kläger der von ihm angeführten Hilfsfrist (vgl. zu deren Bedeutung allgemein BVerwG, Urt. v. 23.6.2021, 7 A 10.20, NVwZ 2021, 1696, juris Rn. 19) eine zwingende Bindungswirkung zu, die dieser nicht zukommt. Zwar wird in den Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren (AGBF Bund) zu Qualitätskriterien für die Bedarfsplanung von Feuerwehren in Städten (vom 16. September 1998, Fortschreibung vom 19. November 2015) von einer erforderlichen Hilfsfrist von acht Minuten für das Eintreffen der ersten zehn Rettungskräfte und von 13 Minuten für das Eintreffen von sechs weiteren Rettungskräften zur Bewältigung eines standardisierten Schadensereignisses (kritischer Wohnungsbrand) ausgegangen (S. 2 ff.). Dabei handelt es sich allerdings lediglich um eine Empfehlung, die Gemeinden eine Arbeitshilfe bei der

Bedarfsplanung von Feuerwehren bieten soll. Eine rechtliche Bindungswirkung kommt diesen Hilfsfristen nicht zu (vgl. auch VGH München, Urt. v. 25.2.2020, 22 A 18.40038, ZUR 2020, 559, juris Rn. 72). Sie haben in Hamburg auch keine Aufnahme in gesetzliche Vorgaben gefunden. Schon angesichts dessen besteht kein allgemeines Gebot, Infrastrukturanlagen mit Brandrisiken zwingend so zu planen, dass die vorgenannten Hilfsfristen mit Sicherheit eingehalten werden können. Grundsätzlich ist es Aufgabe der Gemeinden, im Falle geänderter Verhältnisse vorhabenbedingt erhöhten Anforderungen durch sachgerechte Planung, Ausstattung und Unterhaltung ihrer Feuerwehr Rechnung zu tragen (vgl. VGH München, Urt. v. 25.2.2020, 22 A 18.40038, ZUR 2020, 559, juris Rn. 72 m.w.N.).

Unabhängig davon trifft auch die tatsächliche Prämisse des Klägers, wonach die verkehrliche Anbindung des Vorhabengeländes über die Elbgaustraße unzureichend sei, nicht zu (s. unten c) bb)). Jedenfalls ist nicht ersichtlich, dass die Einhaltung der vorgenannten Hilfsfristen in Bezug auf das Vorhaben bereits grundsätzlich – auch außerhalb von Verkehrsspitzenzeiten und ohne Hinzutreten weiterer hindernder Umstände – nicht möglich ist. Nach den Ausführungen unter Ziffer 6. des Brandschutzkonzepts liegt die zuständige Feuer- und Rettungswache Stellungen der Berufsfeuerwehr ca. 3 km vom Vorhabengelände entfernt. Bei Zugrundelegung einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 50 km/h würde die Anfahrtszeit unter fünf Minuten liegen. Entgegen der Darstellung des Klägers bestehen auch keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass die Möglichkeit zu wirksamer Wahrnehmung der der Feuerwehr nach § 35 Abs. 1, § 38 Abs. 1 und 2 StVO zustehenden Sonderrechte regelmäßig durch die Verkehrsverhältnisse auf der Elbgaustraße ausgeschlossen oder erheblich vermindert sein wird (so im Ergebnis auch PFB S. 242 f.). Selbst im Falle erheblicher Staus zu Verkehrsspitzenzeiten würden die räumlichen Verhältnisse auf dem Abschnitt der Elbgaustraße, an den das Vorhabengelände verkehrlich angebunden ist, die Bildung einer Gasse für Einsatzfahrzeuge, erforderlichenfalls durch das Ausweichen anderer Verkehrsteilnehmer auf die an beiden Fahrbahnrändern bestehenden Geh- und Radwege, zulassen. Im Übrigen entspricht die der Rüge unterlegte Annahme, dass eine Überstauung der Elbgaustraße „regelmäßig“ der Fall sei, nicht den Einschätzungen der rechtlich beanstandungsfreien Verkehrsuntersuchungen vom 20. September 2019 und 16. Februar 2023 (s. unten c) bb)). Solches ist auch der Stellungnahme der Polizei vom 30. Oktober 2020, auf die der Kläger sich ergänzend bezieht, nicht zu entnehmen.

dd) Das planfestgestellte Entwässerungskonzept für Niederschlagswasser ist in Teilen mit zwingenden Anforderungen des Wasserrechts unvereinbar.

Das Entwässerungskonzept (hierzu aaa)) verstößt gegen das Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG in Bezug auf das Grundwasser (hierzu bbb)) und das Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nach § 5 Nr. 1 der Wasserschutzgebietsverordnung Eidelstedt/Stellingen (im Folgenden: WSG-VO) vom 2. Juli 2019 (hierzu ccc)), soweit es die Niederschlagsentwässerung von den Gleisanlagen des Vorhabens regelt; in Bezug auf die übrigen Entwässerungsabschnitte des Vorhabens sind die Verbote eingehalten. Ein Verstoß des Entwässerungskonzepts für Niederschlagswasser gegen das Verbot des Errichtens und Betriebens von Abwasserbehandlungsanlagen nach § 5 Nr. 7 WSG-VO (hierzu ddd)) und eine Rechtsfehlerhaftigkeit der Bestimmung unter Ziffer A.5.1.3.3, 2. Spiegelstrich, des Planfeststellungsbeschlusses (hierzu eee)) sind hingegen nicht festzustellen. Den in der mündlichen Verhandlung durch den Kläger bedingt gestellten Beweisanträgen zu wasserrechtlichen Sachverhalten hatte der Senat nicht nachzugehen (hierzu fff)). Die festgestellten Verstöße führen zur Rechtswidrigkeit des Entwässerungskonzepts für Niederschlagswasser insgesamt, sodass der Planfeststellungsbeschluss sich insgesamt als rechtswidrig und nicht vollziehbar darstellt (hierzu ggg)).

aaa) Das planfestgestellte Konzept der Niederschlagsentwässerung sieht vor, das auf dem Vorhabengelände anfallende Niederschlagswasser über eine Tiefenentwässerung zu sammeln und Versickerungsanlagen zuzuleiten (vgl. hierzu und zum Folgenden den Wasserrechtlichen Fachbeitrag, Planunterlage 17.1, S. 15 ff.; Begründung zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis, Planunterlage 17.2, S. 6 ff.). Hierzu werden sechs Entwässerungsabschnitte gebildet, nämlich für die Gleisanlagen südlich der Elbgaustraße (Abschnitt 4.1) und nördlich der Elbgaustraße (Abschnitt 4.2), den Passagierbahnsteig (Abschnitt 4.3), den Betriebsbahnsteig (Abschnitt 4.4), das Parkdeck (Abschnitt 4.5) sowie die Straßenverkehrsflächen und Rampen (Abschnitt 4.6). Die Gleisanlagen entwässern in sechs auf dem Vorhabengelände anzulegende Versickerungsmulden, nämlich Abschnitt 4.2 in vier nördlich der Elbgaustraße und Abschnitt 4.1 in zwei südlich der Elbgaustraße anzulegende Mulden. Das Niederschlagswasser der übrigen Abschnitte wird ebenfalls in den nördlichen Mulden zur Versickerung gebracht, mit Ausnahme der auf dem

Passagierbahnsteig (Abschnitt 4.3) anfallenden Niederschläge, die in zwei unter diesem Bahnsteig anzulegenden und mit vorgeschalteten Substratfiltern versehenen Rigolen versickert werden.

Die dem Entwässerungskonzept der Beigeladenen zugrunde liegenden fachlichen Annahmen insbesondere zur Reinigungsleistung der Versickerungsanlagen in Bezug auf Schadstoffe im Niederschlagswasser sowie zu der erforderlichen Dimensionierung der Anlagen beruhen auf den Empfehlungen des von der Deutschen Vereinigung für Abwasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) herausgegebenen Arbeitsblattes DWA-A 138 – Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser –, Ausgabe April 2005 mit Korrektur März 2006 (im Folgenden: Arbeitsblatt DWA-A 138), und des ebenfalls von der DWA herausgegebenen Merkblattes DWA-M 153 – Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser –, Ausgabe August 2007 mit Korrektur Dezember 2020 (im Folgenden: Merkblatt DWA-M 153) (vgl. den Wasserrechtlichen Fachbeitrag, Planunterlage 17.1, S. 16; Begründung zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis, Planunterlage 17.2, S. 6 ff.; Anlage 5 zu Planunterlage 17.2).

Die Beklagte hat das Entwässerungskonzept der Beigeladenen im Wesentlichen übernommen, allerdings unter Ziffer A.3.1.4 und A.3.1.5 des Planfeststellungsbeschlusses mit umfangreichen Nebenbestimmungen versehen. Zum Bau der Abwasseranlagen wird bestimmt, dass alle Bauwerke der Entwässerung unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden müssen; als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstige technische Bauvorschriften (Ziffer A.3.1.4 Satz 2 und 3). Die aufgefüllten Böden, die im Bereich der geplanten Versickerungsmulden und Rigolen im Untergrund anstehen, sind zu entfernen und durch einen Boden der Bodenklasse SE (Durchlässigkeitsbeiwert zwischen 1×10^{-4} und 5×10^{-5} m/s) auszutauschen (Ziffer A.3.1.4.3 Abs. 1). Die Versickerungsmulden sind mit einer 30 cm mächtigen, belebten (d.h. bepflanzt) Oberbodenschicht und die Rigolen mit vorgeschalteten Substratfiltern auszuführen (Ziffer A.3.1.4.3 Abs. 3). In den Abläufen der Bahnsteige – gemeint ist offensichtlich der Passagierbahnsteig – sind Filtersysteme mit einem maximalen Durchgangswert $D = 0,15$ nach dem Merkblatt DWA-M 153 und gemäß Planunterlage 17.2, Anlage 5, umzusetzen. Die Unterkante der Rigole muss gemäß Planunterlage 17.2, Anlage 4, einen Abstand von mindestens 1 m zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand betragen (Ziffer A.3.1.4.3 Abs. 6). Entsprechendes gilt

bereits nach dem Entwässerungskonzept der Beigeladenen auch für den Grundwasserflurabstand zwischen der Unterkante der Versickerungsmulden und dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand; der Planfeststellungsbeschluss übernimmt dies. Daneben trifft die Beklagte unter Ziffer A.3.1.5 des Planfeststellungsbeschlusses umfangreiche Nebenbestimmungen zum Betrieb der Abwasseranlagen und zur Gewässernutzung.

bbb) Das planfestgestellte Entwässerungskonzept verletzt das Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG in Bezug auf das Grundwasser, soweit es die Niederschlagsentwässerung von den Gleisanlagen des Vorhabens regelt; in Bezug auf die übrigen Entwässerungsabschnitte des Vorhabens wird das Verschlechterungsverbot gewahrt.

Der Kläger rügt, vorhabenbedingt sei ein Verstoß gegen § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG zu erwarten. Die Ermittlung der durch die Versickerung des Niederschlagswassers von den Verkehrs- und Bahnflächen des Vorhabens zu erwartenden Schadstoffeinträge im Rahmen des Wasserrechtlichen Fachbeitrags sei fehlerhaft. Der hier insbesondere betroffene obere Grundwasserleiter „Krückau – Altmoränengeest Nord“ (DESH-EI13) sei bereits in einem schlechten chemischen Zustand, sodass jede weitere Verschlechterung unzulässig sei. Mit dieser Rüge dringt der Kläger in Bezug auf die Entwässerung der Gleisanlagen des Vorhabens durch:

(1) Nach Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Ziff. i 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 (ABl. L 327 S. 1 – Wasserrahmenrichtlinie, WRRL), zuletzt geändert durch Richtlinie 2014/101/EU der Kommission vom 30. Oktober 2014 (ABl. L 311 S. 32), dessen Umsetzung § 47 Abs. 1 WHG dient, führen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen durch, um die Einleitung von Schadstoffen in das Grundwasser zu verhindern oder zu begrenzen und eine Verschlechterung des Zustands aller Grundwasserkörper zu verhindern. Diese Regelung hat verbindlichen Charakter und verpflichtet die Mitgliedstaaten vorbehaltlich der Möglichkeit der Gewährung einer Ausnahme nach Art. 4 Abs. 7 WRRL, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es geeignet ist, den mengenmäßigen oder chemischen Zustand eines Grundwasserkörpers zu verschlechtern (vgl. EuGH, Urt. v.

1.7.2015, C-461/13 [ECLI: EU:C:2015:433], NVwZ 2015, 1041, juris Rn. 50 f., zu Oberflächenwasserkörpern; BVerwG, Urt. v. 9.11.2017, 3 A 4.15, BVerwGE 160, 263, juris Rn. 89; Urt. v. 27.11.2018, 9 A 8.17, BVerwGE 163, 380, juris Rn. 22; Urt. v. 30.11.2020, 9 A 5.20, BVerwGE 170, 378, juris Rn. 34 m.w.N.; Urt. v. 25.1.2024, 7 A 4.23, UPR 2024, 300, juris Rn. 40; Urt. v. 19.2.2025, 9 A 9.23, BVerwGE 185, 19, juris Rn. 170).

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Ziff. i WRRL und § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG liegt sowohl dann vor, wenn mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung (ABl. L 372 S. 19 – Grundwasserrichtlinie), zuletzt geändert durch Richtlinie 2014/80/EU der Kommission vom 20. Juni 2014 (ABl. L 182 S. 52), überschritten wird, als auch dann, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich erhöhen wird. Dabei sind die an jeder Überwachungsstelle gemessenen Werte individuell zu berücksichtigen (vgl. EuGH, Urt. v. 28.5.2020, C-535/18 [ECLI:EU:C:2020:391], NVwZ 2020, 1177, juris Rn. 119; BVerwG, Urt. v. 11.7.2019, 9 A 13.18, BVerwGE 166 132, juris Rn. 196 m.w.N.; Urt. v. 21.11.2023, 9 A 11.21, BVerwGE 181, 65, juris Rn. 49; Urt. v. 19.2.2025, 9 A 9.23, BVerwGE 185, 19, juris Rn. 182; Urt. v. 6.3.2025, 10 C 1.24, BVerwGE 185, 133, juris Rn. 25 ff.). Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Grundwasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 480; Urt. v. 25.1.2024, 7 A 4.23, UPR 2024, 300, juris Rn. 40; Beschl. v. 11.3.2025, 10 B 14.24, juris Rn. 11).

Eine ordnungsgemäße Prüfung des Verschlechterungsverbots, die für alle vorhabenbedingten Wirkpfade zu erfolgen hat (vgl. BVerwG, Beschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16, DVBl 2018, 1426, juris Rn. 47), erfordert eine Ermittlung des Ist-Zustands der zu bewertenden Wasserkörper (vgl. BVerwG, Beschl. v. 2.10.2014, 7 A 14.12, DVBl 2015, 95, juris Rn. 12; Beschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16, DVBl 2018, 1426, juris Rn. 51; Urt. v. 27.11.2018, 9 A 8.17, BVerwGE 163, 380, juris Rn. 40). Sie setzt zudem eine Auswirkungsprognose für die einzelnen zu beurteilenden Wasserkörper voraus (vgl.

BVerwG, Urt. v. 27.11.2018, 9 A 8.17, BVerwGE 163, 380, juris Rn. 22; Urt. v. 6.3.2025, 10 C 1.24, BVerwGE 185, 133, juris Rn. 26).

(2) Bei Anlegung des vorgenannten Maßstabes missachtet das planfestgestellte Entwässerungskonzept das Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG in Bezug auf das Grundwasser, soweit es die Niederschlagsentwässerung von den Gleisanlagen des Vorhabens regelt.

Vorliegend hat die Beklagte den Ist-Zustand des Grundwasserkörpers „Krückau – Altmoränengeest Nord“ (DESH_EI13) beanstandungsfrei ermittelt. Der Wasserrechtliche Fachbeitrag (Planunterlage 17.1, S. 22 ff.) führt zutreffend aus, dass sich der vorgenannte – obere – Grundwasserkörper in einem guten mengenmäßigen, jedoch in einem schlechten chemischen Zustand befindet. Der chemische Zustand sei zwar hinsichtlich der Belastung mit Nitrat schlecht, werde jedoch hinsichtlich der Belastung mit Pestiziden und anderen nationalen Stoffen als gut bewertet, wobei die einstufigsrelevanten Belastungen überwiegend im Einzugsgebiet der Nachbarländer lägen. Der schlechte chemische Zustand sei auf Nitratreinträge und Ammoniumbelastungen aus diffusen Quellen zurückzuführen. Der tiefere Grundwasserkörper „Südholstein“ (N8) befinde sich in einem guten mengenmäßigen und chemischen Zustand; er werde durch das Vorhaben nicht betroffen. Im Anhang des Fachbeitrages wird zudem ein Überblick über Messdaten insbesondere der zum Vorhabengelände nächstgelegenen Grundwassermessstelle in Bezug auf den Grundwasserkörper „Krückau – Altmoränengeest Nord“ gegeben.

Allerdings genügt die Auswirkungsprognose der Beklagten nicht den an sie zu stellenden Anforderungen:

Der Wasserrechtliche Fachbeitrag (S. 34 ff.) betrachtet den Wirkpfad betriebsbedingter Schadstoffeinträge in den Grundwasserkörper „Krückau – Altmoränengeest Nord“ infolge der Niederschlagsversickerung. Er berücksichtigt dabei in erster Linie die Reinigungsleistung der Entwässerungsanlagen. In diesem Zusammenhang wird festgestellt, für eine vollständige Reinigung des Niederschlagswassers stehe derzeit keine technische Lösung zur Verfügung. Des Weiteren wird ausgeführt, der Grundwasserkörper sei größtenteils durch Geschiebeböden, die gering wasserleitfähig seien, abgedeckt. Geringe Konzentrationen von Schadstoffen im Niederschlagswasser würden im Oberboden

verbleiben und dort weiter mit dem Schichtenwasser verdünnt. Dieser Betrachtung der Reinigungsleistung der Sickerstrecke liegt eine Anwendung des Arbeitsblatts DWA-A 138 und des Merkblatts DWA-M 153 zugrunde, auf die der Wasserrechtliche Fachbeitrag (S. 16) bei der Darstellung des Entwässerungskonzepts ausdrücklich Bezug nimmt.

Der Fachbeitrag stellt weiter darauf ab, dass, sollte es zu einem Schadstoffeintrag in den Grundwasserkörper „Krückau – Altmoränengeest Nord“ kommen, den Flächen des Vorhabens im Umfang von 23.766 m² (≈ 0,02 km²), die über die Mulden und Rigolen entwässert würden, ein Einzugsgebiet des Grundwasserkörpers von 909 km² gegenüberstände. Marginale Schadstoffkonzentrationen aus dem Niederschlagswasser der Verkehrsflächen, die bis in den Grundwasserkörper versickerten, würden sich aufgrund der „enormen“ Verdünnungseffekte messtechnisch an einer der repräsentativen Messstellen nicht nachweisen lassen. Zu Stoffeinträgen, die sich auf Qualitätsnormen nach Art. 17 WRRL auswirkten, werde es nicht kommen.

Diese Auswirkungsprognose in Bezug auf den Grundwasserkörper „Krückau – Altmoränengeest Nord“ entbehrt einer hinreichenden methodischen Grundlage, soweit sie für sich in Anspruch nimmt, eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers auch gegenüber Schadstoffeinträgen durch Niederschlagswasser von den Gleisanlagen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Dies gilt nicht allein, aber insbesondere angesichts des Umstandes, dass die Beigeladene erklärtermaßen beabsichtigt, auf den Gleisanlagen des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt zukünftig wieder chemische Verfahren zur Bekämpfung des Pflanzenwuchses anzuwenden. Im Einzelnen:

(a) Auch im Zusammenhang mit dem Schutz des Grundwassers vor Schadstoffeinträgen durch die Niederschlagsentwässerung von Infrastrukturanlagen genügt es regelmäßig, auf Lösungen zurückzugreifen, die langjährig erprobt sind und in den einschlägigen technischen Regelwerken ihren Niederschlag gefunden haben (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016, 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215, juris Rn. 114; Urt. v. 11.7.2019, 9 A 13.18, BVerwGE 166 132, juris Rn. 177). Etwas anderes gilt jedoch, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Anforderungen insbesondere der Wasserrahmenrichtlinie mit Entwässerungsanlagen nach den zugrunde gelegten technischen Regelwerken nicht eingehalten werden können (vgl. BVerwG, Urt. v.

27.11.2018, 9 A 8.17, BVerwGE 163, 380, juris Rn. 35 ff.; Urt. v. 11.7.2019, 9 A 13.18, BVerwGE 166 132, juris Rn. 177). So liegt es hier in Bezug auf die Gleisanlagen des Vorhabens.

Zwar geben technische Regelwerke, die von Fachverbänden wie insbesondere dem Deutschen Institut für Normung (DIN) und der DWA herausgegeben werden, die anerkannten Regeln der Technik wieder (vgl. hierzu und zum Folgenden BVerwG, Beschl. v. 30.9.1996, 4 B 175.96, ZfW 1997, 173, juris Rn. 5 m.w.N.; OVG Greifswald, Urt. v. 7.3.2023, 1 LB 194/21 OVG, juris Rn. 36; OVG Lüneburg, Urt. v. 22.4.2016, 7 KS 27/15, juris Rn. 458; Urt. v. 28.1.2025, 10 KN 66/22, UWP 2025, 92, juris Rn. 170 ff.; OVG Magdeburg, Beschl. v. 12.3.2021, 2 M 5/21, juris Rn. 16; VGH München, Urt. v. 22.2.2024, 13a N 21.3145, juris Rn. 131, 146; OVG Münster, Urt. v. 20.6.2022, 11 A 2800/18, juris Rn. 69; Beschl. v. 9.7.2025, 10 B 667/25.NE, juris Rn. 17; OVG Weimar, Urt. v. 15.11.2023, 4 KO 25/17, KStZ 2024, 94, juris Rn. 73; vgl. auch BVerwG, Beschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16, DVBl 2018, 1426, juris Rn. 31). Anerkannte Regeln der Technik in diesem Sinne sind Prinzipien und Lösungen, die in der Praxis bewährt und erprobt sind und die sich bei der Mehrheit der auf dem betreffenden Gebiet tätigen Praktiker durchgesetzt haben. Werden allgemein anerkannte Regeln der Technik durch den Gesetzgeber rezipiert, so nehmen sie an der normativen Wirkung des Gesetzes in der Weise teil, dass die materielle Rechtsvorschrift durch sie inhaltlich näher ausgefüllt wird (vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.12.1995, 4 B 250.95, ZfW 1997, 23, juris Rn. 4; Beschl. v. 30.9.1996, 4 B 175.96, ZfW 1997, 173, juris Rn. 6). Auch handelt es sich bei den beiden technischen Regelwerken, welche die Beigeladene dem planfestgestellten Niederschlagsentwässerungskonzept zugrunde gelegt hat – dem Arbeitsblatt DWA-A 138 und dem Merkblatt DWA-M 153 –, innerhalb ihres Anwendungsbereichs um solche anerkannten Regeln der Technik.

(b) Die beiden genannten technischen Regelwerke nehmen jedoch nicht für sich in Anspruch, die anerkannten Regeln der Technik bei der Niederschlagsentwässerung auch für Gleisanlagen, insbesondere wenn auf diesen Pflanzenschutzmittel zum Einsatz kommen, wiederzugeben. Nach Ziffer 3.1.2 des Arbeitsblatts DWA-A 138 sind von Eisenbahnanlagen, insbesondere von Gleisanlagen, stammende Abflüsse und Dränwasser für die Versickerung „nicht tolerierbar“, wenn sie mit Pestiziden oder anderen wassergefährdenden Stoffen belastet sind (S. 13). Nicht tolerierbare Niederschlagsabflüsse im vorgenannten Sinne sollten in das Kanalnetz eingeleitet oder nur

nach einer geeigneten Vorbehandlung versickert werden (S. 12). Unter Ziffer 1 des Merkblatts DWA-M 153 wird zu dessen Anwendungsbereich bestimmt, dass Kriterien für Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, sowie für Bahnanlagen darin nicht enthalten sind (S. 7).

Abgesehen von den beiden vorgenannten Bestimmungen ist auch den Ausführungen in beiden Arbeits- bzw. Merkblättern zu deren Methodik nicht zu entnehmen, dass sie auf eine Bewertung der Niederschlagsentwässerung von Flächen ausgelegt sind, auf denen gezielt und wiederkehrend Chemikalien wie Herbizide oder Pestizide zum Einsatz kommen. Dies steht in einem auffälligen Kontrast insbesondere zum Kraftfahrzeugverkehr auf Straßen, der als mögliche Schadstoffquelle ausdrücklich aufgeführt wird (vgl. Arbeitsblatt DWA-A 138, S. 6 f., 11 ff.; Merkblatt DWA-M 153, S. 7). Auch wird die Intensität von Kraftfahrzeugverkehr – ausgedrückt als durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) – als wesentlicher Parameter für das Schadstoffpotenzial einer Flächennutzung in beiden technischen Regelwerken in Ansatz gebracht (vgl. Arbeitsblatt DWA-A 138, S. 12, 14; Merkblatt DWA-M 153, S. 29 m. Tab. A.3). Entsprechende methodische Ausführungen sind in Bezug auf Chemikalien wie Herbizide oder Pestizide nicht enthalten.

Auf den Gleisanlagen des Vorhabengeländes ist mit dem zukünftigen Einsatz von Pflanzenschutzmitteln, bei denen es sich jedenfalls regelhaft um wassergefährdende Stoffe im Sinne von § 62 Abs. 3 WHG handelt, zu rechnen. Die Beigeladene hat im gerichtlichen Verfahren mit Schriftsatz vom 6. Juni 2025 mitgeteilt, sie plane, auf den Gleisanlagen des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt zukünftig wieder chemische Verfahren zur Bekämpfung des Pflanzenwuchses anzuwenden.

(c) Darüber hinaus bildet der mögliche Einsatz von Pflanzenschutzmitteln auf den Gleisanlagen des Vorhabens nicht die einzige absehbare Quelle von Schadstoffeinträgen in das zu versickernde Niederschlagswasser, auf das die beiden vorgenannten Arbeits- bzw. Merkblätter nach ihrer Methodik erkennbar nicht ausgelegt sind. Während die beiden technischen Regelwerke eine Bewertung des Schadstoffpotenzials von Flächen, auf denen Kraftfahrzeuge verkehren, in Abhängigkeit von dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) empfehlen (s.o.), geben sie für die Bewertung des möglichen Schadstoffpotenzials von Schienenverkehr in Abhängigkeit von dessen Intensität keine Empfehlungen. Wenngleich sich Straßen- und Schienenverkehr in manchen Verschmutzungsfaktoren

gleichen mögen (z.B. Bremsabrieb, Tropfverluste von Treib- oder Schmierstoffen), unterscheiden sie sich in anderen offensichtlich (z.B. Reifen- im Unterschied zu Schienenabrieb). Das betriebsbedingte Schadstoffpotenzial des Vorhabens in Abhängigkeit von der Intensität des Autoreisezugverkehrs und der Auslastung der Autotransportwagen durch Kraftfahrzeuge lässt sich vor diesem Hintergrund nicht ohne weiteres in eine Verkehrsstärke nach DTV umrechnen; solches hat auch die Beigeladene nicht unternommen. Bei diesen Erwägungen verkennt der Senat nicht, dass es sich bei einem Autoreisezugverkehr von bis zu sechs Zügen täglich mit maximal 14 Wagen bzw. 80 Kfz bei Vollauslastung um einen Schienenverkehr von vergleichsweise geringer Intensität handelt.

(d) Die vorgenannten Anwendbarkeitsdefizite der beiden technischen Regelwerke in Bezug auf Gleisanlagen sind von der Beigeladenen und der Beklagten im Rahmen der nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG erforderlichen Auswirkungsprognose nicht durch eine Heranziehung anderer oder ergänzender methodischer Grundlagen ausgeglichen worden. Der Senat hat nicht zu entscheiden, welche geeigneten Mittel insoweit zur Verfügung gestanden hätten, insbesondere, ob die vorgenannten Anwendbarkeitsdefizite in Bezug auf Gleisanlagen, zumal bei abzusehendem Einsatz von Pflanzenschutzmitteln, unter Zugrundelegung anderer technischer Regelwerke oder durch eine vorhaben- bzw. flächenspezifische immissionsbezogene Bewertung im Einzelfall auszugleichen gewesen wären.

Der Senat sieht sich in seiner Einschätzung, wonach insbesondere das Arbeitsblatt DWA-A 138 in der zugrunde gelegten Fassung – von April 2005, mit Korrektur aus dem März 2006 – zur Abschätzung des betriebsbedingten Schadstoffpotenzials der Gleisanlagen ohne eine vorhabenspezifische methodische Ergänzung im Einzelfall unzureichend war, auch durch das inzwischen erschienene Arbeitsblatt DWA-A 138-1 – Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser – Teil 1: Planung, Bau, Betrieb, Ausgabe Oktober 2024, bestätigt. Die überarbeitete Neufassung erstreckt die darin getroffene Kategorisierung von Niederschlagswasser bebauter oder befestigter Flächen nunmehr auch auf Gleisanlagen, wobei sie grundsätzlich das Schadstoffpotenzial von Gleisanlagen im Bahnhofsbereich höher bewertet als dasjenige von Gleisanlagen auf freier Strecke und im Übrigen nach der Verkehrsintensität, gemessen in Leistungstonnen pro Tag (Lt/d),

unterscheidet (vgl. Ziffer 5.2.2, Tab. 5, S. 28). Eine gegenüber den vorgenannten Unterscheidungen eigene und höhere Belastungskategorie sieht sie indes für Gleisanlagen

„mit betriebsbedingt stark erhöhter Beeinträchtigung der Niederschlagswasserqualität, z.B.

- durch starken Rangierbetrieb oder stark frequentierte Bremsstrecken,
- bei Vegetationskontrolle durch Herbizideinsatz“

vor (vgl. a.a.O., S. 29). Bei der Versickerung von Niederschlagswasser von Gleisflächen mit Herbizideinsatz sind die Anforderungen im Einzelfall mit der zuständigen Behörde abzustimmen (vgl. a.a.O., S. 30). Bei der dezentralen Behandlung – zu der auch die Versickerung in Mulden zählt – des Niederschlagswassers insbesondere von solchen Flächen müssen neben partikulär transportierten Schadstoffen „insbesondere gelöste Schadstoffe (z.B. Herbizide [...]) und/oder deren besondere Menge“ Berücksichtigung finden (vgl. a.a.O., S. 31).

(e) Soweit die Beklagte zum Beleg der fachlichen Belastbarkeit des Entwässerungskonzepts auch in Bezug auf Gleisanlagen darauf verweist, das Konzept habe vor seiner Planfeststellung dem für Fragen des Wasserrechts zuständigen Fachbereich der Beklagten zur Prüfung vorgelegen, ist für den Senat nicht ersichtlich, dass diese Prüfung sich auf die Anwendbarkeit des Arbeitsblatts DWA-A 138 und des Merkblatts DWA-M 153 im Hinblick auf den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln oder auf mögliche Besonderheiten des Schienen- gegenüber dem Straßenverkehr in Bezug auf das Schadstoffpotenzial erstreckt hat (vgl. insb. Verfahrensakte d. Planfeststellungsverfahrens, S. 152 ff.).

(f) Der Senat verkennt nicht, dass die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln in Deutschland einem eigenständigen Regelungsregime – auch und gerade zum Schutz des Grundwassers – insbesondere nach den Vorschriften des Gesetzes zum Schutz der Kulturpflanzen (Pflanzenschutzgesetz – PflSchG) vom 6. Februar 2012 (BGBl. I S. 148, 1281), hier in der zum Zeitpunkt der Planfeststellung maßgeblichen Fassung der letzten Änderung vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908), unterliegt. Die Beigeladene verweist insoweit darauf, dass sich der zukünftige Einsatz von Pflanzenschutzmitteln auf den Gleisanlagen des Vorhabens auf zugelassene Mittel und den durch die erforderliche – nicht

anlagenbezogene – Genehmigung jeweils gesteckten Rahmen beschränken werde. Ebenso wenig wird verkannt, dass das Verbot des Versickerns von wassergefährdenden Stoffen nach § 5 Nr. 2 WSG-VO nach der darin geregelten Ausnahme nicht für das Verwenden von Pflanzenschutzmitteln gilt, soweit dieses nach § 3 Abs. 2 der Pflanzenschutz-Anwendungsverordnung vom 10. November 1992 (BGBl. I S. 1887 – PflSch-AnwVO), zuletzt geändert am 25. November 2013 (BGBl. I S. 4020), in Wasserschutzgebieten zulässig ist; hierzu teilt die Beigeladene mit, dass es sich bei den beiden Pflanzenschutzmitteln, für deren Einsatz auf dem Gebiet des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt sie derzeit über Genehmigungen verfüge, um solche Mittel im Sinne von § 3 Abs. 2 PflSch-AnwVO handele. Auch diese Umstände hätten indes der Berücksichtigung im Rahmen der Auswirkungsprognose vor Zulassung des Vorhabens bedurft. Daneben bildet der absehbare Einsatz von Pflanzenschutzmitteln auf den Gleisanlagen hier nicht den einzigen Gesichtspunkt, unter dem die zugrunde gelegten Arbeits- bzw. Merkblätter Anwendbarkeitsdefizite aufweisen (s.o.).

(g) Soweit die Beklagte und die Beigeladene darauf verweisen, durch den geplanten Bodenaustausch im Bereich der Versickerungsmulden und der Rigolen werde es unter dem Aspekt der Bodenbelastung zu einer vorhabenbedingten Verbesserung kommen, die auch das Risiko einer Grundwasserverunreinigung reduziere, beseitigt dies die methodischen Defizite der Auswirkungsprognose nicht. Denn aus einer solchen – relativen – Verbesserung gegenüber der Plannullvariante kann nicht belastbar auf die Einhaltung der Anforderungen des Verschlechterungsverbots nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG geschlossen werden.

(h) Soweit die Beigeladene zu bedenken gibt, die Ausrichtung von Niederschlagsentwässerungskonzepten für Gleisanlagen an den Empfehlungen des Arbeitsblatts DWA-A 138 und des Merkblatts DWA-M 153 entspreche – in Ermangelung spezifischerer technischer Regelwerke – in Deutschland der ständigen Übung bei der Planung und Zulassung von Eisenbahnbetriebsanlagen, gibt dies keinen Anlass zu einer anderen Bewertung. Es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass eine solche Planungspraxis hinsichtlich der Auswirkungen auf den chemischen Zustand von Grundwasserkörpern durch empirische Untersuchungen abgesichert ist. Sollten sachnähere technische Regelwerke zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht verfügbar gewesen sein, so hätte die hohe Gemeinwohlbedeutung des Grundwasserschutzes und

der Trinkwasserversorgung umso mehr zu einer geeigneten methodischen Ergänzung der Auswirkungsprognose im Einzelfall gedrängt.

(i) Der Senat kann den Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG feststellen, ohne zuvor weitere Ermittlungen zu dem genauen Ausmaß der vorgenannten Risiken eines Schadstoffeintrags in den Grundwasserkörper „Krückau – Altmoränengeest Nord“ anzustellen. Es entspricht nicht der Aufgabenteilung zwischen Behörde und Gericht, dass das Gericht noch notwendige Ermittlungen und Bewertungen zum wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot nachholt (vgl. hierzu und zum Folgenden EuGH, Urt. v. 1.6.2017, C-529/15 [ECLI:EU:C:2017:419], juris Rn. 38 f.; BVerwG, Beschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16, DVBl 2018, 1418, juris Rn. 33 f.; Urt. v. 27.11.2018, 9 A 8.17, BVerwGE 163, 380, juris Rn. 62 f.). Hat die zuständige Behörde das Vorhaben zugelassen, ohne die Prüfung des Verschlechterungsverbots im erforderlichen Umfang vorzunehmen, so ist das Gericht nicht verpflichtet, die Aufgaben der Behörde zu übernehmen, indem es selbst die Prüfung vervollständigt.

(3) In Bezug auf die übrigen, nicht Gleisanlagen betreffenden Entwässerungsabschnitte des Vorhabengeländes wahrt das planfestgestellte Entwässerungskonzept das Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG in Bezug auf das Grundwasser. Insbesondere leidet die Auswirkungsprognose insoweit nicht an methodischen Defiziten. Auch erreichen die vorgesehenen Versickerungsanlagen in Verbindung mit den unter Ziffer A.3.1.4 und A.3.1.5 des Planfeststellungsbeschlusses getroffenen Nebenbestimmungen das erforderliche Schutzniveau.

(a) In Bezug auf diese – nicht die Gleisanlagen betreffenden – Entwässerungsabschnitte war die Beigeladene nicht gehindert, das Entwässerungskonzept maßgeblich an den Empfehlungen des Arbeitsblatts DWA-A 138 und des Merkblatts DWA-M 153 auszurichten, die innerhalb ihres Anwendungsbereichs die anerkannten Regeln der Technik wiedergeben (s. oben (2)). Auf den in diesen Abschnitten zu entwässernden Flächen – insbesondere das Parkdeck, die Straßenverkehrsflächen und die Verladerampen – bildet der Kraftfahrzeugverkehr die zentrale Quelle für Schadstoffe, die mit Niederschlagswasser fortgetragen und den Versickerungsanlagen zugeleitet werden können. Das Arbeitsblatt DWA-A 138 gilt für die Versickerung von Niederschlagsabflüssen auf Siedlungsflächen sowie auf Flächen des ruhenden und fahrenden Verkehrs (Ziffer 1.1),

wobei es keine spezifischen Empfehlungen zur Art und Weise der Entwässerung in Wasserschutzgebieten enthält und ein mögliches Erfordernis der Sonderregelung im Einzelfall unter diesem Aspekt anerkennt (Ziffern 1.1, 1.4, 3.4). Das Merkblatt DWA-M 153 ist ausdrücklich auf die Bewertung der Niederschlagsabflüsse von Verkehrsflächen für Kraftfahrzeuge anwendbar (Ziffer 1). Auch methodisch sind die beiden vorgenannten technischen Regelwerke auf die Berücksichtigung von Verschmutzungsfaktoren, wie sie für den Kraftfahrzeugverkehr typisch sind, ausgerichtet; wesentlicher Parameter für die Erfassung des Schadstoffpotenzials ist insoweit die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (s. oben (2)).

(b) Entgegen der Auffassung des Klägers bestand insoweit auch keine Verpflichtung, dem Entwässerungskonzept vorrangig oder jedenfalls ergänzend die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeiteten „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (Ausgabe 2016; im Folgenden: RiStWag 2016) zugrunde zu legen. Die RiStWag 2016 sind im Bereich des Vorhabengeländes nicht infolge einer Verbindlicherklärung durch Rechtsnorm zwingend anwendbar. Eine allgemein anerkannte wissenschaftlich-technische Grundlage gerade für die Beseitigung von Niederschlagswasser, das im Bereich einer Infrastrukturanlage, unter anderem auf deren Verkehrsflächen, innerhalb eines Wasserschutzgebiets anfällt, nach Art einer Fachkonvention besteht nicht – auch nicht in Gestalt der RiStWag 2016. Diese Richtlinien gelten für geplante sowie um- und auszubauende Straßen in Wasserschutzgebieten und sinngemäß für deren Nebenanlagen (Ziffer 1). Ihr Ziel ist es, eine Beeinträchtigung der Gewässer durch den Bau und Betrieb von Straßen, insbesondere durch Stoffeinträge aus dem Straßenverkehr, zu vermeiden (Ziffer 2). Zu diesem Zweck berücksichtigen sie ständige Einwirkungen durch Abgase, Bremsen-, Reifen- und Fahrbahnabrieb sowie Tropfverluste, vorübergehende Einwirkungen wie Tausalzstreuung und außergewöhnliche Einwirkungen wie den Austritt wassergefährdender Stoffe bei Verkehrsunfällen (Ziffer 3.2 Abs. 1). Als einen wesentlichen Parameter des Gefährdungsgrades legen sie – wie auch das Arbeitsblatt DWA-A 138 und das Merkblatt DWA-M 153 – die Verkehrsstärke, ausgedrückt als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), zugrunde (Ziffer 3.2 Abs. 2). Die RiStWag 2016 treffen im Übrigen für die Entwässerung von Straßen in Wasserschutzgebieten keine vollständige und abschließende Regelung, sondern verweisen für einzelne Fragen ihrerseits auf andere Regelwerke, insbesondere das Arbeitsblatt DWA-A 138 (s. z.B. unter Ziffer 10.3). Soweit

unter Ziffer 8.2 der RiStWag 2016 für die Anlage und Bemessung von Versickerungsanlagen auf die ebenfalls von der FGSV herausgegebenen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung, Ausgabe 2005 (im Folgenden: RAS-Ew 2005) verwiesen wird, verweisen diese unter Ziffer 1.4.7.3 und Ziffer 7.2.1 weiter auf das Arbeitsblatt DWA-A 138.

Unabhängig davon sind die Anforderungen der RiStWag 2016 in Bezug auf die hier zu beurteilenden, nicht Gleisanlagen betreffenden Entwässerungsabschnitte des Vorhabens erfüllt. Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung bestimmen die Richtlinien in Abhängigkeit von der Durchlässigkeit, Mächtigkeit und Ausbildung des Bodens in der ungesättigten Zone sowie vom Grundwasserflurabstand (Ziffer 3.6.1 Abs. 1). Für den Schutz des Grundwassers vor verkehrsspezifischen Stoffen messen die Richtlinien dem Rückhalte- und Abbauvermögen der obersten Bodenschichten größere Bedeutung zu als der Mächtigkeit der Grundwasserüberdeckung, da die im Straßenbereich ständig anfallenden Stoffe zu einem großen Teil aus Feststoffen oder an Feststoffen sorbierten Substanzen bestehen, die beim Versickern des Straßenoberflächenwassers in den obersten Zentimetern bis Dezimetern des Bodens zurückgehalten und zum Teil abgebaut werden; die Eindringtiefe dieser Feststoffe nimmt mit abnehmender Korngröße des Bodens rasch ab (Ziffer 3.6.1 Abs. 2).

Wie der Kläger im Ausgangspunkt zutreffend geltend macht, wird die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung unter Ziffer 3.6.1 Abs. 6 und 7 i.V.m. Tabelle 2 der RiStWag 2016 bei einem Durchlässigkeitsbeiwert $k_f < 1 \times 10^{-4}$ bis 1×10^{-6} m/s – wie der Planfeststellungsbeschluss (S. 19) ihn den einzubauenden Sandauffüllungen zumisst – bis zu einer Mächtigkeit von 4 m – planfestgestellt ist eine Mindestmächtigkeit von 1 m – als „gering“ bewertet. Eine Niederschlagsentwässerung durch Versickerung wird dadurch jedoch nicht ausgeschlossen. Die Art der in den einzelnen Schutzzonen eines Wasserschutzgebiets zu wählenden Entwässerungsmaßnahmen hängt nach Ziffer 6.2.6.1 Satz 1 der RiStWag 2016 von der Verkehrsstärke und der Schutzwirkung (Tabelle 2) der nach der Baumaßnahme verbleibenden Grundwasserüberdeckung ab. Bei einer DTV < 2.000 Kfz/24 h, wie sie angesichts des Betriebsprogramms des Vorhabens einschließlich der Parkdecknutzung durch Mitarbeiter der DB Fernverkehr AG zu erwarten ist, und einer geringen Schutzwirkung der Wasserüberdeckung (s.o.) sind in Schutzzone III A nach Tabelle 3 zu Ziffer 6.2.6.1 Satz 2 der RiStWag 2016 Entwässerungsmaßnahmen der

Stufe 1 angezeigt. In Stufe 1 werden keine über die RAS-Ew 2005 hinausgehenden Anforderungen gestellt (hierzu und zum folgenden Ziffer 6.2.6.2). Das auf Straßen und sonstigen Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser sollte – darf also – grundsätzlich ungesammelt breitflächig über standfeste Bankette und bewachsene Böschungen abfließen und versickern. Bei gesammelter Ableitung sind Straßengräben, Straßenmulden und Versickerungsmulden mit bewachsenem Boden zulässig, wobei die Mächtigkeit dieses Bodens im Versickerungsbereich 20 cm betragen muss. In allen Stufen nach Tabelle 3 zu Ziffer 6.2.6.1 Satz 2 der RiStWag 2016 ist ein Grundwasserabstand der Versickerungsfläche von 1 m zum mittleren höchsten Grundwasserstand (MHGW) einzuhalten und ausreichend (Ziffer 8.2 Abs. 6 Satz 3). Das Entwässerungskonzept des Vorhabens (s. oben aaa)) entspricht diesen Anforderungen.

(c) Auch den Anforderungen des Arbeitsblatts DWA-A 138 wird das Entwässerungskonzept in Bezug auf die nicht Gleisanlagen umfassenden Abschnitte des Vorhabens gerecht.

Wie bereits erwähnt differenziert das Arbeitsblatt hinsichtlich der Bewertung der Belastung von Niederschlagsabflüssen durch aus dem Straßenverkehr stammende Stoffe (ebenfalls) nach der Verkehrsstärke bzw. DTV (Ziffer 3.1.2, S. 12). Für wenig befahrene Verkehrsflächen (DTV 300 - 5000 Kfz/24 h) wird – abhängig vom Größenverhältnis zwischen der undurchlässigen zu entwässernden Fläche und der Versickerungsfläche – eine breitflächige Versickerung, eine dezentrale Muldenversickerung und in Ausnahmefällen auch eine Rigolenversickerung als zulässig angesehen (Tabelle 1 zu Ziffer 3.1.2, S. 14). Vergleichbar zur Betrachtung in den RiStWag 2016 werden als maßgebliche Faktoren des Grundwasserschutzes bzw. der Schadstoffrückhaltung bei der Versickerung die Durchlässigkeit, die Mächtigkeit sowie die physikalische, chemische und biologische Leistungsfähigkeit des Bodens im Versickerungsraum angesehen (Ziffer 3.1.3). Feinsanden wird in diesem Zusammenhang ein Durchlässigkeitsbeiwert k_f zwischen 5×10^{-3} und 5×10^{-5} m/s zugemessen (S. 15). Zur Mächtigkeit des Sickertraums wird empfohlen, diese solle, bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand, grundsätzlich mindestens 1 m betragen, um eine ausreichende Sickerstrecke zu gewährleisten; bei unbedenklichen Abflüssen und geringer stofflicher Belastung kann bei Flächen- und Muldenversickerung im Ausnahmefall eine Mächtigkeit von weniger als 1 m ausreichen (S. 16). Zur Muldenversickerung wird empfohlen, die Fläche grundsätzlich mit einer

mindestens 10 cm starken Oberbodenschicht, bei einer geringeren Reinigungsleistung des Unterbodens mit einer mindestens 20 cm starken Oberbodenschicht abzudecken (S. 16 f.). Das Entwässerungskonzept des Vorhabens entspricht diesen Anforderungen.

(d) Auch mit den Empfehlungen des Merkblatts DWA-M 153 steht das Konzept der Niederschlagsentwässerung in Bezug auf die nicht Gleisanlagen umfassenden Entwässerungsabschnitte in Einklang.

Das Merkblatt gibt Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser. Es stellt ein vereinfachtes Verfahren zur qualitativen und quantitativen Bewertung der Belastung insbesondere des Grundwassers durch Regenwasser von Dachflächen und von Verkehrsflächen insbesondere für Kraftfahrzeuge vor. Die – insgesamt detaillierteren – Empfehlungen des Arbeitsblatts DWA-A 138 werden in Bezug auf die Planung, den Bau und den Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser ausdrücklich als „weiterführende Vorgaben“ angesehen (Ziffer 1). Das Merkblatt DWA-M 153 enthält demgegenüber Empfehlungen zur Flächenermittlung, zur Einstufung der Gewässer im Hinblick auf ihre qualitative und hydraulische Empfindlichkeit sowie zu einer qualitativen Einschätzung der Belastungen der Niederschlagsabflüsse aus der Luft und durch die Verschmutzung von Oberflächen. Es betrachtet im Wesentlichen, ob ein Emissionswert (E), der von der Intensität der Abflussbelastung (B), aber auch von der Reinigungsleistung der vorgesehenen Abwasserbehandlungsmaßnahme (Durchgangswert, D) abhängt, in Bezug auf das Schutzbedürfnis des Gewässers (Gewässerpunktzahl, G) übermäßig erscheint. Überschreitet die Abflussbelastung die Gewässerpunktzahl, so ist in der Regel eine (weitere) Behandlung der Niederschlagsabflüsse erforderlich (Ziffer 6.2.1). Nach Ziffer 7.2 des Merkblatts soll die Mächtigkeit der ungesättigten Bodenschicht zwischen der Oberkante des Oberbodens und dem mittleren Grundwasserstand bei der Flächen- und Muldenversickerung in der Regel – wie hier planfestgestellt – mindestens 1 m betragen.

Der Kläger macht geltend, die Beigeladene habe der von ihr – mit dem Antrag auf Erteilung der Erlaubnis für die Niederschlagsversickerung nach § 8 WHG – vorgelegten Bewertung des Entwässerungskonzepts am Maßstab der Empfehlungen des Merkblatts DWA-M 153 (vgl. „Bewertung nach DWA-M 153“, Anlage 5 zu Planunterlage 17.2) unzutreffende Eingangsdaten zugrunde gelegt. Jedenfalls in Bezug auf die nicht Gleisanlagen umfassenden Entwässerungsabschnitte geht dies fehl. Im Einzelnen:

(aa) Der Kläger rügt, in Tabelle A.1b des Merkblatts DWA-M 153 werde bezüglich des hier zu berücksichtigenden Gewässertyps Grundwasser, Schutzzone III A (G 26), vorgegeben, dass „≤ 5“ Gewässerpunkte anzusetzen seien. Weshalb in der von der Beigeladenen vorgelegten Bewertung pauschal der Höchstwert („≤ 5“) gewählt worden sei, sei nicht nachvollziehbar. Überdies werde in Fußnote 1 zu dem genannten Tabellenfeld ausdrücklich auf die RiStWag verwiesen und der Hinweis gegeben, dass eine Einzelfallregelung erforderlich sei, an der es hier fehle. Dies führt nicht auf Rechtsfehler.

Im Ausgangspunkt zutreffend weist der Kläger darauf hin, dass die von der Beigeladenen vorgelegte Bewertung für alle dort betrachteten Entwässerungsabschnitte eine Gewässerpunktzahl von „≤ 5“ angesetzt hat, wie sie in Tabelle A.1b des Merkblatts DWA-M 153 für den Gewässertyp G 26 (Wasserschutzzone III A) als möglicher Höchstwert angegeben wird, und dass Fußnote 1 zu diesem Tabellenfeld den Hinweis enthält, es sei eine „Einzelfallregelung erforderlich (siehe auch [...] RiStWag)“.

Dazu, dass vorliegend kein Anwendungsvorrang zugunsten der RiStWag 2016 bestand, wurde bereits ausgeführt (s. oben (b)); die Empfehlung zu deren ergänzender Berücksichtigung im Tabellenfeld für den Gewässertyp G 26 dürfte mit dessen spezifischem Bezug zu Wasserschutzgebieten zu erklären sein.

Eine Einzelfallregelung bzw. eine tragfähige Erwägung für den Ansatz des Höchstwerts der Gewässerpunktzahl hat die Beigeladene nicht versäumt. Es bedarf keiner Entscheidung, ob die von der Beigeladenen im gerichtlichen Verfahren mit Schriftsatz vom 6. Juni 2025 angeführte Einzelfallbetrachtung, die den Planunterlagen nicht zu entnehmen ist, am Maßstab von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG berücksichtigungsfähig und ausreichend ist. Denn die Beigeladene hat bereits im Wasserrechtlichen Fachbeitrag (Planunterlage 17.1, S. 35) die vergleichsweise geringe Empfindlichkeit des im Vorhabenbereich liegenden Grundwasserkörpers gegenüber einer potentiell vorhabenbedingten Schadstoffbelastung wie folgt begründet:

„Der Grundwasserkörper E113 ist größtenteils durch Geschiebeböden, die gering wasserleitfähig sind, abgedeckt [...]. Geringe Konzentrationen von Schadstoffen im Niederschlagswasser werden im Oberboden verbleiben und dort weiter mit dem Schichtenwasser verdünnt. Bei einem Eintrag bis zum oberen Grundwasserleiter/

Grundwasserkörper EI13 steht ein Einzugsgebiet von 909,0 km² (BfG 2019) der den Rigolen und Mulden angeschlossenen Flächen des Vorhabens $A_e = 23.766 \text{ m}^2$ ($\approx 0,02 \text{ km}^2$) (Unterlage 17) gegenüber. Marginale Schadstoff-Konzentrationen aus dem Niederschlagswasser der Verkehrsflächen, welche bis in den Grundwasserkörper versickert werden, werden sich aufgrund der enormen Verdünnungseffekte messtechnisch an einer der operativen/repräsentativen Messstellen nicht nachweisen lassen.“

Diese Bewertung, mit der der Kläger sich nicht auseinandersetzt, ist jedenfalls in Bezug auf die nicht Gleisanlagen umfassenden Abschnitte des Vorhabens als Einzelfallbetrachtung zur Begründung des Ansatzes einer Gewässerpunktzahl von „ ≤ 5 “ für den Gewässertyp G 26 im Rahmen des Bewertungsverfahrens nach dem Merkblatt DWA-M 153 ausreichend.

(bb) Der Kläger rügt, der für die Belastung aus der Luft zu erwartende Indexwert sei in der Bewertung durch die Beigeladene insgesamt zu niedrig angesetzt worden. Für die Bewertung der Bahnsteige (Anlage 5.2) sei sogar nur der Typ L1 (1 Bewertungspunkt) angesetzt worden, obgleich sich auch diese nah an der Elbgaustraße befänden. Laut Tabelle A.2 des Merkblatts DWA-M 153 sei für Siedlungsbereiche mit starkem Verkehrsaufkommen ($DTV > 15.000 \text{ Kfz}/24 \text{ h}$) der Typ L3 mit 4 Bewertungspunkten zu berücksichtigen. Der hier in Rede stehende Betriebsbereich müsse jedenfalls als ein solcher Typ L3 behandelt werden. Auch eine Binnendifferenzierung nach Betriebsbereichen, wie sie in der Bewertung durch die Beigeladene getroffen werde, sei unplausibel, da das gesamte Vorhabengelände sich in unmittelbarer Nähe zur Elbgaustraße befinde, auf der ausweislich der Verkehrsuntersuchung (Planunterlage 23, S. 8) allein in der Zeit von 6:00 Uhr bis 21:00 Uhr mehr als 19.000 Kfz führen.

Diese Einwendungen greifen nicht durch. Es ist nicht festzustellen, dass die für Einflüsse aus der Luft angesetzten Bewertungspunkte (L_i) in Bezug auf das Vorhabengelände insgesamt oder für einzelne Entwässerungsabschnitte fehlerhaft gewählt worden sind. Solches ergibt sich insbesondere nicht aus der Entfernung der jeweiligen Entwässerungsabschnitte zur Elbgaustraße.

Die Bewertung durch die Beigeladene (Anlage 5 zu Planunterlage 17.2) berücksichtigt erkennbar die Entfernung zur Elbgaustraße. Dafür spricht bereits, dass für die Entwässerungsabschnitte der Gleisanlagen unmittelbar nördlich und südlich der

Elbgaustraße (Anlage 5.1) mit zwei Bewertungspunkten ein höherer Wert angesetzt wird als für die nächsten, sich nördlich anschließenden Entwässerungsabschnitte des Passagier- und des Betriebsbahnsteigs, für die jeweils nur ein Bewertungspunkt veranschlagt wird (Anlagen 5.2 und 5.3). Da sich die Gleisanlagen von der Überquerung der Elbgaustraße in beide Richtungen über mehrere hundert Meter erstrecken, kann bereits für sie nicht – umso weniger für das Vorhabengelände in seiner Gesamtheit – mit dem Kläger davon gesprochen werden, sie befänden sich insgesamt in unmittelbarer Nähe zur Elbgaustraße. Der Ansatz von zwei Bewertungspunkten für Einflüsse aus der Luft – was nach Tabelle A.2 des Merkblatts DWA-M 153 einer mittleren Luftverschmutzung entspricht, wie sie typischerweise in Siedlungsbereichen mit mittlerem Verkehrsaufkommen (DTV 5.000 bis 15.000 Kfz/24 h) vorkommt – für alle Entwässerungsabschnitte mit Ausnahme der beiden Bahnsteige lässt daher keinen Bewertungsfehler erkennen. Entsprechendes gilt für die vom Kläger gerügte Bewertung der beiden Bahnsteige des Vorhabens mit jeweils einem Bewertungspunkt, was nach Tabelle A.2 der Luftverschmutzung in einem Siedlungsbereich mit geringem Verkehrsaufkommen (DTV < 5.000 Kfz/24 h) entspricht. Angesichts des Umstandes, dass der Teil des Vorhabengeländes, in dem die beiden Bahnsteige liegen, in einer Entfernung von mindestens 180 m nordwestlich der Überquerung der Elbgaustraße beginnt und sich die beiden Bahnsteige von dort über erhebliche Längen von 230 m und 415 m in immer größere Entfernung von der Elbgaustraße erstrecken, ist diese Bewertung auch unter dem vom Kläger angeführten Gesichtspunkt plausibel und nachvollziehbar. Weder die Bewertungen einzelner Entwässerungsabschnitte noch die Binnendifferenzierung als solche lassen daher Rechtsfehler erkennen.

Unabhängig davon würde selbst dann, wenn – der Rüge des Klägers folgend – der für die Belastung aus der Luft zu erwartende Indexwert für alle hier zu betrachtenden – nicht Gleisanlagen umfassenden – Entwässerungsabschnitte mit 4 Bewertungspunkten (Typ L3) angesetzt würde, die Gewässerpunktzahl durch den Emissionswert nicht erreicht, wie es der Empfehlung des Merkblatts DWA-M 153 entspricht.

(cc) Der Kläger rügt, der für die Flächenbelastung (Fi) angesetzte Indexwert F4 – gemeint ist erkennbar: für den Entwässerungsabschnitt der Straßenverkehrsflächen (Anlage 5.5 zu Planunterlage 17.2) – sei mit 19 Punkten zu niedrig gewählt. Dieser Wert beziehe sich laut Tabelle A.3 des Merkblatts DWA-M 153 auf Straßen mit 300 bis 5.000 Kfz/24 h. Vorliegend handele es sich bei „den Parkplätzen“ jedoch nicht um eine gering

befahrene Straße, sondern um einen Pkw-Parkplatz mit häufigem Fahrzeugwechsel, für den in Tabelle A.3 eine Bewertung als Flächenbelastungstyp F6 mit 35 Punkten empfohlen werde.

Dies führt nicht auf einen Bewertungsfehler. Die Beigeladene hat für den Entwässerungsabschnitt der Straßenverkehrsflächen einen herkunftsflächenbezogenen Belastungswert von 19 Bewertungspunkten angesetzt. Dies entspricht, wie der Kläger zutreffend vorbringt, nach Tabelle A.3 des Merkblatts DWA-153 einer Straße mit einer Verkehrsstärke von 300 bis 5.000 Kfz täglich. Es ist weder vom Kläger vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass der An- und Abfahrtsverkehr des Vorhabens – unter Einschluss des Parkverkehrs von Mitarbeitern der DB Fernverkehr AG – diese Verkehrsstärke überschreitet. Der Kläger bezieht sich nur pauschal auf „die Parkplätze“ und verzichtet bei seiner Rüge auf jegliche Quantifizierung. Ebenfalls nicht zu beanstanden ist es, dass für das Parkdeck, welches ein begrüntes Dach aufweist, eine niedrigere herkunftsflächenbezogene Belastung von fünf Bewertungspunkten veranschlagt worden ist (Anlage 5.4 zu Planunterlage 17.2).

(e) Der Kläger beanstandet, die besonderen hydrogeologischen Verhältnisse vor Ort, wie die genaue Lage und Fließrichtung der Grundwasserleiter und die Ausweisung des Bodenverwertungskonzepts (Planunterlage 21, S. 4) gespannt anstehende Grundwasseroberfläche, seien nicht ermittelt und bei der Entscheidung nicht berücksichtigt worden. Die von der Beigeladenen beantragte Befreiung für die bauzeitliche Grundwasserhaltung zeige, dass an vielen Stellen im Vorhabengebiet Grundwasser „in geringem Abstand“ zur Geländeoberkante anstehe. Dies ergebe sich auch aus Anlage 3 zum Erlaubnisantrag (Planunterlage 17.2). Statt hier „angesichts der angetroffenen Wasserleiter“ genau zu ermitteln, sei seitens der Beigeladenen pauschal auf eine allgemeine Grundwasserkarte verwiesen worden (vgl. Planunterlage 17.2, S. 5).

Dies greift nicht durch. Wie bereits ausgeführt beruht das planfestgestellte Entwässerungskonzept wesentlich auf den Vorgaben, dass zwischen der Sohle der Versickerungsmulden bzw. Rigolen und dem Grundwasserleiter ein Abstand von mindestens 1 m verbleibt; die Versickerungsmulden sind zudem mit einer 30 cm mächtigen Oberbodenschicht, die Rigolen mit vorgeschalteten Substratfiltern zu versehen. Der Kläger zeigt nicht auf, inwiefern zur Sicherstellung der Umsetzbarkeit dieses Konzepts weitere

Ermittlungen erforderlich gewesen sein sollen. Nach dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK), Stufe II: Feinkonzept (Planunterlage 21, S. 4; im Folgenden: Bodenverwertungskonzept), auf das der Kläger selbst Bezug nimmt, liegt die Druckfläche des oberflächennahen Grundwassers bei ca. 5,0 bis 7,5 m u. GOK (ca. +15 m NN bis +16 m NN) an.

Soweit der Kläger auf eine gespannt anstehende Grundwasseroberfläche verweist, ist ihm im Ausgangspunkt zuzugeben, dass nach Ziffer 3.6.1 Abs. 6 Satz 3 der – hier nicht verpflichtend anzuwendenden (s. oben (b)) – RiStWag 2016 zur Bestimmung der Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung im Einzelfall die Hinzuziehung weiterer hydrogeologischer Parameter – als allein der Durchlässigkeit und Mächtigkeit der Grundwasserüberdeckung –, darunter auch der freie oder gespannte Zustand der Grundwasseroberfläche, erforderlich sein kann. Auch trifft es zu, dass das Bodenverwertungskonzept (Planunterlage 21, S. 4) angibt, dass das Grundwasser im Vorhabengelände im obersten Aquifer teilweise gespannt ansteht. Die Rüge ist allerdings unsubstantiiert, weil ihr nicht zu entnehmen ist, inwiefern dieser Umstand vorliegend geeignet sein soll, die im Entwässerungskonzept vorausgesetzte Reinigungsleistung der oberhalb des oberen Grundwasserleiters liegenden Bodenschichten bzw. Filteranlagen in Frage zu stellen.

(f) Das planfestgestellte Entwässerungskonzept berücksichtigt im Rahmen der nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG gebotenen Auswirkungsprognose beanstandungsfrei solche Stoffe, denen vorliegend im Hinblick auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers „Krückau – Altmoränengeest Nord“ oder die Art des Vorhabens erhöhte Planungsrelevanz zukam.

Dies gilt zum einen für Nitrat, da der Grundwasserkörper sich in Bezug auf diesen Schadstoff bereits in einem schlechten chemischen Zustand befindet. Die Beigeladene geht insoweit plausibel und nachvollziehbar davon aus, dass das Vorhaben nicht zu relevanten Nitrateinträgen führen wird (vgl. Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Planunterlage 17.1, S. 36; vgl. auch PFB S. 164 f.).

Es gilt zum anderen für Chlorid, dessen Eintrag in das Grundwasser oftmals die Folge der Verwendung von Tausalzen auf Verkehrsflächen sein kann. Angesichts der nach

Ziffer A.3.1.5.3 des Planfeststellungsbeschlusses untersagten Verwendung von Tausalzen auf den an die Versickerungsanlage angeschlossenen Flächen schließt die Auswirkungsprognose im Wasserrechtlichen Fachbeitrag (S. 33) eine vorhabenbedingte Verschlechterung unter diesem Aspekt beanstandungsfrei aus.

(g) Einer am Maßstab von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG hinreichenden Vorsorge des Entwässerungskonzepts für Niederschlagswasser vor einer Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers „Krückau – Altmoränengeest Nord“ stehen auch keine Rechtsfehler der unter Ziffer A.3.1.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses geregelten Auflage, wonach nur unverschmutztes Niederschlagswasser über die Sickermulden und Rigolen zur Versickerung gebracht werden darf, entgegen. Die klägerische Rüge, die Auflage sei unbestimmt und angesichts der „offensichtlich zu erwartenden“ Schadstoffbelastung der anfallenden Niederschläge nicht umsetzbar, geht fehl.

Die Auflage ist nicht dahin auszulegen, dass damit ein bestimmtes Niveau an Schadstofffreiheit gewährleistet werden soll. Im Einklang mit den im Wasserhaushaltsgesetz verwendeten Begrifflichkeiten muss sie dahin verstanden werden, dass über die Versickerungsmulden und Rigolen des Vorhabens ausschließlich Niederschlagswasser im Sinne von § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG, nicht hingegen Schmutzwasser im Sinne von § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG, also durch häuslichen, gewerblichen, landwirtschaftlichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes Wasser und das bei Trockenwetter damit zusammen abfließende Wasser, beseitigt werden darf. Für dieses Verständnis spricht neben dem Wortlaut der Bestimmung – „unverschmutzt“ als sprachliches Kürzel für „ohne Vermischung mit Schmutzwasser“ – auch die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses, wonach die gewählte Form der Niederschlagswasserbewirtschaftung durch Versickerung in den Untergrund den Vorgaben des § 55 Abs. 2 WHG entspreche (hierzu und zum Folgenden PFB S. 144 f.). Danach solle Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation „ohne Vermischung mit Schmutzwasser“ in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserwirtschaftliche Belange noch wasserrechtliche oder sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften entgegenstünden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sei es zu begrüßen, dass unverschmutztes Niederschlagswasser wieder dem natürlichen Gewässerkreislauf zugeführt werde. Bei diesem Verständnis ist die Auflage weder

unbestimmt noch fehlt ihr die Umsetzbarkeit, vielmehr ist das Entwässerungskonzept der Beigeladenen baulich auf eine Versickerung allein von Niederschlagswasser angelegt.

(h) Der Kläger beanstandet, rechtsfehlerhaft berücksichtige das Entwässerungskonzept nicht, dass Starkregenereignisse die Gefahr einer Überflutung des Vorhabengrundstücks mit den Folgen eines Schadstoffaustrags und einer unregelmäßigen Versickerung belasteten Niederschlagswassers bis in das Grundwasser begründeten.

Diese Rüge ist bereits nicht hinreichend substantiiert, da der Kläger sich mit den Ausführungen der Beigeladenen in der Begründung des Antrags auf Erteilung der Erlaubnis nach § 8 WHG (Planunterlage 17.2, mit Anlage 4) zur Bemessung der Versickerungsanlagen in Abhängigkeit von der Regenspende nicht auseinandersetzt.

Unabhängig davon ist ein Rechtsfehler insoweit nicht ersichtlich. Die Bemessung der Versickerungsanlagen ist entsprechend den Empfehlungen des Arbeitsblatts DWA-A 138 unter Berücksichtigung eines fünfjährigen Regenereignisses anhand der Niederschlagsdaten für 22523 Hamburg nach KOSTRA-DWD-2010R vorgenommen worden (Planunterlage 17.2, S. 7). Im Einklang mit Anhang A des Arbeitsblatts DWA-A 138 ist dabei die Regenspendendauer D ermittelt worden, welche die maximalen Anforderungen an das Mulden- bzw. Rigolenvolumen stellt (vgl. Anlage 4 zu Planunterlage 17.2). Maßgebliche Regenspende für die Bemessung ist danach ein 60 Minuten andauerndes Regenereignis $r_{60(0,2)}$, wie es dem Antrag – und damit dem Entwässerungskonzept insgesamt – hier mit $72,6 \text{ l}/(\text{sec} \cdot \text{ha})$ zugrunde gelegt wurde. Anhaltspunkte dafür, dass die Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 zur Ermittlung des erforderlichen Mulden- bzw. Rigolenvolumens in Abhängigkeit von der Regenspende nicht den anerkannten Regeln der Technik entsprechen, trägt der Kläger nicht vor und sind auch sonst nicht ersichtlich.

(i) Der Kläger rügt, dem Entwässerungskonzept für Niederschlagswasser sei „lediglich ein ohnehin zwingend notwendiger“ Überflutungsnachweis zugrunde gelegt worden. Richtigerweise wäre angesichts des fortschreitenden Klimawandels und der dadurch zunehmenden Extremwetterereignisse ein „ungewöhnliches Ereignis“, d.h. „ein deutlich stärkerer Regen“, zu berücksichtigen gewesen. Bei der Berechnung des Überflutungsnachweises sei überdies unzulässigerweise, entgegen dem Erfordernis einer

worst-case-Betrachtung, der höchste Durchlässigkeitsbeiwert für den unter den geplanten Versickerungsflächen vorgesehenen Sand (5×10^{-5} m/s) angesetzt worden.

Auch diese Rüge ist bereits nicht hinreichend substantiiert, da der Kläger sich mit den Ausführungen der Beigeladenen in der Begründung des Antrags auf Erteilung der Erlaubnis nach § 8 WHG (Planunterlage 17.2) zur Führung des Überflutungsnachweises nicht auseinandersetzt. Der Überflutungsnachweis ist nach Formel 21 der DIN 1986-100 – Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke –, Ausgabe Dezember 2016, geführt worden (hierzu und zum Folgenden Planunterlage 17.2, S. 10 ff.). Die Differenz der auf den befestigten Flächen des Grundstücks anfallenden Regenwassermenge ($V_{\text{Rück}}$) zwischen dem überflutungsrelevanten Regenereignis und dem Berechnungsregen ist dabei unter Zugrundelegung eines 15 Minuten andauernden, 30-jährlichen Regenereignisses mit einer Niederschlagsspende von $245,6 \text{ l}/(\text{sec} \cdot \text{ha})$ für die einzelnen Entwässerungsabschnitte ermittelt worden. Im Anschluss daran ist das Rückhaltevermögen der einzelnen Entwässerungsabschnitte flächenbezogen identifiziert und quantifiziert worden (Planunterlage 17.2, S. 11 ff.). Dabei sind insbesondere Speicherreserven im Bereich von Versickerungsmulden, die nicht im Umfang des nach Anhang A des Arbeitsblatts DWA-A 138 erforderlichen Muldenvolumens, sondern der tatsächlich zur Verfügung stehenden – größeren – Fläche ausgeführt werden sollen, berücksichtigt worden (S. 8, vgl. auch S. 11).

Die klägerische Rüge, der Berechnung des Überflutungsnachweises sei unter Vernachlässigung einer gebotenen worst-case-Betrachtung der höchste Durchlässigkeitsbeiwert für den unter den geplanten Versickerungsflächen vorgesehenen Sand (5×10^{-5} m/s) zugrunde gelegt worden, beruht offenbar auf einem Missverständnis. Mit diesem Wert ist nicht etwa der höchstmögliche Durchlässigkeitsbeiwert innerhalb einer Spanne von Werten, sondern der im Arbeitsblatt DWA-A 138 – unter Ziffer A.2.2 (S. 44) – für eine Oberbodenschicht im Bereich einer Versickerungsmulde angegebene, gegenüber den Mittel- bis Feinsanden des Muldenuntergrunds geringere Durchlässigkeitsbeiwert angesetzt worden.

Soweit der Kläger rügt, die Beklagte habe ihrer Entscheidung lediglich einen ohnehin zwingend notwendigen Überflutungsnachweis anstelle eines solchen für ein „ungewöhnliches Ereignis“ im Sinne eines „deutlich stärkeren“ Regens zugrunde gelegt, bleibt auch dies unsubstantiiert. Wie bereits ausgeführt hat die Beigeladene den

Überflutungsnachweis nach den Anforderungen der DIN 1986-100, Abschnitt 14.9, unter Zugrundelegung eines 30-jährlichen Regenereignisses geführt. Der Kläger trägt nicht dazu vor, auf welcher rechtlichen oder tatsächlichen Grundlage ein anforderungsreicherer, etwa eine – und welche – noch erheblichere Regenspende voraussetzender Nachweis von der Beigeladenen zu verlangen gewesen wäre. Auch die Eignung der vorgenannten DIN-Norm als fachliche Grundlage für den Überflutungsnachweis zieht er nicht substantiiert in Zweifel. Diese DIN-Norm fasst die anerkannten Regeln der Technik zu Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke zusammen (vgl. VGH München, Beschl. v. 31.7.2023, 4 ZB 21.3068, UWP 2023, 206, juris Rn. 14; OVG Münster, Ur. v. 20.6.2022, 11 A 2800/18, juris Rn. 75; Beschl. v. 18.8.2023, 2 B 349/23.NE, juris Rn. 38, 84, 93, 102 ff.; VGH Mannheim, Ur. v. 14.11.2023, 5 S 3639/21, BauR 2024, 882, juris Rn. 44; OVG Schleswig, Beschl. v. 31.5.2022, 1 MR 4/22, juris Rn. 113; VG Düsseldorf, Ur. v. 29.4.2021, 28 K 9518/18, juris Rn. 48). Der Kläger beschränkt sich demgegenüber auf einen allgemeinen Verweis auf den fortschreitenden Klimawandel und dadurch zunehmende Extremwetterereignisse.

(j) Eine andere Bewertung ergibt sich nicht daraus, dass der Kläger in seiner Replik vom 30. Januar 2025 sowie im Schriftsatz vom 22. Oktober 2025 auf das unter Ziffer I.1.1 des Länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz (Anlage zur Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz vom 19. August 2021, BGBl. I S. 3712) festgelegte Ziel verweist, wonach bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der Siedlungsentwicklung die Risiken von Hochwassern nach Maßgabe der bei öffentlichen Stellen verfügbaren Daten zu prüfen sind.

(aa) Dieses Vorbringen ist bereits verfristet, da es erstmals nach Ablauf der Klagebegründungsfrist gemäß § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG a.F. am 4. Januar 2023 erhoben worden ist. Es stellt sich auch nicht als zulässige Vertiefung der fristgerechten, bereits in der Klagebegründung vom 4. Januar 2023 erhobenen Rügen in Bezug auf den Überflutungsnachweis dar. Mit diesen früheren Rügen war beanstandet worden, dass der Überflutungsnachweis wegen methodischer Defizite nicht den an ihn zu stellenden Anforderungen genüge. Damit war in der Sache die Vereinbarkeit des Überflutungsnachweises mit den Anforderungen an die Abwasserbeseitigung nach § 60 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 55 WHG und dessen methodengerechte Erstellung nach der DIN 1986-100, die insoweit die anerkannten Regeln der Technik wiedergibt (s.o.), in Frage

gestellt worden (vgl. auch OVG Münster, Urt. v. 20.6.2022, 11 A 2800/18, juris Rn. 64 ff.). Im Unterschied dazu rügt der Kläger mit seiner späteren Bezugnahme auf Ziffer I.1.1 des Länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz nunmehr Anforderungen des Hochwasserschutzrechts. Die beiden Rügen beziehen sich auf unterschiedliche Rechtsmaßstäbe und würden vorliegend die Aufklärung verschiedener Tatsachenkomplexe erfordern. Diesen Umstand kann nicht verdecken, dass der Kläger darauf ausgeht, die beiden rechtlich verschiedenen Rügen durch Verwendung allgemeiner Begriffe („Starkregenereignis“, „schadlose Entwässerung“) sprachlich gleichsam auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Ließe man einen solchen Austausch des Rügegrundes mit abweichendem tatsächlichen Aufklärungsbedarf zu, würde entgegen dem Schutzzweck von § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG a.F. gerade nicht mit Ablauf der Klagebegründungsfrist für das Gericht und die übrigen Beteiligten klar und unverwechselbar feststehen, unter welchen tatsächlichen Gesichtspunkten eine behördliche Entscheidung angegriffen wird (s. zu diesem Erfordernis oben 1.).

Selbst wenn man das Vorbringen als Vertiefung der ursprünglichen, fristgerecht erhobenen Rüge verstehen würde, wäre diese weiterhin unsubstantiiert. Der Kläger setzt sich mit der Methodik des Überflutungsnachweises weiterhin nicht auseinander; die oben benannten Substantiierungsdefizite bestehen fort. Er trägt auch nicht dazu vor, inwiefern sich aus der von ihm nunmehr angeführten raumordnungsrechtlichen Zielfestlegung eine Pflicht zu einer über das im Überflutungsnachweis Geleistete hinausgehenden Prüfung ergeben soll und ob bzw. inwiefern das Raumordnungsrecht die DIN 1986-100 als anerkannte Regeln der Technik in Frage stellt.

(bb) Unabhängig von ihrer Verfristung ist die in der Replik vom 30. Januar 2025 sowie im Schriftsatz vom 22. Oktober 2025 erhobene Rüge auch in der Sache unbegründet, weil es sich bei dem Vorhaben nicht um eine raumbedeutsame Planung handelt:

Nach der Legaldefinition in § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen solche Planungen einschließlich der Raumordnungspläne, Vorhaben und sonstige Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird, einschließlich des Einsatzes der hierfür vorgesehenen öffentlichen Finanzmittel. Zu den explizit gesetzlich vorgegebenen Kriterien der Rauminanspruchnahme und der Raumbeeinflussung tritt – vor

dem Hintergrund der verfassungsrechtlich gebotenen Abgrenzung zur örtlichen Planung – als weiteres Erfordernis hinzu, dass nur solche Planungen und Maßnahmen raumbedeutsam sind, denen überörtliche Bedeutung zukommt (vgl. BVerfG, GA v. 16.6.1954, 1 PBvV 2/52, BVerfGE 3, 407, juris Rn. 78 ff.; Hendler, in: Cholewa u.a., Raumordnung in Bund und Ländern, Stand November 2024, ROG § 3 Rn. 132; Kment, ROG, 2. Aufl. 2026, § 3 Rn. 122). Ob Planungen oder Maßnahmen die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflussen, erfordert eine Prognose über die voraussichtlichen räumlichen Auswirkungen, wobei Bezugspunkt sowohl die tatsächlichen Verhältnisse, also die vorhandenen Raumnutzungen und -funktionen (Ist-Zustand), als auch die geplanten oder angestrebten Raumnutzungen und -funktionen (Soll-Zustand) sind (vgl. Kment, ROG, 2. Aufl. 2026, § 3 Rn. 124; Runkel, in: Spannowsky/ders./Goppel, ROG, 2. Aufl. 2018, § 3 Rn. 115 ff.). Ob eine Planung oder Maßnahme raumbedeutsam ist, ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen Umstände des Einzelfalls zu bestimmen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 2.8.2002, 4 B 36.02, BauR 2003, 837, juris Rn. 6 m.w.N.; Urt. v. 13.3.2003, 4 C 4.02, BVerwGE 118, 33, juris Rn. 11; Kment, ROG, 2. Aufl. 2026, § 3 Rn. 123, 125; Hendler, in: Cholewa u.a., Raumordnung in Bund und Ländern, Stand November 2024, ROG § 3 Rn. 134). Bei dieser Beurteilung ist eine Vorbelastung des Gebiets zu berücksichtigen (vgl. Kment, ROG, 2. Aufl. 2026, § 3 Rn. 126; Runkel, in: Spannowsky/ders./Goppel, ROG, 2. Aufl. 2018, § 3 Rn. 109; Hendler, in: Cholewa u.a., Raumordnung in Bund und Ländern, Stand November 2024, ROG § 3 Rn. 135; vgl. auch BVerwG, Urt. v. 13.3.2003, 4 C 4.02, BVerwGE 118, 33, juris Rn. 12).

Nach diesen Maßstäben handelt es sich bei dem Vorhaben nicht um eine raumbedeutsame Planung. Unter dem Gesichtspunkt der Rauminanspruchnahme ist zu berücksichtigen, dass das Vorhabengelände rund 24.000 m² (2,4 ha) – etwas weniger als die Fläche dreier Fußballplätze – umfasst. Diese sowohl für örtliche als auch für regionale Verhältnisse vergleichsweise geringe Rauminanspruchnahme hält sich zudem innerhalb der Fläche eines bestehenden Bahngeländes bzw. Betriebsbahnhofs. Sie führt für sich betrachtet hier nicht zum Befund der Raumbedeutsamkeit.

Auch die Raumbeeinflussung durch das Vorhaben ist – selbst im innerörtlichen Rahmen – gering. Im Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485, m. spät. Änd.) ist das Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt als Bahnanlage im Sinne von § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 1 Satz 1 PlanZVO

und Nr. 5.2.1 der Anlage zur PlanZVO dargestellt, im Baustufenplan Eidelstedt als Außengebiet im Sinne von § 10 Abs. 5 BPVO mit der Zweckbestimmung „Verkehrsfläche“ im Sinne von § 10 Abs. 6 BPVO ausgewiesen. Die damit bestimmte Art der Bodennutzung ändert sich durch das Vorhaben nicht. In tatsächlicher Hinsicht befindet sich das Vorhabengelände in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem ICE-Instandhaltungswerk der DB Fernverkehr AG und auf dem Gelände eines Betriebsbahnhofs, der – wie der Kläger selbst im immissionsschutzrechtlichen Kontext betont – insbesondere von intensiv befahrenen Fernbahnstrecken umgeben ist. Die vorhabenbedingte Steigerung der Lärmvorbelastung – als Form der innerörtlichen Raumbeeinflussung – wirkt in Gestalt der Baulärmimmissionen nur vorübergehend und bewirkt in Gestalt der Schienenverkehrs- und Anlagenlärmimmissionen keine erhebliche Steigerung der – erheblichen – Vorbelastung insbesondere durch Schienenverkehrsgeräusche (s. oben bb) und vgl. Planunterlage 18.1). Insbesondere in Bezug auf die vorhabenbedingten Lärmimmissionen ist unter dem Aspekt der Raumbeeinflussung daher die erhebliche Vorbelastung des Vorhabengeländes und seiner Umgebung zu berücksichtigen.

Soweit der Kläger auf das Kriterium der überörtlichen Bedeutung verweist, spricht auch dieses nicht für, sondern gegen eine Raumbedeutsamkeit des Vorhabens. Zwar weist der Kläger im Tatsächlichen zutreffend darauf hin, dass der Einzugsbereich der Autoreisezuganlage über die Freie und Hansestadt Hamburg hinausweist, da voraussichtlich auch Auswärtige unter deren Nutzern sein werden. Raumbeeinflussend wirkt sich dieser Umstand allerdings im Wesentlichen allein in Gestalt des zu erwartenden An- und Abfahrtsverkehrs der Autoreisezuganlage aus. Dieser beschränkt sich indes nach der – rechtlich nicht zu beanstandenden (s. unten c) bb)) Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (Planunterlage 23) auf höchstens jeweils 220 An- bzw. Abfahrten täglich bei maximaler Auslastung der Autoreisezüge. Schon auf der Elbgaustraße, die unmittelbar der Verkehrsanbindung des Vorhabengeländes dient, führt dieser vorhabenbedingte Zusatzverkehr nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses (s. unten c) bb)). Eine nennenswerte überörtliche Wirkung dieses An- und Abfahrtsverkehrs ist weder dargetan noch sonst ersichtlich.

Die vorstehenden Erwägungen würden in entsprechender Weise gelten, wenn sich die klägerische Rüge, wie mit der Replik vom 30. Januar 2025 zunächst – nach späterer

Klarstellung jedoch: versehentlich – geltend gemacht, auf Ziffer I.2.1 des Länderübergreifenden Raumordnungsplans für den Hochwasserschutz bezöge.

ccc) Das planfestgestellte Entwässerungskonzept verstößt zudem gegen das Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nach § 5 Nr. 1 WSG-VO, soweit es die Niederschlagsentwässerung von den Gleisanlagen des Vorhabens regelt; in Bezug auf die übrigen Entwässerungsabschnitte des Vorhabens wird das Verbot beachtet. Das – hier nicht wegen Rechtsfehlern der Wasserschutzgebietsverordnung unwirksame (hierzu (1)) – Verbot nach § 5 Nr. 1 WSG-VO steht der geplanten Versickerung entgegen, soweit die unter Ziffer A.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses erteilte Befreiung von diesem Verbot rechtswidrig ist, nämlich in Bezug auf die Versickerung der Niederschlagsabflüsse von den Gleisanlagen des Vorhabens, weil die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG insoweit nicht vorliegen; in Bezug auf die übrigen Entwässerungsabschnitte ist sie beanstandungsfrei (hierzu (2)).

(1) Das Verbot nach § 5 Nr. 1 WSG-VO ist nicht wegen Rechtsfehlern der Wasserschutzgebietsverordnung unwirksam, sondern vorliegend zu beachten. Weder ist das Versickerungsverbot nach § 5 Nr. 1 WSG-VO selbst rechtswidrig, noch sind sonstige Rechtsfehler der Wasserschutzgebietsverordnung festzustellen, die eine Unwirksamkeit des Verbots zur Folge hätten.

(a) Das Verbot nach § 5 Nr. 1 WSG-VO ist nicht mangels Schutzzfähigkeit des Grundwassers im Bereich des Vorhabengeländes und des dieses umgebenden Bahngeländes rechtswidrig.

Die Beklagte vertritt die Auffassung, der Einschluss der Bahnanlagen in Eidelstedt und Stellingen in den räumlichen Geltungsbereich der Wasserschutzgebietsverordnung verstoße gegen das Gebot der Erforderlichkeit nach § 51 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG. Die Schutzzfähigkeit des im Bereich dieser Bahnanlagen gefassten Wassers sei angesichts der seit über 100 Jahren andauernden Nutzung als Eisenbahnbetriebswerk mit erheblichem Potenzial für Grundwasserverunreinigungen, das sich stellenweise in einem Bedarf nach Bodenaustausch niedergeschlagen habe, zweifelhaft. Jedenfalls sei die Schutzzfähigkeit vor der Festsetzung des Wasserschutzgebiets nicht hinreichend untersucht worden, es fehle

an einem nachvollziehbaren Schutzkonzept. Der damit geltend gemachte Rechtsfehler der Wasserschutzgebietsverordnung ist nicht festzustellen.

Der gerichtlich voll überprüfbare Begriff der Erforderlichkeit einer Schutzgebietsfestsetzung nach § 51 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG bezieht sich in sachlicher Hinsicht auf den Schutz des Wasservorkommens dem Grunde nach, was sich nach der Schutzwürdigkeit, der Schutzbedürftigkeit und der Schutzfähigkeit richtet (vgl. hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 2.8.2012, 7 CN 1.11, NVwZ 2013, 227, juris Rn. 20 ff. m.w.N.; Urt. v. 26.11.2015, 7 CN 1.14, NVwZ 2016, 610, juris Rn. 25 f.). Darüber hinaus bestimmt die Erforderlichkeit die räumliche Ausdehnung des Wasserschutzgebiets in zweierlei Hinsicht. Sie setzt einerseits wegen der Eigentumsgarantie aus Art. 14 Abs. 1 GG der räumlichen Ausdehnung Grenzen, weil die mit der Ausweisung eines Wasserschutzgebiets einhergehende Beschränkung der Eigentümerbefugnisse im Wege der Inhalts- und Schrankenbestimmung nur zulässig ist, wenn von dem betroffenen Grundstück Einwirkungen auf das zu schützende Grundwasser ausgehen können. Andererseits kann ein „Zuwenig“ an Schutz vorliegen; die räumliche Ausdehnung eines Wasserschutzgebiets kann zu gering sein mit der Folge, dass die Eignung des Wasserschutzgebiets für den verfolgten Zweck zu verneinen ist. Die Behörde ist zwar nicht verpflichtet, ein Grundstück bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 51 Abs. 1 WHG in den Geltungsbereich einer Wasserschutzgebietsverordnung einzubeziehen. Vielmehr kommt ihr Ermessen zu, wie sie den gebotenen Schutz des Wasservorkommens gewährleisten will. Diese Ermessensentscheidung muss sich jedoch auf ein nachvollziehbares Schutzkonzept gründen. Dieses kann darauf ausgerichtet sein, bei Vorliegen besonderer Umstände das anzustrebende Schutzniveau durch einzelfallbezogene Maßnahmen zu erreichen. Besteht kein solches Konzept und wird deshalb das angestrebte Schutzziel verfehlt, so erweist sich die Festsetzung als nicht zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich. Neben den Erfordernissen der Schutzwürdigkeit und -bedürftigkeit – hinsichtlich derer Zweifel vorliegend weder geltend gemacht noch sonst ersichtlich sind – besteht dasjenige der Schutzfähigkeit, d.h. die Frage, ob das Wasservorkommen ohne unverhältnismäßige Beschränkung der Rechte Dritter geschützt werden kann. Dafür muss insbesondere geprüft werden, welche Betroffenheiten die Ausweisung des Wasserschutzgebietes auslöst und welche zumutbaren Alternativen zur Trinkwasserversorgung abseits der Nutzung des in Rede stehenden Wasservorkommens bestehen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 20.1.2015, 7 BN 2.14, W+B 2015, 120, juris Rn. 35). Grundsätzlich ist die Schutzfähigkeit gegeben, wenn

auf Basis eines nachvollziehbaren Schutzkonzepts im Zeitpunkt des Erlasses der Norm absehbar ist, dass das Risiko einer Trinkwasserverunreinigung beherrschbar ist (vgl. VGH München, Urt. v. 28.8.2019, 8 N 17.523, W+B 2019, 244, juris Rn. 105 m.w.N.).

Vorliegend ist nicht ersichtlich, dass die Schutzziele der Festsetzung des Wasserschutzgebiets insgesamt und der Einbeziehung des Vorhabengrundstücks insbesondere verfehlt werden. Es ist nicht festzustellen, dass aufgrund der Einbeziehung des Vorhabengrundstücks eine Nutzung des geförderten Grundwassers, auch soweit dieses aus dem Bereich des Vorhabengrundstücks stammt, als Trinkwasser ausscheidet. Das Schutzkonzept der Wasserschutzgebietsverordnung ist nachvollziehbar, nicht ermittlungsfehlerhaft und zur Erreichung der Schutzziele geeignet; nicht beherrschbare Risiken von Grundwasserverunreinigungen sind auch im Hinblick auf die langjährige Nutzung des Bahngeländes nicht ersichtlich. Im Einzelnen:

Der Ordnungsgeber war sich des Erfordernisses der Schutzfähigkeit bewusst (vgl. Senatsdrs. 2016/02936, S. 2 f.). Vor diesem Hintergrund hat er das Bestehen verschiedener erhöht schadstoffträchtiger Nutzungen im räumlichen Geltungsbereich der Wasserschutzgebietsverordnung erkannt und angemessen berücksichtigt. Dies gilt neben der Bundesautobahn 23 insbesondere für das Bahngelände, innerhalb dessen sich das Vorhabengrundstück befindet. Die Einbeziehung dieses Bahngeländes hat der Ordnungsgeber wie folgt begründet (vgl. Senatsdrs. 2019/01524, S. 15):

„Im Süden umfasst das Schutzgebiet die gesamte Fläche des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt, da dieser Bereich eine hohe Schutzbedürftigkeit aufgrund von bereichsweise fehlenden, das Grundwasser schützenden Deckschichten in Verbindung mit einem hohen Gefährdungspotential durch die Bahnanlagen aufweist und sich zudem in Gänze innerhalb des Trinkwassergewinnungsgebietes befindet.“

Aus entsprechenden Erwägungen hat der Ordnungsgeber das Ersuchen der Deutsche Bahn AG, das Bahngelände bei dem räumlichen Zuschnitt des Schutzgebiets auszusparen, zurückgewiesen (a.a.O., S. 7; vgl. dort auch zur Ablehnung einer Freistellung des Bahnbetriebs von den Anforderungen der Verordnung):

„Diesem Ersuchen kann [der Ordnungsgeber] nicht nachkommen, da die Anlagen der Deutschen Bahn eindeutig im Trinkwassergewinnungsgebiet des

Wasserwerks Stellingen liegen und sich in einem Bereich mit hohem Schutzerfordernis befinden. Die Flächen der Deutschen Bahn sind gekennzeichnet durch eine hohe Grundwasserneubildung, eine hohe Eintragsgefahr von Schadstoffen in das Grundwasser aufgrund fehlender Deckschichten und eine Nutzung mit hohem Risikopotenzial. Alle Faktoren zusammen rechtfertigen die Zuordnung dieser Flächen zum Wasserschutzgebiet.“

Bei diesen Erwägungen war sich der Ordnungsgeber der Existenz von Altlasten(verdachts)flächen im räumlichen Geltungsbereich der Verordnung bewusst. Er hat ausdrücklich festgestellt, für das Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt ergebe sich nach gezielten Untersuchungen kein Handlungsbedarf, sofern die gegenwärtige Nutzung beibehalten werde (vgl. Senatsdrs. 2016/02936, S. 7).

Vor diesem Hintergrund ist das Schutzkonzept insbesondere für die weitere Schutzzone (Zone III), in der auch das Bahngelände liegt, nachvollziehbar und unter dem Aspekt der Beherrschbarkeit von Risiken der Grundwasserverunreinigung ausreichend. Die Verordnungsbegründung führt zu diesem Konzept aus, Zweck der weiteren Schutzzone sei der Schutz vor weitreichenden Beeinträchtigungen, insbesondere vor nicht oder nur schwer abbaubaren chemischen Verunreinigungen (vgl. hierzu und zum Folgenden Senatsdrs. 2019/01524, S. 14). Durch § 5 WSG-VO würden nur solche Handlungen verboten, die auch in weiterer Entfernung von den Fassungsanlagen zu einer nachteiligen Veränderung des Grundwassers führen könnten und damit eine potenzielle Gefährdung für die Trinkwassergewinnung darstellten, wie z.B. der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, der Betrieb von Abwasserbehandlungsanlagen oder Eingriffe in den Untergrund, die die schützenden Deckschichten wesentlich minderten. Zu weiteren Schutzvorkehrungen im Hinblick auf Bodenverunreinigungen im Bereich des Bahngeländes bestand nach den Erkenntnissen des Ordnungsgebers (s.o.) kein Anlass. Es ist weder von der Beklagten substantiiert vorgetragen worden noch sonst ersichtlich, dass der Ordnungsgeber den Zustand der Böden im Bereich der Bahnanlagen aufgrund von Ermittlungsmängeln verkannt hat. Solches ergibt sich auch nicht aus den Planunterlagen, auf welche die Beklagte insoweit ergänzend verweist, insbesondere dem Bodenverwertungskonzept (Planunterlage 21).

(b) Das Verbot nach § 5 Nr. 1 WSG-VO leidet auch nicht an dessen Nichtigkeit begründenden Bestimmtheitsmängeln in Bezug auf das Tatbestandsmerkmal der „Verkehrsflächen“.

Die Beklagte hält den Begriff der „Verkehrsflächen“ in § 5 Nr. 1 Halbs. 1 WSG-VO für unzureichend bestimmt, weil dieses Merkmal, anders als § 4 Nr. 3 WSG-VO, nicht zwischen „öffentlichen Wegen, Bahnanlagen und sonstigen öffentlichen Verkehrseinrichtungen“ differenziere und daher unklar sei, ob auch Bahnanlagen darunterfielen.

Die Verbotsnorm ist nicht unzureichend bestimmt. Dafür spricht bereits der Wortlaut. Nach allgemeinsprachlichem Verständnis kann es sich bei Verkehrsflächen neben Flächen des Straßenverkehrs insbesondere um solche des Schienenverkehrs handeln. Dafür spricht überdies der Schutzzweck der Regelung, die darauf gerichtet ist, dem gesteigerten Schadstoffpotenzial von Verkehrsvorgängen, wie es insbesondere mit dem Betrieb von Kraft- und Schienenfahrzeugen verbunden sein kann, zu begegnen. Die Begründung der Wasserschutzgebietsverordnung führt zu den typischen Schadstoffquellen bei dem Betrieb von Verkehrsflächen im Sinne von § 5 Nr. 1 Halbs. 1 WSG-VO aus und benennt dabei Abgase, Tropf- und Verdampfungsverluste, Korrosionsprodukte und den Abrieb von Reifen, Fahrbahn- und Bremsbelägen (vgl. Senatsdrs. 2019/01524, S. 15). Wenngleich dem Verordnungsgeber dabei erkennbar in erster Linie Straßenverkehrsflächen vor Augen stehen, sind die genannten Schadstoffquellen mehrheitlich nicht auf den Straßenverkehr beschränkt, sondern auch im Schienenverkehr anzutreffen.

(c) § 5 Nr. 1 WSG-VO leidet auch nicht wegen mangelnder Klarheit und Bestimmtheit der im dritten Halbsatz der Vorschrift enthaltenen Ausnahmebestimmung an einem Nichtigkeitsbegründenden Rechtsfehler. Die Ausnahme lautet:

„[...] dies gilt nicht für Wohngrundstücke, sofern das anfallende Niederschlagswasser gemäß der Niederschlagswasserversickerungsverordnung vom 23. Dezember 2003 (HmbGVBl. 2004, S. 6) schadlos versickert wird oder falls die Versickerung oder Verrieselung des Niederschlagswassers mit Hilfe von Anlagen erfolgt, für die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung eine wasserrechtliche Erlaubnis erteilt worden ist“.

Die Beklagte vertritt, es sei unklar, ob sich diese Ausnahme auf das Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nach § 5 Nr. 1 Halbs. 1 WSG-VO oder auf das regelhaft geltende Gebot der Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen nach § 5 Nr. 1 Halbs. 2 WSG-VO beziehe. Es fehle daher die „gebotene Klarheit hinsichtlich eines Bestandsschutzes erlaubter Entwässerungen von Verkehrsflächen einschließlich Eisenbahn-Betriebsanlagen“.

Es kann offen bleiben, ob die Ausnahmebestimmung in § 5 Nr. 1 Halbs. 3 WSG-VO sich nur auf einen der beiden vorangehenden Halbsätze bezieht oder auf beide. Jedenfalls ergibt sich daraus nicht die von der Beklagten angeführte Unklarheit in Bezug auf die Reichweite des Bestandsschutzes für Versickerungsanlagen, auch solchen zur Entwässerung von Eisenbahn-Betriebsanlagen. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Ordnungsgeber mit § 5 Nr. 1 Halbs. 3 WSG-VO eine abschließende Regelung des Bestandsschutzes für Versickerungsanlagen im Wasserschutzgebiet treffen wollte. Auch der Verordnungsbegründung sind solche Anhaltspunkte nicht zu entnehmen. Gegen eine solche Auslegung spricht im Übrigen bereits der Umstand, dass der Anwendungsbereich der Ausnahmebestimmung sich ausdrücklich auf Wohngrundstücke beschränkt.

(2) Die unter Ziffer A.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses erteilte Befreiung ist in Bezug auf die Versickerung von Niederschlagswasser von den Gleisanlagen des Vorhabens rechtswidrig, weil die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG insoweit nicht vorliegen; im Übrigen ist sie beanstandungsfrei.

(a) Nach § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG kann die zuständige Behörde insbesondere von Verboten einer Wasserschutzgebietsverordnung nach Satz 1 der Vorschrift eine Befreiung erteilen, wenn der Schutzzweck nicht gefährdet wird oder überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern.

Ob der Schutzzweck im Sinne der ersten Tatbestandsvariante nicht gefährdet wird, beurteilt sich nach dem in der Rechtsprechung insbesondere zu § 48 Abs. 1 Satz 1 WHG entwickelten Besorgnisgrundsatz. Danach darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist. Schon aus dem Umstand,

dass das Gesetz sich einer negativen Formulierung bedient („nicht zu besorgen“), ist zu erkennen, dass die Vorschrift gesteigerte, strenge Anforderungen stellt (vgl. hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 16.7.1965, IV C 54.65, ZfW 1965, 115, juris Rn. 18; Urt. v. 26.6.1970, IV C 99.67, ZfW 1971, 110, juris Rn. 16; Urt. v. 12.9.1980, 4 C 89.77, ZfW 1981, 88, juris Rn. 13; VGH Kassel, Beschl. v. 29.5.2024, 4 A 3106/20, juris Rn. 67; OVG Lüneburg, Urt. v. 20.12.2017, 13 KN 67/14, ZUR 2018, 487, juris Rn. 187). Wenngleich eine bloße Möglichkeit kaum jemals ausgeschlossen werden kann, muss bereits eine gewisse Wahrscheinlichkeit ausgeräumt sein. Es darf keine – auch noch so wenig naheliegende – Wahrscheinlichkeit einer schädlichen Verunreinigung bestehen, diese muss mit anderen Worten erfahrungsgemäß unwahrscheinlich sein. Der gewichtige Zweck, das Grundwasser nachhaltig vor Gefährdungen zu schützen, bestätigt diese Auslegung. Eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers ist demnach immer schon dann zu besorgen, wenn die Möglichkeit eines entsprechenden Schadenseintritts nach den gegebenen Umständen und im Rahmen einer sachlich vertretbaren, auf konkreten Feststellungen beruhenden Prognose nicht von der Hand zu weisen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.9.1980, 4 C 89.77, ZfW 1981, 88, juris Rn. 14; Beschl. v. 28.6.2019, 7 B 26.18, juris Rn. 17; VGH München, Urt. v. 5.12.1996, 22 B 96.2050, ZfW 1998, 322, juris Rn. 22; Urt. v. 20.5.2021, 8 B 19.1590, juris Rn. 40; Urt. v. 4.7.2024, 22 A 23.40049, juris Rn. 95; vgl. auch BVerwG, Urt. v. 12.4.2001, 4 C 5.00, NVwZ 2001, 1049, juris Rn. 20). Die reine, bloß theoretische Möglichkeit einer Verunreinigung genügt nicht (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.7.1965, IV C 54.65, ZfW 1965, 115, juris Rn. 18; Urt. v. 26.6.1970, IV C 99.67, ZfW 1971, 110, juris Rn. 17).

Ob eine Besorgnis besteht, ist durch Gesamtbetrachtung der konkreten Umstände des Einzelfalles zu bestimmen (vgl. hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 26.6.1970, IV C 99.67, ZfW 1971, 110, juris Rn. 17; VGH Kassel, Beschl. v. 29.5.2024, 4 A 3106/20, juris Rn. 73, 77; Pawlowski, in: Schink/Fellenberg, GK-WHG, 1. Aufl. 2021, § 48 Rn. 15; Posser, in: Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, 74. Ed. Stand 1.1.2025, WHG § 48 Rn. 19 f.; Rossi, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG/AbwAG, Stand August 2024, WHG § 48 Rn. 25 ff.). Zu diesen Umständen zählen regelmäßig die Wahrscheinlichkeit einer Verunreinigung, die Lage der Einleitungs- bzw. Versickerungsstelle, auch in Bezug auf den Grundwasserstrom, die Mächtigkeit von Deckschichten, der Umfang des Eingriffs und auch eines möglichen Schadens sowie die Möglichkeit von Vermeidungs- und Gegenmaßnahmen. Es sind umso geringere Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit zu stellen, je größer der potentiell eintretende Schaden ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.6.1970,

IV C 99.67, ZfW 1971, 110, juris Rn. 15, 17; VG Ansbach, Urt. v. 11.5.2021, AN 9 K 21.00006, juris Rn. 53; VG Wiesbaden, Urt. v. 24.7.2020, 4 K 2962/16.WI, ZNER 2020, 582, juris Rn. 66).

Bei der Prognose zu den Auswirkungen der Befreiung ist grundsätzlich von einer Erfüllung der Auflagen und Bedingungen des Erlaubnisbescheides auszugehen (vgl. VGH München, Urt. v. 20.5.2021, 8 B 19.1590, juris Rn. 41). Allein die Möglichkeit einer unsachgemäßen Handhabung oder eines unerkennbaren Materialfehlers, die theoretisch an jedem beliebigen Ort dazu führen können, dass wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen, bilden für sich genommen keine ausreichende Grundlage für die Versagung einer Befreiung (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.6.1970, IV C 99.67, ZfW 1971, 110, juris Rn. 17; VGH Kassel, Beschl. v. 29.5.2024, 4 A 3106/20, juris Rn. 67, 73; VG Wiesbaden, Urt. v. 24.7.2020, 4 K 2962/16.WI, ZNER 2020, 582, juris Rn. 66). Überzogene Anforderungen gerieten mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip in Konflikt (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.9.1980, 4 C 89.77, ZfW 1981, 88, juris Rn. 16; vgl. auch VGH München, Urt. v. 5.12.1996, 22 B 96.2050, ZfW 1998, 322, juris Rn. 22).

(b) Bei Anlegung dieses Rechtsmaßstabes ist in Bezug auf die Versickerung von Niederschlagswasser von den Gleisanlagen des Vorhabens eine Gefährdung des Schutzzwecks der Wasserschutzgebietsverordnung zu besorgen im Sinne von § 52 Abs. 1 Satz 2 Var. 1 WHG.

Den Schutzzweck des Wasserschutzgebiets bestimmt § 1 WSG-VO. Danach wird dieses zum Schutz der Brunnengruppen Nord und Mitte des Wasserwerks Stellingen der Hamburger Wasserwerke GmbH in den Gemarkungen Eidelstedt, Schnelsen und Lurup festgesetzt. Die Möglichkeit einer nachteiligen Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit mit der Folge einer Gefährdung des vorgenannten Schutzzwecks ist nach den vorliegend gegebenen Umständen keine bloß theoretische Möglichkeit, sondern im Rahmen einer sachlich vertretbaren, auf konkreten Feststellungen beruhenden Prognose nicht von der Hand zu weisen. Insoweit kann auf die Ausführungen zur Unvereinbarkeit des Entwässerungskonzepts mit dem Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG verwiesen werden. Besteht in Bezug auf die Entwässerung der Gleisanlagen die hinreichende Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers „Krückau – Altmoränengeest Nord“, so gilt dies für eine

Gefährdung des Schutzzwecks des Wasserschutzgebiets, gemessen an dem strengeren Maßstab des Besorgnisgrundsatzes, erst recht.

Der von der Beigeladenen vorgelegte Wasserrechtliche Fachbeitrag geht im Rahmen der Auswirkungsprognose selbst davon aus, dass der Betrieb nicht nur von Straßen-, sondern auch von Schienenverkehrsflächen mit Emissionen verbunden ist, die sich in gelöster oder an Partikel gebundener Form in dem auf diesen Flächen anfallenden Niederschlagswasser wiederfinden (hierzu und zum Folgenden Planunterlage 17.1, S. 32). Hierzu zählt er insbesondere abfiltrierbare Stoffe (AFS), Schwermetalle, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) sowie sonstige organische Schadstoffe aus Weichmachern, Lacken und Vulkanisationsbeschleunigern. Als mögliche Schadstoffquellen benennt er neben straßenverkehrsspezifischen Faktoren wie dem Abrieb von Fahrbahnen, Reifen und Katalysatoren auch schienenverkehrsbedingte Faktoren wie den Abrieb von Gleisen und Bremsbelägen, Tropfverluste von Kraft- und Schmierstoffen sowie den Einsatz von Herbiziden. Die Annahme einer hinreichenden Reinigungsleistung der Sickerstrecke in Bezug auf die damit verbundene Schadstofffracht stützt der Wasserrechtliche Fachbeitrag allerdings auf die Anwendbarkeit der Empfehlungen des Arbeitsblatts DWA-A 138 und des Merkblatts DWA-M 153 (S. 16, 32 ff.), die diesen Schluss in Bezug auf Schadstoffe von Gleisanlagen nicht belastbar zulassen (s. oben bbb) (2)). Die ergänzende Annahme, dass „marginale Schadstoff-Konzentrationen“ aus dem Niederschlagswasser im Falle ihrer Versickerung bis in den Grundwasserkörper aufgrund der zu erwartenden Verdünnungseffekte an repräsentativen Messstellen messtechnisch nicht nachweisbar sein werden (S. 35), setzt auf den unzureichenden Erwägungen zu einer hinreichenden Filterleistung auf.

(c) Soweit das Entwässerungskonzept die Versickerung der Niederschlagsabflüsse von Gleisanlagen vorsieht, liegen auch die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 52 Abs. 1 Satz 2 Var. 2 WHG nicht vor. Überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern die Erteilung einer Befreiung dann, wenn diese Gründe im Rahmen einer Abwägung, die auch eine Prüfung zumutbarer Alternativen einschließt, den Schutzziele der Wasserschutzgebietsverordnung vorgehen (vgl. Hünnekens, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, WHG § 52 Rn. 39). Es ist nicht ersichtlich, dass überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Erteilung einer Befreiung für ein Vorhaben erfordern, dessen Entwässerungskonzept an – behebbaren – methodischen

Mängeln in Bezug auf die Bewältigung möglicher Schadstofffrachten in Niederschlagsabflüssen von Gleisanlagen für Zwecke des Grundwasserschutzes leidet.

(d) In Bezug auf die Versickerung von Niederschlagswasser aus anderen Entwässerungsabschnitten als den Gleisanlagen ist eine Gefährdung des Schutzzwecks der Wasserschutzgebietsverordnung nicht zu besorgen im Sinne von § 52 Abs. 1 Satz 2 Var. 1 WHG. Insoweit kann wiederum auf die Ausführungen zur Vereinbarkeit des Entwässerungskonzepts mit dem Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG verwiesen werden, wobei der Senat den strengeren Maßstab des Besorgnisgrundsatzes beachtet. Im Hinblick auf die für andere Entwässerungsabschnitte als die Gleisanlagen fehlerfreie Auswirkungsprognose im Wasserrechtlichen Fachbeitrag einschließlich der methodisch beanstandungsfreien Berücksichtigung der Empfehlungen des Arbeitsblatts DWA-A 138 und des Merkblatts DWA-M 153 sowie die unter Ziffer A.3.1.4 und A.3.1.5 des Planfeststellungsbeschlusses getroffenen Nebenbestimmungen ist eine Gefährdung des Schutzzwecks der Wasserschutzgebietsverordnung nicht zu besorgen.

Die Rüge des Klägers, eine Befreiung sei nach § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG nur in einem – nach seiner Auffassung hier nicht gegebenen – atypischen Einzelfall zulässig, ist bereits im rechtlichen Ausgangspunkt unzutreffend. Der Begriff der Befreiung in § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG ist nicht, entsprechend der bauplanungsrechtlichen Terminologie in § 31 BauGB, in Abgrenzung zur Ausnahme und mit den dort bestehenden Wesensverschiedenheiten zu verstehen. Im wasserhaushaltsrechtlichen Kontext werden die Begriffe Ausnahme und Befreiung nicht streng unterschieden (vgl. Ormond, in: Schink/Fellenberg, GK-WHG, 1. Aufl. 2021, § 52 Rn. 35; Schwind, in: Berendes/Frenz/Müggenborg, WHG, 2. Aufl. 2017, § 52 Rn. 22; vgl. auch VGH Kassel, Beschl. v. 29.5.2024, 4 A 3106/20, juris Rn. 15, 45; VG Ansbach, Urt. v. 7.12.2016, AN 9 K 15.01509, juris Rn. 42; a.A. Gößl, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG/AbwAG, Stand August 2024, WHG § 52 Rn. 70 ff.). Während der restriktive Maßstab nach § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG bereits im Wortlaut zum Ausdruck kommt (s. oben (a)), ist der Vorschrift ein Erfordernis, wonach die Erteilung einer Befreiung nur in atypischen Sonderfällen in Betracht kommt, nicht zu entnehmen (vgl. Ormond, in: Schink/Fellenberg, GK-WHG, 1. Aufl. 2021, § 52 Rn. 35; Gößl, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG/AbwAG, Stand August 2024, WHG § 52 Rn. 76; so wohl auch Czychowski/Reinhardt, WHG, 13. Aufl. 2023, § 52 Rn. 44; Schwind, in: Berendes/Frenz/Müggenborg, WHG, 2. Aufl. 2017, § 52 Rn. 22; Tünnesen-Harmes, in:

Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, 74. Ed. Stand 1.1.2025, WHG § 52 Rn. 24; differenzierend OVG Lüneburg, Urt. v. 20.12.2017, 13 KN 67/14, ZUR 2018, 487, juris Rn. 187; a.A. – für ein Erfordernis der Atypik – VG Ansbach, Urt. v. 7.12.2016, AN 9 K 15.01509, juris Rn. 42 f.; VG Augsburg, Urt. v. 3.3.2005, Au 7 K 03.234, juris Rn. 44; Hünnekens, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Januar 2025, WHG § 52 Rn. 35, 37; vgl. auch VG Bremen, Urt. v. 18.10.2019, 5 K 910/18, W+B 2020, 48, juris Rn. 34). Dafür spricht insbesondere, dass die im Jahr 2010 eingefügte Vorschrift des § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG erklärtermaßen (vgl. BT-Drs. 16/12275, S. 67) der Vereinbarkeit der in den Verboten, Beschränkungen sowie Duldungs- und Handlungspflichten einer Wasserschutzgebietsverordnung liegenden Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip dient, was eine typologische Unterscheidung wie in § 31 Abs. 1 bzw. 2 BauGB nicht erfordert. Sie kommt dementsprechend weder im Wortlaut noch in der Systematik von § 52 Abs. 1 WHG zum Ausdruck.

(e) Die Erteilung der Befreiung unter Ziffer A.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf andere Entwässerungsabschnitte als die Gleisanlagen des Vorhabens leidet auch nicht an einem Fehler bei der Ausübung des im Rahmen von § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG eröffneten Ermessens. Die Beklagte hat ihr Ermessen im Sinne der Erteilung der Befreiung von dem Verbot nach § 5 Nr. 1 WSG-VO ausgeübt und in diesem Zusammenhang insbesondere die in § 6 Abs. 1, § 12 WHG aufgeführten Bewirtschaftungsgrundsätze und die zu beachtenden Sorgfaltspflichten berücksichtigt (PFB S. 145 f., 278 ff.). Rechtsfehler sind insoweit nicht ersichtlich.

Soweit der Kläger rügt, die Beklagte habe ihr Ermessen wegen Zugrundelegung eines „falschen“ Tatbestands nicht fehlerfrei ausüben können, denn sie habe ausweislich der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses nicht § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG, sondern „lediglich Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkte“ geprüft, ist dies unzutreffend. Zwar erwähnt der Planfeststellungsbeschluss (S. 147) in diesem Zusammenhang die Beachtungsbedürftigkeit von Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten – und entspricht damit dem Willen des Gesetzgebers (vgl. BT-Drs. 16/12275, S. 67). Wie an anderen Stellen der Begründung zu erkennen ist (vgl. PFB S. 148 f.), prüft die Beklagte jedoch in der Sache, ob eine Gefährdung des Schutzzwecks der Wasserschutzgebietsverordnung zu besorgen ist, mithin auch den Tatbestand von § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG.

ddd) Das planfestgestellte Vorhaben widerspricht nicht dem Verbot des Errichtens und Betriebens von Abwasserbehandlungsanlagen nach § 5 Nr. 7 WSG-VO. Auf die Rechtmäßigkeit der ebenfalls vom Kläger gerügten, unter Ziffer A.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses erteilten Befreiung von diesem Verbot kommt es nicht an, da es dieser Befreiung nicht bedurft hätte.

§ 5 Nr. 7 WSG-VO verbietet in der weiteren Schutzzone (Zone III) das Errichten, Erweitern und Betreiben von Abwassersammelgruben und Abwasserbehandlungsanlagen einschließlich Kleinkläranlagen; ausgenommen sind Fett-, Leichtflüssigkeits- und Amalgamabscheider. Es kann offen bleiben, ob die planfestgestellten Versickerungsmulden und Rigolen als Abwasserbehandlungsanlagen im Sinne von § 5 Nr. 7 WSG-VO oder (lediglich) als Abwasseranlagen – im Sinne etwa von § 60 Abs. 1 WHG – zu qualifizieren sind. Wie dem Wortlaut von § 5 Nr. 7 WSG-VO und der Begründung zu der Vorschrift (vgl. Senatsdrs. 2019/01524, S. 19), in der konkrete Zielanlagen im Wasserschutzgebiet aufgelistet werden, zu entnehmen ist, richtet sich das Verbot nicht auf Anlagen zur Behandlung von Niederschlagswasser, sondern auf solche zur Behandlung von Schmutz- oder Mischwasser. Durch Ziffer A.3.1.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses ist sichergestellt, dass nur unverschmutztes Niederschlagswasser zur Versickerung gebracht wird (s. oben bbb) (3) (g)). Bezöge sich das Verbot auch auf Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser im Sinne von § 5 Nr. 1 WSG-VO, so hätte es neben diesem Verbot insoweit keine eigenständige Funktion.

eee) Ohne Erfolg rügt der Kläger die Rechtswidrigkeit der „bauzeitlichen Befreiungen“. Innerhalb der Klagebegründungsfrist hat er insoweit lediglich zu einer Rechtswidrigkeit der unter Ziffer A.5.1.3.3, 2. Spiegelstrich, des Planfeststellungsbeschlusses enthaltenen Bestimmung bzw. Ausführungen vorgetragen. Rechtsfehler zeigt er damit indes nicht auf.

Er rügt, die Beklagte habe „offenbar“ unter Ziffer A.5.1.3.3, 2. Spiegelstrich, das „Betanken, Reparieren, Abfetten und gegebenenfalls Säubern der Fahrzeuge und Baumaschinen“ im Schutzgebiet zulassen wollen. Die Regelung werde zwar in ihrer Überschrift als „Hinweis“ bezeichnet und es werde „grundsätzlich äußerste Sorgfalt“ angemahnt. Die Beklagte verkenne jedoch, dass derlei Tätigkeiten gemäß § 5 Nr. 2 WSG-VO verboten seien – und nicht etwa „mit Sorgfalt“ erlaubt. Die Bestimmung sei zudem gänzlich unbestimmt. Es sei

unklar, was unter „äußerster Sorgfalt“ bei dem „Abfetten oder Säubern von Fahrzeugen und Baumaschinen“ zu verstehen sei und wie hierbei die absehbare Verunreinigung des Bodens im Einklang mit dem Besorgnisgrundsatz vermieden werden solle.

Die Rüge, die Beklagte habe die unter Ziffer A.5.1.3.3, 2. Spiegelstrich, genannten Tätigkeiten mit dieser Bestimmung rechtswidrigerweise zugelassen, geht fehl. Die angegriffenen Ausführungen haben keinen regelnden Gehalt. Die von der Beklagten gewählte Überschrift zu Ziffer A.5.1.3.3. („Hinweise zur Erteilung der Befreiungen von der Wasserschutzgebietsverordnung“) gibt zum einen die Qualifikation durch die Beklagte selbst als – nicht regelnden – Hinweis zu erkennen. Zum anderen zeigt sie den systematischen Zusammenhang zu den unter Ziffer A.5.1.3.1 erteilten Befreiungen, insbesondere derjenigen vom Verbot des Lagerns, Behandelns und Umschlagens von wassergefährdenden Stoffen nach § 5 Nr. 2 WSG-VO für die Dauer der Baumaßnahme (PFB S. 29 f.). Das Betanken, Reparieren, Abfetten und ggf. Säubern von Fahrzeugen und Baumaschinen lässt sich allerdings, unabhängig von den verwendeten Stoffen, bereits begrifflich nicht unter das Lagern, Behandeln und Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen fassen. Insbesondere um eine Auflage zu der vorgenannten, unter Ziffer A.5.1.3.1 erteilten Befreiung handelt es sich bei der Ausführung unter Ziffer A.5.1.3.3, 2. Spiegelstrich, daher nicht. Wie sie in ihrer Klageerwiderung mitgeteilt hat, geht die Beklagte – im Hinblick auf die Lage des Vorhabengeländes (nur) in der weiteren Schutzzone, eine nach ihrer Auffassung übermäßige Reichweite eines Verbotes, wie es der Kläger annimmt, und die Erwähnung von Baumaßnahmen, insbesondere im Straßen-, Wege- und Tiefbau, in § 5 Nr. 14 WSG-VO – davon aus, dass die unter Ziffer A.5.1.3.3, 2. Spiegelstrich, genannten Tätigkeiten nicht dem Verbot nach § 5 Nr. 2 WSG-VO unterfallen. Ob dies rechtlich zutrifft, kann dahinstehen. Erkennbar geht die Beklagte bei ihrem (bloßen) Hinweis unter Ziffer A.5.1.3.3, 2. Spiegelstrich, von einer auf anderer Grundlage bestehenden Rechtspflicht aus, wenngleich sie diese nicht konkret benennt.

fff) Den in der mündlichen Verhandlung durch den Kläger bedingt gestellten Beweisanträgen zu wasserrechtlichen Sachverhalten war nicht nachzugehen.

Dem bedingt gestellten Beweisantrag Nr. 2 (vgl. Anlage 2 zum Sitzungsprotokoll vom 6.11.2025, S. 1 f.), mit dem der Kläger die Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache begehrt, dass es durch die geplante ständige

Niederschlagsentwässerung der Bahn- und Verkehrsflächen im Bereich des Vorhabens „zu einer Verunreinigung des Grundwassers oder einer sonstigen nachteiligen Veränderung [...] seiner Eigenschaften“ kommen kann, hatte der Senat nicht nachzugehen. Soweit sich der Antrag auf Bahnflächen im Sinne der Gleisanlagen des Vorhabens bezieht, bedurfte es zur Feststellung von Verstößen gegen zwingende wasserrechtliche Anforderungen nicht der Einholung eines Sachverständigengutachtens (s. oben bbb) (2) und ccc) (2)). Bezogen auf sonstige Verkehrsflächen des Vorhabens ist die Beweistatsache bei wortlautgetreuem Verständnis des Antrages zum Teil ebenfalls nicht entscheidungserheblich, da nicht jede Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung der Eigenschaften des Grundwassers infolge der Niederschlagsentwässerung des Vorhabens zu dessen Unzulässigkeit am Maßstab zwingender wasserrechtlicher Anforderungen führen würde. Bei diesem Verständnis ist der Beweisantrag zudem vollumfänglich auf Ausforschung angelegt, da er gleichsam ergebnisoffen auf die Ermittlung des tatsächlich bestehenden, vom Kläger in seinem Ausmaß nicht näher qualifizierten Risikos einer Verunreinigung bzw. nachteiligen Veränderung der Eigenschaften des Grundwassers ohne Bezug zu bestimmten Schadstoffen oder der Überschreitung einer bestimmten Unzulässigkeitsschwelle gerichtet ist. Sollte der Antrag dahin zu verstehen sein, dass sich der Kläger mit der Formulierung „Verunreinigung des Grundwassers oder einer sonstigen nachteiligen Veränderung [...] seiner Eigenschaften“ unmittelbar auf die Verbotsschwellen nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG und § 5 Nr. 1 WSG-VO i.V.m. § 51 Abs. 1 Satz 2 WHG beziehen möchte, so wäre der Beweisantrag auf eine rechtliche Bewertung durch den Sachverständigen gerichtet.

Dem in der mündlichen Verhandlung bedingt gestellten Beweisantrag Nr. 3 war aus den vorgenannten Erwägungen ebenfalls nicht nachzugehen. Er unterscheidet sich inhaltlich von dem Beweisantrag Nr. 2 nur durch die Konkretisierung auf den „Überflutungsfall“.

Der bedingte Beweisantrag Nr. 6 (vgl. Anlage 2 zum Sitzungsprotokoll vom 6.11.2025, S. 2), mit dem der Kläger die Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache begehrt, dass es durch den Einsatz von Baufahrzeugen und deren Abfetten oder Säubern im Bereich des Vorhabens zu „einer Verunreinigung des Grundwassers oder einer sonstigen nachteiligen Veränderung [...] seiner Eigenschaften“ kommen kann, ist jedenfalls nicht entscheidungserheblich. Er soll erkennbar den vom Kläger geltend gemachten Verstoß der Bestimmung bzw. Ausführungen unter Ziffer A.5.1.3.3,

2. Spiegelstrich, des Planfeststellungsbeschlusses insbesondere gegen § 5 Nr. 1 WSG-VO i.V.m. § 51 Abs. 1 Satz 2 WHG erweisen. Diese Bestimmung besitzt indes keinen regelnden Gehalt, es handelt sich um einen bloßen Hinweis (s. oben eee)).

ggg) Die festgestellten Verstöße des Entwässerungskonzepts gegen das Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG in Bezug auf das Grundwasser und das Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nach § 5 Nr. 1 WSG-VO führen zur Rechtswidrigkeit des Entwässerungskonzepts für Niederschlagswasser insgesamt, sodass der Planfeststellungsbeschluss sich insgesamt als rechtswidrig und nicht vollziehbar darstellt.

Zwar beziehen sich die festgestellten Rechtsfehler des Entwässerungskonzepts unmittelbar nur auf die Entwässerungsabschnitte der Gleisanlagen. Gleichwohl lassen sich die möglichen Wirkungen dieser Rechtsfehler nicht mit einer Eindeutigkeit räumlich begrenzen, die es hier zuliebe, den Ausspruch der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit räumlich auf diese Abschnitte zu beschränken (vgl. BVerwG, Urte. v. 14.3.2018, 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263, juris Rn. 119; Schütz, UPR 2018, 418 <421 ff.>; vgl. auch Urte. v. 19.2.2015, 7 C 11.12, BVerwGE 151, 213, juris Rn. 47). In die Versickerungsmulden des Entwässerungsabschnitts der nördlichen Gleisanlagen entwässern auch die Abschnitte des Betriebsbahnsteigs, des Parkdecks sowie der Straßenverkehrsflächen und Rampen (vgl. den Wasserrechtlichen Fachbeitrag, Planunterlage 17.1, S. 17 m. Tab. 4). Unter den nicht rechtsfehlerbehafteten Abschnitten entwässert allein derjenige des Passagierbahnsteigs gesondert in die unter diesem liegenden Rigolen. Der aufgrund dessen weitgehende räumliche Umfang – von mehr als 90 % der zu entwässernden Fläche –, in dem das Konzept der Niederschlagsentwässerung fehlerbehaftet ist oder sich diese Fehler auswirken können, und der enge räumlich-funktionale Zusammenhang zwischen den verschiedenen Entwässerungsabschnitten im Rahmen einer vergleichsweise kompakten Anlage stellen das Entwässerungskonzept insgesamt in Frage.

c) Die fachplanerische Abwägung leidet nicht an entscheidungserheblichen Fehlern.

Nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im

Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. 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 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 (BVerwG, st.Rspr., vgl. Urt. v. 14.3.2018, 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263, juris Rn. 73; Urt. v. 3.11.2020, 9 A 7.19, BVerwGE 170, 138, juris Rn. 449).

Hiervon ausgehend liegen entscheidungserhebliche Abwägungsfehler entgegen den Rügen des Klägers insbesondere nicht in Bezug auf den in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommenen Vorbehalt bezüglich der ortsfesten Rampen zur Verladung von Kraftfahrzeugen auf Autoreisezüge (hierzu aa)), den Belang der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens sowie allgemeine öffentliche Verkehrsbelange (hierzu bb)), die Belange des globalen Klimas (hierzu cc)) und die Variantenprüfung (hierzu dd)) vor.

Abwägungsfehler sind daneben auch nicht ersichtlich in Bezug auf öffentliche Belange und private Belange Dritter, welche die Beklagte vorrangig am Maßstab der diese schützenden zwingenden materiell-rechtlichen Anforderungen geprüft hat (vgl. zur Abwägung sodann PFB S. 277 ff.), wie beispielsweise Belange des Immissionsschutzes, die grundsätzlich auch in Bezug auf Beeinträchtigungen unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle abwägungserheblich sind (BVerwG, Beschl. v. 22.7.2010, 7 VR 4.10, ZUR 2010, 533, juris Rn. 35; Urt. v. 17.12.2013, 4 A 1.13, BVerwGE 148, 353, juris Rn. 38 f. m.w.N.; Urt. v. 14.3.2018, 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263, juris Rn. 52; Urt. v. 26.6.2019, 4 A 5.18, NVwZ-RR 2019, 944, juris Rn. 87).

aa) Der unter Ziffer A.5.1.3.2 und A.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses erklärte Entscheidungsvorbehalt in Bezug auf die ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen ist auf Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens nicht zu beanstanden. Die auf § 74 Abs. 3 VwVfG gestützte Entscheidung genügt den an sie zu stellenden Anforderungen.

Die Beklagte hat sich unter Ziffer A.5.1.3.2 Abs. 1 und Ziffer A.7.2 Abs. 1 hinsichtlich der – in verschiedenen Planunterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht, vorausgesetzten – ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen für die Be- und Entladung von Kraftfahrzeugen vorbehalten, die Ausstattung der Verladerampen mit hydraulischer Maschinenteknik zur Durchführung der Hebe- und Senkvorgänge von der nachträglichen Erteilung einer Befreiung gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG in Verbindung mit der Wasserschutzgebietsverordnung abhängig zu machen (PFB S. 30 f.). Des Weiteren hat sie sich für den Fall, dass die ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen für die Hebe- und Senkvorgänge mit hydraulischer Maschinenteknik versehen werden, vorbehalten, die Befreiung nachträglich mit Nebenbestimmungen im Sinne des § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG zur konkreten Beschaffenheit der maschinentechnischen Anlage (Schutz vor dem Austreten technischer Öle) sowie zur Abdichtung des Bodens (Schutz vor dem Eintreten technischer Öle) zu versehen (Ziffer A.5.1.3.2 Abs. 2, PFB S. 31, sowie Ziffer A.7.2 Abs. 2, PFB S. 44 f.). Hierzu sieht der Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer A.5.1.3.2 Abs. 3 vor, dass die Beigeladene der Planfeststellungsbehörde nach deren Erstellung eine Ausführungsplanung vorzulegen hat, soweit diese die maschinentechnische Ausstattung der Verladerampen und die ggf. erforderliche Abdichtung des Bodens betrifft (Satz 1). Die Ausführungsplanung hat für den Fall des geplanten Einsatzes hydraulischer Maschinenteknik (mindestens) Angaben zur Art und zum Umfang des verwendeten Hydrauliköls, zum Volumen der Auffangeinrichtungen und zur Betonqualität der Auffangwanne für das Hydrauliköl zu beinhalten (Satz 2).

Der Kläger beanstandet daran, die Grundwassergefährdungen, die durch den Betrieb der Verladerampen absehbar auftreten könnten, seien nicht geprüft worden. Diese Rampen seien für den Betrieb der Anlage, durch die Pkw auf die offenen Doppelstock-Güterwagen gefahren würden, zwingend erforderlich und es sei „von vornherein klar“ gewesen, dass solche Anlagen hergestellt werden müssten. Die Wahl eines Entscheidungsvorbehalts sei hier rechtswidrig, weil absehbar sei, dass ohne eine (weitere) entsprechende Befreiung ein zentraler Anlagenbestandteil nicht hergestellt werden könne. Es gehe nicht um eine unbedeutende Zusatzeinrichtung, die einer Ausführungsplanung überlassen werden könnte, sondern um das „Herzstück“ der geplanten Autoreisezuganlage. Es sei damit durch den Planfeststellungsbeschluss nicht sichergestellt, dass die Anlage überhaupt funktional hergestellt werden könne.

Diese Einwendungen greifen nicht durch.

Nach dem allgemeinen Gebot der Konfliktbewältigung gilt, dass grundsätzlich alle durch das Vorhaben verursachten Konflikte im Planfeststellungsbeschluss gelöst werden müssen. Die technische Ausführungsplanung – einschließlich fachlicher Detailuntersuchungen und darauf aufbauender Schutzvorkehrungen – kann jedoch dann aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, wenn sie nach dem Stand der Technik beherrschbar ist, die entsprechenden Vorgaben beachtet und keine abwägungsbeachtlichen Belange berührt werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.7.2019, 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132, juris Rn. 170 m.w.N.; Urt. v. 3.11.2020, 9 A 12.19, BVerwGE 170, 33, juris Rn. 744; Urt. v. 16.3.2021, 4 A 10.19, NVwZ 2021, 1615, juris Rn. 68 m.w.N.; Urt. v. 23.6.2021, 7 A 10.20, NVwZ 2021, 1696, juris Rn. 43; Urt. v. 25.5.2023, 7 A 7.22, BVerwGE 179, 30, juris Rn. 67 f.). Werden abwägungsbeachtliche Belange berührt, so kann darüber grundsätzlich nicht im Rahmen der Bauausführung, sondern es muss im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Allerdings kann auch unter diesen Umständen ausnahmsweise ein Vorgehen nach § 74 Abs. 3 VwVfG in Betracht kommen. Nach dieser Vorschrift ist, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen. Rechtmäßigkeitsvoraussetzung dieser Vorgehensweise ist, dass sich bezogen auf den Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses die für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen und das offen gehaltene Problem so gelöst werden kann, dass die bereits getroffenen Festlegungen nicht nachträglich als unabgewogen erscheinen (BVerwG, Urt. v. 3.3.2011, 9 A 8.10, BVerwGE 139, 150, juris Rn. 50 m.w.N.; Urt. v. 25.5.2023, 7 A 7.22, BVerwGE 179, 30, juris Rn. 71; Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 202).

Nach diesen Grundsätzen ist hier auf Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens keine unzulässige Konfliktverlagerung in nachfolgende Planungs- oder Ausführungsstadien festzustellen. Zunächst ist nach den plausiblen und nachvollziehbaren Erwägungen der Beklagten (vgl. PFB S. 160 ff.), die auf entsprechenden Angaben der Beigeladenen beruhen, davon auszugehen, dass sich bezogen auf den Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses die für die Bewältigung des Problems – nämlich für die

wesentliche maschinentechnische Planung der Verloaderampen und der insoweit erforderlichen Schutzvorkehrungen, insbesondere in Bezug auf das Grundwasser – notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen ließen. Die Beklagte hat hierzu insbesondere ausgeführt, dass erst im Zuge einer Ausschreibung ermittelt werden könne, welche konkrete technische Beschaffenheit die maschinentechnische Anlage für die Hebe- und Senkvorgänge der Verloaderampe aufweisen werde (hierzu und zum Folgenden PFB S. 161). Bereits angesichts der geringen Verbreitung derartiger Verladeanlagen hat die Beklagte es als erwiesen angesehen, dass „jedenfalls keine Standardlösung“ zur Verfügung stehe, die ohne weiteres eingeplant werden könne und deren technische Spezifika nebst Schutzvorkehrungen bereits zum Beschlusszeitpunkt auf die Lage der Anlage im Wasserschutzgebiet abgestimmt werden könnten.

Des Weiteren ist davon auszugehen, dass nach dem Stand der Technik zur Problembewältigung geeignete Lösungen zur Verfügung stehen und die Wahrung der entsprechenden Regelwerke sichergestellt ist. Dies ist im Hinblick darauf gegeben, dass auf der genannten Erkenntnisgrundlage zu erwarten ist, dass, sofern die zukünftig gewählte maschinentechnische Lösung auf den Einsatz von Hydraulik- oder anderen Ölen angewiesen sein sollte, Schutzvorkehrungen auf dem Stand der Technik vor dem Auslaufen technischer Öle und zur Abdichtung der Anlage gegenüber einem Eintreten technischer Öle in den Grund getroffen werden können, dass mithin die Verhinderung von Boden- und Grundwasserverunreinigungen bei dieser Variante technisch lösbar ist (hierzu und zum Folgenden PFB S. 162 f.). Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass auch technische Lösungen für eine Anrampung an Autotransportwaggons ohne hydraulische Anlagen bestehen und sich diese Lösungen, insbesondere hinsichtlich der vorgesehenen Grundfläche und der übrigen Bauwerke des Vorhabens, in die festgestellte Planung einfügen. Vor diesem Hintergrund ist schließlich nicht festzustellen, dass im Planfeststellungsbeschluss bereits getroffene Festlegungen nachträglich als unabgewogen erscheinen könnten.

bb) Die Beklagte hat sowohl den Belang der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens als auch allgemeine öffentliche Verkehrsbelange in Bezug auf die Elbgaustraße, an welche das Vorhabengelände verkehrlich angebunden ist, abwägungsfehlerfrei berücksichtigt (hierzu aaa)). Den insoweit zu stellenden Anforderungen (hierzu (1)) wird die auf einer von der Beigeladenen vorgelegten Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (hierzu (2))

beruhende Abwägung der Beklagten (hierzu (3)) gerecht; die dagegen erhobenen Einwände des Klägers bleiben ohne Erfolg (hierzu (4)). Überdies wären selbst dann, wenn entgegen der Würdigung durch den Senat davon ausgegangen würde, dass einige der zentralen Rügen des Klägers gegenüber der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 und der darauf beruhenden Abwägung zutreffen, diese Fehler jedenfalls nicht von Einfluss auf das Abwägungsergebnis gewesen (hierzu bbb)).

aaa) Der Planfeststellungsbeschluss weist in Bezug auf öffentliche Verkehrsbelange keine Ermittlungs- oder Abwägungsfehler auf.

(1) Die verkehrliche Erschließung eines Vorhabens setzt als Grundanforderungen voraus, dass das erschlossene Grundstück jederzeit mit Kraftfahrzeugen erreichbar sein muss, die im öffentlichen Interesse – insbesondere zur Gefahrenabwehr – im Einsatz sind, ferner, dass die erschließende Straße nicht durch den von dem Vorhaben induzierten Verkehr überlastet wird, und schließlich, dass dieser Verkehr nicht zu einer Schädigung des Straßenzustandes führt (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 28.10.1981, 8 C 4.81, BVerwGE 64, 186, juris Rn. 26 m.w.N.; VGH Mannheim, Urt. v. 11.11.2004, 2 S 2220/03, BWGZ 2005, 173, juris Rn. 33; Rieger, in: Schrödter, BauGB, 9. Aufl. 2019, § 30 Rn. 21). Nicht jede Erhöhung der Verkehrsbelastung an Kreuzungspunkten zu weiterführenden Straßen mit der Folge von Wartezeiten gefährdet die hinreichende Erschließung des dafür ursächlichen Vorhabens. Die Erschließung wäre allerdings regelmäßig dann übermäßig beeinträchtigt, wenn ein Vorhaben zu einer solchen Belastung der das Grundstück erschließenden Straße führen würde, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht nur in Spitzenzeiten ohne zusätzliche Erschließungsmaßnahmen wie eine Verbreiterung der Straße oder die Schaffung von Einfädelungsspuren nicht mehr gewährleistet wäre (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 19.9.1986, 4 C 15.84, BVerwGE 75, 34, juris Rn. 34; Urt. v. 16.9.2010, 4 C 7.10, NVwZ 2011, 436, juris Rn. 26; Beschl. v. 30.6.2014, 9 B 6.14, juris Rn. 13 m.w.N.; Johlen, in: Schlichter u.a., Berliner Kommentar z. BauGB, Stand Juni 2025, § 30 Rn. 12). Überlastungen in Spitzenzeiten des Verkehrs können dabei regelhaft nur dann vernachlässigt werden, wenn sie die Ausnahme bleiben, wenn also der zur Überlastung der Straße führende Verkehr nur gelegentlich oder zwar täglich, aber nur kurzfristig, stattfindet (vgl. BVerwG, Beschl. v. 3.4.1986, 4 B 253/95, NVwZ 1997, 389, juris Rn. 12). Darüber hinaus gilt allgemein im Hinblick auf öffentliche Verkehrsbelange, dass eine staatliche Planung durch den von ihr induzierten Verkehr nicht in absehbarer Weise zu einer

Überlastung des öffentlichen Straßennetzes führen darf (OVG Münster, Urt. v. 19.12.2011, 2 D 31/10.NE, juris Rn. 158 m.w.N.; vgl. auch Urt. v. 26.6.2017, 2 D 59/16.NE, DVBl 2018, 106, juris Rn. 41).

Verkehrsprognosen, wie sie oftmals zur Einschätzung der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auf erschließende Straßen erstellt werden, unterliegen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Sie sind lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Urt. v. 27.10.1998, 11 A 1.97, BVerwGE 107, 313, juris Rn. 110 m.w.N.; Beschl. v. 2.10.2002, 9 VR 11.02, juris Rn. 14; Urt. v. 9.6.2010, 9 A 20.08, NVwZ 2011, 177, juris Rn. 73 m.w.N.). Geben die Tatsachenermittlung, die Methodik und die Plausibilität der Ergebnisse einer Verkehrsprognose keinen Anlass zu Beanstandung, so besteht regelmäßig kein Anlass, an der Richtigkeit der Berechnungen allein deshalb zu zweifeln, weil die einzelnen Rechenvorgänge dem Gutachten nicht zu entnehmen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.6.2010, 9 A 20.08, NVwZ 2011, 177, juris Rn. 93). Verkehrsprognosen, die zur Berechnung und Bewertung der Leistungsfähigkeit der erschließenden Straße das Verfahren nach dem von der FGSV herausgegebenen Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015), zugrunde legen, sind unter diesem Aspekt rechtlich nicht zu beanstanden (vgl. VGH München, Urt. v. 27.3.2024, 8 B 21.298, juris Rn. 106 ff., 147; OVG Münster, Beschl. v. 26.9.2016, 2 B 660/16, juris Rn. 44 ff.; VG Düsseldorf, Beschl. v. 25.5.2016, 11 L 3994/15, juris Rn. 27, 32).

(2) Die von der Beigeladenen mit den Planunterlagen vorgelegte Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (Planunterlage 23) prognostiziert die bis zum Jahr 2035 zu erwartenden Verkehrsbelastungen an der Stelle, an der von Nordwesten die Zufahrt zum Vorhabengelände und gegenüber, von Südosten, die Zufahrt eines Betriebshofs nach Art eines vierarmigen Knotenpunktes in die Elbgaustraße einmünden. Dabei legt sie eine im Mai 2019 durchgeführte Analyse der bestehenden Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge sowie – innerhalb der Spitzenstunden – durch parallel zur Elbgaustraße verkehrende Fußgänger und Radfahrer zugrunde (S. 8 f.). Die vorhabenunabhängige zukünftige Verkehrsentwicklung bildet sie entsprechend der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung durch eine Steigerung von 4 % im Zeitraum von 2019 bis zum Prognosehorizont 2035 ab (S. 9 f.). Zur Abschätzung des vorhabenbedingt

zu erwartenden An- und Abfahrtsverkehrs legt sie die derzeitige Nutzung der Autoreisezuganlage am Bahnhof Hamburg-Altona durch EVU sowie die zukünftig durch diese Unternehmen vorgesehenen Angebote zugrunde.

Danach ergibt sich im Zusammenspiel aus der Verkehrsbelastung der Elbgaustraße im Einmündungsbereich und dem vorhabenbedingten Verkehr die größte Gesamtverkehrsbelastung im Zeitraum zwischen 8.00 und 9.00 Uhr (Frühspitzenstunde), wobei sich der vorhabenbedingte Verkehr auf 80 Kfz belaufe (S. 11). Die Spätspitzenstunde unter diesen Gesichtspunkten liege zwischen 18.00 und 19.00 Uhr, der vorhabenbedingte Verkehr in diesem Zeitraum bei 88 Kfz. Zum Verlauf der vorhabenbedingten Verkehrsströme wird zugrunde gelegt, dass der zusätzlich ab- bzw. zufließende Verkehr sowohl in der Früh- als auch in der Spätspitzenstunde annähernd zu gleichen Teilen nach bzw. von links und rechts in die Elbgaustraße ein- bzw. aus dieser abbiegt (S. 14 f.). Die danach zu erwartende Gesamtverkehrsbelastung an dem Knotenpunkt bewertet die Verkehrsuntersuchung nach den Regeln und Kriterien des HBS 2015 für durch Vorfahrtsbeschilderung geregelte Knotenpunkte (S. 17). Am Maßstab der sechsstufigen Skala (A – F) für die Qualität des Verkehrsablaufs (QSV) nach dem HBS 2015 wird die Qualität des in der Frühspitzenstunde vom Vorhabengelände nach Nordosten abfließenden Verkehrs – und des abfließenden Verkehrs insgesamt – sowie des in der Spätspitzenstunde vom Vorhabengelände nach Nordosten sowie in bzw. aus Richtung des Betriebs Hofes ab- bzw. zufließenden Verkehrs – und die aus diesen Richtungen fließenden Verkehrsströme insgesamt – mit der Stufe D, alle übrigen Verkehrsströme mit den Stufen A bis C bewertet (S. 19 f.).

Die Verkehrsuntersuchung bewertet diese Befunde dahin, dass auch nach Realisierung des Vorhabens ein leistungsfähiger Verkehrsablauf am Knotenpunkt möglich sein werde (S. 21). Aufgrund der Tatsache, dass die Kapazitätsreserven für den Knotenpunktarm des Vorhabens und für die aus Südosten – gemeint ist offensichtlich: Südwesten – kommenden Linksabbieger zum Vorhaben „nicht sehr hoch“ ausfielen, könne es an vereinzelten, sehr hoch belasteten Tagen dazu kommen, dass sich die Wartezeit der untergeordneten Verkehrsströme „stärker als gewünscht“ erhöhe (S. 21). Allerdings lägen die Hauptnutzungszeiten des Autoreisezugverkehrs in der Hauptferienzeit. Da nur ein EVU tägliche Fahrten von und nach Hamburg anbiete, könne die angesetzte maximale Verkehrsbelastung nur vereinzelt auftreten. Üblicherweise sinke der Berufsverkehr in der

Hauptferienzeit um bis zu 20 %. Angesichts dieses Umstandes sowie der in der Prognose angesetzten Maximalauslastung der Autoreisezüge sei davon auszugehen, dass eine Reserve für zukünftig auftretenden Mehrverkehr bestehe und die zukünftigen Verkehrsbelastungen auch im Planungsfall leistungsfähig abgewickelt werden könnten. Insbesondere für die Verkehrsströme der Elbgaustraße ergäben sich keine signifikanten Veränderungen.

(3) Die Beklagte sieht die verkehrsfachliche Eignung der Anbindung der Zufahrt zur Autoreisezugverladung an die Elbgaustraße als durch die Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (Planunterlage 23) nachgewiesen an (PFB S. 248). Dabei erwägt sie im Wesentlichen das Folgende:

Die verkehrliche Anbindung des Vorhabens an die Elbgaustraße sei unter dem Gesichtspunkt der Konfliktbewältigung insbesondere deshalb tragbar, weil die prognostizierten, vom Vorhaben induzierten Verkehrsmengen mit maximal 80 zusätzlichen Kfz in der Früh- und 88 zusätzlichen Kfz in der Spätspitzenstunde als eher gering anzusehen seien (PFB S. 251 f.). Der Umstand, dass die Elbgaustraße bereits im Prognosefall unter dem Prognosehorizont 2035 in Höhe der Einmündung für einige Verkehrsbeziehungen – das Kreuzen der Elbgaustraße sowie das Linksab- bzw. -einbiegen von der und auf die Elbgaustraße – die Verkehrsstufe C aufweise und sich der Verkehrsfluss vorhabenbedingt in den Spitzenstunden auf die Verkehrsstufe D verschlechtere, stehe der planfestgestellten Anbindung nicht entgegen. Verkehrsbelastungen jedenfalls der Stufe C seien auf innerstädtischen Verbindungsstraßen der Freien und Hansestadt Hamburg allgegenwärtig. Im Bereich der Bundesfernstraßen würden auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg Ausbaumaßnahmen durchgeführt, um etwa die Verkehrsstufe D (wieder) zu erreichen. Ein – hypothetisch und nur für den begrenzten Zeitraum der Spitzenbelastung in Betracht kommendes – Erreichen (Stufe E) oder Überschreiten der Kapazitätsgrenze (Stufe F), welches (erst) die Validität der Verkehrslösung in Zweifel gezogen hätte, sei nicht zu erwarten (PFB S. 252).

Eine potenzielle Konfliktlage bei der Verkehrsabwicklung im öffentlichen Straßenraum könne sich im Wesentlichen durch aus südwestlicher Richtung anführende Kfz ergeben, die als Linksabbieger die Autoreisezugverladeanlage ansteuerten. Dieser Sachverhalt sei in der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (Planunterlage 23, S. 10 ff.)

betrachtet und die prognostizierte Beeinträchtigung des Verkehrsflusses, einschließlich des mit berücksichtigten Busverkehrs, als hinnehmbar bewertet worden (hierzu und zum Folgenden PFB S. 254). Durch Linksabbieger in der vorgenannten Verkehrsbeziehung verursachte Wartezeiten würden in der Prognose des Verkehrsflusses für die geradeaus die Elbgaustraße in südwestlich-nordöstlicher Richtung befahrenden Kfz abgebildet.

Auch durch abreisende, vom Vorhabengrundstück in die Elbgaustraße einfahrende Kfz sei keine signifikante Verschlechterung der bestehenden Verkehrssituation auf dieser Straße zu erwarten. Zum einen seien Kfz, die auf dem Vorhabengrundstück auf die Möglichkeit zur Einordnung in den Verkehr warteten, „zunächst einmal kein Problem“ für den öffentlichen Straßenraum. Zum anderen sei die gutachterliche Bewertung in der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019, dass die Elbgaustraße über Kapazitätsreserven für die Aufnahme ab- wie auch anreisender Kfz verfüge, angesichts der eng begrenzten Dauer der von der Autoreisezugverladung induzierten Spitzenverkehrszeiten und der ebenso begrenzten absoluten Anzahl der zusätzlichen Fahrzeuge plausibel.

Die Zufahrt des Vorhabengeländes sei nach alledem tauglich für die Abwicklung des durch das Vorhaben induzierten An- und Abfahrtsverkehrs (PFB S. 254 f.). Die Verkehrssituation an der Elbgaustraße sei zwar durch eine hohe Auslastung geprägt, verschlechtere sich jedoch durch das Vorhaben nicht deutlich (PFB S. 255).

Im Zusammenhang mit der Zurückweisung von Einwendungen stellt der Planfeststellungsbeschluss zudem darauf ab, dass der vom Vorhaben induzierte Verkehr nicht zu den Spitzenzeiten des abendlichen Berufsverkehrs zu erwarten sei (PFB S. 256), dass (bereits) die Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsbelastung der Elbgaustraße als regelmäßig unterschrittenes worst-case-Szenario einzustufen sei (PFB S. 257) und dass die einer Einwendung zugrunde liegende Annahme, es seien nicht höchstens 88 stündlich in die Elbgaustraße abfließende Kfz, sondern die Summe sämtlicher die Ladekapazität der Autoreisezugbetreiber ausschöpfender 140 Kfz zu erwarten, wegen entgegenstehender faktisch-logistischer Umstände nicht realistisch sei (PFB S. 257).

(4) Rechtsfehler der vorgenannten Abwägung in Bezug auf den Belang der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens und allgemeine öffentliche Verkehrsbelange sind auf der Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens nicht festzustellen.

Die Beklagte hat den durch das Vorhaben selbst hervorgerufenen zusätzlichen Verkehr – ohne Verkehrsverlagerungen und -umlenkungen (sog. primär induzierter Verkehr, vgl. auch BVerwG, Urt. v. 9.6.2010, 9 A 20.08, NVwZ 2011, 177, juris Rn. 84) – im Hinblick auf dessen Auswirkungen auf das öffentliche Straßennetz am Knotenpunkt der Elbgaustraße mit der Vorhabenzufahrt abwägungsfehlerfrei berücksichtigt. Die Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 ist im Rahmen der eingeschränkten verwaltungsgerichtlichen Kontrolle von Verkehrsprognosen nicht zu beanstanden, insbesondere ist sie nach den Empfehlungen des HBS 2015 methodisch einwandfrei erarbeitet worden. Soweit einzelne Rechenvorgänge dem Gutachten nicht zu entnehmen sind, gibt dies keinen Anlass zu Zweifeln an der Richtigkeit der Berechnungen. Die Beklagte hat auf dieser Grundlage beanstandungsfrei angenommen, die Elbgaustraße werde den vorhabenbedingt erhöhten Gesamtverkehr bewältigen können. Sie hat dabei insbesondere zutreffend darauf abgestellt, dass eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse auf der Vorhabenzufahrt selbst nicht die Erschließung des Vorhabengrundstücks und öffentliche Verkehrsbelange, sondern private Belange des Grundstückseigentümers betrifft. Die Qualität der Verkehrsströme auf der Elbgaustraße hat sie beanstandungsfrei als nicht erheblich bzw. jedenfalls in einem noch hinnehmbaren Umfang beeinträchtigt angesehen. Zutreffend hat sie dabei insbesondere erkannt, dass die Zeiten, in denen der vorhabenbedingte An- bzw. Abfahrtsverkehr die Belastung bestimmter Verkehrsströme auf der Elbgaustraße verschärft, auf vergleichsweise eng begrenzte Tageszeiträume beschränkt sind.

Die Rügen des Klägers gegen die Abwägung der Beklagten und die Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019, auf der diese beruht, greifen nicht durch. Vor diesem Hintergrund bleibt auch die weitere Rüge des Klägers, es wäre eine Mikrosimulation der Verkehrssituation, die auch die umliegenden Knotenpunkte in den Blick nehme, erforderlich gewesen, ohne Erfolg. Im Einzelnen:

(a) Der der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegte An- und Abfahrtsverkehr des Vorhabens ist ebenso wie der betrachtungsbedürftige Verkehr auf der Elbgaustraße nicht

zu gering bemessen worden. Prognosefehler sind – unter Berücksichtigung der eingeschränkten verwaltungsgerichtlichen Kontrolldichte – insoweit nicht festzustellen.

(aa) Der Kläger rügt, die Verkehrsuntersuchung gehe bei der Ermittlung der durch die Anlage zu erwartenden Neuverkehre lediglich von der „derzeitigen Nutzung“ aus. Danach sei vormittäglich „im Maximum“ mit drei im Abstand von mehr als zwei Stunden hintereinander eintreffenden Zügen zu rechnen.

Dies ist im Tatsächlichen unzutreffend. In der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (S. 10) wird ausgeführt, die zu erwartenden Straßenverkehre des Vorhabens ergäben sich aus der derzeitigen Nutzung – dies nimmt Bezug auf den Betrieb der Autoreisezuganlage am Standort Hamburg-Altona – und den zukünftig durch die EVU vorgesehenen Angeboten. In der tabellarischen Übersicht der Autoreisezüge, deren morgendliches Eintreffen zukünftig zu erwarten ist, sind im Zeitraum zwischen 7:36 Uhr und 9:29 Uhr drei Autoreisezüge mit einer Maximalbelegung von insgesamt 220 Kfz (2 x 80, 1 x 60 Kfz) aufgeführt.

(bb) Ohne Erfolg beanstandet der Kläger, dass die Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 der Bemessung des vorhabenbedingten An- bzw. Abfahrtsverkehrs keine gleichzeitige Be- bzw. Entladung zweier maximal, also mit insgesamt 160 Kfz ausgelasteter Autoreisezüge innerhalb der Früh- bzw. Spätspitzenstunde entsprechend der Tagesganglinie der Elbgaustraße zugrunde gelegt hat.

Die Verkehrsuntersuchung konnte das Betriebsprogramm der Autoreisezuganlage, welches auf dem bisherigen Autoreisezugverkehr an der Bestandsanlage in Hamburg-Altona und dem bei den EVU abgefragten, zukünftig von diesen vorgesehenen Angeboten beruht (s. oben (aa)), bei dem Ansatz des An- und Abfahrtsverkehrs des Vorhabens zugrunde legen. Nach diesem Betriebsprogramm treffen morgens im Zeitraum zwischen 7:36 Uhr und 9:29 Uhr drei Autoreisezüge mit insgesamt 220 Kfz an der Anlage ein, abends fahren ebenso viele Züge mit der gleichen Gesamtauslastung im Zeitraum zwischen 19:50 und 22:00 Uhr von dieser ab. Da das Betriebsprogramm keine zeitgleiche Ankunft oder Abfahrt mehrerer Autoreisezüge vorsieht, ist das Vorhaben zwar auf eine teilweise zeitlich überlappende, beanstandungsfrei jedoch nicht auf eine simultane, also zeitgleiche und daher vollständig überlappende Be- oder Entladung mehrerer Autoreisezüge angelegt.

Auf der Grundlage dieses Betriebsprogramms ist es nicht zu beanstanden, dass die Verkehrsuntersuchung (S. 10) lediglich einen Abfahrtsverkehr von 80 Kfz in der Frühspitzenstunde zwischen 8:00 und 9:00 Uhr modelliert hat, während die von später eintreffenden Zügen entladenen Kfz die Anlage nach diesem Ansatz erst nach 9:00 Uhr verlassen werden. Entsprechend geht die Verkehrsuntersuchung (S. 11) für die Spätspitzenstunde zwischen 18:00 und 19:00 Uhr davon aus, dass 80 % der auf den um 19:50 Uhr abfahrenden Zug zu verladenden und 40 % der auf den um 20:15 Uhr abfahrenden Zug zu verladenden Fahrzeuge – insgesamt 88 Kfz – in dieser Zeit das Gelände erreichen. Wiederum wird mithin von einer zeitlich überlappenden Abfertigung beider Züge ausgegangen. Die dem zugrunde liegende Annahme, dass 80 % der Nutzer die Autoreisezuganlage eine Stunde vor Abfahrt oder früher erreichen, erscheint plausibel und wird auch vom Kläger nicht in Zweifel gezogen; nach dem unwidersprochenen Vorbringen der Beigeladenen liegen dieser Annahme zu einem entzerrten Eintreffen der Reisenden Beobachtungen der EVU und der Beigeladenen zugrunde.

Vor diesem Hintergrund ist auch nicht zu beanstanden, dass die Verkehrsuntersuchung (S. 11) als Früh- bzw. Spätspitzenstunde denjenigen Zeitraum zugrunde legt, in dem aufgrund des Zusammenspiels zwischen der Verkehrsbelastung der Elbgaustraße und dem vorhabenbedingten Zusatzverkehr von der größten Gesamtbelastung auszugehen ist. Wäre der Verkehrsuntersuchung als Früh- bzw. Spätspitzenstunde der nach der Tagesganglinie der Elbgaustraße verkehrsreichste Zeitraum zugrunde gelegt worden – morgens zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr, nachmittags zwischen 15:30 und 16:30 Uhr (vgl. Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023, Anlage Bg 6) –, wie der Kläger dies fordert, so wäre angesichts der später liegenden Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Züge und der noch einzubeziehenden Be- bzw. Entladezeiten ein wesentlich geringerer vorhabeninduzierter Verkehr zu veranschlagen gewesen.

Dafür, dass die Beigeladene die von den EVU angefragten Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten zugrunde legen durfte und keine maximale Auslastung mit 160 Kfz gleich zu Beginn der Früh- bzw. Spätspitzenstunde entsprechend der Tagesganglinie der Elbgaustraße zugrunde legen musste, spricht insbesondere, dass weder die Reisenden noch die EVU ein Interesse daran haben, dass die Ab- bzw. Anfahrt sämtlicher Nutzer zweier voll ausgelasteter Autoreisezüge unter den Bedingungen der größten vorstellbaren

Verkehrsbelastung der Grundstückszufahrt und der Elbgaustraße erfolgt. Der Ansatz erfahrungsbasierter, also realistisch gewählter Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Autoreisezüge verstößt daher nicht deshalb gegen das Gebot der Gestaltung von Prognosen „auf der sicheren Seite“ (vgl. zu diesem BVerwG, Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 124 f.; Urt. v. 29.6.2017, 3 A 1.16, UPR 2018, 176, juris Rn. 102; Urt. v. 15.10.2020, 7 A 9.19, NVwZ 2021, 1145, juris Rn. 92; Urt. v. 5.7.2022, 4 A 13.20, BVerwGE 176, 39, juris Rn. 125), weil nicht die vorgenannten, maximal zugespitzten Bedingungen zugrunde gelegt worden sind. Die Verkehrssituation kann bei der Angebotsplanung berücksichtigt werden. Wie die von den EVU angefragten, der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 zugrunde gelegten An- bzw. Abfahrtszeiten zeigen, ist eine solche Kumulation auch vermeidbar. Einer rechtlichen Absicherung durch Beschränkung der An- und Abfahrten auf bestimmte Zeiträume bedurfte es angesichts dieser Umstände nicht.

Soweit der Kläger für einen zwingenden Ansatz von 160 Kfz als An- bzw. Abfahrtsverkehr in der jeweiligen Spitzenstunde anführt, die Autoreisezuganlage sei explizit auf den gleichwertigen Ersatz der Bestandsanlage in Hamburg-Altona und folglich mindestens auf die „gleichzeitige“ Abfertigung von zwei Autoreisezügen mit je 80 Kfz ausgelegt, geht dies fehl. Bei der vom Kläger angeführten Verpflichtung zur Schaffung eines „gleichwertigen“ Ersatzes nach der Auflage unter Ziffer A.4.17 des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. Dezember 2017 über die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona handelt es sich erkennbar um einen unter funktionsbezogenen Aspekten wertenden Begriff, der nicht auf eine (gleichartige) Replikation der Bestandsanlage mit allen ihren – wesentlichen oder nicht wesentlichen – Ausstattungsmerkmalen zielt (s.o. a) cc) ccc) (1) und s.u. c) dd) ccc) (3)). Unter der „gleichzeitigen“ Abfertigung zweier Autoreisezüge kann angesichts dessen – mit der Beigeladenen und der Beklagten – nur eine zeitlich überlappende, nicht jedoch eine minutengenau deckungsgleiche Abfertigung verstanden werden; Letzteres erschiene ohnehin im Hinblick auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten, deren Gleichzeitigkeit weder wahrscheinlich noch sinnvoll ist, praxisfern. Die Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (S. 10 f.) hat Be- und Entladezeiten zwischen 45 und 60 Minuten angenommen, abhängig von den jeweiligen Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Züge auch zeitlich überlappend. Das methodische Gebot, Prognosen wie insbesondere Verkehrsprognosen tatsächliche Annahmen „auf der sicheren Seite“ zugrunde zu legen (s.o.), verlangt keine Ansätze, die zu einer unrealistischen Überschätzung zukünftig zu erwartender Belastungen

führen (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 3.11.2020, 9 A 12.19, BVerwGE 170, 33, juris Rn. 331 f.). Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die Verkehrsuntersuchung die zu erwartenden Verkehrsströme auf der Grundlage des Betriebsprogramms bemessen hat.

Unabhängig davon ist weder vom Kläger substantiiert dargelegt noch sonst ersichtlich, dass an der Bestandsanlage in Hamburg-Altona eine simultane Abfertigung von zwei Autoreisezügen mit einer Belegung von je 80 Kfz tatsächlich stattfindet oder zumindest logistisch möglich wäre. In der Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 (Anlage Bg 6, S. 16 f.) wird ausgeführt, dass es nach Auskunft der Bahnhofsaufsicht Hamburg-Altona vom 2. Februar 2023 selten vorkomme, dass Autoreisezüge mit mehr als 40 Kfz beladen seien oder dass mehrere solche Züge gleichzeitig im Bahnhof einträfen; nach weiterer Auskunft der Bahnhofsaufsicht sei nicht bekannt, dass eine simultane Beladung von zwei Autoreisezügen mit je 80 Kfz dort jemals vorgekommen sei; ein paralleles Be- oder Entladen von mehreren Zügen finde in der Praxis aufgrund der baulichen Randbedingungen und der hohen logistischen Anforderungen nicht statt. Auch die Beklagte trägt im gerichtlichen Verfahren detailliert dazu vor, dass eine simultane Be- und Entladung zweier Autoreisezüge mit insgesamt 160 Kfz an der Bestandsanlage nicht möglich sei. Dem ist der Kläger nicht substantiiert entgegengetreten.

(cc) Einen weiteren Mangel der Verkehrsuntersuchung will der Kläger darin erkennen, dass die durch das Parkdeck und die im Vorhabengebiet beschäftigten Personen induzierten Verkehre nicht berücksichtigt worden seien.

Diese Annahme ist unzutreffend. Methodischer Ausgangspunkt der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (S. 8) ist eine am 7. Mai 2019 – einem Dienstag außerhalb der Ferienzeit – durchgeführte Analyse der Verkehrsbelastung am Knotenpunkt der Elbgaustraße mit der Zufahrt des Vorhabengrundstücks. Bei dieser Belastungsanalyse müssen insbesondere die durch den Mitarbeiterparkplatz, dessen Ersatz das Parkdeck des Vorhabens – ohne wesentliche Änderung der Stellplatzzahl – dient, induzierten Verkehre miterfasst worden sein.

(b) Der Kläger beanstandet verschiedene in der Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunktes getroffene Annahmen als unplausibel, unrealistisch oder nicht nachvollziehbar. Damit dringt er nicht durch.

(aa) Er rügt, die Aufteilung der ausfahrenden Einbiegeverkehre sei nicht plausibel und methodisch inkorrekt. Aus dem Vorhabengelände nach links ausfahrende Kfz verursachten an dem Knotenpunkt längere Wartezeiten als nach rechts ausfahrende, da sie ein Fenster im Verkehrsfluss abwarten müssten, um zwei Spuren der Elbgaustraße sowie den Fuß- und Radweg zu queren. Im Sinne einer realistischen Betrachtung hätte der Großteil der ausfahrenden Kfz nach links prognostiziert werden müssen, da sich in dieser Richtung auch die Auffahrten zur Bundesautobahn 7 sowie zur Bundesstraße 4 befänden.

Diese Beanstandung greift nicht durch. Die Aufteilung der ausfahrenden Einbiegeverkehre ist vertretbar und nicht prognosefehlerhaft. Es mag zutreffen, dass eine höhere Gewichtung des auf der Elbgaustraße nach Nordosten abfahrenden vorhabenbedingten Verkehrs, etwa mit 2/3 oder 3/4, im Hinblick auf nähere Verbindungen zur B4 und den Autobahnen A7 (Anschlussstelle Hamburg-Stellingen) und A23 (Anschlussstelle Hamburg-Eidelstedt) ein hohes Maß an Plausibilität aufgewiesen hätte. Auch vor diesem Hintergrund erscheint die hälftige Teilung des morgendlichen Abfahrtsverkehrs in Links- und Rechtseinbieger, mit der sich die Beigeladene einer wertenden Gewichtung zwischen den beiden Richtungsströmen enthalten hat, aber nicht fehlerhaft. Eine Abfahrt vom Vorhabengelände nach Südwesten kann für Nutzer der Anlage nach der Ankunft dort unter verschiedenen Gesichtspunkten sinnvoll und vorzugswürdig sein. Dies gilt etwa im Falle eines Wohnsitzes im Hamburger Westen oder im westlichen Umland, einem Umstand, der angesichts der guten Erreichbarkeit im Einzelfall den Ausschlag für die Wahl des Autoreisezuges geben kann. Aufgrund der geringen Entfernungs- und damit Fahrzeitdifferenzen zu den nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen kann die Entscheidung für eine Abfahrt über die Elbgaustraße nach Südwesten auch auf persönlichen Vorlieben oder entsprechenden Empfehlungen eines Navigationsgeräts aufgrund aktueller örtlicher Umstände beruhen. Zwar erreicht ein Linkseinbieger über die Elbgaustraße in Richtung Nordosten die Anschlussstelle Hamburg-Eidelstedt der A23 bereits nach ca. 2,3 km und die Anschlussstelle Hamburg-Stellingen der A7 bereits nach ca. 2,9 km, doch muss auch ein Rechtseinbieger über die Elbgaustraße nach Südwesten bis zur Anschlussstelle Hamburg-Stellingen (über Fangdieckstrasse und Reichsbahnstraße) lediglich ca. 3,8 km und bis zur Anschlussstelle Hamburg-Volkspark der A7 (über Fangdiecktrasse und Schnackenburgallee) lediglich ca. 3,7 km zurücklegen.

(bb) Ohne Erfolg erhebt der Kläger mehrere Rügen, mit denen er die in der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 ermittelten Leistungsfähigkeitsparameter, insbesondere die mittlere Wartezeit, für verschiedene Verkehrsströme – auch im Vergleich zueinander – als unplausibel, widersprüchlich oder auf unrealistischen Annahmen beruhend beanstandet.

Im rechtlichen Ausgangspunkt geht der Kläger zutreffend davon aus, dass eine Zugrundelegung unrealistischer Annahmen und eine nicht einleuchtende Begründung des Prognoseergebnisses regelhaft Prognosefehler begründet (s. hierzu und zum Folgenden bereits oben (1)). Geben allerdings die Tatsachenermittlung, die Methodik und die Plausibilität der Ergebnisse einer Verkehrsprognose keinen Anlass zu Beanstandung, so besteht regelmäßig kein Anlass, an der Richtigkeit der Berechnungen allein deshalb zu zweifeln, weil, wie der Kläger dies verschiedentlich beanstandet, die einzelnen Rechenvorgänge dem Gutachten nicht zu entnehmen sind.

Der Kläger zeigt hinsichtlich der Leistungsfähigkeitsparameter verschiedener Verkehrsströme, die er herausgreift und einander gegenüberstellt, keine unrealistischen Annahmen, Widersprüche oder Plausibilitätsdefizite auf. Aus seiner Argumentation spricht die Erwartung, aus den Tabellen und Schemata der Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem HBS 2015 gleichsam jeden Rechenschritt bei der Ermittlung einzelner Leistungsfähigkeitsparameter nachvollziehen, zugrunde gelegte methodische Annahmen erkennen und einzelne Berechnungsergebnisse im Sinne einer „Parallelwertung in der Laiensphäre“ auf ihre Plausibilität hin bewerten zu können. Diese Erwartung ist unberechtigt. Sie geht an der Methodik der Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem HBS 2015 vorbei und verkennt in der Sache deren modellhaften Charakter. Die Leistungsfähigkeitsberechnung arbeitet vielfach mit probabilistischen Annahmen, etwa der Wahrscheinlichkeit eines staufreien Zustands in einem bestimmten Verkehrsstrom, und gemittelten Werten, beispielsweise der mittleren Wartezeit in einem Verkehrsstrom. Insbesondere die mittlere Wartezeit – wie sie der Kläger vielfach für einzelne Verkehrsströme herausgreift und einander gegenüberstellt – ist nicht ohne weiteres im Sinne einer „Alltagsplausibilität“ vergleichend erfassbar; sie ist von der Verkehrsstärke des jeweiligen Stroms anhängig und bildet einen gemittelten Wert, der von der punktuellen tatsächlichen Wartezeit erheblich abweichen kann.

Beispielsweise hält der Kläger es für nicht nachvollziehbar, weshalb der Linksabbieger-Verkehrstrom in die Vorhabenzufahrt (q7) mit 18 Kfz in der Prognose für die Frühspitzenstunde (Planunterlage 23, S. 19, Tab. 6) bei 765 entgegenkommenden, bevorrechtigten Kfz (Verkehrstrom q2) eine Wartezeit von 11 Sekunden aufweise, während die Wartezeit in der Spätspitzenstunde für „dann dreimal so viele“ abbiegende Kfz „bei unverändert hoher Verkehrsbelastung“ aus der bevorrechtigten Gegenrichtung (q2) sogar noch eine Sekunde geringer ausfalle. Einen inneren Widerspruch der Leistungsfähigkeitsberechnung zeigt der Kläger damit nicht auf; seine Rüge veranschaulicht, dass er überzogene Anforderungen an die intuitive Nachvollziehbarkeit einzelner Berechnungsergebnisse stellt. Der Linksabbiegern in die Vorhabenzufahrt entgegenkommende Verkehrstrom von Fahrzeugen, welche die Elbgaustraße geradeaus nach Südwesten befahren (q2), ist in der Spät- gegenüber der Frühspitzenstunde entgegen dem klägerischen Vorbringen nicht „unverändert“, sondern mit 762 Fahrzeugen geringfügig niedriger, was die ebenfalls geringfügig niedrigere Wartezeit – 10 gegenüber 11 Sekunden – erklären kann.

In ähnlicher Weise bezweifelt der Kläger die Richtigkeit der Leistungsfähigkeitsberechnung für den in der Spätspitzenstunde auf der Elbgaustraße geradeaus nach Nordosten gerichteten Verkehrstrom q8. Dieser Strom, der nach der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 eine Strombelastung von 802 Fz/h aufweise, werde absehbar durch den Linksabbiegerstrom q7 in die Vorhabenzufahrt blockiert, wenn abbiegende Fahrzeuge aus Nordosten heranfahrende Fahrzeuge des geradeaus gerichteten Stroms q2 abwarten müssten. Bei einer Belastung des Verkehrstroms q2 von 762 Fz/h seien durchschnittlich 12,7 Fahrzeuge pro Minute zu erwarten, was für eine „entsprechend hohe Rückstaulänge“ im Linksabbiegerstrom q7 spreche. Dies geht fehl. Der Verkehrsuntersuchung ist zu entnehmen, dass der Linksabbiegerstrom q7 in der Spätspitzenstunde mit 47 Fz/h eine vergleichsweise geringe Strombelastung aufweist (S. 20, Tab. 8). Im Durchschnitt besteht danach nur alle ca. 77 Sekunden ein Linksabbiegewunsch. Dass dieser in vielen Fällen ohne erhebliche Wartezeit umsetzbar ist, erscheint auch angesichts der lediglich ca. 110 m weiter nordöstlich folgenden Lichtzeichenanlage Elbgaustraße/Weidplan/Dammstraße, die für Lücken im entgegenkommenden Geradeausstrom q2 sorgt, nachvollziehbar. Der Umstand, dass die Verkehrsuntersuchung die Wartezeiten sowohl des Linksabbiegerstroms q7 – mit 10 Sekunden – als auch des geradeaus nach Nordosten gerichteten Stroms q8 – mit 4 Sekunden – relativ gering einschätzt, ist daher nicht

unplausibel und bedurfte im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung keiner besonderen Erläuterung.

Mehreren Rügen des Klägers liegt erkennbar die Vorstellung zugrunde, dass der geradeaus nach Nordosten gerichtete Verkehrsstrom (q8) sich unter keinen Umständen einer geringeren (mittleren) Wartezeit gegenübersehen könne als der Linksabbiegerstrom in das Vorhabengelände (q7), weil er zu jedem Zeitpunkt auf dessen Abfluss warten müsse. Dies ist schon im Hinblick darauf unzutreffend, dass bei einer geringen Strombelastung in q7, wie sie für die Spätspitzenstunde prognostiziert wird, oftmals keine abbiegewilligen Fahrzeuge q7 im Einmündungsbereich warten werden. Hierin zeigt sich, dass die Kritik des Klägers den methodischen Umstand vernachlässigt, dass die Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem HBS 2015 in Gestalt der mittleren Wartezeit einen gemittelten Parameter zugrunde legt, dessen Werte sich von der tatsächlichen Wartezeit gerade in Situationen punktueller Spitzenbelastungen unterscheiden werden. Soweit der Kläger in der zuletzt genannten Rüge auf die hindernde Wirkung wartender Kfz des Verkehrsstroms q7 für den Verkehrsstrom q8 abstellt, ist dieser Umstand nach dem in der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 zugrunde gelegten HBS 2015 (vgl. dort Abschnitt S5, S. 41, 44) methodisch zu berücksichtigen und auch von der Beklagten (PFB S. 254) berücksichtigt worden.

(c) Ohne Erfolg rügt der Kläger, auch die Betrachtung der Verhältnisse auf der Grundstückszufahrt selbst sei sowohl in der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 als auch in der Abwägung der Beklagten fehlerhaft.

(aa) Er beanstandet, auf der Ausfahrt sei schon auf Grundlage der für diese unzutreffend zu niedrig angesetzten Verkehrsmengen nach der Verkehrsuntersuchung mit einer „deutlichen Staubildung“ im Sinne einer Qualitätsstufe D nach dem HBS 2015 zu rechnen. Dies würde sich bei dem gebotenen Ansatz einer gleichzeitigen Abfertigung von zwei Autoreisezügen mit je 80 Pkw in den Bereich der Überstauung verschieben.

Dies bleibt erfolglos. Zwar trifft es im Tatsächlichen zu, dass nach der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 sowohl in der Früh- als auch in der Spätspitzenstunde der nach links bzw. Nordosten in die Elbgaustraße einbiegende Abfahrtsverkehr (q4) eine Wartezeit von 38 bzw. 31 Sekunden und damit eine

Verkehrsqualität der Stufe D erdulden muss (S. 19, Tab. 6, und S. 20, Tab. 8). Die Verkehrsuntersuchung, auf der die Abwägung der Beklagten beruht, erkennt dies ebenso wie den Umstand, dass in der Spätspitzenstunde mit lediglich 4 Fz/h eine geringe Anzahl von Fahrzeugen hiervon betroffen ist (S. 20). Der Planfeststellungsbeschluss (S. 254) stellt insoweit beanstandungsfrei darauf ab, dass angespannte Verkehrsverhältnisse auf einer privaten Grundstückszufahrt vorrangig eine Angelegenheit des Grundstückseigentümers und damit regelhaft – und so auch hier – keine Beeinträchtigung des Verkehrs im öffentlichen Straßenraum sind.

(bb) Der Kläger rügt ferner, fehlerhafterweise sei – anders als auf Seite 14 der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 behauptet – die Verteilung der Einbiegeverkehre aus der Vorhabenzufahrt nicht nach gleichen Teilen erfolgt. So seien 20 % mehr Ausfahrten nach rechts in das Modell eingestellt worden, nämlich 58 Kfz dorthin gegenüber 41 Kfz nach links, ohne dass es dafür eine nachvollziehbare Begründung gebe.

Diese Rüge berücksichtigt erkennbar nicht den Umstand, dass bereits auf dem Ausgangsniveau der Verkehrsanalyse vom 7. Mai 2019 die Zahl der Rechtseinbieger (17 Kfz) in der Frühspitzenstunde diejenige der Linkseinbieger (1 Kfz) erheblich übersteigt. Werden beide Zahlen um die vierprozentige Verkehrszunahme bis 2035 und vorhabenbedingte Mehrverkehre in beide Richtungen von jeweils 40 Kfz erhöht, so ergeben sich die vom Kläger – zu Unrecht – beanstandeten Zahlen.

(d) Der Kläger verweist darauf, dass auf dem betreffenden Abschnitt der Elbgaustraße insgesamt sechs Buslinien (21, 184, 186, 284, 384 und 392) in dichtem Takt verkehrten, die dort bei Rückstau „ohne irgendeine Ausweichmöglichkeit feststeckten“. Diese „strukturelle Einschränkung“ des öffentlichen Nahverkehrsnetzes stelle einen gewichtigen öffentlichen Belang dar, zu dem jegliche Ermittlungen fehlten. In ihrer Stellungnahme vom 1. Juli 2021 hätten die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein die Beklagte auf „die zu erwartenden Probleme“ explizit hingewiesen. Durch die Anlage werde – selbst nach der unplausiblen, zu gering greifenden Prognose der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 – die Zahl der links in das Vorhabengebiet abbiegenden Kfz mehr als verzweifacht, ohne dass es dadurch nach der Verkehrsuntersuchung zu einer Verlängerung der Wartezeiten komme.

Diese Rügen des Klägers sind unsubstantiiert. Unzumutbare vorhabenbedingte Verkehrsbeeinträchtigungen zum Nachteil der vorgenannten Buslinien sind weder auf der Grundlage des klägerischen Vorbringens noch anderweitig festzustellen. Die Gefahr eines „Feststeckens“ von Linienbussen im Verkehr einer vorhabenbedingt überstauten Elbgaustraße ist nach der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019, deren methodische Fehlerhaftigkeit auf der Grundlage des klägerischen Vorbringens nicht festzustellen ist, nicht erkennbar. Die Wartezeiten der geradeaus gerichteten Verkehrsströme betragen sowohl in der Frühspitzenstunde (S. 19, Tab. 6) als auch in der Spätspitzenstunde (S. 20, Tab. 8) vier Sekunden aus Nordosten (Verkehrsstrom q2) und aus Südwesten (Verkehrsstrom q8).

Auch soweit der Kläger vorbringt, vorhabenbedingt werde die Zahl der links in die Vorhabenzufahrt abbiegenden Kfz in der Spätspitzenstunde mehr als verzweifacht, ohne dass es nach der Verkehrsuntersuchung dadurch zu einer Verlängerung der Wartezeiten komme, zeigt er einen Prognosefehler nicht auf. Die vom Kläger angeführte Steigerung des Verkehrsstroms q7 führt von dem äußerst geringen Niveau von 3 Fz/h (S. 20, Tab. 7) auf das immer noch sehr moderate Niveau von 47 Fz/h (S. 20, Tab. 8). Die Prognose, dass die damit verbundene Wartezeit von acht auf zehn Sekunden steigt, ist angesichts des gleichbleibenden Geradeausstroms aus Nordosten (q2) und des Umstandes, dass nur alle ca. 77 Sekunden ein Fahrzeug links in die Vorhabenzufahrt abbiegt, nicht unplausibel. Soweit der Kläger noch auf die Stellungnahme der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein vom 1. Juli 2021 verweist, enthält auch diese keine konkreten Berichte zu bislang auftretenden erheblichen Verzögerungen für Linienbusse.

(e) Ohne Erfolg bleiben auch die Rügen des Klägers in Bezug auf die Berücksichtigung des Fußgänger- und insbesondere des Fahrradverkehrs auf der Elbgaustraße.

(aa) Der Kläger macht geltend, es sei nicht nachvollziehbar, ob und ggf. wie der Fußgänger- und insbesondere der Fahrradverkehr auf der Elbgaustraße in der Verkehrsuntersuchung, die eine Prognose für das Jahr 2035 anstelle, berücksichtigt worden seien.

Der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 (S. 9) ist indes zu entnehmen, dass die Fußgänger- und Fahrradverkehrszahlen in Bezug auf die maßgeblichen Spitzenstunden

im Rahmen der Verkehrsanalyse vom 7. Mai 2019 ausgewertet worden sind. An der Einmündung der Zufahrt des Vorhabengrundstücks in die Elbgaustraße seien in der Frühspitzenstunde 250 Fußgänger und Fahrradfahrer, in der Spätspitzenstunde 180 Fußgänger und Fahrradfahrer erfasst worden. Zudem ist der Verkehrsuntersuchung (S. 10) zu entnehmen, dass für den Zeitraum von 2019 bis 2035, entsprechend der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung, von einer Verkehrszunahme von 4 % ausgegangen worden ist. Überdies wird aus der Verkehrsuntersuchung (S. 16 ff.) deutlich, dass die dortige Leistungsfähigkeitsberechnung nach den Empfehlungen des HBS 2015 vorgenommen worden ist, die eine gemeinsame Berücksichtigung querender Fußgänger- und Fahrradverkehrsströme als Abminderungsfaktor bei der Bestimmung der tatsächlichen Kapazität von Abbiegerverkehrsströmen vorsehen (vgl. dort Abschnitt S5, S. 20, 23, 50, 51). Auch diese Art und Weise der Berücksichtigung von Fußgänger- und Fahrradquerungen bei der Bestimmung der Wartezeiten für Abbieger bildet ein Detail der Leistungsfähigkeitsberechnung, das in der Verkehrsuntersuchung nicht als Rechenschritt eigens aufgeführt werden musste.

(bb) Der Kläger macht darüber hinaus geltend, angesichts des bis zur Mitte der 2020er Jahre geplanten Ausbaus der Veloroute 14 – zukünftig Radroute 18 – auf der Elbgaustraße und der insgesamt zunehmenden Bedeutung des Fahrradverkehrs müsse von einer nochmals deutlichen Steigerung des Fahrradverkehrs ausgegangen werden.

Wird die Rüge dahingehend verstanden, dass angesichts eines absehbaren Ausbaus der Veloroute 14 von einer stärkeren Zunahme des Fahrradverkehrs auf der Elbgaustraße hätte ausgegangen werden müssen als einer – der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung entsprechenden – vierprozentigen Zunahme, so bleibt dies ohne Erfolg. Der Kläger zeigt nicht substantiiert auf, aufgrund welcher belastbaren Umstände und in welchem – jedenfalls näherungsweise quantifizierten – Umfang infolge eines Ausbaus der Veloroute 14 von einer stärkeren Zunahme des Fahrradverkehrs auf der Elbgaustraße auszugehen gewesen sein soll. Seine Bezugnahmen auf „die insgesamt zunehmende Bedeutung“ und eine daher zu erwartende „nochmals deutliche Steigerung“ des Fahrradverkehrs sind unsubstantiiert. Wird zugunsten des Klägers unterstellt, dass die Beigeladene und die Beklagte den Ausbau der Veloroute 14 zu berücksichtigen hatten, so lässt sich auch aus der Tatsache des Ausbaus noch keine bestimmte Zunahme des Fahrradverkehrs auf der Elbgaustraße ableiten.

Überdies ist weder dargetan noch sonst ersichtlich, dass der Ausbau der Veloroute 14 zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits in einem Maße konkretisiert und verfestigt war, das der Beklagten eine Berücksichtigung dieser Planung ermöglichte und gebot. Konkurrenzen zwischen Fachplanungen und sonstigen staatlichen – etwa kommunalen – Planungen sind durch das Gebot der Rücksichtnahme nach Maßgabe des Prioritätsprinzips aufzulösen (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.3.1996, 4 C 26.94, BVerwGE 100, 388, juris Rn. 26 m.w.N.; Urt. v. 27.8.1997, 11 A 18.96, UPR 1998, 112, juris Rn. 32). In diesem Konflikt hat grundsätzlich diejenige Planung auf die andere Rücksicht zu nehmen, die zeitlich nachfolgt (vgl. BVerwG, Urt. v. 3.4.2019, 4 A 1.18, BVerwGE 165, 166, juris Rn. 33; Urt. v. 27.7.2021, 4 A 14.19, BVerwGE 173, 132, juris Rn. 85). Berücksichtigungsbedürftig im Sinne dieser Rücksichtnahmepflicht ist eine staatliche Planung, sobald sie berücksichtigungsfähig ist. Dies setzt voraus, dass sie einen Stand erreicht hat, bei dem ihr Inhalt und ihre Verwirklichung hinreichend absehbar sind und der daher ihre sinnvolle Berücksichtigung durch eine konkurrierende Fachplanung erlaubt. Daher kann ein hoheitlicher Planungsträger eine mit seiner Planung konfligierende Fachplanung nur dann abwehren, wenn und sobald seine Planung hinreichend konkret und verfestigt ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.3.1996, 4 C 26.94, BVerwGE 100, 388, juris Rn. 26 m.w.N.; Urt. v. 27.8.1997, 11 A 18.96, UPR 1998, 112, juris Rn. 32; Urt. v. 9.2.2005, 9 A 62.03, NVwZ 2005, 813, juris Rn. 44; Urt. v. 15.12.2006, 7 C 1.06, BVerwGE 127, 259, juris Rn. 31). Bei einem Fachplanungsvorhaben tritt in der Regel mit der Auslegung der Planunterlagen eine hinreichende Verfestigung ein (vgl. BVerwG, Beschl. v. 5.11.2002, 9 VR 14.02, NVwZ 2003, 207, juris Rn. 9; Urt. v. 27.7.2021, 4 A 14.19, BVerwGE 173, 132, juris Rn. 85).

Hier kann zugunsten des Klägers unterstellt werden, dass das Vorhaben des Ausbaus der Veloroute 14 schon bei der ersten Beteiligung der Öffentlichkeit von 15. Februar 2021 bis 15. März 2021, auf die der Kläger sich beruft, hinreichend konkretisiert und verfestigt war. Denn das angegriffene Vorhaben war bereits im Zeitraum vom 1. bis zum 30. September 2020, also gegenüber dem Ausbau der Veloroute prioritär, ausgelegt worden. Die Planung des Ausbaus der Veloroute 14 hatte daher planerische Rücksicht auf das angegriffene Vorhaben zu nehmen.

(cc) Der Kläger befürchtet, es werde im Rahmen des Anfahrtsverkehrs zu Abbiegevorgängen – gerade Ortsunkundiger – in die Vorhabenzufahrt kommen, denen ein

erhebliches Gefährdungspotenzial für den die Zufahrt querenden Fahrradverkehr innewohne. Die zu erwartende Rückstausituation auf der Elbgaustraße werde umso problematischer, wenn Personen, welche die Autoreisezuganlage zu einer bestimmten Abfahrtszeit ansteuerten, im Rückstau stehend unter Zeitdruck gerieten, weil sie fürchten müssten, den Zug zu verpassen. Hier könnten schnell „gefährliche Verhaltensweisen“, wie sie die Polizei Hamburg in ihrer im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahme vom 30. Oktober 2020 anführe, auftreten, die insbesondere zu riskanten Überhol- oder Abbiegemanövern führten und gerade auch die Radfahrenden auf der Veloroute 14 gefährdeten.

Diese Rügen greifen nicht durch. Rechtlicher Ausgangspunkt ist dabei, dass die Beigeladene und die Beklagte bei ihrer Verkehrsuntersuchung bzw. Abwägung straßenverkehrsrechtskonformes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer unterstellen durften. Bei der Prognose und Bewertung der Auswirkungen eines planfeststellungsbedürftigen Infrastrukturvorhabens auf öffentliche Verkehrsbelange müssen grundsätzlich keine Auswirkungen antizipiert werden, die sich lediglich im Falle rechtswidrigen Nutzerverhaltens ergeben würden. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass Beeinträchtigungen der verkehrlichen Erschließung, die nicht auf die Verwirklichung des Vorhabens als solchem, sondern auf das Fehlverhalten von dessen Nutzern zurückzuführen sind, nur dann planungsrelevant sind, wenn das Fehlverhalten dem Vorhaben zuzurechnen ist, etwa weil sich die Nutzer eines solchen Vorhabens üblicherweise in dieser Weise verhalten. Hierfür bedarf es indes belastbarer Anhaltspunkte; die bloße Möglichkeit, dass der Personenkreis zu einem bestimmten Fehlverhalten neigen könnte, genügt für die Zurechnung nicht. Denn individuelles Fehlverhalten ist planungsrechtlich grundsätzlich nicht relevant; ihm ist vielmehr vorrangig mit den Mitteln des Polizei- und Ordnungsrechts zu begegnen (vgl. zum Vorstehenden, jeweils im städtebaurechtlichen Kontext, BVerwG, Beschl. v. 6.12.2011, 4 BN 20.11, BauR 2012, 621, juris Rn. 5, unter Bezugnahme auf Beschl. v. 29.5.1989, 4 B 26.89, juris Rn. 4; OVG Hamburg, Beschl. v. 30.3.2021, 2 Bs 23/21, juris Rn. 42; vgl. auch OVG Münster, Beschl. v. 29.3.2018, 7 A 320/17, juris Rn. 8; OVG Hamburg, Beschl. v. 24.8.2016, 2 Bs 113/16, juris Rn. 38). Etwas anderes gilt nur dann, wenn das Fehlverhalten dem Vorhaben zurechenbar und belastbar abzusehen ist, dass erforderlichenfalls einzusetzende Mittel des Ordnungsrechts keinen wirksamen und hinreichenden Schutz werden bieten können (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 24.8.2016, 2 Bs 113/16, ZUR 2017, 113, juris Rn. 38).

Besondere Anhaltspunkte, die hier für eine Zurechnung im Ausnahmefall sprechen, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Mit der Anbindung einer Autoreisezuganlage an eine verkehrsbelastete innerstädtische Hauptverkehrsstraße, bei der es in Zeiträumen besonderer Verkehrsbelastung zu teilweise erheblichen Wartezeiten bei der Ein- und Ausfahrt in das Vorhabengelände kommen kann, wird keine Situation geschaffen, bei der regelwidriges Verhalten von Verkehrsteilnehmern derart wahrscheinlich und naheliegend ist, dass es der Planung ausnahmsweise unter dem Aspekt der Konfliktbewältigung zugrunde gelegt werden muss. Die Beklagte musste daher im Rahmen der Abwägung nicht mit Gefährdungen für Radfahrende durch straßenverkehrsrechtswidrige Überhol-, Ein- oder Abbiegevorgänge rechnen.

Daneben ist der vom Kläger angeführten Stellungnahme der Polizei Hamburg vom 30. Oktober 2020 im Anhörungsverfahren zu gefährlichen Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern am zu betrachtenden Knotenpunkt nichts Näheres zu entnehmen. Dort heißt es lediglich allgemein, die Überstauung privater Verkehrsflächen könne „nach einschlägigen Erkenntnissen der Polizei“ bei überlangen Wartezeiten zu gefährlichem Verhalten seitens der wartenden Verkehrsteilnehmer führen. Wie sich die mögliche Ortsunkundigkeit der an- und abfahrenden Nutzer der Autoreisezuganlage im Rahmen des sehr übersichtlichen Knotenpunktes der Elbgaustraße mit der Vorhabenzufahrt gefährdungssteigernd auswirken soll, ist der – insoweit unsubstantiierten – Rüge des Klägers nicht zu entnehmen.

Im Sinne einer ergänzenden, nicht tragenden Erwägung weist der Senat darauf hin, dass auch eine bauliche Ausgestaltung des Fahrradweges im Einmündungsbereich, die ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für Fahrradfahrer durch den An- und Abfahrtsverkehr des Vorhabens birgt, – unabhängig davon, dass sie nicht dem Vorhaben zuzurechnen wäre – nach dem in der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 und der Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 enthaltenen Lichtbildmaterial nicht ersichtlich ist. Der Fahrradweg ist dort durch eine abweichende Pflasterstruktur und -farbe hervorgehoben, die Sicht auf den Fahrradweg von der Fahrbahn ist nicht durch Pflanzenbewuchs verstellt.

(f) Den in der mündlichen Verhandlung bedingt gestellten Beweisanträgen des Klägers zu den Auswirkungen des Vorhabens auf Verkehrsbelange hatte der Senat nicht nachzugehen.

Dies gilt zunächst für den bedingten Beweisantrag Nr. 12 (Anlage 2 zum Sitzungsprotokoll vom 6.11.2025, S. 3), mit dem der Kläger die Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache begehrt, dass „der Knotenpunkt Elbgaustr[aße]/Ausfahrt Vorhabengelände“ bei der Anfahrt von Kfz zweier gleichzeitig zur Abfahrt abzufertigender Autoreisezüge „verkehrlich überlastet wird (QSV F nach HBS [2015])“. Die mit dem Antrag unter Beweis gestellte Tatsache ist bereits nicht entscheidungserheblich, da das Betriebsprogramm der Autoreisezuganlage, welches die Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 der Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem HBS 2015 beanstandungsfrei zugrunde gelegt hat, eine gleichzeitige Abfertigung zweier Autoreisezüge – in dem vom Kläger geltend gemachten Sinne, dass mit einer Anfahrt von (weit) mehr als 88 Kfz in der Spätspitzenstunde, wie der Leistungsfähigkeitsberechnung zugrunde gelegt, zu rechnen sei – nicht vorsieht. Die Beweistatsache entspricht also nicht dem der Planung zugrunde liegenden Betriebsprogramm. Der Beweisantrag ist zudem unzureichend bestimmt, weil er offen lässt, in welchem Verkehrsstrom des Knotenpunktes eine verkehrliche Überlastung im Sinne der Qualitätsstufe F nach dem HBS 2015 zu erwarten sein soll.

Dem bedingten Beweisantrag Nr. 16 (Anlage 2 zum Sitzungsprotokoll vom 6.11.2025, S. 3), mit dem der Kläger die Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache begehrt, dass „der Mischstrom Elbgaustraße von Eidelstedt in Richtung Norden an der Einfahrt zum Vorhabengelände ([Verkehrsströme] q7 und q8)“ bei Berücksichtigung des im Jahr 2035 zu erwartenden entgegenkommenden Radverkehrs auf der Veloroute 14 „verkehrlich überlastet sein wird (QSV F nach HBS [2015])“, hatte der Senat ebenfalls nicht nachzugehen. Der unter Beweis gestellten Tatsache fehlt insoweit bereits die Entscheidungserheblichkeit, als das angegriffene Vorhaben als zeitlich prioritäre staatliche Planung im Rahmen der Planung des Ausbaus der Veloroute 14 berücksichtigt werden konnte und musste, nicht umgekehrt (s. hierzu und zum Folgenden oben (e) (bb)). Zudem ist der Beweisantrag auf Ausforschung angelegt, da der Kläger keine hinreichend greifbaren Anhaltspunkte zum einen dafür benennt, dass auf der Veloroute 14, auch infolge von deren Ausbau, zukünftig mit einer erheblich höheren Zunahme des Fahrradverkehrs

auf der Elbgaustraße zu rechnen sein soll, als es im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung zugrunde gelegt worden ist, und zum anderen dafür, dass es infolge einer solchen erheblich höheren Zunahme des die Vorhabenzufahrt querenden Fahrradverkehrs zu erheblichen Beeinträchtigungen der hierdurch potenziell betroffenen Verkehrsströme q7 und q8 kommen könnte.

bbb) Selbst dann, wenn entgegen der vorgenannten Würdigung davon auszugehen wäre, dass einige der zentralen Rügen des Klägers gegenüber der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 und darauf beruhenden Abwägungserwägungen zutreffen, wären diese Fehler jedenfalls nicht von Einfluss auf das Abwägungsergebnis im Sinne von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG gewesen. Dies gilt für die klägerischen Rügen am Ansatz einer Früh- und einer Spätspitzenstunde, die nicht den jeweils verkehrsreichsten Zeitraum nach der Ganglinie der Gesamtverkehrsbelastung auf der Elbgaustraße einschließt, an der hälftigen Aufteilung des Abfahrtsverkehrs während der Frühspitzenstunde in Links- und Rechtsabbieger und am Verzicht auf den Ansatz zweier gleichzeitig in der Früh- bzw. Spätspitzenstunde abfahrender bzw. eintreffender Autoreisezüge, die in einer den bisherigen Verhältnissen der Autoreisezuganlage Hamburg-Altona entsprechenden, in diesem Sinne also „gleichwertigen“ Art und Weise „gleichzeitig“ ent- bzw. beladen werden, mit entsprechenden Folgen für die Intensität des Ab- bzw. Anfahrtsverkehrs.

Eine Ergebnisrelevanz im Sinne von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG würde voraussetzen, dass nach den Umständen des Einzelfalls die konkrete Möglichkeit besteht, dass die Planungsentscheidung ohne den Mangel anders ausgefallen wäre. Die Annahme, dass bei Vermeidung des Abwägungsfehlers keine andere Abwägungsentscheidung ergangen wäre, ist nur gerechtfertigt, solange konkrete Anhaltspunkte dafür nachweisbar sind, dass die Planfeststellungsbehörde gleichwohl dieselbe Entscheidung getroffen hätte (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.11.2011, 9 A 23.10, BVerwGE 141, 171, juris Rn. 68; Urt. v. 14.3.2018, 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263, juris Rn. 105 m.w.N.). Bei der Prüfung, ob ein Abwägungsmangel in diesem Sinne auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen ist, hat das Tatsachengericht alle Unterlagen und Umstände heranzuziehen, die für den Rückschluss auf die Willensbildung der Behörde bei Vermeidung des Mangels Bedeutung haben können. Dazu gehören neben dem Planfeststellungsbeschluss und den darin planfestgestellten Unterlagen die

Verwaltungsvorgänge sowie vom Vorhabenträger vorgelegte Unterlagen und alle sonst erkennbaren oder naheliegenden Umstände (BVerwG, Urt. v. 18.6.2020, 3 C 3.19, BVerwGE 168, 287, juris Rn. 46 m.w.N.).

Bereits und insbesondere aus den Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses (hierzu (1)), ergänzend auch aus den Ergebnissen der von der Beigeladenen – zu dem in der Sache unveränderten Vorhaben – im gerichtlichen Verfahren zur Bestätigung der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 vorgelegten Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 (Anlage Bg 6 – hierzu (2)) lässt sich belastbar schließen, dass die Beklagte auch dann im Rahmen der Abwägung zugunsten des Vorhabens entschieden hätte, wenn sie diese Entscheidung von vornherein auf der Grundlage einer (noch) kritischeren, weil auf vorhabeningünstigeren Annahmen beruhenden und die Qualität der durch das Vorhaben beeinflussten Verkehrsströme geringer bewertenden Verkehrsuntersuchung getroffen hätte.

(1) Bereits aus den Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses ist belastbar zu schließen, dass die Beklagte auch dann im Rahmen der Abwägung zugunsten des Vorhabens entschieden hätte, wenn sie diese Entscheidung von vornherein auf Grundlage einer vorhabeningünstigeren, die oben genannten – unterstellten – Fehler vermeidenden Verkehrsuntersuchung getroffen hätte.

Dabei wird nicht verkannt, dass die Beklagte zur Bewertung des Vorhabens auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 ausführt, ein Erreichen (Stufe E) oder Überschreiten der Kapazitätsgrenze (Stufe F), „welches (erst) die Validität der Verkehrslösung in Zweifel gezogen hätte“, sei nicht zu prognostizieren (PFB S. 252). Daraus ist allerdings nicht zu schließen, dass die Beklagte auf der Grundlage einer fehlerfreien, jedoch vorhabeningünstigeren Prognose, die auch Bewertungen von Verkehrsströmen mit den Stufen E oder F nach dem HBS 2015 trifft – und wie sie in Gestalt der Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 nunmehr, mit solchen Bewertungen allerdings nur für den Abfahrtsverkehr auf der Grundstückszufahrt, vorliegt (s.u. (2)) – im Rahmen der Abwägung zuungunsten des Vorhabens entschieden hätte. Bei einer Gesamtbetrachtung der Umstände ist selbst die konkrete Möglichkeit einer solchen Entscheidung auszuschließen.

Dafür, dass die Beklagte auch auf Grundlage einer kritischeren Bewertung der Verkehrsauswirkungen des Vorhabens zu dessen Gunsten entschieden hätte, spricht insbesondere die bereits im Planfeststellungsbeschluss angestellte Erwägung, dass es sich bei angespannten Verkehrsverhältnissen im Bereich einer privaten Grundstückszufahrt grundsätzlich um private Belange des Eigentümers handelt (PFB S. 254). Die Erwägung zeigt, dass den Verhältnissen auf der Vorhabenzufahrt – welche die Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 nachteiliger bewertet als die Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 – im Rahmen der Abwägung ein jedenfalls erheblich geringeres Gewicht zukommt als den Verkehrsverhältnissen im öffentlichen Straßenraum der Elbgaustraße – die auch nach der kritischeren Bewertung in der erstgenannten Verkehrsuntersuchung durch das Vorhaben nicht erheblich nachteilig verändert werden (s. zu beidem unten (2)). Überdies hat die Beklagte gesehen, dass eine Bewertung vorhabenbedingter Verkehrsströme mit den Stufen E oder F nach dem HBS 2015 – falls sie denn zu treffen wäre – jedenfalls auf den Zeitraum der Spitzenbelastung begrenzt wäre (PFB S. 252, 254). Auch dass die gravierendsten vorhabenbedingten Auswirkungen im öffentlichen Straßenraum der Elbgaustraße den Linksabbiegerstrom in die Vorhabenzufahrt (q7) betreffen würden – einzig diesen Verkehrsstrom im öffentlichen Straßenraum bewertet nunmehr auch die Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 (S. 35, Tab. 8) in der Spätspitzenstunde mit einer geringeren Stufe als A/B, nämlich C (s.u. (2)) – hat die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss erkannt (PFB S. 254). Darüber hinaus hat die Beklagte berücksichtigt, dass die Beladung der Autoreisezüge aller Voraussicht nach auch im Prognosezeitraum in den Abendstunden und damit nach der Zeit der maximalen Verkehrsbelastung der Elbgaustraße erfolgen wird (PFB S. 254, 256).

(2) Ergänzend zu den – bereits für sich betrachtet im Rahmen von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG hinreichend aussagekräftigen – Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses führt die Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 vor Augen, dass sich selbst bei einer Kombination zahlreicher „auf der sicheren Seite“ und damit zuungunsten des Vorhabens gewichteter Annahmen eine Bewertung der durch das Vorhaben bedingten bzw. beeinflussten Verkehrsströme ergibt, bei der lediglich für den Abfahrtsverkehr auf der Grundstückszufahrt, also auf dem Vorhabengrundstück, nicht jedoch für die Verkehrsströme im öffentlichen Straßenraum der Elbgaustraße eine mit weniger als der Stufe C nach dem HBS 2015 zu bewertende Verkehrsqualität entsteht.

Zur Bemessung der morgendlichen Ab- und abendlichen Anfahrsverkehrsströme wird von einer durchschnittlichen Entladezeit von 0,463 Minuten und einer durchschnittlichen Beladezeit von 1,276 Minuten je Pkw-Einheit ausgegangen (S. 15). Es wird festgehalten, ein paralleles Be- oder Entladen mehrerer Züge finde in der Autoreisezuganlage Hamburg-Altona in der Praxis aufgrund der baulichen Randbedingungen und der hohen logistischen Anforderungen nicht statt. Träfen mehrere Autoreisezüge zeitlich so am Vorhaben ein, dass sie nacheinander ohne Unterbrechung entladen werden könnten, ergebe sich ein Abfahrtsverkehrsstrom von 130 Pkw-E/h. Der damit zugrunde gelegte Verkehr weiche von der Praxis in Hamburg-Altona ab, wo es selten vorkomme, dass Autoreisezüge mit mehr als 40 Fahrzeugen beladen seien oder dass Züge gleichzeitig einträfen. Für die Beladung am Vorhaben werde von 160 Pkw-E/h ausgegangen, wobei dieser Maximalfall praktisch sehr unwahrscheinlich und nach Auskunft der Bahnhofsaufsicht in Altona nicht bekannt sei, dass er dort jemals vorgekommen sei.

Die dergestalt bemessenen Ab- bzw. Anfahrsverkehrsströme würden – „auf der sicheren Seite“ – in die Frühspitzenstunde (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr) bzw. in die Spätspitzenstunde (15.30 Uhr bis 16.30 Uhr) des Verkehrs auf der Elbgaustraße modelliert (S. 16 f.). Zur Orientierung des Abfahrtsverkehrs in der Frühspitzenstunde werde – mit Blick auf die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes – angenommen, dass sich 75 % dieses Verkehrs nach Nordosten (Linkseinbieger) und lediglich 25 % nach Südwesten (Rechtseinbieger) orientierten (S. 6, 7 f., 21). Gleichwohl wird – an sich im inneren Widerspruch zu der vorgenannten Annahme, aber ebenfalls „auf der sicheren Seite“ – für den Anfahrsverkehr in der Spätspitzenstunde eine hälftige Verteilung der Herkunftsrichtungen angenommen, da Linksabbieger aus südwestlicher Richtung höhere Anforderungen im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung stellen (S. 6). Die Fahrbahnaufweitung auf der südöstlichen Seite der Elbgaustraße, gegenüber der Einmündung der Zufahrt zum Vorhabengrundstück, wird – wiederum „auf der sicheren Seite“ – nicht berücksichtigt (S. 24).

Die auf diesen Annahmen beruhende Leistungsfähigkeitsberechnung ergibt für die Frühspitzenstunde, dass der Linkseinbiegerstrom und der Mischstrom aus der Einmündung überlastet sind (Stufe F; S. 33). Die Wahrscheinlichkeit eines staufreien Zustands für Fahrzeuge, welche die Elbgaustraße aus Richtung Südwesten beführen, sei auch unter der ungünstigen Annahme, dass die Fahrbahnaufbereitung nicht genutzt werden könne, noch

relativ hoch. Auf den Verkehrsablauf auf der Elbgaustraße habe die Situation in der Zufahrt also keinen spürbaren Einfluss, die dortigen Verkehrsströme seien sämtlich noch mit den Stufen A oder B zu bewerten.

In der Spätspitzenstunde sei die Verkehrsqualität für den Linkseinbiegerstrom und den Mischstrom aus der Einmündung zwar besser als morgens, jedoch ebenfalls mit Stufe F zu bewerten (S. 36). Der Linksabbiegerstrom von der Elbgaustraße auf das Vorhabengrundstück erreiche abends nur noch die Qualitätsstufe C mit einer mittleren Wartezeit von 23 Sekunden, was bei einer Hauptverkehrsstraße im Regelfall akzeptabel sei, zumal der Zustand nur während einer relativ kurzen Zeitspanne des Tages vorherrsche. Trotz Ausblendens der Fahrbahnaufweitung erreiche der Mischstrom auf der Elbgaustraße aus Richtung Südwesten die Stufe B mit einer mittleren Wartezeit von 18 Sekunden. Die mittlere Rückstaulänge dieses Stroms betrage ca. 30 m und baue sich relativ schnell wieder ab; bei Berücksichtigung der Fahrbahnaufweitung entstehe überhaupt kein Rückstau.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung werden in der Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 abschließend dahin bewertet, dass die Situation auf der Grundstückszufahrt, die sich vorhabenbedingt erheblich verschlechtern werde, im Falle einer öffentlichen Straße nicht akzeptabel wäre (hierzu und zum Folgenden S. 38; vgl. auch S. 31, 33 f.). Die Verkehrsqualität auf einer privaten Grundstücksanbindung bilde jedoch eine Angelegenheit des Eigentümers, solange der Verkehr auf der übergeordneten öffentlichen Straße davon unberührt bleibe, was hier angesichts der Qualitätsstufen für die Verkehrsströme auf der Elbgaustraße der Fall sei. Es sei mit Sicherheit auszuschließen, dass der Verkehrsablauf auf der Elbgaustraße vorhabenbedingt spürbar beeinträchtigt werde; dies gelte auch für den die Grundstückszufahrt querenden Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Die Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 kann hier ergänzend zu den Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt werden, da ihre methodische Fehlerhaftigkeit weder vom Kläger aufgezeigt noch sonst ersichtlich ist. Soweit der Kläger an ihr beanstandet, es sei nicht nachvollziehbar, inwieweit der Fußgänger- und Fahrradverkehr entlang der Elbgaustraße in seiner Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der Kfz-Verkehrsströme berücksichtigt worden sei, und es als fehlerhaft ansieht, dass die Verkehrsströme q7 und q8 nicht als Mischstrom, sondern als getrennte Ströme betrachtet

worden seien, greifen diese Rügen aus denselben Gründen wie bezüglich der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019, zu der sie ebenfalls erhoben worden sind, nicht durch. Überdies hat die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert, dass sich die Berücksichtigung des die Vorhabenzufahrt querenden Fußgänger- und Fahrradverkehrs im Falle der Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 ausdrücklich aus den Tabellen der Leistungsfähigkeitsberechnung ergibt (vgl. dort S. 28, Tab. 1, Spalte „Verkehrsstärke der maßgebenden Hauptströme“, Eintrag „F34_R“).

Bei der ergänzenden Bewertung der möglichen Ergebnisrelevanz der hier unterstellten Fehler ist zu berücksichtigen, dass das in der Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 untersuchte Vorhaben gegenüber dem in der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 betrachteten Vorhaben unverändert ist. Die kritischere Bewertung in der Untersuchung vom 16. Februar 2023 beruht allein auf nochmals verstärkt „auf der sicheren Seite“ getroffenen Annahmen zur Intensität des vorhabenbedingten An- und Abfahrtsverkehrs und dessen Auswirkungen auf die Verkehrsströme der Elbgaustraße. Dabei fällt ins Auge, dass die Bewertung des Vorhabens in der Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 auf einer Kombination vorhabeningünstiger Annahmen gründet, die in ihrem Zusammenspiel zu einer erheblichen Überschätzung der Verkehrsauswirkungen des Vorhabens führen. Diese Annahmen betreffen – mehrfach in Abweichung von der Realität der bisherigen Abfertigungspraxis am Standort Altona – insbesondere eine Maximalbelegung der zu be- bzw. entladenden Züge, die zeitlich überlappende Be- bzw. Entladung zweier Züge in der Verkehrsspitzenstunde, das Ausblenden der auf der Südostseite der Elbgaustraße vorhandenen Fahrbahnaufweitung, die in gewissem Umfang eine Vorbeifahrt an wartenden Linksabbiegern ermöglicht, und den Ansatz eines Verhältnisses von 3 zu 1 zwischen Links- und Rechtseinbiegern von der Vorhabenzufahrt auf die Elbgaustraße in der Frühspitzenstunde bei gleichzeitigem Ansatz eines hälftigen Verhältnisses zwischen Links- und Rechtsabbiegern von der Elbgaustraße auf die Vorhabenzufahrt in der Spätspitzenstunde. Diese Annahmen decken insbesondere diejenigen Aspekte der Verkehrsprognose ab, hinsichtlich derer hier hilfsweise Fehler der Verkehrsuntersuchung vom 20. September 2019 und der darauf beruhenden Abwägungserwägungen unterstellt werden. Die Detail-Verkehrsuntersuchung vom 16. Februar 2023 liegt damit in solchem Maße „auf der sicheren Seite“, dass nach den Erwägungen der Beklagten im Planfeststellungsbeschluss (s.o. (1)) nicht davon

auszugehen ist, dass die auf diesen Annahmen beruhende kritischere Einstufung der Qualität mehrerer Verkehrsströme – wenngleich mit einer schlechteren Bewertung als Stufe D nach dem HBS 2015 leidglich für die Grundstücksausfahrt – zu einem anderen Abwägungsergebnis geführt hätte.

cc) In Bezug auf die Belange des globalen Klimas leidet die Abwägung jedenfalls nicht an Fehlern, die im Sinne von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG entscheidungserheblich sind.

Der Kläger rügt, unter Verstoß gegen § 13 Abs. 1 KSG habe die Beklagte die baubedingten Treibhausgasemissionen des Vorhabens nicht ermittelt und bei der Abwägung nicht berücksichtigt. Dabei wäre zu berücksichtigen gewesen, dass das zur Einhaltung des Klimaschutzgebots verbleibende Treibhausgasbudget nahezu vollständig aufgebraucht sei. Zudem erwecke der Planfeststellungsbeschluss den unzutreffenden Eindruck, dass die vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen dazu beitragen, solche Emissionen an anderer Stelle durch vermiedene Pkw-Fahrten einzusparen. Dies sei unzutreffend, da mit der Bestandsanlage in Hamburg-Altona bereits eine funktionierende Anlage bestehe.

Damit zeigt der Kläger jedenfalls keine entscheidungserheblichen Abwägungsfehler im Sinne von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG auf:

aaa) Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dieses Berücksichtigungsgebot erfordert, dass im Rahmen der Abwägung die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – zu ermitteln und die Ermittlungsergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen sind (BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 71). Die Behörde trifft grundsätzlich die Pflicht, die zu erwartende Menge an Treibhausgasen, welche aufgrund des Projekts emittiert werden, zu ermitteln; nur bei einem unverhältnismäßigen Ermittlungsaufwand ist eine Schätzung zulässig (BVerwG, Beschl. v. 22.6.2023, 7 VR 3.23, BVerwGE 179, 226, juris Rn. 39; Urt. v. 20.6.2024, 11 A 3.23, BVerwGE 183, 42, juris Rn. 245 m.w.N.). Die Anforderungen an die Erfüllung des Berücksichtigungsgebots dürfen jedoch nicht überspannt werden; sie müssen „mit Augenmaß“ inhaltlich bestimmt und

konkretisiert werden und dürfen der Behörde keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen (hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 80 f.). Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass das allgemeine Berücksichtigungsgebot nach den Vorstellungen des Gesetzgebers mit einem größeren Verwaltungsaufwand verbunden sein sollte. Für die Bewertung des Ergebnisses im Rahmen der Abwägungsentscheidung konstituiert § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG lediglich eine Berücksichtigungspflicht, nicht aber eine gesteigerte Beachtungspflicht im Sinne eines Optimierungsgebots; ein Vorrang gegenüber anderen Belangen kommt dem Klimaschutzgebot trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung nicht zu (BVerwG, a.a.O., Rn. 85 f.)

bbb) Die Beklagte erkennt die Anwendbarkeit des Berücksichtigungsgebots nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG im Rahmen des Vorhabens (vgl. PFB S. 266 f.). In den Mittelpunkt ihrer Erwägungen stellt sie die Überlegung, dass die Erbringung von Verkehrsleistungen mit dem Verkehrsträger Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern klimabezogen besonders vorteilhaft ist. Sie berücksichtigt, dass es dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung entspricht, im Verkehrssektor Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, auch durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, zu treffen. Diesem Ziel diene das Vorhaben. Dieses sei mithin unter dem Aspekt der Vermeidung von Treibhausgasemissionen positiv zu bewerten, zumal es Fahrten mit dem Kfz durch den Autoreisezug ersetze. Daneben geht die Beklagte davon aus, dass der klimaschützenden Wirkung des Vorhabens nicht entgegenstehe, dass dieses – auch – dem Ersatz einer bereits an anderer Stelle, nämlich am Standort Hamburg-Altona, vorhandenen Verladereinrichtung diene (PFB S. 268). Die Umsetzung des Vorhabens am vorgesehenen Standort sei essenziell für eine dauerhafte Aufrechterhaltung des klimafreundlichen Angebotes Autoreisezug, da das Vorhaben im Gegensatz zur Altanlage regelkonforme Anlagen auf dem Stand der Technik aufweise und sowohl für die betrieblichen Anforderungen des Angebots Autoreisezug selbst als auch mit Blick auf dessen Entkopplung vom Schienenpersonenfernverkehr eisenbahnbetrieblich vorteilhaft sei.

Überdies stehe dem Vorhaben nicht entgegen, dass es mit unvermeidlichen baubedingten Emissionen einhergehe, in denen eine temporäre Beeinträchtigung von Klimaschutzzielen gesehen werden könne. Nach Einschätzung der Beklagten wäre es widersprüchlich, Infrastrukturmaßnahmen für klimafreundliche Verkehrsträger einerseits als

gesetzgeberisch intendierten Inhalt der in § 9 KSG vorgesehenen Klimaschutzprogramme anzuerkennen, sie andererseits aber „unter akzentuierter Bewertung“ baubedingter Emissionen abzulehnen. Auch Vorhaben, deren bauzeitlicher Baustoff-, Maschinen- und Energieeinsatz wesentlich größere klimatische Auswirkungen bedinge als das Vorhaben, könnten unter Klimaschutzgesichtspunkten als zulässig angesehen werden, soweit sich deren Auswirkungen langfristig durch die Einsparung klimarelevanter Emissionen amortisierten. Das Vorhaben sei gemessen an seiner verkehrlichen Bedeutung als Bahnhofsneubau mit einem verhältnismäßig geringen baulichen Aufwand verbunden; Entsprechendes gelte für die Flächeninanspruchnahme. Eine Alternative, mit der die verkehrlichen Zielsetzungen des Vorhabens mit einem geringeren baulichen Aufwand umgesetzt werden könnten, sei nicht ersichtlich (PFB S. 269).

Die Beklagte stellt mit diesen Erwägungen zwar eine Abwägung zwischen der klimagünstigen Verkehrsfunktion des Vorhabens und dessen baubedingten klimaschädlichen Auswirkungen, jeweils dem Grunde nach, an. Eine Ermittlung oder Schätzung der vorhabenbedingten – hier im Wesentlichen den Sektoren Verkehr und Industrie zuzurechnenden – Treibhausgasemissionen nimmt sie jedoch nicht vor.

ccc) Es kann offen bleiben, ob in dem Verzicht auf eine Ermittlung bzw. Schätzung der Treibhausgasemissionen ein Ermittlungs- und darauf basierender Abwägungsfehler liegt oder ob eine Ermittlung hier mit einem unverhältnismäßigem Aufwand verbunden gewesen wäre und eine Schätzung mangels Möglichkeit realitätsnaher Erfassung nicht geboten war. Ebenso wenig bedarf der Entscheidung, ob mit dem Kläger von einem Abwägungsfehler im Hinblick darauf auszugehen ist, dass die Beklagte nicht berücksichtigt hat, inwieweit das verbleibende Treibhausgasbudget bereits aufgebraucht ist. Denn solche Abwägungsfehler wären jedenfalls nicht erheblich im Sinne von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG, weil auf das Abwägungsergebnis nicht von Einfluss gewesen.

Es bestehen konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte auch im Falle einer Ermittlung oder Schätzung der vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen dieselbe Entscheidung – zugunsten des Vorhabens – getroffen hätte. Solche Anhaltspunkte ergeben sich hinreichend konkret und belastbar bereits aus den Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses, darüber hinaus auch aus dem Vorbringen der Beklagten im gerichtlichen Verfahren.

Hinreichend konkrete Anhaltspunkte für die Unerheblichkeit des Abwägungsfehlers ergeben sich bereits aus den beiden zentralen Erwägungen der Beklagten im Rahmen der im Planfeststellungsbeschluss vorgenommenen Abwägung dem Grunde nach (s. oben bbb)). Die Beklagte betont insbesondere die klimagünstigen Wirkungen der Verlagerung von Pkw-Verkehr auf die Schiene. Diesen Aspekt sieht sie zutreffend auch vor dem Hintergrund der Bestandsanlage in Hamburg-Altona als berücksichtigungsfähig an, weil das – planerisch gerechtfertigte – Vorhaben gerade auf den Ersatz der Bestandsanlage zielt (s. dazu noch unten dd) ccc) (3)). Die Beklagte erkennt zudem, dass die Verlagerung von Pkw-Verkehr auf die Schiene der Zielsetzung des Klimaschutzplans 2050 der Bunderegierung entspricht. Überdies legt die Beklagte beanstandungsfrei zugrunde, dass der Errichtungsaufwand, der insbesondere in dem Verbrauch von Baustoffen, aber auch in der Flächeninanspruchnahme zum Ausdruck kommt, sich für einen Neubau von Eisenbahninfrastruktur vergleichsweise überschaubar ausnimmt. Sämtliche der vorgenannten Aspekte ließen sich – mit dem gleichen erheblichen Gewicht – auch in eine Abwägung mit quantifizierten Klimaauswirkungen einstellen.

Weitere Anhaltspunkte für die fehlende Entscheidungserheblichkeit des Abwägungsfehlers ergeben sich – ohne dass es für die vorgenannte Würdigung am Maßstab von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG darauf noch zwingend ankäme – aus dem Prozessvorbringen der Beklagten. Insoweit ist festzustellen, dass die Beklagte an den vorgenannten zentralen Erwägungen ihrer Abwägung festhält. Zudem führt sie aus, die baubedingten Treibhausgasemissionen seien bei der Realisierung des klimagünstigen Vorhabens unvermeidbar; selbst unter Einbeziehung solcher Emissionen sei der Schienenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Damit gibt sie eindeutig zu erkennen, dass sie der klimagünstigen Verkehrsfunktion des Vorhabens unabhängig von der – näherungsweise ermittelten oder geschätzten – Menge vorhabenbedingter Treibhausgasemissionen das ausschlaggebende Gewicht zumisst.

Würde man einen Abwägungsfehler auch darin erkennen, dass die Beklagte nicht berücksichtigt hat, inwieweit das verbleibende Treibhausgasbudget bereits aufgebraucht ist, so lägen in den vorgenannten Erwägungen der Beklagten, insbesondere zu der gerade klimagünstigen Verkehrsfunktion des Vorhabens, auch insoweit konkrete Anhaltspunkte für eine Entscheidungsunerheblichkeit.

dd) Die Variantenprüfung ist auf der Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens nicht zu beanstanden.

aaa) Die Variantenwahl ist als Teil der Abwägungsentscheidung gerichtlich nur begrenzt auf erhebliche Abwägungsmängel überprüfbar (BVerwG, Beschl. v. 23.6.2009, 9 VR 1.09, NVwZ-RR 2009, 753, juris Rn. 10). Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen einerseits alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingestellt werden (hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 15.12.2016, 4 A 4.15, BVerwGE 157, 73, juris Rn. 32 m.w.N.; Urt. v. 2.7.2020, 9 A 19.19, BVerwGE 169, 94, juris Rn. 75 m.w.N.; Urt. v. 5.10.2021, 7 A 13.20, NVwZ 2022, 726, juris Rn. 77). Zu den in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den sich aufdrängenden und deshalb von Amts wegen zu ermittelnden auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden. Da maßgebend für die Abwägung die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Entscheidung ist, haben erst danach eingebrachte, sich nicht im vorgenannten Sinne aufdrängende Vorschläge keinen Einfluss auf die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung (BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14.16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 134). Eine Planfeststellungsbehörde handelt andererseits nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Alternative ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Vielmehr sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist. Läuft eine Variante auf ein anderes Projekt hinaus, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist dabei nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Sie braucht den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine

sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Nur die danach noch ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen muss sie im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen.

Aufgrund einer Grobanalyse können insbesondere solche Alternativen ausgeschieden werden, die zur Erreichung wesentlicher Planziele, etwa zentraler Funktionsanforderungen des Vorhabens, nicht geeignet oder insoweit der Vorzugsvariante offensichtlich unterlegen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14.16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 135 f., 146). Die Befugnis zur Definition der Planziele liegt beim Vorhabenträger, dem hinsichtlich des Gegenstandes und der konzeptionellen Ausgestaltung des Planungsvorhabens grundsätzlich eine weitgehende Gestaltungsfreiheit zukommt (vgl. Schiller, UPR 2016, 457 <462>; Beckmann, DVBl 2022, 809 <816>).

bbb) Anknüpfend an die Variantenbetrachtung der Beigeladenen (Erläuterungsbericht, Planunterlage 1, S. 17 ff.) führt die Beklagte in der Variantenprüfung des Planfeststellungsbeschlusses aus, der Auswahl der Vorzugsvariante liege ein räumlich erweitertes Suchraster unter der Prämisse eines funktional gleichwertigen Ersatzes für die Bestandsanlage der Autoreisezugverladung am Standort Hamburg-Altona zugrunde (hierzu und zum Folgenden PFB S. 119 f.). Sie formuliert vier betriebliche Mindestanforderungen an einen funktional gleichwertigen Ersatz im vorgenannten Sinne: (1.) Die flächenbezogene Möglichkeit der Errichtung von Gleisanlagen, welche die Zugbildung und gleichzeitige Abfertigung von jedenfalls zwei Autoreisezügen mit je 14 Wagen erlauben (PFB S. 119), (2.) die Anbindung der Anlage an das Streckennetz der DB Netz AG derart, dass sich eine Verknüpfung mit Fernverkehrshalten des im Knoten Hamburg vorhandenen Schienennetzes realisieren lässt (PFB S. 119 f.), wozu die Beklagte auch eine bahnbetriebliche Erreichbarkeit über die Strecken 6100 (Verbindungsbahn) und 1220 (Kiel – Hamburg-Altona) zählt (PFB S. 123), (3.) eine der Funktion einer Autoreisezuganlage entsprechende Anbindung an eine öffentliche Straße unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse (PFB S. 120) und (4.) die Erfüllbarkeit der vorgenannten Anforderungen auf eigenen, bereits ganz oder teilweise bahnbetrieblich genutzten Flächen der Beigeladenen oder verfügbaren Flächen der öffentlichen Hand (PFB S. 119 f.).

Zur Weite des Untersuchungsraums ist dem Planfeststellungsbeschluss nicht zu entnehmen, dass die Beklagte insoweit vom Ansatz der Beigeladenen abweicht. Die Beigeladene hat auch Standortvarianten – wie den Güterbahnhof Neumünster – in einer Entfernung von ca. 75 km von der Bestandsanlage noch betrachtet, wenngleich sie diese(n) im Ergebnis im Hinblick auf die Entfernung bzw. den abweichenden Einzugsbereich als nicht funktional gleichwertig zur Bestandsanlage in Hamburg-Altona angesehen hat (Erläuterungsbericht, Planunterlage 1, S. 21).

Unter Zugrundelegung des vorgenannten Kriterienrasters und Untersuchungsraums hat die Beklagte, insoweit der Variantenbetrachtung der Beigeladenen folgend, über die Vorzugsvariante hinaus weitere sechs Varianten mit dem Ergebnis geprüft, dass diese am Maßstab der vier betrieblichen Mindestanforderungen an einen funktional gleichwertigen Ersatz für die Bestandsanlage in Hamburg-Altona nicht ernsthaft in Betracht kamen, sodass sie nicht für Zwecke eines detaillierten Vergleichs mit der Vorzugsvariante weiter ausermittelt werden mussten.

ccc) Diese Variantenprüfung ist auf der Grundlage des fristgerechten klägerischen Vorbringens nicht zu beanstanden. Es ist weder substantiiert vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen oder dass der Beklagten infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist.

(1) Die Variantenprüfung der Beklagten beruht jedenfalls in Bezug auf die betrieblichen Mindestanforderungen an einen funktional gleichwertigen Ersatz für die Bestandsanlage in Hamburg-Altona auf nachvollziehbaren, der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses eindeutig zu entnehmenden Kriterien. Diese sind auch in ihrem inhaltlichen Zuschnitt nicht zu beanstanden. Sie sind sämtlich aus dem Ziel abgeleitet, mit dem Vorhaben einen funktional gleichwertigen Ersatz für die Bestandsanlage zu schaffen. Sie folgen damit aus der – insoweit maßgeblichen (s.o.) – Planzielkonzeption der Beigeladenen.

Vor diesem Hintergrund beanstandet der Kläger ohne Erfolg, die Variantenprüfung der Beklagten sei ermittlungs- und damit auch abwägungsfehlerhaft. Der Bericht der DB Engineering & Consulting GmbH vom 21. August 2019, der ausweislich des Erläuterungsberichts (Planunterlage 1, S. 17) der Variantenbetrachtung der Beigeladenen zugrunde liege, sei, wie bereits im Zusammenhang mit der formellen Rüge fehlender öffentlicher Auslegung erwähnt, der Beklagten nicht vorgelegt worden. Es sei davon auszugehen, dass er der Beklagten nicht bekannt gewesen sei. Kenntnis dieses Berichts sei jedoch notwendig, um die Kriterienauswahl und ihre Anwendung bei der Variantenbetrachtung der Beigeladenen, insbesondere hinsichtlich des Untersuchungsraums und der Funktionskriterien, nachvollziehen und bewerten zu können. Die vorgelegten Unterlagen, insbesondere der Erläuterungsbericht, seien für eine sachgerechte Prüfung und Abwägungsentscheidung durch die Beklagte nicht ausreichend gewesen. Es sei unklar und nicht überprüfbar, ob und welche Kriterien für die Bestimmung des Untersuchungsraums und die Flächenauswahl angewendet worden seien.

Die Rüge des Klägers, die Darstellung der Variantenbetrachtung der Beigeladenen im Erläuterungsbericht sei als Grundlage für einen prüfenden Nachvollzug durch die Beklagte nicht ausreichend, dringt nicht durch. Zwar trifft es zu, dass die Beigeladene ihrer Variantenbetrachtung im Erläuterungsbericht keine Darstellung und Erläuterung der von ihr zugrunde gelegten zwingenden und fakultativen Auswahlkriterien im Sinne eines Kriterienrasters vorangestellt hat. Gleichwohl sind die maßgeblichen Auswahlkriterien dem Erläuterungsbericht mit hinreichender Klarheit zu entnehmen. Dies belegt auch die Darstellung und Erläuterung dieser Kriterien durch die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss, die sich der Sache nach mit der Kriterienauswahl der Beigeladenen deckt. Entgegen der klägerischen Rüge bleibt damit nicht unklar, welche Kriterien für die Bestimmung des Untersuchungsraums und der Flächenauswahl angewendet worden sind. Aus dem Erläuterungsbericht (S. 21) ergibt sich insbesondere, dass die Beigeladene einen Untersuchungsraum mit einem Radius von jedenfalls ca. 75 km um die Bestandsanlage zugrunde gelegt hat. Dabei ist sie in vertretbarer Weise davon ausgegangen, dass bei einem solchen Radius ein gleichwertiger Ersatz für die Bestandsanlage unter dem Gesichtspunkt der Entfernung bzw. des Einzugsbereichs nicht mehr gegeben wäre.

Soweit der Kläger beanstandet, es sei „überhaupt nicht klar“, in welchem Radius welche potentiellen Flächen betrachtet worden seien, ist dies hinsichtlich des Radius aus den vorgenannten Gründen unzutreffend. Sollte die Rüge dahingehend zu verstehen sein, dass angesichts des weit gefassten Untersuchungsraums von jedenfalls 75 km im Radius mit einer größeren Zahl betrachtungsbedürftiger Standortvarianten zu rechnen wäre, so ist die Zahl von sechs Standortvarianten im Hinblick auf die Kombination und den inhaltlichen Zuschnitt der betrieblichen Mindestanforderungen, insbesondere das Kriterium der Erfüllbarkeit der übrigen Anforderungen auf eigenen, bereits ganz oder teilweise bahnbetrieblich genutzten Flächen der Beigeladenen oder verfügbaren Flächen der öffentlichen Hand, nicht auffällig gering und gibt keine Anhaltspunkte für eine Außerachtlassung geeigneter Standorte. Auch ist das letztgenannte Kriterium der Flächenvornutzung und -trägerschaft inhaltlich nicht zu beanstanden. Es leitet sich aus der Planzielkonzeption der Beigeladenen ab, ist hinreichend trennscharf und beruht auf nachvollziehbaren Erwägungen (vgl. zu diesen PFB S. 120, 123, 125).

(2) Einen Fehler der Variantenprüfung zeigt der Kläger auch nicht mit der Rüge auf, es sei unklar, weshalb der Bahnhof Maschen nicht als Standortvariante betrachtet worden sei.

Die Rüge ist erstmals im Schriftsatz des Klägers vom 15. Februar 2023 und damit nach Ablauf der Klagebegründungsfrist gemäß § 18e Abs. 5 Satz 1 AEG a.F. erhoben worden. Sie ist zudem mangels Auseinandersetzung mit den Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses unsubstantiiert und auch in der Sache unzutreffend. Die Beklagte hat im Planfeststellungsbeschluss (S. 127) dazu ausgeführt, dass die Wahl des Standorts Maschen dazu führen würde, dass die EVU die Personenbahnhöfe in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zügen, die sowohl für den Autoreise- als auch den gewöhnlichen Personenreiseverkehr bestimmt seien, wegen der verkehrsgeographischen Lage nach der Inbetriebnahme der Autoreisezuganlage nicht mehr bedienen könnten. Mit diesen Erwägungen setzt der Kläger sich nicht auseinander. Auch dass sich der Bahnhof Maschen als Standortvariante unter Berücksichtigung aller Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante hätte aufdrängen müssen, zeigt der Kläger nicht auf.

(3) Lediglich im Sinne einer Klarstellung ist festzuhalten, dass die Variantenprüfung der Beklagten auch nicht deshalb fehlerhaft ist, weil kein Detailvergleich des Vorhabens mit

einem Fortbetrieb der Bestandsanlage in Hamburg-Altona vorgenommen worden ist. Wenngleich der Kläger eine Fehlerhaftigkeit der Variantenprüfung nicht ausdrücklich unter diesem Aspekt rügt, so beanstandet er doch in anderen Zusammenhängen – überwiegend in Bezug auf die Planrechtfertigung – funktionelle Defizite des Vorhabens im Vergleich zu der Bestandsanlage, beispielsweise hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu einer „gleichzeitigen“ Abfertigung mehrerer Autoreisezüge, der Möglichkeit der Ein- bzw. Ausfahrt aus bzw. nach Norden und anderer Aspekte der Integration in das Schienennetz.

Regelhaft rügt der Kläger diese Aspekte als Mängel der Gleichwertigkeit im Sinne der Auflage unter Ziffer A.4.17 des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. Dezember 2017 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 28. März 2018 und der Planänderungsbeschlüsse vom 4. November 2019, 24. Februar 2020 und 30. April 2020 über die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona. Dabei übersieht er offenbar, dass es sich bei der Anforderung der Gleichwertigkeit nach dem Regelungskontext des vorgenannten Planfeststellungsbeschlusses erkennbar um ein in funktionsbezogener Hinsicht wertendes Merkmal handelt (siehe bereits oben a) cc) ccc) (1) und c) bb) aaa) (4) (a) (bb)), das insbesondere keine (gleichartige) Replikation der Bestandsanlage verlangt – etwa auch in nicht funktionswesentlichen Aspekten (z.B. Ausstattung mit Einzelhandels- und Gastronomieangeboten) – und, unabhängig von der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der Bestandsanlage, keine Bemessung des Vorhabens über einen fehlerfrei prognostizierten Bedarf hinaus verlangt, beispielsweise bezüglich der Anzahl der zeitlich überlappend abzufertigenden Autoreisezüge.

Die Beklagte musste einen Fortbetrieb der Bestandsanlage in Hamburg-Altona nicht in die Variantenprüfung aufnehmen. Die Beigeladene ist aus dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss über die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona zwar nicht verpflichtet, jedoch berechtigt, diesen Bahnhof an den zukünftigen Standort Diebsteich zu verlegen; dieses Vorhaben setzt sie derzeit um. Dieser Planung liegt u.a. zugrunde, dass die Zufahrtsgleise zu der bestehenden Autoreisezugesanlage in Hamburg-Altona nicht erhalten bleiben; die Stilllegung der bestehenden Anlage ist also in dem Vorhaben der Verlegung angelegt (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 15.8.2018, 1 Es 1/18.P, ZUR 2019, 37, juris Rn. 84, 86 ff.). Die Rechtmäßigkeit der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona – und der Stilllegung der dortigen Autoreisezugesanlage – ist im vorliegenden Verfahren nicht nochmals zu prüfen, auch nicht auf die Rüge einzelner funktioneller Nachteile des

Vorhabens im Vergleich zu der Bestandsanlage. Vor dem Hintergrund des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses über die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona, insbesondere der darin unter Ziffer A.4.17 getroffenen Auflage, ist es vorliegend ein explizites und legitimes Planziel der Beigeladenen, für die Bestandsanlage in Hamburg-Altona einen „gleichwertigen“ – nicht gleichartigen – Ersatz „in räumlicher Nähe“ – also an einem anderen Ort – zu schaffen. Dieses Planziel steuert die Variantenprüfung und begrenzt sie zugleich.

Da ein Fortbetrieb der Bestandsanlage in Hamburg-Altona danach im Rahmen der Variantenprüfung bereits mangels Planzielkonformität verworfen werden konnte, geht auch die – jedenfalls der Sache nach erhobene – Rüge des Klägers fehl, ein solcher Fortbetrieb der Bestandsanlage wäre der planfestgestellten Variante unter dem Aspekt der Auswirkungen auf das Globalklima vorzuziehen gewesen (vgl. zur Berücksichtigung des Klimaschutzes im Rahmen der Variantenprüfung nunmehr BVerwG, Urt. v. 8.10.2025, 9 A 2.24, juris Rn. 129 ff.).

B.

Zulässig und teilweise begründet ist auch die Klage gegen die Erlaubnis nach § 8 WHG zur Versickerung von Niederschlagswasser, die zwar im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses – unter dessen Ziffer A.3.1.1 – durch die Beklagte erteilt worden ist, nach § 19 Abs. 1 WHG jedoch als rechtlich selbständiges Element neben diesem steht (siehe noch unten III.).

I. Die gegen die wasserrechtliche Erlaubnis gerichtete Klage ist zulässig.

1. Der Kläger ist nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UmwRG klagebefugt. Die angegriffene Erlaubnis nach § 8 WHG ist eine Entscheidung im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 i.V.m. § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG. Zu den Anforderungen nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG kann auf die Ausführungen zur Klagebefugnis in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss verwiesen werden. Zudem macht der Kläger hier im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 1 Abs. 4 UmwRG die Verletzung umweltbezogener Rechtsvorschriften geltend, nämlich insbesondere des Verschlechterungsverbots in Bezug auf das Grundwasser nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG.

2. Die Klagefrist – von einem Monat ab Bekanntgabe des Verwaltungsakts, § 74 Abs. 1 Satz 1 und 2 VwGO – ist durch die Erhebung der Klage am 26. Oktober 2022 auch in Bezug auf die im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses von der Beklagten erteilte wasserrechtliche Erlaubnis gewahrt worden (sog. prozessuale Einheit von Planfeststellungsbeschluss und Erlaubnis, vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 20.12.2011, 9 A 31.10, BVerwGE 141, 282, juris Rn. 15; Urt. v. 26.3.2025, 11 A 12.24, BayVBl 2025, 672, juris Rn. 14 m.w.N.).

II. Die Klage gegen die Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser ist teilweise begründet.

Das Entwässerungskonzept für Niederschlagswasser, das durch die Erlaubnis umgesetzt werden soll, verstößt gegen umweltbezogene Rechtsvorschriften, die für diese Entscheidung von Bedeutung sind, und der Verstoß berührt Belange, die zu den Zielen gehören, die die Vereinigung nach ihrer Satzung fördert, § 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 UmwRG. Da diese Rechtsfehler durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können, war die Erlaubnis nicht auf den Hauptantrag des Klägers hin nach § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO aufzuheben, sondern lediglich auf den Hilfsantrag hin – dies allerdings wiederum in vollem Umfang (s. entsprechend für den Planfeststellungsbeschluss oben A. II. 4. b) dd) ggg)) – für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären, § 7 Abs. 5 Satz 1 UmwRG.

Auch in Bezug auf die Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser hat der Kläger den Prozessstoff durch seine Klagebegründung vom 4. Januar 2023 im Sinne von § 6 UmwRG i.V.m. § 67 Abs. 4 Satz 1 VwGO bestimmt (s. oben A. II. 1.). Nichts anderes würde gelten, wenn § 18e Abs. 5 AEG a.F. auch auf die wasserrechtliche Erlaubnis Anwendung fände.

Zur Umsetzung des planfestgestellten Konzepts der Niederschlagsentwässerung durch Versickerung – einer nach § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erlaubnisbedürftigen Gewässerbenutzung – hat die Beklagte unter Ziffer A.3.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses die Erlaubnis erteilt, das auf dem Vorhabengelände anfallende Niederschlagswasser an den in Planunterlage 17.2, Anlage 2, bezeichneten Stellen über sechs Sickermulden und zwei Rigolen zu versickern. Entgegen der

Formulierung unter Ziffer A.3.1.1 gilt dies nicht allein für das auf „den Bahnflächen, den Stellplätzen und Dachflächen“, sondern auch für das auf den übrigen Flächen des Vorhabengeländes anfallende Niederschlagswasser, vgl. Ziffer A.3.1.1.1. Diese Erlaubnis nach § 8 WHG wäre nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG zu versagen gewesen, soweit das Entwässerungskonzept des planfestgestellten Vorhabens gegen das Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG (hierzu 1.), das Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nach § 5 Nr. 1 WSG-VO (hierzu 2.) und den Besorgnisgrundsatz nach § 48 Abs. 1 Satz 1 WHG (hierzu 3.) verstößt, nämlich in Bezug auf die Entwässerungsabschnitte der Gleisanlagen.

1. Der Verstoß des Entwässerungskonzepts gegen das Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG in Bezug auf die Entwässerungsabschnitte der Gleisanlagen haftet der Erlaubnis nach § 8 WHG in entsprechender Weise an wie dem Planfeststellungsbeschluss, dessen Umsetzung sie dient; auf die Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses am Maßstab von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG wird verwiesen (s. oben A. II. 4. b) dd) bbb)). Soweit das planfestgestellte Entwässerungskonzept das Verschlechterungsverbot wahrt, nämlich in Bezug auf die übrigen Entwässerungsabschnitte, missachtet auch die Erlaubnis das Verbot nicht.

2. In Bezug auf die Gleisanlagen des Vorhabens, nicht hingegen in Bezug auf die übrigen Entwässerungsabschnitte, läuft die Erlaubnis auch dem Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nach § 5 Nr. 1 WSG-VO zuwider. Insoweit ist die unter Ziffer A.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses erteilte Befreiung von dem – wirksamen – Verbot mangels Vorliegens der tatbestandlichen Voraussetzungen von § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG rechtswidrig (s. oben A. II. 4. b) dd) ccc)), sodass die Erlaubnis nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG zu versagen gewesen wäre.

3. In Bezug auf die Gleisanlagen, nicht hingegen in Bezug auf die übrigen Entwässerungsabschnitte des Vorhabens, missachtet die Erlaubnis auch die Vorschrift des § 48 Abs. 1 Satz 1 WHG, wonach eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden darf, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist.

Die erlaubte Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund bzw. den Grundwasserkörper „Krückau – Altmoränengeest Nord“ bildet ein Einleiten von Stoffen in das Grundwasser im Sinne von § 48 Abs. 1 Satz 1 WHG. Zu den Stoffen in diesem Sinne zählt, wie im Rahmen von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, auch Niederschlagswasser im Sinne von § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG (vgl. OVG Bremen, Beschl. v. 26.1.2021, 1 LA 21/20, juris Rn. 25; Czychowski/Reinhardt, WHG, 13. Aufl. 2023, § 9 Rn. 39 f., 55; Pape, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, WHG § 9 Rn. 52). Das Niederschlagswasser wird bei der Versickerung auch in das Grundwasser eingeleitet im Sinne von § 48 Abs. 1 Satz 1 WHG. Einen unmittelbaren Grundwasserzufluss, wie er bei der Versickerung regelhaft fehlt, setzt der Tatbestand nicht voraus (vgl. OVG Bremen, Beschl. v. 26.1.2021, 1 LA 21/20, juris Rn. 23, 25; Pape, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2025, WHG § 9 Rn. 52; Schmid, in: Berendes/Frenz/Müggenborg, WHG, 2. Aufl. 2017, § 9 Rn. 58). Eine zielgerichtete Entledigung des Niederschlagswassers in Bezug auf das Grundwasser, wie § 48 Abs. 1 Satz 1 WHG sie voraussetzt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.11.1973, IV C 44.69, ZfW 1974, 296, juris Rn. 13; Czychowski/Reinhardt, WHG, 13. Aufl. 2023, § 48 Rn. 11), ist bei der Verwendung von eigens zum Zwecke der Versickerung angelegten Anlagen – wie den planfestgestellten Versickerungsmulden und Rigolen – gegeben.

Soweit die Versickerung von Niederschlagswasser von den Gleisanlagen des Vorhabens erlaubt wird, nicht hingegen in Bezug auf Niederschlagsabflüsse aus den übrigen Entwässerungsabschnitten, ist eine nachteilige Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit zu besorgen. Auf die Ausführungen zur Rechtswidrigkeit der Befreiung nach Ziffer A.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses (s. oben A. II. 4. b) dd) ccc)) und der Erlaubnis am Maßstab von § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG (s. oben 2.) kann insoweit verwiesen werden. Im Rahmen von § 48 Abs. 1 Satz 1 WHG und von § 52 Abs. 1 Satz 2 Var. 1 WHG gilt jeweils der Besorgnisgrundsatz.

III. Die Rechtsfehler der Erlaubnis nach § 8 WHG nehmen dem planfestgestellten Vorhaben nicht die Planrechtfertigung.

Aufgrund der abweichenden Regelung in § 19 Abs. 1 WHG wird die Erlaubnis nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst, sondern tritt, auch wenn sie im Planfeststellungsbeschluss erteilt wird, als rechtlich selbständiges Element neben

die Planfeststellung und führt dieser gegenüber ein rechtliches Eigenleben (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 450, 454; Urt. v. 18.3.2009, 9 A 39.07, BVerwGE 133, 239, juris Rn. 32; Urt. v. 23.6.2020, 9 A 22.19, BVerwGE 168, 368, juris Rn. 56). Sie macht dabei den Weg für die Gewässerbenutzung frei. Ohne sie kann das planfestgestellte Vorhaben nicht ausgeführt werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, juris Rn. 454; Urt. v. 18.3.2009, 9 A 39.07, BVerwGE 133, 239, juris Rn. 35). Rechtswidrig ist ein Planfeststellungsbeschluss wegen des Fehlens oder der Rechtswidrigkeit einer erforderlichen Erlaubnis lediglich dann, wenn das Vorhaben unzulässig ist, weil die mit ihm verbundene Gewässerbenutzung an einer unüberwindbaren wasserrechtlichen Zulassungshürde scheitert, das Vorhaben sich ohne die Gewässerbenutzung nicht verwirklichen lässt und es sich deshalb im Sinne des Planungsrechts als nicht erforderlich erweist (BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116, Rn. 452, 454; Urt. v. 18.3.2009, 9 A 39.07, BVerwGE 133, 239, juris Rn. 35).

Wenngleich davon auszugehen ist, dass sich das Vorhaben ohne ein tragfähiges Konzept für die Niederschlagsentwässerung nicht verwirklichen lässt, ist nicht ersichtlich, dass die damit verbundene Gewässerbenutzung an unüberwindbaren wasserrechtlichen Zulassungshürden scheitern muss. Die Entwässerungsanlagen könnten auf andere Weise konfiguriert und dimensioniert werden, als dies bislang – mit sechs Versickerungsmulden und zwei Rigolen, Letztere mit vorgeschalteten Substratfiltern – vorgesehen ist, ohne dass unüberwindbare rechtliche oder tatsächliche Hürden, etwa aus Gründen der Flächenverfügbarkeit, zu erkennen wären (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 25.1.2024, 7 A 4.23, UWP 2024, 141, juris Rn. 52).

C.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 155 Abs. 1 Satz 3 und § 154 Abs. 3 VwGO.

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 VwGO i.V.m. § 709 Satz 1 und 2 ZPO.

Gründe für eine Zulassung der Revision nach § 132 Abs. 2 VwGO liegen nicht vor.