

HAMBURGISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

1 E 3/24.P

1. Senat

Urteil im schriftlichen Verfahren vom 3. November 2025

**AEG § 1 Abs. 1, Abs. 5, § 18 Abs. 1 Satz 1, § 18a, § 18e
UmwRG § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4 Satz 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1a
VwVfG § 24, § 75 Abs. 1 Satz 1, Abs. 1a Satz 1, § 78
UVPG §§ 16, 19
BImSchG §§ 3, 4, 22 Abs. 1
4. und 16. BImSchV
AVV Baulärm
DSchG HA §§ 4, 8, 9 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1
EBKrG §§ 3, 5, 12
KSG § 13**

1. Inhaltliche Fehler öffentlich ausgelegter Fachgutachten und des UVP-Berichts sind keine Verfahrensfehler im Sinne des § 4 Abs 1 Nr. 3, Abs 1a UmwRG.
2. Zur Frage, ob das Gestaltungsverlangen eines Straßenbaulastträgers gegenüber dem Betreiber einer Bahnanlage zur künftigen Verkehrsplanung im Kreuzungsbereich von Straße und Bahnanlage eine entscheidungserhebliche Unterlage im Sinne von § 19 Abs 2 S 1 Nr. 2 UVPG ist.
3. Für die Planrechtfertigung eines Eisenbahnbrücken-Neubauvorhabens kommt es nicht darauf an, ob auch die vom Straßenbaulastträger beabsichtigte Umgestaltung des Straßenraums unter der Eisenbahnbrücke vernünftigerweise geboten ist.

4. Zum Verhältnis eines Planfeststellungsbeschlusses zum Denkmalschutzrecht, insbesondere im Hinblick auf den Rückbau von Baudenkmalern und den denkmalrechtlichen Umgebungsschutz.
5. Zur Reichweite der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses.
6. Zur Rechtmäßigkeit eines Baulärmschutzkonzepts im Planfeststellungsbeschluss.
7. Zur Verwerfung einer Planungsalternative im Wege der Grobanalyse wegen Verfehlung wesentlicher Planungsprämissen.
8. Zur Auswirkung des Unterbleibens einer Ermittlung oder Schätzung vorhabenbedingter THG-Emissionen im Rahmen von § 13 KSG auf das Abwägungsergebnis des Planfeststellungsbeschlusses.
9. Zur Zumutbarkeit der Verschattung von Wohngebäuden durch Lärmschutzwände.

1 E 3/24.P

Hamburgisches Obergerverwaltungsgericht

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

hat das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht, 1. Senat, im schriftlichen Verfahren am 3. November 2025 durch

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

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

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 beim Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht einzureichen.

Tatbestand

Der Kläger, ein vom Umweltbundesamt nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes (UmwRG) anerkannter eingetragener Verein, wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss (im Folgenden auch „PFB“) der Beklagten für das Vorhaben der Beigeladenen „Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke“ in Hamburg-Altona.

Gegenstand des streitgegenständlichen Vorhabens, dessen Verwirklichung bereits begonnen hat, ist die Erneuerung der in ihrem Bestandsnetz bei Bahn-km 290,596 der Strecke 6100 Berlin-Spandau – Hamburg-Altona und Bahn-km 290,629 der Strecke 1240 Hamburg-Hauptbahnhof – Hamburg-Altona liegenden Eisenbahnüberführung im Wege eines Neubaus des den Kreuzungsbereich der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße (Bundesstraße B4) diagonal querenden Brückenbauwerks. Die zweigleisige Strecke 6100 dient dem Fern-, Regional- und Güterverkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein sowie Süddeutschland und bildet innerhalb des Schienenknotens Hamburg einen Teil der Transeuropäischen Verkehrsnetze. Die parallel verlaufende, ebenfalls zweigleisige Strecke 1240 dient dem S-Bahn-Verkehr.

Das in seiner jetzigen Gestalt 1925/26 errichtete Brückenbauwerk besteht als Stahl-Balkenbrücke aus zwei parallel verlaufenden, dreifeldrigen Trogüberbauten, die mit einer Spannweite von 81 m (nördlicher Überbau) bzw. 67 m (südlicher Überbau) jeweils zwei Gleise aufnehmen. Jeder Überbau besteht aus zwei durchlaufenden Vollwandträgern als Hauptträgern, die durch Querträger mit seitlichen Aussteifungsblechen zum Hauptträger, zwei mittigen Längsträgern, je einem Kiesbettträger seitlich sowie in der Untergurtebene verlaufenden Windverbänden ausgesteift sind. Sie ruhen auf flach gegründeten Widerlagern, hinter denen sich Kontergewichte befinden, die ein Abheben der Überbauten an ihren Enden verhindern sollen. Im unterhalb der Überbauten abgesenkten Straßenraum dienen zum anderen sechs zwischen 2,50 m und 3,50 m hohe Pendelstützen aus genieteten Blechträgern als Zwischenaufleger. An die Widerlager und Kontergewichte schließt sich sowohl in östlicher als auch in westlicher Richtung eine bereits vor Errichtung des jetzigen Brückenbauwerks vorhandene Viaduktstrecke mit Kasematten an. Zwischen 1926 und 1928 wurden die Kasematten im Bereich der dort integrierten Widerlager und Kontergewichte umgebaut und um Läden, Toiletten und Lagerräume erweitert, die über den Bereich unterhalb der Brücke hinausgehen.

Das Bestandsbrückenbauwerk und die integrierten Gewerbebauten werden in der Denkmalliste nach § 6 Abs. 1 des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes einzeln (FIS-ID 43766, 43767, 43768, 43770, 43771, 43773) sowie als Ensemble „Max-Brauer-Allee [...], Stresemannstraße o. Nr., [...]; Sternbrücke, Anlage bestehend aus Bahnbrücke mit Widerlagern und anschließenden bzw. integrierten Gewerbebauten“ (FIS-ID 43774) aufgeführt.

Die Beigeladene plant einen Ersatzneubau für das bisherige Brückenbauwerk in der Bauform einer im Scheitelpunkt 25,9 m hohen, einfeldrigen Stabbogenbrücke mit zwei nach innen geneigten Bögen und einer Spannweite von rund 108 m. Als aktive Schallschutzmaßnahme ist unter anderem die erstmalige Errichtung von Lärmschutzwänden mit einer Höhe von 5 m über Schienenoberkante beidseits des Brückenbauwerks vorgesehen. Die Lärmschutzwände sollen jenseits des Brückenbauwerks um etwa 115 m in Richtung Westen und 155 m in Richtung Osten fortgeführt werden.

Gegenstand des Vorhabens ist außerdem die Einrichtung und Nutzung mehrerer Baustelleneinrichtungsflächen:

Der Brücken-Überbau soll auf der im Eigentum der Beigeladenen stehenden „Brammerfläche“ (Größe ca. 6.710 m²) zwischen Schulterblatt und Lippmannstraße parallel zur Max-Brauer-Allee vormontiert und mit einem Schwertlasttransporter (Self-Propelled Modular Transporter – SPMT) über die Max-Brauer-Allee zum Standort der Brücke transportiert und dort auf die neuen Widerlager eingeschwenkt werden. Für den Transport des Überbaus werden Bereiche der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße vorübergehend als Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen. Für die Baufeldfreimachung sollen 58 nach der Hamburger Baumschutzverordnung geschützte und 27 weitere Bäume beseitigt werden. Für die zu fällenden Alleebäume sollen als Ausgleichsmaßnahme („Ausgleichsmaßnahme 006_A“) 46 neue Bäume gepflanzt werden. Hierbei werden auch vorhandene Lücken bepflanzt (Erläuterungsbericht, S. 71; Maßnahmenplan, Planunterlage 15.2). Zudem sollen im unmittelbaren Umfeld der Brücke weitere Baustelleneinrichtungsflächen in der Max-Brauer-Allee, Stresemann- und Eiffelstraße in Anspruch genommen werden.

Darüber hinaus soll ein Teil eines im Eigentum der Beigeladenen stehenden Grundstücks in Wilhelmsburg (Größe ca. 13.000 m²; Luftlinien-Entfernung von der Sternbrücke ca. 6,5 km) für die Zwischenlagerung von Aushub- und Abbruchmaterial genutzt werden (Planunterlage 11.2). Diese südlich des Vogelhüttendeichs zwischen der B 75 und den Gleisen der dortigen Personenverkehrs-, Güterverkehrs- und S-Bahn-Strecken gelegene, vegetationslose Fläche wurde zuvor als Baustellenfläche für den Bundesfernstraßenbau genutzt. Die bei der Verwirklichung des Vorhabens anfallenden Abfälle sollen größtenteils über die Schiene, teilweise auch per Lkw zu dieser Lagerfläche transportiert werden. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlage 15.0, Anhang 3, S. 3) führt hierzu aus, gegenwärtig nutze die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) das Gelände für den Bau der Wilhelmsburger Reichstraße. Unmittelbar im Anschluss werde die Fläche von der Beigeladenen unter anderem für das Vorhaben „Harburger Chaussee/Zollkanal“ genutzt. Daran schließe sich die Nachnutzung für das Vorhaben „Eisenbahnüberführung Ferdinandstor/An der Alster“ (ab Ende 2020) sowie für weitere Baumaßnahmen mit kontinuierlicher Nutzung bis 2026 an. Für das Vorhaben „Sternbrücke“ werde eine Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche voraussichtlich im Sommer 2026 notwendig sein.

In dem mehrjährigen Planungsprozess informierte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen (DB Netz AG) die Freie und Hansestadt Hamburg als Trägerin der Straßenbaulast der vom Brückenbauwerk überspannten Straßen Anfang des Jahres 2014 darüber, dass sie eine Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke in Form einer Stabbogenbrücke mit geraden Bögen und einer Stützweite von 92 m beabsichtige.

Mit Schreiben der (damaligen) Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 24. Oktober 2016 stellte die Freie und Hansestadt Hamburg gegenüber der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen ein kreuzungsrechtliches Verlangen, die Brücke im Falle eines Neubaus unter Berücksichtigung von Festsetzungen in Baustufen- und Bebauungsplänen mit einer größeren Stützweite und stützenfrei herzustellen. Mit Schreiben vom 20. Februar 2017, welches das vorangegangene Schreiben ersetzen sollte, konkretisierte die Freie und Hansestadt Hamburg das Ersuchen mit Maßangaben zu Straßenquerschnitten im Kreuzungsbereich sowie zur Mindestdurchfahrthöhe unter Beifügung eines Lageplans und bat um Vorlage eines Entwurfs einer entsprechenden

Eisenbahnkreuzungsvereinbarung. Im September 2023 schlossen die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen und die Freie und Hansestadt Hamburg eine Vereinbarung nach § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) über Kreuzungsmaßnahmen nach §§ 3, 12 EKrG.

Im Zuge der Planung wurden von der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen und verschiedenen Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg mehrere Neubauvarianten untersucht und bewertet. Daneben wurden Untersuchungen, unter anderem im Auftrag des Denkmalschutzamtes der Freien und Hansestadt Hamburg, durchgeführt, ob und unter welchen Voraussetzungen das Bestandsbrückenbauwerk saniert und erhalten werden könne. Im Ergebnis wurde der Ersatzneubau mit gekippten Stabbögen als Vorzugsvariante für die weitere Planung ausgewählt. Für die auf dieser Grundlage erstellte und mit verschiedenen Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg näher abgestimmte Entwurfsplanung beantragte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen mit Schreiben vom 30. April 2020 bei der Beklagten die Feststellung des Plans nach § 18 AEG.

Die Anhörungsbehörde ersetzte die Auslegung der Planunterlagen durch deren Veröffentlichung im Internet vom 23. November 2020 bis zum 22. Dezember 2020.

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2020 teilte das Denkmalschutzamt der Freien und Hansestadt Hamburg der Anhörungsbehörde mit, die Brücke sei aus seiner Sicht sanierbar und erhaltungsfähig, übergeordnete verkehrliche Belange hätten jedoch im internen Abwägungsprozess zur Rückbauentscheidung geführt. Das Denkmalschutzamt stelle angesichts dieser innerbehördlichen Entscheidung seine fachlichen Bedenken zurück und werde sich dem Rückbau nicht weiter widersetzen.

Nachdem die Beklagte mit Verfügung vom 24. Juni 2020 zunächst festgestellt hatte, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bestehe, beantragte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen mit einer ersten Planänderung vom 11. Mai 2022 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Daraufhin erklärte die Beklagte ihre zuvor getroffene Feststellung mit Verfügung vom 20. Mai 2022 für „gegenstandslos“ und stellte die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung fest.

Am 13. Februar 2024 stellte die Beklagte den Plan in der Fassung einer dritten Planänderung mit verschiedenen Nebenbestimmungen sowie unter Zurückweisung nicht erledigter Einwendungen fest. Im Planfeststellungsbeschluss führte sie aus, durch diesen werde auch die immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die Baustelleneinrichtungsfläche in Wilhelmsburg erteilt. Sie wies den im Anhörungsverfahren erhobenen Einwand der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) zurück, diese sei anstelle der Beklagten für die Erteilung der immissionsschutzrechtlich gebotenen Genehmigung zuständig, die nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werde. Der Planfeststellungsbeschluss (PFB, S. 49) lässt das Vorhaben in einem mit „Denkmalschutz“ überschriebenen Abschnitt des verfügenden Teils ausdrücklich auch insoweit zu, wie die Herstellung des Bauwerks den Rückbau des Bestandsbauwerks beinhaltet. Er führt in diesem Zusammenhang aus, die denkmalschutzrechtliche Genehmigung für den Rückbau des Bestandsbauwerks Eisenbahnüberführung Sternbrücke gemäß §§ 9, 11 DSchG gelte auf Grundlage der von dem Denkmalschutzamt der Freien und Hansestadt Hamburg in der Stellungnahme vom 16. Dezember 2020 gegebenen Zustimmung zum Rückbau als erteilt. Die denkmalrechtliche Rückbaugenehmigung beziehe sich, soweit nicht bereits durch Inbezugnahme der Denkmal-ID 43766, 43767, 43768, 43770 und 43771 erfasst, weiterhin auf die Kasemattengewölbe als Teil der Widerlager-, Damm- und Gewölbekonstruktion. Es handele sich um den im Geoportal Hamburg mit der ID 43774 hinterlegten Baukörper. Konzentrierend mit diesem Planfeststellungsbeschluss werde auch die denkmalschutzrechtliche Genehmigung für den Rückbau des rückwärtigen, eingeschossigen Gebäudeteils Eifflerstraße [...] (Denkmal-ID 15433) im Umfang der sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem Grunderwerbsplan ergebenden Inanspruchnahme erteilt.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss hat der Kläger am 19. Februar 2024 Klage erhoben, die er mit Schriftsätzen vom 29. April 2024, 4. November 2024, 13. Februar 2025, 24. März 2025 und 9. Juli 2025 begründet hat. Nachdem die Beigeladene mit ersten Bauarbeiten begonnen hatte, suchte der Kläger am 13. März 2024 überdies um einstweiligen Rechtsschutz nach und begehrte, die aufschiebende Wirkung der Klage anzuordnen. Diesen Antrag lehnte der Senat mit Beschluss vom 30. April 2024 (1 Es 4/24.P) ab.

Zur Begründung seiner Klage führt der Kläger im Wesentlichen aus: Die Beklagte habe im Planfeststellungsbeschluss nicht die erforderliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die Baustelleneinrichtungsfläche in Wilhelmsburg erteilen dürfen, weil nicht sie, sondern die BUKEA hierfür zuständig sei. Es handele sich nicht um einen Teil des planfestzustellenden Vorhabens, sondern um eine selbständige Anlage zur Lagerung von Abfällen, die für mehrere Vorhaben genutzt werde. Der Planfeststellungsbeschluss sei außerdem formell rechtswidrig. Die Beklagte habe in Bezug auf das Aufweitungsverlangen der Freien und Hansestadt Hamburg ihre Amtsermittlungspflicht verletzt und zudem fehlerhaft keine Unterlagen hierzu ausgelegt. Darüber hinaus enthalte der Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (im Folgenden: UVP-Bericht) keine Ausführungen zu den vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima in Gestalt des Globalklimas. Die Ausführungen bezüglich des Lokalklimas seien auch in der Sache ungenügend. Der Planfeststellungsbeschluss sei auch materiell rechtswidrig. Das Aufweitungsverlangen der Freien und Hansestadt Hamburg sei an unterschiedlichen Stellen fehlerhaft behandelt worden. Die Aufweitung hätte als notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG behandelt werden müssen. Das Aufweitungsverlangen beruhe zudem auf überholten verkehrs- und stadtplanerischen Prämissen. Die Erlaubnis zum Abriss der Sternbrücke sowie der (Brücken-)Begleitbauten und eines Teils des Denkmals Eifflerstraße [...] sei zudem wegen Verstoßes gegen das Denkmalschutzrecht rechtswidrig. Außerdem verletze das neu geplante Brückenbauwerk einschließlich der sich anschließenden Lärmschutzwände aufgrund seiner Dimensionierung den denkmalrechtlichen Umgebungsschutz mehrerer Baudenkmäler in der näheren Umgebung des Vorhabens, namentlich des Gebäudes Eifflerstraße [...], des Ensembles Stresemannstraße [...], des Ensembles Bei der Johanniskirche [...], Max-Brauer-Allee [...], Wohlers Allee [...] und der Kirche St. Johannis. Auch würden die geplanten 5 m hohen Lärmschutzwände wichtige Blickbeziehungen auf die rückwärtige Ansicht des Volutengiebels des Gebäudes Eifflerstraße [...] zur Max-Brauer-Allee hin zerstören. Die Beklagte habe die notwendigen denkmalrechtlichen Genehmigungen im Planfeststellungsbeschluss nicht bzw. nicht rechtmäßig erteilt. In Bezug auf die Brücke sei sie fehlerhaft davon ausgegangen, die Denkmalschutzbehörde habe mit ihrem Schreiben vom 16. Dezember 2020 die denkmalschutzrechtliche Genehmigung erteilt. Soweit sie daneben in einer „Parallelbewertung“ zu der Überzeugung gelangt sei, die Erteilung der Rückbaugenehmigung sei denkmalschutzrechtlich zulässig, sei dies rechtswidrig. Ausdrücklich nicht erteilt habe die Beklagte eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung in

Bezug auf den Umgebungsschutz benachbarter Denkmäler, weil sie deren wesentliche Beeinträchtigung fehlerhaft verneint habe. Diese sei deshalb auch nicht aufgrund der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung als erteilt anzusehen. Das Vorhaben verstoße überdies gegen das bauordnungsrechtliche Verunstaltungsverbot. Der Planfeststellungsbeschluss sei zudem rechtswidrig, weil die baubedingten Lärmimmissionen im gesundheitsschädlichen Bereich lägen und deshalb unzumutbar seien. Die hierzu angeordneten Schutzauflagen und Entschädigungsregeln seien unzureichend. Der Planfeststellungsbeschluss sei auch abwägungsfehlerhaft, weil die vorhabenbedingt zu errichtenden Lärmschutzwände zu unzumutbaren Verschattungen an den angrenzenden Gebäuden führten. Außerdem genügten die Ausführungen zum Klimaschutz nicht dem Berücksichtigungsgebot aus § 13 KSG. Ferner sei die Alternativenprüfung nicht ordnungsgemäß erfolgt. Am Beispiel der „Tripod-Variante“ zeige sich, dass schonendere und damit vorzugswürdigere Alternativen möglich seien. Die Variantenauswahl widerspreche auch der Planung der Beigeladenen bei der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Schanzenstraße. Obwohl sich beide Brücken in wesentlichen Eigenschaften glichen, plane die Beigeladene für die Sternbrücke einen Neubau und für die Brücke Schanzenstraße eine Bestandserneuerung unter Weiterverwendung der vorhandenen Widerlager.

Der Kläger beantragt,

1. den Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „Erneuerung Eisenbahnüberführung Sternbrücke in Hamburg, Bahn-km 290,596 / 290,629 der Strecken 6100 Berlin-Spandau – Hamburg-Altona und 1240 Hamburg-Hauptbahnhof – Hamburg-Altona“ vom 13.02.2024 aufzuheben,
2. hilfsweise, den im Antrag zu 1. bezeichneten Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,
3. weiter hilfsweise, die Beklagte zu weiteren Schutzauflagen zu verpflichten.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beigeladene beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte und die Beigeladene treten den Rügen des Klägers im Einzelnen entgegen und verteidigen den Planfeststellungsbeschluss und seine Begründung.

Die Beklagte hat mit Schriftsatz vom 2. Juli 2024 ergänzende Ausführungen zur vorhabenbedingten Beeinträchtigung der Sichtbarkeit des Volutengiebels des denkmalgeschützten Gebäudes Eifflerstraße [...] von der Max-Brauer-Allee aus gemacht. Es sei von einer Sichtbeschränkung durch die geplanten Lärmschutzwände auszugehen, der Belang des Lärmschutzes der Anwohner überwiege jedoch das Interesse an der unveränderten Wahrnehmbarkeit des Giebels.

Das Gericht hat am 17. und 18. Juli 2025 eine mündliche Verhandlung und am 25. September 2025 einen Erörterungstermin durchgeführt. Das Gericht hat im Termin vom 18. Juli 2025 die derzeitige Bestandsbrücke sowie ihre Umgebung und deren Bebauung in Augenschein genommen. Wegen des Ergebnisses der Inaugenscheinnahme wird auf das Protokoll des Termins vom 18. Juli 2025, insbesondere dessen Anlage 1, Bezug genommen.

Die Beteiligten haben im Erörterungstermin vom 25. September 2025 ihr Einverständnis mit einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren erklärt.

Die von der Beklagten mit Schreiben vom 11. März 2024 als Digitalisat auf Datenträger übersandte Sachakte der Beklagten, die im parallelen Eilverfahren 1 Es 4/24.P vom Denkmalschutzamt der Freien und Hansestadt Hamburg mit E-Mails vom 21. und 26. März 2024 als abrufbares Digitalisat bereitgestellten Denkmalakten mit den Aktenzeichen 39-207.194, 39-207.194/1, 39-207.194/2, 39-207.194/3, 39-201.177 und 39-207.406, und die Verfahrensakte zum parallelen Eilverfahren 1 Es 4/24.P sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen. Auf ihren Inhalt wird wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands ebenso ergänzend Bezug genommen wie auf die Schriftsätze der Beteiligten und die Protokolle der mündlichen Verhandlung und des Erörterungstermins.

Entscheidungsgründe

Das Gericht durfte gemäß § 101 Abs. 2 VwGO ohne (weitere) mündliche Verhandlung im schriftlichen Verfahren entscheiden, da sich die Beteiligten hiermit im Erörterungstermin vom 25. September 2025 einverstanden erklärt haben.

Die Klage ist zulässig (unten A.), aber unbegründet (unten B.).

A. Die Klage ist zulässig.

I. 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 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 begründet. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke ist nicht im Bundesverkehrswegeplan als Teilmaßnahme des Knotens Hamburg aufgeführt.

II. Der Kläger ist auch klagebefugt.

Abweichend von dem grundsätzlich aus § 42 Abs. 2 VwGO folgenden Erfordernis, dass ein Kläger geltend machen muss, durch die angegriffene Verwaltungsentscheidung möglicherweise in eigenen subjektiv-öffentlichen Rechten verletzt zu sein, eröffnet der vorliegend anwendbare (dazu unter 1.) § 2 Abs. 1 Satz 1 UmwRG für eine nach § 3 UmwRG anerkannte inländische oder ausländische Vereinigung die Möglichkeit, Rechtshilfe nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung gegen eine Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG oder deren Unterlassen einzulegen. Hierfür muss sich die Vereinigung darauf berufen, dass diese Entscheidung oder deren Unterlassen Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung von Bedeutung sein können, widerspricht, und darüber hinaus geltend machen, in ihrem satzungsgemäßen Aufgabenbereich der Förderung der Ziele des Umweltschutzes durch die Entscheidung oder deren Unterlassen berührt sowie im Falle eines Verfahrens nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 2b UmwRG zur Beteiligung berechtigt zu sein. Diese Voraussetzungen liegen hier in Bezug auf den Kläger vor (dazu unter 2.).

1. Der Anwendungsbereich des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist eröffnet.

Bei dem vom Kläger angegriffenen Planfeststellungsbeschluss handelt es sich um eine Entscheidung im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) UmwRG, da für das streitgegenständliche Vorhaben zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke, welches durch den Planfeststellungsbeschluss als Zulassungsentscheidung im Sinne des § 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG zugelassen wurde, nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – hier im Hinblick auf die Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 UVPG i.V.m. Nr. 14.8.3.1 der Anlage 1 zum UVPG – eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bestehen kann – und jedenfalls nach § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 Satz 2 UVPG auch besteht, nachdem die Beklagte auf Antrag der Beigeladenen, eine UVP durchzuführen, das Entfallen der Vorprüfung für zweckmäßig erachtet und das Bestehen der UVP-Pflicht mit Verfügung vom 20. Mai 2022 festgestellt hat.

2. Die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Satz 1 UmwRG sind erfüllt.

a) Der Kläger ist als eingetragener Verein durch Bescheid des Umweltbundesamtes vom 22. März 2022 gemäß § 3 UmwRG unter anderem für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg als inländische Umweltvereinigung anerkannt worden. Die Rechtmäßigkeit dieser Anerkennung ist im vorliegenden Verfahren nicht zu überprüfen; vielmehr ist das Gericht aufgrund der Tatbestandswirkung des Bescheides, für dessen Unwirksamkeit keine Anhaltspunkte bestehen, an die Anerkennung durch das Umweltbundesamt gebunden.

b) Mit seinen konkreten Einwendungen in der Klagebegründung macht der Kläger auch geltend, dass der Planfeststellungsbeschluss Vorschriften widerspreche, die für die Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens von Bedeutung sein können (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG).

c) Der Kläger macht zudem auch – zutreffend – geltend, durch die Zulassungsentscheidung in Form des Planfeststellungsbeschlusses in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich der Förderung der Ziele des Umweltschutzes berührt zu sein (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG). Hierbei kommt es nicht darauf an, ob die einzelnen erhobenen Rügen jeweils dem satzungsgemäßen Aufgabenbereich des Klägers zugeordnet werden können (vgl.

auch OVG Hamburg, Beschl. v. 15.8.2018, 1 Es 1/18.P, NordÖR 2018, 538, juris Rn. 45), wie die Beigeladene dies für die denkmalschutzrechtlichen Einwendungen des Klägers verneint. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG muss kein Zusammenhang zwischen als verletzt gerügten Rechtsvorschriften und dem satzungsgemäßen Aufgabenbereich geltend gemacht werden (BVerwG, Urt. v. 27.11. 2025, 7 C 8/24, juris Rn. 16). Maßgeblich ist – bereits nach dem Wortlaut der Vorschrift – vielmehr, ob durch „die Zulassungsentscheidung“ der satzungsgemäße Aufgabenbereich der Förderung der Ziele des Umweltschutzes berührt wird. Ob die im Einzelnen gerügten Rechtsverstöße – ihr Vorliegen unterstellt – Belange berühren, die zu den Zielen gehören, die der Kläger nach seiner Satzung fördert, ist gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 a.E. UmwRG eine Frage der Begründetheit der Klage (BVerwG, a.a.O.; vgl. auch OVG Hamburg, Beschl. v. 15.8.2018, 1 Es 1/18.P, NordÖR 2018, 538, juris Rn. 45).

§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG erfordert einen sachlichen und räumlichen Zusammenhang zwischen dem satzungsmäßigen Aufgabenbereich und der mit dem Rechtsbehelf angegriffenen Entscheidung, der dem Zweck des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes Rechnung trägt (vgl. Kment, NVwZ 2018, 921 [923]). In sachlicher Hinsicht müssen die nach der Satzung verfolgten Ziele und die angegriffene Entscheidung den gleichen Themenkreis betreffen. Der räumliche Zusammenhang liegt vor, wenn die Umweltauswirkungen der angegriffenen Entscheidung das Gebiet betreffen, auf das sich der satzungsgemäße Aufgabenbereich der Vereinigung bezieht (vgl. zum Ganzen Fellenberg/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 106. Erg.-Lfg. 2025, § 2 UmwRG Rn. 18 ff.; Kment, in: Beckmann/Kment, UVP/UmwRG, 6. Aufl. 2023, § 2 UmwRG Rn. 21 f.; jew. m.w.N.). Für die Annahme der Klagebefugnis genügt bereits die Möglichkeit, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind, d.h. es darf auf der Grundlage des Vorbringens des Klägers lediglich nicht offensichtlich und eindeutig nach jeder Betrachtungsweise ausgeschlossen sein, dass der erforderliche Zusammenhang zwischen dem satzungsgemäßen Aufgabenbereich und der mit dem Rechtsbehelf angegriffenen Entscheidung besteht (vgl. VGH Mannheim, Urt. v. 21.11.2023, 5 S 1972/21, juris Rn. 22). Letzteres ist hier nicht der Fall. Jedenfalls gemessen an den satzungsmäßigen Vereinszielen „Bewahrung und Erneuerung historisch gewachsener Infrastruktur des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs“ sowie „Einfügung der Hamburger Bahnprojekte in ein stimmiges Gesamtkonzept unter Berücksichtigung ihrer regionalen und bundesweiten Auswirkungen“ betrifft die Zulassungsentscheidung zur Erneuerung der

Eisenbahnüberführung Sternbrücke in Hamburg-Altona den gleichen Themenkreis und hinsichtlich der Umweltauswirkungen des von ihr zugelassenen Vorhabens auch räumlich den satzungsgemäßen Aufgabenbereich des Klägers.

d) Schließlich war der Kläger im hier zu betrachtenden Planfeststellungsverfahren – einem Verfahren nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG – auch zur Beteiligung berechtigt (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 lit. a) UmwRG). Seine Berechtigung folgt insoweit aus § 18a Abs. 1 AEG i.V.m. § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG.

III. Die Klage wurde auch fristgerecht erhoben (§ 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO). Der Planfeststellungsbeschluss ist am 13. Februar 2024 erlassen worden. Eine den Anforderungen der §§ 81 Abs. 1 Satz 1, 82 Abs. 1 VwGO genügende Klageschrift ist am 19. Februar 2024 bei dem Oberverwaltungsgericht eingegangen.

B. Die Klage ist jedoch unbegründet.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss verstößt im Rahmen des Streitstoffs, den der Kläger durch sein fristgerechtes Klagevorbringen bestimmt hat (hierzu I.), nicht im Sinne von § 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 UmwRG gegen Rechtsvorschriften, die für diese Entscheidung von Bedeutung sind, und ist deshalb weder aufzuheben noch – wie mit dem ersten Hilfsantrag begehrt – für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären. Der Kläger hat auch keinen Anspruch darauf, dass der Planfeststellungsbeschluss – wie mit dem zweiten Hilfsantrag begehrt – um weitere Schutzauflagen ergänzt wird. Der Planfeststellungsbeschluss, zu dessen Erlass die Beklagte befugt war (hierzu II.), leidet weder an einem formellen Fehler (hierzu III.) noch verstößt er gegen materiell-rechtliche Vorgaben (hierzu IV.). Dabei ist für die Beurteilung grundsätzlich – und so auch hier – die Sach- und Rechtslage bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich (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).

I. Die gerichtliche Prüfung der Rechtmäßigkeit des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses ist auf den Prozessstoff beschränkt, den der Kläger durch sein fristgerechtes Klagevorbringen bestimmt hat.

Nach § 18e Abs. 3 Satz 1 AEG hat der Kläger innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Im vorliegenden Fall begann diese Frist nach § 57 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 222 Abs. 1 ZPO i.V.m. § 187 Abs. 1 BGB mit der Klageerhebung am Montag, den 19. Februar 2024, und lief gemäß § 57 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 222 Abs. 1 ZPO i.V.m. § 188 Abs. 2 BGB mit Ablauf des Montags, den 29. April 2024, ab. Der maßgebliche Prozessstoff ist demnach grundsätzlich auf die innerhalb dieser Frist – hier mit der am 29. April 2024 bei Gericht eingegangenen Klagebegründung – vorgetragenen Tatsachen und Beweismittel beschränkt. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind gemäß § 18e Abs. 3 Satz 2 AEG nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. 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.; Urt. v. 7.7.2022, 9 A 1/21, BVerwGE 176, 94, juris Rn. 12). 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).

II. Rechtsgrundlage für die Feststellung des Plans ist § 18 Abs. 1 Satz 1 und 3 AEG i.V.m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn

einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

1. Bei der – existierenden wie auch der geplanten – Eisenbahnüberführung Sternbrücke handelt es sich um die Betriebsanlage einer Eisenbahn. Gemäß § 2 Abs. 6a AEG i.V.m. Anlage 1 Nr. 3 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) umfassen die Eisenbahnanlagen auch Brücken. Dahinstehen kann, ob die weitgehende Neuerrichtung der Brücke als Bau oder Änderung einzuordnen ist, da beides dem Planfeststellungserfordernis unterfällt. Jedenfalls eine Änderung liegt im vorliegenden Fall vor. Eine solche ist zwar nicht bereits in Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zu sehen, die im Rahmen der ursprünglichen Zweckbestimmung der Anlage erfolgen, jedoch in einer – hier vorliegenden – Veränderung des baulichen Bestands, insbesondere des Grund- oder Aufrisses der Anlage, der im Hinblick auf die davon berührten, abzuwägenden und auszugleichenden öffentlichen und privaten Interessen ein Planungsbedürfnis auslöst (zum Vorstehenden Kramer, AEG, 2012, § 18 Rn. 2).

2. Die Beklagte durfte auf der Grundlage von § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG im Planfeststellungsbeschluss (PFB, S. 17) auch die immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die gemäß Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4, lfd. Nr. 91, 92) in Verbindung mit dem Baustelleneinrichtungsplan (Planunterlage 11.2) planfestgestellte Baustelleneinrichtungsfläche in Wilhelmsburg erteilen, die als ortsfeste Abfallentsorgungsanlage zur (zeitweiligen) Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen mit einer Gesamtlagerkapazität von 100 Tonnen oder mehr dem Genehmigungserfordernis des §§ 3 Abs. 5 Nr. 3, 4 Abs. 1 Satz 1 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 i.V.m. Nr. 8.12.2 des Anhangs 1 zur 4. BImSchV unterfällt.

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Maßgeblicher Bezugspunkt für den Umfang der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses ist damit in erster Linie das Vorhaben als solches. Dabei gibt es keinen allen Rechtsgebieten gemeinsamen Begriff des Vorhabens, bei dessen Vorliegen eine Zulassung im Wege der Planfeststellung erforderlich oder auch nur möglich wäre. Vielmehr ist dem jeweiligen Fachgesetz zu entnehmen, wie es den Begriff des Vorhabens

versteht, das es spezifischen behördlichen Kontrollentscheidungen unterwirft (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.2.2015, 7 C 11/12, BVerwGE 151, 213, juris Rn. 19 m.w.N.).

Die hier maßgebliche fachrechtliche Regelung ist § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG, die das Vorhaben wie ausgeführt als Bau oder Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn definiert. Die Baustelleneinrichtungsfläche in Wilhelmsburg ist als Teil des auf den Bau bzw. der Änderung der Betriebsanlage einer Eisenbahn gerichteten streitgegenständlichen Vorhabens anzusehen. Eine Baustelleneinrichtungsfläche für eine Bahnanlage ist zwar selbst keine Betriebsanlage, weil sie nicht dem Bahnbetrieb dient (Vallendar, in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 18 Rn. 57). Dennoch sind auch die eigentlichen Bauarbeiten und die Inanspruchnahme und Nutzung von Baustelleneinrichtungsflächen Gegenstand der Planfeststellung des Vorhabens. Denn die Planfeststellung nach § 18 Abs. 1 AEG ist eine Bauplanfeststellung (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.11.2013, 7 A 28/12, juris Rn. 55), durch die der Vorhabenträger das Recht für die Errichtung oder Änderung der Anlage erhält (Vallendar, in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 18 Rn. 55). Zu ihrem Regelungsgegenstand gehören alle Baumaßnahmen, die zur Verwirklichung des Vorhabens erforderlich sind (Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 75 Rn. 9). Die von typischen Maßnahmen der Baudurchführung ausgehenden Immissionen und sonstigen Konflikte mit Belangen der Nachbarschaft und Umwelt sind im Planfeststellungsbeschluss zu bewältigen und dieser muss die notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen ausweisen (vgl. Vallendar, in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 18 Rn. 57).

Die planfestgestellte Fläche in Wilhelmsburg ist trotz der räumlichen Distanz zum Brückenbauwerk noch eine dem Bau des Vorhabens zuzurechnende Baustelleneinrichtungsfläche im oben dargestellten Sinne. Der funktionale Zusammenhang zum Vorhaben liegt vor, weil die Fläche der Freimachung des eigentlichen Baufelds von Abbruchabfällen und damit einer typischen Maßnahme der Baudurchführung dient. Die räumliche Distanz von ca. 6,5 km Luftlinie zur Baustelle beruht lediglich darauf, dass es nach den – angesichts der allgemein bekannten beengten Verhältnisse vor Ort nachvollziehbaren – Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses (PFB, S. 303 f.) im unmittelbaren Umfeld der Brücke zwar Bewegungsflächen für Baufahrzeuge, Arbeitsbereiche und Lager- und Logistikflächen für die unmittelbare Baudurchführung gibt, nicht jedoch für die Zwischenlagerung der durch Abbrucharbeiten entstehenden Abfälle,

ohne deren Entfernung keine Baufreiheit hergestellt werden kann. Das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) schätzt, dass insgesamt ca. 29.000 t (14.500 m³) Bodenaushub, 5.500 t (3.000 m³) Altschotter, 15.400 t (7.600 m³) Stahlbeton und Bauschutt, 334 Holz-, 1.572 Beton- und 334 Stahlschwellen, 240 t Stahlschrott aus dem Rückbau der Schienen und 900 t Stahlschrott aus dem Brückenrückbau zu entsorgen sein werden (Planunterlage 19, S. 1, 14 f.). Nur ein Teil dieser Abfälle kann auf die vorhabennähere „Brammerfläche“ verbracht werden. Das BoVEK schätzt einen Lagerflächenbedarf von maximal 6.500 m² (Planunterlage 19, S. 18). Eine weitere für die Lagerung dieser Mengen geeignete Fläche konnte im unmittelbaren räumlichen Umfeld der Brücke nicht bereitgestellt werden, sodass die Fläche in Wilhelmsburg hierfür bestimmt wurde, die ausreichend groß ist und wegen ihrer Lage von der Baustelle aus über die Schiene erreicht werden kann.

Die Lagerfläche in Wilhelmsburg ist auch nicht als eine von der Beigeladenen allgemein und ohne konkreten Bezug zum streitgegenständlichen Vorhaben betriebene Anlage zur Lagerung von Abfällen anzusehen, bei der kein hinreichender funktionaler Zusammenhang mehr zur Bauausführung des streitgegenständlichen Vorhabens bestünde:

Eine dauerhafte Nutzung des Grundstücks als allgemeine Abfalllagerfläche ohne konkreten Bezug zu jeweils planfestgestellten Vorhaben ist nicht ersichtlich. Soweit ein Teil der Fläche in Wilhelmsburg bereits für das Vorhaben „Erneuerung EÜ Wendenstraße“ als Baustelleneinrichtungsfläche planfestgestellt worden ist (PFB, S. 304 f.) und nach den Antragsunterlagen auch für andere Vorhaben genutzt wurde, so bleibt die Nutzung der Fläche für das streitgegenständliche Vorhaben nach dem Planfeststellungsbeschluss von der Nutzung für das Vorhaben „Erneuerung EÜ Wendenstraße“ oder anderen Vorhaben räumlich und zeitlich getrennt. Die Beigeladene hat in den Antragsunterlagen ausgeführt, eine Nutzung für das streitgegenständliche Vorhaben sei erst ab Sommer 2026 zu erwarten. Eine Vermengung der zwischengelagerten Abfälle aus dem Vorhaben mit Abfällen aus anderen Vorhaben ist nach dem Regelungsgehalt des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses ausgeschlossen. Nach dem planfestgestellten BoVEK (zum Folgenden BoVEK, Planunterlage 19, S. 17) sind die auf der Bereitstellungsfläche gelagerten Abfälle zu beproben. Hierzu sind sortenreine Haufwerke bis zu einem Volumen von maximal 500 m³ zu bilden, aus denen Proben zu ziehen sind. Die anfallenden Materialien bzw. Bauabfälle sind nach ihrer zu erwartenden Belastung sowie Herkunft zu

trennen. Für alle Haufwerke sind zur Dokumentation Aushubprotokolle mit Angaben zu Bezeichnung, Lage, Ortsbeschreibung (Damm, Strecke, Bauwerk usw.), Materialart sowie Art und geschätzter Anteil von Fremdstoffen, Auffälligkeiten einschließlich Fotodokumentation, Lagepläne mit Angabe der Bezeichnung, Materialart und Menge sowie Mengenermittlungen zu erstellen. Die Einhaltung dieser Vorgaben schließt eine Vermengung mit Abfällen aus anderen Vorhaben aus. Der Planfeststellungsbeschluss beschränkt die immissionsschutzrechtlich erlaubte Nutzung der Fläche zudem auf die Dauer der Baumaßnahme des streitgegenständlichen Vorhabens (PFB, S. 305).

Die Fläche soll nach dem planfestgestellten BoVEK auch nicht der dauerhaften Entsorgung der vorhabenbedingten Baustellenabfälle dienen. Diese sollen dort lediglich zwischengelagert werden, bevor sie der abfallrechtlich gebotenen Verwertung (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, § 7 Abs. 2, § 3 Abs. 23 KrWG) oder Beseitigung (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, §§ 15 f., § 3 Abs. 26 KrWG) zugeführt werden. Hierzu müssen sie zunächst von dem eigentlichen Baufeld entfernt, getrennt und beprobt werden. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Deklarationsanalytik und gegebenenfalls einer weiteren Behandlung (z.B. durch Absieben oder Brechen) werden sie zu den jeweiligen Entsorgungsanlagen verbracht (vgl. BoVEK, Planunterlage 19, S. 17, 19 ff.).

III. Der Planfeststellungsbeschluss ist formell rechtmäßig.

1. Er leidet nicht an einem Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 UmwRG wegen eines Mangels der Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Prüfung des Schutzguts Klima.

Da eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vorliegenden Fall durchgeführt wurde, kommt nur ein Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG in Betracht. Denn § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 1 Satz 2 UmwRG sind auf eine (lediglich) mangelhafte Umweltverträglichkeitsprüfung nicht anwendbar (Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, UmwRG § 4 Rn. 8). Der geltend gemachte Mangel der Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Prüfung des Schutzguts Klima fällt auch nicht unter § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG, der voraussetzt, dass eine Öffentlichkeitsbeteiligung insgesamt, d.h. – anders als im vorliegenden Fall – vollständig, unterblieben ist (Fellenberg/Schiller, in: Landmann/Rohmer, UmweltR, 107. EL Mai 2025, UmwRG § 4 Rn. 33). Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG kann die Aufhebung einer Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens nach § 1

Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG verlangt werden, wenn ein anderer Verfahrensfehler vorliegt, der a) nicht geheilt worden ist, b) nach seiner Art und Schwere mit den in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 UmwRG genannten Fällen vergleichbar ist und c) der betroffenen Öffentlichkeit die Möglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung am Entscheidungsprozess genommen hat; zur Beteiligung am Entscheidungsprozess gehört auch der Zugang zu den Unterlagen, die zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen sind.

Die Rüge des Klägers, der UVP-Bericht enthalte keine Ausführungen zu vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des globalen Klimas und beschränke sich auf in der Sache unzutreffende Ausführungen zu den Auswirkungen auf das Lokalklima, führt nicht auf einen solchen Verfahrensfehler.

Zwar kann die fehlende Beschreibung der Beeinträchtigungen des Globalklimas durch das jeweilige Vorhaben grundsätzlich einen methodischen Mangel des vom Vorhabenträger vorzulegenden UVP-Berichts darstellen. Denn dieser muss nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UVPG eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens enthalten. Er muss nach § 16 Abs. 3 UVPG auch die in Anlage 4 zum UVPG genannten weiteren Angaben enthalten, soweit diese Angaben für das Vorhaben von Bedeutung sind. Zu den danach bei der Beschreibung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens zu berücksichtigenden Schutzgütern zählt gemäß Nr. 4 lit. b der Anlage 4 zum UVPG (vgl. bereits § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) auch das Klima (vgl. zum Vorstehenden BVerwG, Beschl. v. 18.2.2021, 4 B 25/20, juris Rn. 8). Als mögliche Art der Betroffenheit führt Nr. 4 lit. b der Anlage 4 zum UVPG „Veränderungen des Klimas, z.B. durch Treibhausgasemissionen, Veränderung des Kleinklimas am Standort“ an. Die Bezugnahme auf Treibhausgasemissionen zeigt, dass zum Schutzgut auch die Veränderung des globalen Klimas gehört. Im vorliegenden Fall fehlt im UVP-Bericht eine Beschreibung der Beeinträchtigungen des Globalklimas durch das planfestgestellte Vorhaben.

Unter den Begriff des Verfahrensfehlers fallen jedoch 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 nach der Rechtsprechung des

Bundesverwaltungsgerichts 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). Dies ist der Fall, wenn die Angaben ausreichend sind, um potentiell Betroffenen und den anerkannten Vereinigungen die Beurteilung zu 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). Es ist zwar nicht von vornherein ausgeschlossen, dass inhaltliche Fehler eines Fachgutachtens dieses so unbrauchbar machen, dass eine hinreichende Information über erhebliche Umweltauswirkungen und eine entsprechende Anstoßwirkung nicht mehr gewährleistet ist (Seibert, NVwZ 2019, 337, 340). Die Anstoßfunktion wird jedoch erst verfehlt, wenn die ausgelegten Unterlagen grob unvollständig sind oder schwerwiegende Fehler enthalten, so dass eine frühzeitige und effektive Öffentlichkeitsbeteiligung grundsätzlich in Frage gestellt ist (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 Umweltverträglichkeitsprüfung nicht untersucht wurden, also eine Art Teilausfall der Umweltverträglichkeitsprüfung 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 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 Umweltverträglichkeitsprüfung 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). Die Gewichtung der Schwere eines Fehlers ist grundsätzlich eine Frage des Einzelfalls (Seibert, a.a.O.). Dabei kann es gegen

ein Verfehlen der Anstoßfunktion 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 ist die fehlende Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Globalklima in dem von der Beigeladenen vorgelegten UVP-Bericht nicht geeignet, einen Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG zu begründen. Sie führt nicht dazu, dass die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG gebotene Anstoßwirkung verfehlt wurde. Der UVP-Bericht behandelt das Schutzgut Klima (UVP-Bericht, S 17 f., 44 f., 65). Zwar beschränkt er sich dabei auf die Betrachtung der zu erwartenden vorhabenbedingten Veränderungen des Kleinklimas am Standort, insbesondere durch Abgas- und Staubbelastungen durch den Baubetrieb; die vorhabenbedingte Steigerung der Treibhausgasemissionen und ihre Auswirkungen auf das Klima (Nr. 4 lit. b der Anlage 4 zum UVPG) thematisiert der Bericht hingegen nicht. Dies ist jedoch nach den oben dargelegten Grundsätzen nur eine inhaltliche Unvollständigkeit des UVP-Berichts. Sie betraf lediglich einen Teilaspekt eines berücksichtigten Schutzgutes und war nicht geeignet, die gesetzlich gebotene Beteiligung der Betroffenen am Entscheidungsprozess zu behindern. Der Umstand, dass der Bau des Vorhabens und die damit einhergehenden Baumfällungen Treibhausgasemissionen bzw. die Beseitigung von CO₂-Senken zur Folge haben, liegt auf der Hand und ergibt sich aus der tatsächlichen Beschreibung des Vorhabens im UVP-Bericht. Insoweit bedurfte es zur Information der Öffentlichkeit keines weiteren Anstoßes.

Nach dem vorstehenden Maßstab ist auch der weitere Einwand des Klägers, der UVP-Bericht enthalte die unzutreffende Aussage, die Bedeutung des Vorhabens sei für das Lokalklima insgesamt als gering einzustufen, nicht geeignet, einen Verfahrensfehler zu begründen. Denn auch insoweit rügt er eine aus seiner Sicht bestehende inhaltliche Unrichtigkeit des Berichts.

2. Auch die von dem Kläger gerügte unterbliebene Auslegung von Unterlagen zum Aufweitungsverlangen der Freien und Hansestadt Hamburg vom 24. Oktober 2016 bzw. 20. Februar 2017 sowie zur künftigen Verkehrsplanung im Kreuzungsbereich begründet keinen Verfahrensfehler. Insoweit liegt entgegen der Auffassung des Klägers insbesondere kein Verstoß gegen § 18a Abs. 1 AEG i.V.m. § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG vor. Deshalb

kann offenbleiben, ob dies im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG ein Verstoß wäre, der nach seiner Art und Schwere mit den in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 UmwRG genannten Fällen vergleichbar ist, oder lediglich ein sonstiger Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1a Satz 1 UmwRG (vgl. zur Abgrenzung im Einzelfall bei fehlenden Unterlagen oder Angaben Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, UmwRG § 4 Rn. 11).

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. bereits oben unter III. 1.). Die Auslegung hat als Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung den Zweck, die betroffene Öffentlichkeit umfassend über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu informieren (Hofmann, in: Landmann/Rohmer, UmweltR, 106. Erg.-Lfg. 2025, UVPG § 18 Rn. 20). Die ausgelegten Unterlagen müssen geeignet sein, den potentiell Betroffenen und den anerkannten Vereinigungen 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, UmweltR, 106. Erg.-Lfg. 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 im Sinne des § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG kann es fehlen, wenn bestimmte Berichte und Empfehlungen lediglich Detailfragen betreffen oder auf sie in anderen – ihrerseits ausgelegten – Gutachten Bezug genommen wird. Sind Betroffene der Auffassung, dass sie einzelne, nicht ausgelegte Unterlagen zur effektiven Rechtsverteidigung benötigen, können sie schon im Verwaltungsverfahren einen Antrag nach § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 72 Abs. 1 und § 29 VwVfG auf Akteneinsicht in die von der Planfeststellungsbehörde geführten oder beigezogenen Akten stellen. Daneben stehen die Informationszugangsrechte nach dem Umweltinformationsgesetz und den entsprechenden Landesgesetzen sowie nach den Informationsfreiheitsgesetzen. Im gerichtlichen Verfahren kommt der Anspruch auf Akteneinsicht nach § 100 VwGO hinzu

(zum Vorstehenden BVerwG, Urt. v. 2.7.2020, 9 A 19/19, BVerwGE 169, 94, juris Rn. 20, 23 f.).

Nach diesem Maßstab war die Beklagte nicht gemäß § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG verpflichtet, Unterlagen zum Aufweitungsverlangen vom 24. Oktober 2016 bzw. 20. Februar 2017 sowie zur zukünftigen Verkehrsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg auszulegen. Der Umstand, dass die Beigeladene bei der Planung des Vorhabens ein Aufweitungsverlangen der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigte, wird im ausgelegten Erläuterungsbericht an mehreren Stellen dargestellt (Planunterlage 1.0, S. 5, 6 f., 25, 29, 46). Dort wird insbesondere ausgeführt, die Freie und Hansestadt Hamburg sei im Rahmen der Planung als Straßenbaulastträgerin an die Beigeladene herangetreten und habe als Kreuzungspartnerin im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ein Aufweitungsverlangen für die Straßenkreuzung unter der Brücke gestellt. Abstimmungen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Beigeladenen hätten zu dem Entschluss geführt, die Kreuzung möglichst stützenfrei herzustellen, um die Anprallgefahr zu minimieren, den Verkehrsknoten zu vergrößern und auch die Nebenflächen für Fußgänger und Radfahrer deutlich zu vergrößern (Erläuterungsbericht, S. 5). Es ist nicht ersichtlich, inwieweit die zusätzliche Auslegung des Aufweitungsverlangens oder dazugehöriger Unterlagen für die gebotene Anstoßwirkung notwendig gewesen wäre. § 19 Abs. 2 UVPG verlangt insbesondere nicht, dass sämtliche Unterlagen ausgelegt werden, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern wie ausgeführt 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). In dem Aufweitungsverlangen sind indes keine weiteren Informationen enthalten, die es möglicherweise Betroffenen erst ermöglichen würden, den Grad ihrer Beeinträchtigung durch die geplante Brückenerneuerung einschätzen zu können. Das Schreiben vom 20. Februar 2017, welches das Schreiben vom 24. Oktober 2016 ersetzte, enthält lediglich weitere Informationen zum begehrten Gesamtquerschnitt von 26,50 m für die Stresemannstraße und – aufgrund geänderter Regelmaße für den Radverkehr und beabsichtigter beidseitiger Radfahrstreifen – für die Max-Brauer-Allee von 20,25 m nördlich der Stresemannstraße, 23,50 m südlich der Stresemannstraße und 26,50 m südlich der Stresemannstraße im Bereich der Bushaltestelle. Aus dem Ersuchen der Freien und

Hansestadt Hamburg ergibt sich auch noch nicht, welchen Einfluss die erbetene Aufweitung letztlich auf die Dimensionen des Brückenbauwerks hatte. Die durch das Aufweitungsverlangen bedingte Steigerung der Spannbreite der Brücke auf 108 m und ihrer Höhe auf 25,9 m ergab sich vielmehr aus der von der Beigeladenen vorgelegten Variantenübersicht (vgl. Variantenübersicht, Planunterlage 21.2).

3. Im Hinblick auf das Aufweitungsverlangen und die zukünftige Verkehrsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg ist auf der Grundlage des Vorbringens des Klägers auch kein Verstoß gegen den Untersuchungsgrundsatz gemäß § 24 VwVfG ersichtlich.

Zwar ist die Planfeststellungsbehörde aufgrund des Untersuchungsgrundsatzes verpflichtet, die ihr vorgelegten Planunterlagen einer eigenständigen rechtlichen Prüfung zu unterziehen und gegebenenfalls eigene Ermittlungen anzustellen. Dies bedeutet aber nicht, dass sie sich sämtliche in den Antragsunterlagen des Vorhabenträgers erwähnten Dokumente vorlegen lassen muss. Vielmehr darf sie sich auf eine Plausibilitätskontrolle beschränken und muss vor allem dann Nachermittlungen anstellen, wenn sie die Unterlagen für unvollständig hält oder bestimmte Annahmen als nicht ausreichend begründet ansieht. Auf die nähere Ermittlung zu bestimmten Umständen kann sie auch dann verzichten, wenn es darauf nach ihrer Rechtsauffassung nicht ankommt oder wenn sie diese im Einzelfall als gegeben unterstellen darf (BVerwG, Ur. v. 2.7.2020, 9 A 19/19, BVerwGE 169, 94, juris Rn. 25). Im Falle eines Verstoßes gegen den Untersuchungsgrundsatz liegt ein Verfahrensfehler gemäß § 4 Abs. 1a Satz 1 UmwRG vor. Eine Aufhebung wegen eines solchen Verfahrensfehlers scheidet gemäß § 4 Abs. 1a Satz 1 UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG aus, wenn offensichtlich ist, dass die Verletzung die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Damit ist grundsätzlich entscheidend, ob das Ergebnis der behördlichen Ermittlung zutreffend ist. Im Zusammenhang mit der planerischen Abwägung einer Planfeststellungsbehörde wirkt sich eine verfahrensfehlerhafte Ermittlung des Sachverhalts nur aus, wenn das relevante Abwägungsmaterial unzureichend ermittelt oder aus anderen Gründen nicht hinreichend in die Abwägung eingestellt worden ist (zum Vorstehenden Kallerhoff/Fellenberg, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 24 Rn. 58).

Nach diesem Maßstab ist bereits kein Verstoß gegen § 24 VwVfG erkennbar. Der Beklagten war bei ihrer Entscheidung das Aufweitungsverlangen der Freien und Hansestadt Hamburg

bekannt. Sie hat außerdem Erklärungen der Freien und Hansestadt Hamburg sowie Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft (vgl. hierzu Bü.-Drs. 22/2023, S. 4; 22/191, S. 1 f.; 22/336, S. 2; 22/518, S. 1, 3 f., 5 f.) berücksichtigt, wonach die Aufweitung ausschließlich der Verbesserung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs im Kreuzungsbereich diene (vgl. PFB, S. 106). Zum aktuellen Planungsstand hatte der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in einer der im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigten Mitteilungen an die Bürgerschaft, die von einer Beachtung des Aufweitungsverlangens in der Planung der Beigeladenen ausgeht, ausgeführt (Bü.-Drs. 22/2023, S. 16):

„Die konkrete Ausgestaltung des Straßenraumes unter der Brücke aber auch der angrenzenden Straßen muss im weiteren Planungsprozess erarbeitet werden. Dabei gilt es, neben den verkehrlich erforderlichen Querschnitten für Fahrstreifen und Abbiegebeziehungen insbesondere auch die erforderlichen Flächen für Bushaltestellen einschließlich der Warte- und Aufstellflächen für Fahrgäste zu dimensionieren. Der Senat beabsichtigt, bei der Überplanung der Verkehrsfläche die Anforderungen des Busverkehrs zu erfüllen und gleichzeitig eine maßgebliche Verbesserung des Straßenraumes für die Verkehrsträger Rad- und Fußverkehr zu realisieren, für die heute eine nicht zufriedenstellende Situation besteht.“

Damit lagen der Beklagten die zur Beurteilung von Umfang und Motivation des Aufweitungsverlangens maßgeblichen Informationen vor, auch wenn ihr eine konkretere Planung der künftigen Verkehrsweegegestaltung durch die Straßenbaulastträgerin bis zum Beschlusszeitpunkt nicht vorgelegt wurde. Insoweit durfte sie sich nach dem oben dargelegten Maßstab auf eine Plausibilitätskontrolle beschränken (vgl. hierzu PFB, S. 106 f., 187), die sie unter Berücksichtigung der derzeitigen beengten Verkehrsverhältnisse im Kreuzungsbereich, die ebenfalls Gegenstand der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft waren (vgl. Bü.-Drs. 22/2023, S. 3 f., 5 f.), fehlerfrei durchgeführt hat.

Entgegen der Ansicht des Klägers ergibt sich aus der soeben angeführten Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft nicht, dass das Aufweitungsverlangen auch nach Ansicht der Freien und Hansestadt Hamburg keine wesentliche Prämisse für die Gestaltung der Brücke gewesen sei. Der Kläger zitiert in diesem Zusammenhang ohne Kontextualisierung die Feststellung des Senats, das Aufweitungsverlangen sei für die Gestaltungsfrage irrelevant, entscheidend sei vielmehr das Kriterium der Stützenfreiheit (vgl. Bü.-Drs. 22/2023, S. 25). Diese Aussage bezieht sich jedoch allein auf den – den hauptsächlichen Gegenstand dieser Mitteilung des Senats bildenden – Vergleich zwischen der planfestgestellten

Vorzugsvariante und der Alternative einer Dreistützenbrücke. Nur in diesem Variantenvergleich spielt die Frage der Aufweitung aus Sicht des Senats keine Rolle, weil beide Gestaltungsformen ihr Rechnung tragen würden (vgl. auch Bü.-Drs. 22/2023, S. 15 f.). Die Stützenfreiheit ermöglicht dagegen nur die planfestgestellte Stabbogen-Konstruktion. Das Bedürfnis nach einer Aufweitung des Straßenraums unter der Brücke stellt der Senat jedoch an sich nicht in Frage (vgl. auch Bü.-Drs. 22/2023, S. 6, 15).

Für die Beklagte bestanden auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die Freie und Hansestadt Hamburg möglicherweise ohne jegliche Planungsabsicht um die Aufweitung ersucht haben könnte und deshalb eine weitere Sachverhaltsaufklärung der konkreten Verkehrsplanung geboten gewesen wäre. Das tatsächliche Bestehen einer entsprechenden Planungsabsicht wurde auch durch die am 20./27. September 2023, also noch vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB Netz AG als Kreuzungspartnerin gemäß §§ 5 Abs. 1 Nr. 3, 3 EKRg geschlossenen Vereinbarung über den Bau der Brücke unter Aufweitung der Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee im Kreuzungsbereich bestätigt. Gemäß § 4 Abs. 1 UAbs. 2, Abs. 3 i.V.m. § 2 Abs. 1 lit. p) dieser Vereinbarung verpflichtet sich die Freie und Hansestadt Hamburg zur Planung und Durchführung der „Erweiterung der Fahrbahnen und Nebenflächen und Anpassung an den Bestand in der Stresemannstraße von Oelkersallee bis Eifflerstraße und Max-Brauer-Allee von Bei der Johanniskirche bis Max-Brauer-Allee Haus-Nr. [...]“ innerhalb des allgemein für die kreuzungsbedingte Maßnahme vorgesehenen Zeitraums 2023 bis 2029. In § 1 Abs. 4 der Vereinbarung werden die von der Straßenbaulastträgerin zuvor verlangten Aufweitungsmaße für die jeweiligen Straßenbereiche festgelegt.

Der Kläger legt eine Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes auch nicht dar, indem er vorträgt, die Beklagte gehe von falschen Prämissen aus, weil sie im Planfeststellungsbeschluss ausführe, die Aufweitung des Straßenraums diene der Verbesserung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs im Kreuzungsbereich (PFB, S. 106), obwohl auch der Pkw-Verkehr profitiere. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg habe auf eine Schriftliche Kleine Anfrage erklärt, er wolle auch die Engstelle unter dem Brückenbauwerk beseitigen (vgl. Bü.-Drs. 21/12173, S. 3). Damit meine er eine vierspurige Straßenführung unter der Brücke; der Busverkehr werde nicht erwähnt. Hieraus ergibt sich jedoch nicht, dass die Beklagte „bedeutsame Planungsprämissen“ unzureichend ermittelt

und ihrer Entscheidung falsche Tatsachen zugrunde gelegt hätte. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat nach der von dem Kläger zitierten Antwort auf eine Schriftliche Kleine Anfrage mehrfach erklärt, die Aufweitung diene der Verbesserung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs (vgl. Bü.-Drs. 22/2023, S. 4; 22/191, S. 1 f.; 22/336, S. 2; 22/518, S. 1, 3 f.). Dies ergibt sich auch aus der dem Aufweitungsverlangen vom 20. Februar 2017 beigefügten zeichnerischen Darstellung der Vorplanung. Danach ist der Ausbau der Geh- und Radwege sowie der Busspuren erkennbar Schwerpunkt und wesentliches Ziel der Neugestaltung des Kreuzungsbereichs, selbst wenn in deren Zuge auch die derzeit unter der Brücke bestehende Engstelle für den Kfz-Verkehr beseitigt werden soll. Gemeint ist hiermit lediglich die Aufhebung der Verengung der beiden in Richtung Westen verlaufenden Fahrstreifen der Stresemannstraße auf einen Streifen unter der Brücke, die durch den Wegfall eines hindernisbildenden Stützpfeilers im Norden der Kreuzung ermöglicht würde. Die fehlende Erwähnung dieser Anpassung des Fahrbahnverlaufs im Planfeststellungsbeschluss und die Verwendung des Wortes „ausschließlich“ im Zusammenhang mit dem Fußgänger-, Rad- und Busverkehr rechtfertigt nicht die Annahme, die Beklagte habe wesentliche Aspekte des Aufweitungsverlangens unzutreffend ermittelt und ihrer Entscheidung falsch zugrunde gelegt, zumal ihr offensichtlich bewusst war, dass die derzeitige Verengung des Straßenraums durch die Stützpfeiler ein Risiko für die Verkehrssicherheit darstellt, das durch die Neugestaltung des Kreuzungsbereichs beseitigt werden soll (vgl. PFB, S. 162, 169; vgl. zum Unfallrisiko auch Bü.-Drs. 22/2023, S. 3). Zutreffend bleibt auch die Annahme der Beklagten, die vorhandenen Straßenfluchten der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße (gemeint: im Bereich vor und hinter der Brücke) wiesen nach üblichen verkehrsfachlichen Anschauungen kaum ein Potenzial weiterer Aufweitungen zugunsten etwa des motorisierten Individualverkehrs auf (vgl. PFB, S. 107).

Ein Aufklärungsmangel der Beklagten ergibt sich auch nicht aus der von dem Kläger vorgelegten Präsentation zu einem von dem Landesbetrieb Straßen, Brücken, Gewässer (LSBG) am 10. Juni 2024 abgehaltenen „Info- und Dialogforum Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße“ (Anlage K 19). Der Kläger trägt hierzu vor, ein Vertreter des LSBG habe hierzu erläutert, die dort dargestellte „Planungsvariante 1“, die ausreichend Platz für Fahrrad- und Fußwege sowie eine Busschleuse vorsehe, sei die von der Freien und Hansestadt Hamburg bevorzugte Variante und für sie sei das Aufweitungsverlangen nicht erforderlich. Es kann dahinstehen, ob dies zutrifft. Denn die von dem Kläger vorgetragenen

Aussagen zu den aktuellen Planungsabsichten der Freien und Hansestadt Hamburg wurden nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und damit nach dem für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage maßgeblichen Zeitpunkt (vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14/16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 134) getroffen. Der Kläger hat auch nicht aufgezeigt noch ist es sonst ersichtlich, dass sich der Beklagten diese Planungsvariante hätte aufdrängen und sie deshalb weitere Sachverhaltsermittlungen zu den Planungsabsichten der Freien und Hansestadt Hamburg hätte anstellen müssen. Entgegen der Ansicht des Klägers ergibt sich dies insbesondere nicht aus seinem Vortrag, die Planungsvariante 1 sei keine „Neuerfindung“, sondern bereits im Jahre 2020 mit nahezu identischem Inhalt von dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) und dem Kläger vorgestellt worden und in den Medien bekannt geworden. Denn hierbei handelte es sich lediglich um Gestaltungsideen privater Vereine, nicht um von der Freien und Hansestadt Hamburg geäußerte Planungsabsichten.

IV. Der Planfeststellungsbeschluss ist im Rahmen des Streitstoffs, den der Kläger durch sein fristgerechtes Klagevorbringen bestimmt hat, auch materiell rechtmäßig.

1. Für das planfestgestellte Vorhaben besteht ein planrechtfertigender Bedarf.

Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemäß den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht (fachplanerische Zielkonformität), 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.).

Nach diesem Maßstab stellen die von dem Kläger im Zusammenhang mit dem Aufweitungsverlangen vorgebrachten Einwände die fachplanerische Zielkonformität des Vorhabens nicht in Frage. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung entspricht den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG, einen sicheren Betrieb der Eisenbahn und ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten. Im Hinblick auf den auch von dem Kläger nicht substantiiert in Frage gestellten Zustand des rund 100 Jahre alten Bestandsbrückenbauwerks dient die Erneuerung der Eisenbahnüberführung (primär) der dauerhaften Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs auf den Strecken 6100 (Fernbahn) und 1240 (S-Bahn), indem weitere Zustandsverschlechterungen des Bestandsbauwerks und damit potentiell verbundene Betriebseinschränkungen oder -unterbrechungen vermieden werden, die den Eisenbahnfernverkehr im norddeutschen Raum und (wegen der Anbindung der Bahnbetriebswerke Langenfelde und Eidelstedt) den Schienenpersonenfernverkehr im ganzen Bundesgebiet sowie den gesamten Hamburger S-Bahn-Verkehr negativ beeinflussen würden (vgl. PFB, S. 162). Bahnanlagen, insbesondere Bauwerke, die sich in defizitärem baulichem Zustand befinden, gewährleisten nicht im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG den sicheren Betrieb der Eisenbahn und ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene und laufen dem Ziel bester Verkehrsbedienung im Sinne des § 1 Abs. 5 AEG zuwider (vgl. VGH München, Urt. v. 30.5.2023, 22 A 21.40025, juris Rn. 61 m.w.N.).

Darüber hinaus ist auch die stützenfreie Ausführung des geplanten Brückenbauwerks – auch wenn sie zugleich dem straßenbezogenen Aufweitungsverlangen der Freien und Hansestadt Hamburg Rechnung trägt – gemessen an der fachplanungsrechtlichen Zielsetzung eines sicheren Eisenbahnbetriebs vernünftigerweise geboten. Der Planfeststellungsbeschluss führt hierzu in nachvollziehbarer Weise aus, die Bauweise ohne die im Bestand – teilweise direkt im Fahrbahnbereich – vorhandenen, hoch anprallgefährdeten Stützen trage erheblich zur Minimierung des Risikos einer Störung des Bahnbetriebs bei, da ein möglicher Anprall durch Kraftfahrzeuge je nach Auffahrgeschwindigkeit mit Risiken für die Statik des Bauwerks und damit einer ungeplanten Verfügbarkeitseinschränkung verbunden wäre. Hieraus hat der

Planfeststellungsbeschluss zutreffend den Schluss gezogen, dass der stützenfreien Herstellung des Überbaus – unabhängig von Aspekten der Hebung der Verkehrssicherheit oder der freieren Nutzbarkeit der Straßenverkehrsfläche – ein erheblicher eisenbahnfachplanungsrechtlicher Eigenwert zukommt (vgl. PFB, S. 162).

Wegen dieser bereits unabhängig vom Aufweitungsverlangen bestehenden fachplanerischen Zielkonformität des Vorhabens kommt es für das Vorliegen der Planrechtfertigung entgegen der Auffassung des Klägers nicht bzw. nicht zusätzlich darauf an, ob auch die von der Freien und Hansestadt Hamburg beabsichtigte Umgestaltung des Straßenraums unter der Brücke vernünftigerweise geboten ist. Ein Planungsträger darf mit einer Planung auch andere als die im einschlägigen Fachplanungsgesetz umschriebenen Ziele verfolgen, ohne dass etwa dadurch die nach Maßgabe des Fachplanungsrechts zu beurteilende Planrechtfertigung entfiele (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.4.2014, 9 A 25/12, juris Rn. 75 m.w.N.; Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 74 Rn. 43a a.E.; OVG Hamburg, Beschl. v. 23.10.2014, 1 Es 4/14.P, juris Rn. 57; Beschl. v. 16.4.2014, 1 Bs 337/13, S. 10/11). Etwas anderes folgt auch nicht daraus, dass sich das Aufweitungsverlangen und die mit ihm verfolgten Ziele erheblich auf die Spannweite des geplanten Brückenüberbaus und damit auf die Größe des Brückenbauwerks insgesamt ausgewirkt haben. Denn die Frage der zutreffenden Dimensionierung eines Vorhabens betrifft nicht die Planrechtfertigung, sondern die Abwägung (vgl. BVerwG, Urt. v. 5.12.1986, 4 C 13/85, BVerwGE 75, 214, juris Rn. 124; Urt. v. 30.5.1984, 4 C 58/81, BVerwGE 69, 256, juris Rn. 50). Inwieweit die Beklagte den Planungsabsichten der Freien und Hansestadt Hamburg hinsichtlich des Straßenraums bei der konkreten Ausführung der Brückenerneuerung Rechnung tragen durfte, ist daher grundsätzlich der Abwägung unter dem Aspekt der Variantenprüfung zuzuordnen. Keiner Entscheidung bedarf hier die Frage, ob dies anders zu beurteilen ist, wenn der Neubau der Brücke und die Umgestaltung des Straßenraums unter der Brücke baulich oder rechtlich eine Einheit darstellen (so im dort zu entscheidenden Fall VGH München, Urt. v. 30.5.2023, 22 A 21.40025, juris Rn. 4 i.V.m. Rn. 70, wo Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens ausdrücklich neben der Erneuerung einer Eisenbahnüberführung auch bestimmte Straßenbaumaßnahmen waren, nämlich die Anpassung und Änderung einer Kreisstraße auf einer Länge von 180 m mit Gradientenabsenkung, Schaffung einer bestimmten Fahrbahnbreite und Verlängerung des Gehwegs sowie Anpassung und Änderung zweier einmündender Gemeindestraßen). Denn

eine bauliche oder rechtliche Einheit zwischen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung und der Umgestaltung des Straßenraums ist vorliegend nicht gegeben:

Baulich wäre auch nach Entfernung der Stützen im Straßenraum im Zuge der Brückenerneuerung eine Beibehaltung der derzeitigen Straßenführung möglich (anders als z.B. bei einem höhengleichen Bahnübergang, bei dem Straße und Eisenbahnanlage auf der Kreuzung eine untrennbare Einheit bilden, vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 12.2.1988, 4 C 55/84, NVwZ-RR 1988, 60, juris Rn. 11, das hieraus jedoch lediglich einen möglichen Fall des § 78 Abs. 1 VwVfG ableitet, wenn zwei Planungen der jeweils zuständigen Vorhabenträger aufeinandertreffen).

Auch rechtlich bilden die Umgestaltung des Straßenraums und die konkret geplante Brückenerneuerung keine notwendige Einheit. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke bedarf als Änderung einer Eisenbahnbetriebsanlage der vorherigen Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 18 ff. AEG. Die Umgestaltung der Stresemannstraße, die eine Bundesfernstraße ist, würde gegebenenfalls ein nicht von der Beklagten durchzuführendes Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 und 2 FStrG erfordern, sofern sie um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Auch wenn kein Planfeststellungsverfahren erforderlich sein sollte, würde es sich um eigenständige Planungen der Freien und Hansestadt Hamburg als Straßenbaulastträgerin handeln. Letzteres gilt auch für Umgestaltungen in der Max-Brauer-Allee gemäß §§ 12 ff. Hamburgisches Wegegesetz.

Eine rechtliche Verbindung beider Planungen besteht auch nicht gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG. Die Umgestaltung des Straßenraums unter der Brücke stellt keine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens dar. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG begründet eine Erweiterung der Planungskompetenz auf Folgemaßnahmen, die notwendig sind, um die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme zu bewältigen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 13.7.2010, 9 B 103/09, NVwZ 2010, 1244, juris Rn. 4). Sie müssen von der Planung des Vorhabenträgers veranlasst sein. Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es jedoch nicht, andere Planungen mitzuerledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und

sachlichen Beschränkungen. Folgemaßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Der Vorhabenträger darf nicht alles, was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge des Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, in eigener Zuständigkeit planen und ausführen (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschl. v. 13.7.2010, 9 B 103/09, NVwZ 2010, 1244, juris Rn. 4, juris; Kämper, in: BeckOK, VwVfG, 62. Ed. 1.1.2024, § 75 Rn. 3; Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 75 Rn. 9). Nach diesem Maßstab ist die von der Freien und Hansestadt Hamburg beabsichtigte Umgestaltung des Straßenraums unter der Brücke keine durch die Brückenerneuerung ausgelöste Anschluss- oder Anpassungsmaßnahme. Wie ausgeführt wäre nach der Brückenerneuerung eine Beibehaltung der derzeitigen Straßenführung möglich. Weder die geplanten Veränderungen der Rad- und Fußgängerwege und des Bushaltestellenbereichs noch die Aufweitung der Stresemannstraße unter der Brücke auf vier Fahrspuren sind durch das planfestgestellte Vorhaben veranlasst, sondern beruhen auf eigenständigen Planungsabsichten der Straßenbaulastträgerin.

Im vorliegenden Fall war wegen des Aufweitungsverlangens auch keine gemeinsame Planung nach § 78 Abs. 1 VwVfG geboten. Treffen mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, und ist mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt, so findet gemäß § 78 Abs. 1 VwVfG für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt. Dies ist der Fall, wenn jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird. Die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung besteht dagegen nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung – etwa im Rahmen planerischer Abwägung – angemessen erfasst werden können (BVerwG, Urt. v. 18.4.1996, 11 A 86/95, BVerwGE 101, 73, juris Rn. 29). Nach diesem Maßstab war, auch wenn man ein Planfeststellungserfordernis für die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs unterstellte, keine gemeinsame Planung mit der Brückenerneuerung geboten. Die Beigeladene war zur sachgerechten Verwirklichung des Brückenneubaus nicht darauf angewiesen, dass gleichzeitig die Umgestaltung des Straßenraums darunter in einer konkreten Form zugelassen wird. Umgekehrt konnte den – noch nicht vollständig konkretisierten –

planerischen Belangen der Straßenbaulastträgerin durch Berücksichtigung ihres Aufweitungsverlangens in der Variantenprüfung hinreichend Rechnung getragen werden. Zuletzt wendet der Kläger in diesem Zusammenhang zu Unrecht ein, die Beigeladene habe im Rahmen der Variantenprüfung die Vierspurigkeit der Stresemannstraße unter dem Brückenneubau „mitgeplant“. Dies ergibt sich nicht aus der von der Beklagten in Bezug genommenen Darstellung der gewählten Variante in der ausgelegten Planunterlage 21.2 („EÜ Sternbrücke Variantenübersicht“, dort S. 2). Diese stellt lediglich zeichnerisch dar, inwieweit diese Neubauvariante u.a. den verkehrsbezogenen Vorgaben der Freien und Hansestadt Hamburg Rechnung trägt, indem sie insbesondere beidseitige Radfahrstreifen und Gehwege, Bushaldebuchten sowie eine Aufhebung der durch die Stützpfeiler bedingten Verengung der Fahrbahn unter der Brücke ausweist. Dies stellt jedoch keine verbindliche Planung durch die Beigeladene dar, sondern lediglich eine Darstellung der voraussichtlichen Verkehrsplanung der Straßenbaulastträgerin.

2. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt auf der Grundlage der fristgerecht vorgebrachten Rügen des Klägers nicht gegen zwingendes Recht. Er verletzt weder denkmalschutz- (dazu unten a)) noch bauordnungs- (dazu unten b)) noch immissionsschutzrechtliche Vorschriften (dazu unten c)).

a) Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen Vorschriften des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes vom 5. April 2013 (HmbGVBl. 2013, 142 – DSchG) in der zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung. Daher kann zum einen die Frage offen bleiben, ob bzw. inwieweit das Erfordernis aus § 2 Abs. 4 Satz 1 UmwRG, wonach zur Begründetheit eines Rechtsbehelfs nach § 2 Abs. 1 UmwRG ein Verstoß gegen Rechtsvorschriften Belange berühren muss, die zu den Zielen gehören, die die Vereinigung nach ihrer Satzung fördert, aus unions- und völkerrechtlichen Erwägungen überhaupt nicht oder nur mit einem zur Zulässigkeitsvoraussetzung in § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG kongruenten Verständnis angewendet werden kann (vgl. hierzu etwa Happ, in: Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 2 UmwRG Rn. 20a; Kment, NVwZ 2018, 921, 927; Franzius, in: Schink/Reidt/Mitschang, UVP/G/UmwRG, 2. Aufl. 2023, § 2 UmwRG Rn. 26 f.) oder es auch im Rahmen der Begründetheit nach § 2 Abs. 4 Satz 1 UmwRG lediglich darauf ankommt, ob die vom Rechtsverstoß betroffene, d.h. rechtswidrige, Entscheidung vom satzungsmäßigen Aufgabenbereich des Verbands erfasst wird (vgl. BVerwG, Beschl. v. 12.7.2018, 7 B 15/17, AbfallR 2019, 55, juris Rn. 19; enger wohl BVerwG, Urt. v.

27.11.2025, 7 C 8/24, juris Rn. 16). Zum anderen bedarf es im vorliegenden Fall keiner Entscheidung, ob durch einen Verstoß gegen denkmalschutzrechtliche Vorschriften solche Belange berührt wären, deren Förderung gerade zum satzungsgemäßen Aufgabenbereich des Klägers gehört.

aa) Dem mit dem planfestgestellten Vorhaben einhergehenden Abriss des Bestandsbrückenbauwerks – einschließlich der Widerlager und angrenzenden bzw. integrierten Gewerbebauten sowie den damit verbundenen Eingriffen in die Kasematten – stehen weder in formeller noch in materieller Hinsicht denkmalschutzrechtliche Vorschriften entgegen. Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 DSchG dürfen Denkmäler ohne Genehmigung der zuständigen Behörde nicht ganz oder teilweise beseitigt oder sonst verändert werden. Eine solche Genehmigung liegt im vorliegenden Fall vor und ist auch rechtmäßig (dazu unter (2)), wobei der Senat eine die Genehmigungsbedürftigkeit auslösende Denkmaleigenschaft der vom Abriss betroffenen Bauwerke unterstellt (dazu unter (1)).

(1) Der Senat geht zugunsten des Klägers auf der Grundlage der Erläuterungen des Denkmalschutzamts vom 16. September 2020 (Anlage K 6), wonach die Erhaltung der Sternbrücke in ihren Einzelbauwerken (Brücke mit Widerlagern und integrierten sowie anschließenden Gewerbebauten, FIS-ID 43766, 43767, 43768, 43770, 43771, 43773) und als Ensemble „Max-Brauer-Allee [...], Stresemannstraße o. Nr., [...], Sternbrücke“ (FIS-ID 43774) aufgrund ihrer geschichtlichen Bedeutung und zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im öffentlichen Interesse liegt, und den Ausführungen im Gutachten [...] vom 20. März 2017 (Planunterlage 18.4, S. 10 f.) davon aus, dass diese zum Zeitpunkt der Planfeststellung Baudenkmäler im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 DSchG waren und ein Ensemble im Sinne von § 4 Abs. 1 und 3 DSchG bildeten.

(a) Gemäß § 4 Abs. 2 DSchG ist Baudenkmal eine bauliche Anlage oder ein Teil einer baulichen Anlage im Sinne des § 2 Abs. 1 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 20. Dezember 2011 (HmbGVBl. S. 554), in der jeweils geltenden Fassung, deren oder dessen Erhaltung wegen der geschichtlichen, künstlerischen oder wissenschaftlichen Bedeutung oder zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im öffentlichen Interesse liegt. Zu einem Baudenkmal gehören auch sein Zubehör und seine Ausstattung, soweit sie mit dem Baudenkmal eine Einheit von Denkmalwert bilden.

Eine bauliche Anlage hat geschichtliche Bedeutung im Sinne von § 4 Abs. 2 Satz 1 DSchG, wenn sie geeignet ist, geschichtliche Entwicklungen aufzuzeigen oder zu erforschen. Dies ist dann der Fall, wenn das Objekt für die politischen, sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen oder sonstigen Verhältnisse in bestimmten Zeitepochen einen Aussagewert hat, wenn ihm als Wirkungsstätte namhafter Personen oder als Schauplatz historischer Ereignisse ein bestimmter Erinnerungswert beizumessen ist oder wenn es im Sinne eines Assoziationswertes einen im Bewusstsein der Bevölkerung vorhandenen Bezug zu bestimmten politischen, sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen oder sonstigen Verhältnissen seiner Zeit herstellt. Entscheidend ist der dokumentarische und exemplarische Charakter des Schutzobjekts als ein Zeugnis der Vergangenheit. Dabei muss ein Denkmal, um einen Aussagewert zu besitzen, nicht selbsterklärend sein. Zwar dient Denkmalschutz gerade der Erhaltung von Anschauungsmaterial. Für ein Denkmal ist deshalb die optische Wahrnehmbarkeit einer historischen Aussage charakteristisch. Diese Erkenntnis darf jedoch nicht zu der Schlussfolgerung verleiten, dass die den Denkmalwert begründende geschichtliche Bedeutung unmittelbar, d.h. ohne dass es einer Erläuterung der geschichtlichen Zusammenhänge bedarf, am Objekt selbst und auch für einen „unbefangenen“ Betrachter ablesbar sein muss. Die Entfaltung eines Aussagewertes setzt in der Regel vielmehr die Bereitschaft des Betrachters voraus, sich mit dem Objekt und den in ihm verkörperten historischen Gegebenheiten auseinander zu setzen. Dies macht ein zumindest punktuell bzw. temporär angeeignetes Fachwissen erforderlich (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 23.6.2016, 3 Bf 100/14, juris Rn. 68, m.w.N.; Urt. v. 3.5.2017, 3 Bf 98/15, juris Rn. 57 m.w.N.).

Ein Bauwerk ist zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes denkmalschutzwürdig, wenn seine Erscheinung in herausgehobener Weise ein Orts-, Platz- oder Straßenbild seit alters her bestimmt oder kennzeichnender Bestandteil einer typisch historischen Stadtstruktur ist und aus eben diesem Grund ein öffentliches Interesse an seiner Erhaltung besteht (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 23.6.2016, 3 Bf 100/14, juris Rn. 93; Urt. v. 3.5.2017, 3 Bf 98/15, juris Rn. 48 m.w.N.). Dabei ist regelmäßig eine gewisse aus seiner Eigenart sich ergebende „Dominanz“ erforderlich, d.h. das Bauwerk darf nicht nur beiläufige Zutat einer städtebaulichen Struktur sein (OVG Hamburg, Urt. v. 26.4.2018, 3 Bf 175/15, juris Rn. 64).

Ein Ensemble ist nach § 4 Abs. 3 DSchG eine Mehrheit baulicher Anlagen einschließlich der mit ihnen verbundenen Straßen und Plätze sowie Grünanlagen und Frei- und Wasserflächen, deren Erhaltung aus in § 4 Abs. 2 DSchG genannten Gründen im öffentlichen Interesse liegt, und zwar auch dann, wenn kein oder nicht jeder einzelne Teil des Ensembles ein Denkmal darstellt. Zu einem Ensemble gehören auch das Zubehör und die Ausstattung seiner Bestandteile, soweit sie mit den Bestandteilen des Ensembles eine Einheit von Denkmalwert bilden. Der Ensemblebegriff setzt dabei mehr voraus als eine schlichte räumliche Ansammlung mehrerer baulicher Anlagen, selbst wenn sie ihrerseits als Denkmal anzusehen sein sollten. Ein Ensemble ist gekennzeichnet durch das Zusammenwirken einzelner Elemente, die sich dadurch zu einem einheitlichen Ganzen fügen, so dass zu dem räumlichen Aspekt ein qualitativer Aspekt hinzutritt. Um als Ensemble gelten zu können, muss eine Mehrzahl von Objekten miteinander im Zusammenhang stehen und gerade wegen dieses Zusammenhanges in ihrer Gesamtheit schützenswert sein. Das Ensembledenkmal erfährt seinen Denkmalwert damit durch das Einander-Zugeordnetsein der Einzelobjekte selbst, aus deren spezifischem Zusammenhang sich der Wert des Ganzen erschließt. Entscheidend ist die Verbindung der einzelnen Objekte durch eine übergreifende Komponente oder Idee bzw. ein einheitsstiftendes Merkmal, die bzw. das der eigentliche „Träger der geschichtlichen Botschaft“ des Ensembles ist (zum Vorstehenden OVG Hamburg, Urt. v. 12.9.2019, 3 Bf 177/16, juris Rn. 44).

Das übergreifende Tatbestandsmerkmal des öffentlichen Erhaltungsinteresses hat schließlich die Aufgabe, aus dem Kreis der in Betracht kommenden Objekte eine eingrenzende Auswahl zu treffen und so eine unangemessene Ausweitung des Denkmalbegriffs zu verhindern. Die Beurteilung, ob die Erhaltung eines Objekts im öffentlichen Interesse liegt, ist dabei im Interesse der gebotenen Objektivierung in erster Linie anhand des Wissens- und Erkenntnisstands eines breiten Kreises von Sachverständigen oder jedenfalls Interessierter zu beantworten, sofern die Erhaltungswürdigkeit des Objekts nicht bereits allgemein in das Bewusstsein der Bevölkerung eingegangen ist. Aber auch wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, kann das öffentliche Interesse an der Erhaltung eines Objekts bejaht werden, wenn sich seine geschichtliche Bedeutung dem verständigen, über die geschichtlichen Zusammenhänge unterrichteten Betrachter offenkundig erschließt und sich die

Notwendigkeit der Erhaltung aufgrund gewichtiger Besonderheiten des Einzelfalles aufdrängt (OVG Hamburg, Urt. v. 3.5.2017, 3 Bf 98/15, juris Rn. 65 m.w.N.).

(b) Nach den Erläuterungen des Denkmalschutzamts vom 16. September 2020, auf die im Übrigen ebenso wie auf das Gutachten [...] vom 20. März 2017 (Planunterlage 18.4) ergänzend Bezug genommen wird, ergeben sich die Denkmalbedeutung der und das öffentliche Erhaltungsinteresse an der Sternbrücke in ihren Einzelbauwerken und als auf einander bezogenes Ensemble von Brückenbauwerk und angrenzenden Unterbauten zur Überzeugung des Senats aus den folgenden Gesichtspunkten:

Eine geschichtliche Bedeutung der 1926 fertiggestellten Brücke im Sinne von § 4 Abs. 2 Satz 1 DSchG ergibt sich nach den Erläuterungen des Denkmalschutzamts zunächst aus der ingenieurbau-, technik- und verkehrsgeschichtlichen Relevanz der Brücke. Sie ist eine der wenigen in Hamburg erhaltenen Brückenbauwerke dieser Art und dokumentiert den hohen Stand der Ingenieurskunst bei der Konstruktion von Vollwandträger-Bahnbrücken aus Stahl in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vor Beginn des Zweiten Weltkriegs. Sie weist sowohl in Material- als auch Konstruktionsart Besonderheiten auf. Zur Erzielung höherer Spannweiten und Wirtschaftlichkeit wurde auf der Grundlage eines Erlasses der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahre 1924 der damals neu entwickelte, höherwertige Baustahl St 48 verwendet (vgl. auch Gutachten [...] v. 20.3.2017, Planunterlage 18.4, S. 10 f.). Es handelt sich um eine der wenigen bekannten Brücken mit durchgängigen Stahlhauptträgern ohne Gelenke und eine der wenigen erhaltenen Brücken aus diesem Baustahl. Um das Abheben der Brücke an ihren Enden zu verhindern, wurde eine – nur selten verwendete – Gegengewichtskonstruktion gewählt. Das Gutachten [...] führt hierzu aus, für diese zeittypische Bauweise existierten gegenwärtig vermutlich nur noch wenige Beispiele in Deutschland ([...] v. 20.3.2017, Planunterlage 18.4, S. 10). Bei den als Zwischenauflagern dienenden Stützen handelt es sich um eine zeittypische Konstruktion aus genieteten Blechträgern mit massiven Lagern. Des Weiteren ergibt sich eine baugeschichtliche Bedeutung der Brücke im Sinne des § 4 Abs. 2 Satz 1 DSchG nach den Ausführungen des Denkmalschutzamts aus der bei den Über- und Unterbauten besonders qualitätsvollen zeittypischen Gestaltung. Die in die bestehenden Kasematten der Viaduktstrecke der ersten Sternbrücke von 1893/94 eingebetteten Unterbauten wurden kurz nach Fertigstellung der Brücke 1927/28 zur Kreuzung hin umgebaut und um Läden, Toiletten und Lagerräume erweitert, die auch seitlich der Brücke Raum einnehmen. Sie sind

im Stil der Zeit als expressiv-moderne Klinkerarchitekturen mit Zierverbänden, dekorativen Rahmungen und schmiedeeisernen Ausstattungen gestaltet. Der Überbau zeichnet sich durch eine durch die Konstruktionsart ermöglichte besondere Modernität mit großer Klarheit und Geschlossenheit aus und ist damit ein Musterbeispiel des modernistischen Brückenbaus der 1920er Jahre. Insoweit ist die Brücke auch als Ensemble von Überbau und Unterbauten schutzwürdig, weil diese in ihrer Formensprache bewusst aufeinander bezogen und Zeugnis der vom Modernismus getragenen Verkehrsarchitektur der damaligen Reichsbahn sind.

Zur Schutzwürdigkeit der Sternbrücke zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im Sinne des § 4 Abs. 2 Satz 1 DSchG führt das Denkmalschutzamt aus, dass diese seit fast hundert Jahren den Stadtraum an der Kreuzung Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee/Wohlers Allee prägt. Unter Einbeziehung der älteren Viaduktstrecke liegt sie exponiert in einem Umfeld von im Übrigen stilistisch und in der Höhe sehr unterschiedlichen Bauwerken, wo sie als ordnendes Element wirkt. Sie schneidet alle wesentlichen Blickachsen und bildet optisch ein Portal für die dort kreuzenden Verkehrswege.

(2) Die für den Rückbau der Bestandsbrücke einschließlich der Unterbauten danach formell erforderliche denkmalschutzrechtliche Genehmigung wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss materiell rechtmäßig erteilt.

(a) Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 1 DSchG ist im vorliegenden Fall wegen der formellen Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses, der den Rückbau der Bestandsbrücke als Voraussetzung des festgestellten Vorhabens vorsieht, als erteilt anzusehen. Dabei kann offenbleiben, ob die Beklagte die Erlaubnis im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich erteilen wollte oder dies für nicht erforderlich hielt, weil sie davon ausging, diese sei bereits durch das Denkmalschutzamt in seiner Stellungnahme vom 16. Dezember 2020 erteilt worden (vgl. hierzu PFB, S. 49, 310 f.; vgl. aber auch S. 311: „es sich um eine (u.a. denkmal-)fachbehördliche Entscheidung handelt, die im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses konzentriert wird“). Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen,

insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Dabei werden die konzentrierten Erlaubnisse nicht als einzelne Entscheidungen im Planfeststellungsbeschluss gebündelt erteilt, sondern durch ihn als einheitliche Gesamtentscheidung ersetzt. Sie müssen deshalb auch nicht beantragt oder im Planfeststellungsbeschluss benannt werden. Es genügt, dass aus den Planunterlagen hervorgeht, welche Erlaubnisvorbehalte von dem Vorhaben berührt werden (zum Vorstehenden Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 75 Rn. 12; Deutsch, in: NK-VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 75 Rn. 67; Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 75 Rn. 13). Durch den Planfeststellungsbeschluss wird sodann die Zulässigkeit des Vorhabens als solches in jeder rechtlichen Hinsicht verbindlich festgestellt (Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 75 Rn. 9). Die formelle Konzentrationswirkung gilt für Entscheidungen, die für das planfestgestellte Vorhaben selbst erforderlich sind, zwingend in dem gesetzlich angeordneten Umfang. Nicht erfasst werden Entscheidungen, die in einem (Fach-)Gesetz ausdrücklich von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses ausgeklammert werden oder in einem vor- oder nachgelagerten Verfahren getroffen werden, das die Planfeststellungsbehörde bindet (Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 75 Rn. 13b f. m.w.N.). Dagegen kann die Planfeststellungsbehörde, soweit sie das Vorhaben gegenständlich zulässt, die auf den jeweiligen Zulassungsgegenstand bezogene gesetzliche Erlaubniswirkung nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG nicht durch besondere Vorbehalte im Planfeststellungsbeschluss wieder einschränken. Da § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG allerdings nur eine formelle Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses begründet, bleibt die Planfeststellungsbehörde in der Sache an alle materiellen Rechtsvorschriften, von denen die Rechtmäßigkeit der jeweils ersetzten Entscheidung abhängt, gebunden. Ihre Missachtung – hier der denkmalschutzrechtlichen Vorschriften – würde deshalb zur materiellen Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 26.6.1992, 4 B 1-11/92, juris Rn. 35 f.; Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 75 Rn. 15).

(b) Die mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilte denkmalschutzrechtliche Genehmigung ist auch materiell rechtmäßig.

Gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 DSchG darf die Genehmigung nur versagt werden, wenn ihr überwiegende Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen. Sie ist gemäß § 9 Abs. 2 Satz 2 DSchG zu erteilen, sofern überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen, wobei insbesondere Belange des Wohnungsbaus, der energetischen Sanierung, des Einsatzes erneuerbarer Energien und die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen sind. § 9 Abs. 2 DSchG erfordert insofern eine Abwägung der Gründe des Denkmalschutzes mit den Belangen des Denkmaleigentümers (vgl. Bü-Drs. 20/5703, S. 17) sowie für die Genehmigung streitenden öffentlichen Interessen, die der vollständigen gerichtlichen Kontrolle unterliegt (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 12.9.2019, 3 Bf 177/16, juris Rn. 51; Urt. v. 23.6.2016, 3 Bf 100/14, juris Rn. 89). Im Genehmigungsverfahren sind dabei die „Gründe des Denkmalschutzes“ zu ermitteln, zu gewichten und gegen die für eine beabsichtigte Änderung sprechenden Belange abzuwägen (vgl. Bü-Drs. 20/5703, S. 3; OVG Hamburg, Beschl. v. 15.2.2016, 3 Bs 239/15, juris Rn. 16). Diese Bewertung hat kategorienadäquat zu erfolgen, d.h. unter Berücksichtigung der Gründe der Unterschutzstellung im Einzelfall (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 12.9.2019, 3 Bf 177/16, juris Rn. 53 m.w.N.).

Unter Berücksichtigung der von dem Kläger mit der Klagebegründung gegen die Erteilung der Genehmigung nach § 9 Abs. 2 Satz 1 DSchG vorgebrachten Einwände führt diese Abwägung zu dem Ergebnis, dass die für einen Neubau des Brückenbauwerks – und damit den Rückbau des Bestandsbauwerks – sprechenden öffentlichen Interessen die Gründe für den Erhalt des Denkmals überwiegen.

(aa) Für einen Neubau sprechen zunächst öffentliche Verkehrsinteressen von hohem Gewicht. Es besteht ein besonderes öffentliches Interesse an einer möglichst störungsfreien Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs auf den über die Brücke führenden Strecken 6100 (Fernbahn) und 1240 (S-Bahn) und des Straßenverkehrs unter der Brücke.

Zur Bedeutung des Bahnbetriebs macht der erkennende Senat sich die überzeugenden Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses (zum Folgenden S. 160 f.) zu eigen. Die darin referierten Tatsachen werden auch mit der Klagebegründung nicht in Frage gestellt. Danach trägt die über die Brücke fahrende Fernbahn die Hauptlast des Verkehrs zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und den Strecken nach Kiel, Flensburg und Dänemark und

ist insoweit Bestandteil des europäischen TEN-Netzes. Zudem fahren über die Strecke 6100 und somit über die Sternbrücke insbesondere IC- und ICE-Züge zu den Bahnbetriebswerken Langenfelde und Eidelstedt. Die S-Bahn-Strecke 1240, die von den S-Bahn-Linien S2 und S5 vom Hamburger Hauptbahnhof nach Altona, Pinneberg und Wedel befahren wird, ist als zentrale Nahverkehrsachse von elementarer Bedeutung für den Schienenpersonennahverkehr. Auf den Strecken 6100 und 1240 finden insgesamt bis zu 900 tägliche Zugfahrten statt. Nach den Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses, an deren inhaltlicher Richtigkeit zu zweifeln für den Senat kein Grund ersichtlich ist, handelt es sich damit um eine der am meisten frequentierten Bahnstrecken in Deutschland und es ist aufgrund von Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des geplanten Bahnhofs Hamburg Altona-Nord zu erwarten, dass die Streckenauslastung der Strecke 6100 nach Einführung des Deutschlandtaktes noch steigen wird.

Zur Verkehrsbedeutung des Straßenkreuzungsbereichs macht der erkennende Senat sich die überzeugenden Ausführungen des Senats in einer Mitteilung an die Bürgerschaft (Bü.-Drs. 22/2023, S. 4) zu eigen. Die darin referierten Tatsachen werden auch mit der Klagebegründung nicht durchgreifend in Frage gestellt. Danach muss die Stresemannstraße als Bundesstraße und Hauptverkehrsstraße Schwerverkehr und Sondertransporte aufnehmen, die den Elbtunnel nicht nutzen dürfen. Sie dient daneben als Hauptverbindung zwischen den westlichen Stadtteilen und der inneren Stadt. In dieser Funktion ist sie sowohl für Rad- und Busverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr von großer Bedeutung. Diese Bedeutung wird nach den Prognosen der Freien und Hansestadt Hamburg mit der Nachverdichtung auf dem ehemaligen Holstengelände, in der neuen Mitte Altona, in Bahrenfeld und durch die Science City Bahrenfeld weiter zunehmen. Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke beträgt knapp 30.000 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von 8 Prozent. Außerdem verkehren auf der Stresemannstraße die Buslinien M3 und X3. Der Straßenzug Max Brauer Allee - Altonaer Straße verbindet als Hauptverkehrsstraße die Stadtteile Altona und Eimsbüttel. Er weist einen hohen Radverkehrsanteil auf, ist aber auch für den Fußverkehr von besonderer Bedeutung. Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke beträgt knapp 15.000 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 Prozent. Nach den Prognosen der Freien und Hansestadt Hamburg wird sowohl der Bus- als auch der Rad- und Fußverkehr in diesem Straßenzug in Zukunft an Bedeutung gewinnen: Die Fahrtenzahl

der bereits jetzt auf der Max-Brauer-Allee verkehrenden Linie 15 soll erhöht werden und die Zahl der stündlichen Fahrten damit von 54 auf 84 (beide Richtungen) steigen. Auch der wachsende Radverkehr zwischen Eimsbüttel und Altona wird nach den Prognosen der Freien und Hansestadt Hamburg maßgeblich auf dieser Achse abgewickelt werden.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich ein hohes öffentliches Interesse an der Betriebssicherheit und Störungsfreiheit des Brückenbauwerks sowohl im Hinblick auf den Schienen- als auch auf den Straßenverkehr. Ein Neubau trägt diesem Interesse langfristig Rechnung. Die Restnutzungsdauer des Bestandsbauwerks ist dagegen beschränkt. Bereits jetzt bzw. spätestens bis 2035 wären erhebliche Erhaltungsmaßnahmen notwendig (vgl. Gutachten [...] v. 8.3.2020, Planunterlage 18.3, S. 24 f.; Gutachten [...] v. 24.3.2020, Planunterlage 18.1, S. 76). Soweit der Kläger in diesem Zusammenhang rügt, die Berechnungen der DB Fachstelle Magdeburg hätten „den falschen Kerbfall für die Nachweisstellen“ zugrunde gelegt, was vom Regelwerk abweiche und zu deutlich kürzeren Restnutzungsdauern führe, bleibt dieser Einwand unsubstantiiert. Die Klagebegründung führt hierzu nichts weiter aus, sondern verweist lediglich auf eine Stellungnahme des Gutachters [...] vom 23. April 2020 (Denkmalschutzakte, S. 3607 ff.). Mit der Pflicht zur fristgemäßen Klagebegründung geht jedoch die Pflicht des Prozessbevollmächtigten zur Sichtung und rechtlichen Einordnung der Tatsachen einher, auf die die Klage gestützt werden soll. Dabei muss das Klagevorbringen aus sich heraus ohne Weiteres verständlich sein. Eine Bezugnahme auf beigefügte Gutachten wird dieser Anforderung nicht gerecht. Sie lässt die erforderliche Sichtung und rechtliche Einordnung der Tatsachen durch den Klägerbevollmächtigten nicht erkennen und unterläuft den Vertretungszwang nach § 67 Abs. 4 Satz 1 VwGO (zum Vorstehenden BVerwG, Beschl. v. 21.8.2025, 9 A 14/25, juris Rn. 18). Unabhängig davon bezieht sich die zitierte Stellungnahme vom 23. April 2020 auf eine in den oben genannten Gutachten von [...] und [...] berücksichtigte Berechnung der DB Netz AG, Fachstelle Brückenmessung Magdeburg, vom 21. November 2019 und führt aus, der Kerbfall werde in dieser Berechnung „abweichend vom Regelwerk ungünstig mit VIII (höchste Beanspruchungsklasse genieteter Verbindungen)“ statt mit der zu längeren Restnutzungsdauern führenden Klasse VII angesetzt (Denkmalschutzakte, S. 3609). Das oben angeführte Gutachten [...] (Planunterlage 18.1, S. 53 f.) begründet indes ausdrücklich die Zuordnung der jeweiligen Hauptträgerbereiche in die Kerbfallklasse VIII des bahninternen Regelwerks. Auch hiermit setzt sich die Klagebegründung nicht ansatzweise

auseinander, um die aufgestellte Behauptung zu substantiieren, der angesetzte Kerbfall sei „falsch“.

Die danach erforderlichen kostenintensiven Erhaltungsmaßnahmen haben ihrerseits gegenüber einer Neubauvariante Nachteile im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Verkehrsinteressen:

Zum einen würden auch sie die Nutzungsdauer der Bestandsbrücke nur begrenzt verlängern. Das Gutachten [...] vom 24. März 2020 (Planunterlage 18.1, S. 75 ff.) kommt zu dem Ergebnis, dass die Brücke auch im Falle der spätestens bis 2035 gebotenen Sanierungen (mindestens Austausch der Lager sowie von Teilen der zugehörigen Unterkonstruktionen, der Buckelbleche, der Längsträger mit ihren Anschlüssen an die Querträger und ab einer geplanten Restnutzungsdauer von mehr als 12 Jahren ebenfalls von Teilen der Hauptträger) wegen der begrenzten Restnutzungsdauern weiterer Teile des Hauptträgerobergurts und Untergurts voraussichtlich nur weniger als 60 Jahre (ab 2023) ohne nennenswerte Einschränkungen hinsichtlich der Stand-, Betriebs- und der Verkehrssicherheit genutzt werden könnte.

Zum anderen führte eine Sanierung der Bestandsbrücke zu deutlich längeren Sperrungen des Bahnbetriebs: Die planfestgestellte Neubauvariante soll lediglich zu einer Vollsperrung der Bahnstrecke von 28 Tagen in der Phase der Überbaumontage und Gradientenanhebung führen (vgl. Erläuterungsbericht, Planunterlage 1.0, S. 61). Demgegenüber würde die Sanierungsvariante in mindestens zwei Bauphasen Vollsperrungen von insgesamt mindestens 54 Tagen zur Folge haben (vgl. [...], Erläuterungsbericht zur Machbarkeitsstudie einer Bestandssanierung der vorh. Überbauten, 13.2.2020, Planunterlage 18.2, S. 17). Dabei bliebe anders als bei der Neubauvariante zudem die Unsicherheit bestehen, dass im Zuge der Sanierung weitere Schäden entdeckt werden (Gutachten [...] v. 24.3.2020, Planunterlage 18.1, S. 76), die längere Sperrungen des Bahn- und Straßenverkehrs erforderlich machen (vgl. [...], a.a.O., S. 20). Angesichts der hohen Bedeutung der betroffenen Verkehrswege sind die Dauer und Planbarkeit ihrer Sperrungen erhebliche Gesichtspunkte, die das Gewicht der Neubauvariante in der Abwägung erhöhen.

Für die Ersetzung des Bestandsbauwerks mit der planfestgestellten Neubauvariante sprechen außerdem die mit einer stützenfreien Ausführung der Brücke und der Aufweitung des Kreuzungsbereichs darunter verbundenen Interessen. Dies sind zum einen die Planungs- und Verkehrsinteressen der Freien und Hansestadt Hamburg, wie sie im Schreiben vom 20. Februar 2017 an die Beigeladene und den im Planfeststellungsbeschluss (PFB, S. 106) angeführten Auskünften des Senats an die Bürgerschaft (vgl. hierzu Bü.-Drs. 22/2023, S. 4; 22/191, S. 1 f.; 22/336, S. 2; 22/518, S. 1, 3 f., 5 f.) zum Ausdruck kommen: In dem Schreiben ersuchte die Freie und Hansestadt Hamburg die Beigeladene um eine stützenfreie Ausführung der Brücke und die Aufweitung des Kreuzungsbereichs. Mit dem Ersuchen verbunden war die Absicht, den Verkehrsbereich unter der Brücke unter Anlegung von Rad- und Gehwegen sowie Bushaldebuchten mit bestimmten Maßen und Beseitigung der bestehenden Fahrbahnverengung neu zu gestalten, auch wenn zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch keine endgültig beschlossene Planung der Freien und Hansestadt Hamburg vorlag. Die stützenfreie Ausführung des Bauwerks dient zum anderen auch dem öffentlichen Interesse an einem möglichst störungsfreien Betrieb der Eisenbahnbrücke: Die Position der Stützen des Bestandsbauwerks auf der stark befahrenen Straßenverkehrskreuzung unter der Brücke birgt eine Anprallgefahr für Fahrzeuge. Auch wenn die derzeitigen Stützen dem Anprall eines Kraftfahrzeugs grundsätzlich standhalten dürften (vgl. Stellungnahme der Ingenieurgruppe Bauen v. 20.11.2018, Denkmalschutzakte Objekt ID 43766, Bl. 2402 ff., sowie Stellungnahme der DB Netze v. 3.12.2018, Denkmalschutzakte Objekt ID 43766, Bl. 2419 f.), so birgt ein solcher Anprall je nach Auffahrgeschwindigkeit und sonstigen Unfallfolgen das Risiko von Einschränkungen und Störungen des Bahnbetriebs jedenfalls bis zur Klärung der damit verbundenen Folgen für die Statik des Bauwerks (vgl. auch PFB, S. 162).

In diesem Zusammenhang war dem bedingt gestellten Antrag der Beigeladenen, zum Beweis der Tatsache, dass die stützenfreie Bauweise des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung Sternbrücke das Risiko einer Störung des Bahnbetriebs auf der Eisenbahnüberführung Sternbrücke erheblich reduziert, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis zu erheben, nicht nachzugehen. Das Gericht geht nach dem Obenstehenden bereits davon aus, dass eine stützenfreie Bauweise das Risiko einer Störung des Bahnbetriebs auf der Eisenbahnüberführung reduziert, da sie einen Anprall von Kraftfahrzeugen auf statisch relevante Stützen ausschließt. Soweit der

Beweisantrag auf die Feststellung einer „erheblichen“ Reduzierung gerichtet ist, ist er unsubstantiiert. Unsubstantiiert sind Beweisanträge, die das Beweisthema, d.h. die unter Beweis gestellte Tatsachenbehauptung, nicht hinreichend konkretisieren (BVerwG, Beschl. v. 25.1.1988, 7 CB 81/87, juris Rn. 11). Der Beweisantrag muss grundsätzlich auf eine konkrete und individualisierte Tatsache bezogen sein (Störmer, in: Fehling/Kastner, VerwR, 5. Aufl. 2021, VwGO § 86 Rn. 58). Dies ergibt sich aus der auch im Verwaltungsprozess heranziehbaren (vgl. Schübel-Pfister, in: Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 86 Rn. 52) Definition des § 244 Abs. 3 Satz 1 StPO, nach der ein Beweisantrag vorliegt, wenn der Antragsteller ernsthaft verlangt, Beweis über eine bestimmte behauptete konkrete Tatsache durch ein bestimmt bezeichnetes Beweismittel zu erheben und dem Antrag zu entnehmen ist, weshalb das bezeichnete Beweismittel die behauptete Tatsache belegen können soll. Diese Voraussetzungen erfüllt der Beweisantrag nicht, weil er es der wertenden Konkretisierung des Sachverständigen überlässt, was eine „erhebliche“ Reduzierung des Risikos einer Störung des Bahnbetriebs wäre.

(bb) Für den Rückbau der Bestandsbrücke und einen Brückenneubau sprechen darüber hinaus gewichtige Belange des Schutzes von Verkehrsteilnehmern und Anwohnern:

Die Stützpfeiler des Bestandsbauwerks im Fahrbahnbereich stellen ein Unfallrisiko und damit eine Gefahr für Leib und Leben der Straßenverkehrsteilnehmer dar. Auch ein – grundsätzlich möglicher (vgl. [...], Erläuterungsbericht zur Machbarkeitsstudie einer Bestandssanierung der vorh. Überbauten, 13.2.2020, Planunterlage 18.2., S. 11 f.) – Ersatz der Stützpfeiler zur Erhöhung der statischen Anprallsicherheit böte keinen Schutz zur Minderung von Schäden an den Straßenfahrzeugen (vgl. Gutachten [...] v. 8.3.2020, Planunterlage 18.3, S. 20) und damit der Gefahr für Verkehrsteilnehmer. Der Wegfall der Stützen würde auch nicht einen bloß theoretischen Sicherheitsgewinn bewirken: Unter der Sternbrücke kreuzen sich zwei stark belastete Hauptverkehrsstraßen. Der Kreuzungsbereich ist nach den plausiblen und nachvollziehbaren Angaben des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg als Unfallhäufungsstelle bei der Verkehrsdirektion und Unfallkommission bekannt (hierzu und zum Folgenden BÜ.-Drs. 22/2023, S. 3). Er ist danach geprägt von Unfällen im Längsverkehr mit der Unfallursache „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“, wofür als mögliche Ursache die Verjüngung der Fahrstreifen von vier auf drei Spuren vor den in der Mitte liegenden Brückenpfeilern und daraus resultierende Sichtbehinderungen angesehen werden.

Des Weiteren ermöglicht nur ein Rückbau des Denkmals und ein Neubau die Errichtung von – derzeit nicht vorhandenen – Lärmschutzvorkehrungen im Brückenbereich zum Schutz der Belange der lärmbeeinträchtigten Anwohner. Die mit den Planunterlagen vorgelegte schalltechnische Untersuchung (Planunterlage 17.1 b, S. 21 f. sowie Anlagen 5.1 und 6.1-6.4) zeigt auf, dass im derzeitigen Zustand an mehreren Wohngebäuden in unmittelbarer Nähe zur Brücke Beurteilungspegel im Sinne von § 4 Abs. 1 i.V.m. Anlage 2 der 16. BImSchV von tags mehr als 70 dB(A) und nachts (teils deutlich und auch in der Umgebung außerhalb des Bauabschnitts) mehr als 60 dB(A) erreicht werden. An zahlreichen Immissionsorten werden die im Falle des Baus oder der wesentlichen Änderung eines Schienenwegs nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte überschritten (Planunterlage 17.1 b, Anlage 5.1). Eine Lärmsanierung des Bestandsbauwerks durch die Installation von Lärmschutzwänden wäre nach der – von dem Kläger mit der Klagebegründung nicht in Zweifel gezogenen – Begründung des Planfeststellungsbeschlusses statisch nicht darstellbar. Sie würde auch dem baugeschichtlichen Denkmalwert der sich durch besondere Klarheit und Geschlossenheit auszeichnenden modernistischen Formensprache des Überbaus zuwiderlaufen (vgl. PFB, S. 171 f.).

(cc) In der Gegenüberstellung überwiegen die dargelegten hoch zu gewichtenden öffentlichen Verkehrsinteressen und gesundheitlichen Belange von Verkehrsteilnehmern und Anwohnern das ideelle Interesse am Erhalt der Bestandsbrücke als Ensemble und ihrer Einzeldenkmäler aufgrund ihrer geschichtlichen Bedeutung und stadtbildprägenden Wirkung im Sinne von § 4 Abs. 2 Satz 1 DSchG.

Dabei ist bei der Gewichtung der historischen Denkmalschutzgründe zu berücksichtigen, dass die Bestandsbrücke aufgrund ihrer konkreten, auch künftig fortbestehenden verkehrsinfrastrukturellen Bedeutung einer Funktionsbindung unter dauerhafter Wahrung der maßgeblichen Anforderungen insbesondere an die Betriebssicherheit unterliegt, die einer permanenten Erhaltung in authentischem, insbesondere in dem oben dargestellten bau- und ingenieurgeschichtlichen Zustand, der den Denkmalwert wesentlich ausmacht, von vornherein entgegensteht. Hinzu kommt, dass die zur erforderlichen Aufrechterhaltung der Funktion der Brücke im oben beschriebenen Sinne bereits jetzt feststehenden unumgänglichen, mit dem Ersatz wesentlicher Konstruktionsteile einhergehenden

Sanierungsmaßnahmen den bau- und ingenieurgeschichtlichen Aussagegehalt des Denkmals jedenfalls erheblich verringern werden, selbst wenn hierdurch die Denkmaleigenschaft als solche nicht gänzlich entfallen sollte. Im Einzelnen:

Allgemein gilt zwar, dass der Erhaltungszustand eines denkmalwerten Gebäudes grundsätzlich keinen Einfluss auf dessen Schutzwürdigkeit hat (vgl. auch OVG Hamburg, Beschl. v. 5.7.2022, 3 Bs 259/21, juris Rn. 31 m.w.N.). Auch ein schlecht erhaltenes Denkmal ist grundsätzlich erhaltenswert. Lediglich ein baufälliges, nicht erhaltungsfähiges Gebäude ist nicht denkmalfähig. Dieses ungeschriebene, negative Tatbestandsmerkmal der Erhaltungsfähigkeit, das für die Denkmaleigenschaft nach § 4 Abs. 2 und 3 DSchG entscheidungserheblich ist, trifft nur auf solche baulichen Anlagen zu, die derartige Mängel in der Beschaffenheit ihrer Bausubstanz aufweisen, dass sie unter Wahrung ihrer Identität nicht mehr mit technischen Maßnahmen denkmalgerecht saniert werden können, weil die Sanierung dieser Schäden einer Neuerrichtung gleichkäme oder weil feststeht, dass das Denkmal in naher Zukunft unabwendbar untergehen wird, also definitiv rettungslos abgängig ist. Die Frage der Erhaltungsfähigkeit beurteilt sich weder nach dem bautechnischen Aufwand der Sanierung noch nach den damit verbundenen Kosten, sondern allein aus denkmalfachlicher Sicht.

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass die Möglichkeit besteht, die Nutzungsdauer der Bestandsbrücke durch Erhaltungsmaßnahmen jedenfalls nicht unerheblich zu verlängern. Dies ergibt sich aus den vorliegenden Gutachten zur Restnutzungsdauer (vgl. Gutachten [...] v. 24.3.2020, Planunterlage 18.1, S. 78 f.; Gutachten [...] v. 8.3.2020, Planunterlage 18.3, S. 24 f.) und wird auch von der Beklagten in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses anerkannt (vgl. PFB, S. 179: „nicht zu bestreiten“, dass „Machbarkeit der Erhaltung des Bauwerks grundsätzlich gegeben ist“). Offen ist allerdings, ob die hierfür gebotenen Erhaltungsmaßnahmen einen Grad erreichen würden, der einer Neuerrichtung gleichkäme und die Denkmalaussage des Baudenkmals entfallen ließe. Für die Abgrenzung der Sanierung eines erhaltungsfähigen Denkmals von der Herstellung einer Denkmalkopie ist von den Gründen für die Unterschutzstellung des Denkmals sowie einer Bestandsaufnahme der zu beseitigenden Schäden und der erhaltungsfähigen Substanz auszugehen (vgl. hierzu und zum Folgenden OVG Hamburg, Beschl. v. 5.7.2022, 3 Bs 259/21, juris Rn. 39 m.w.N.). Maßgeblich ist die Frage, ob ein Objekt trotz eingetretener Verluste an historischer Substanz noch die Erkennbarkeit der

Aussage bewahrt hat, die zu seiner Denkmaleigenschaft geführt hat. Hierbei können auch technische Besonderheiten des jeweils betroffenen Denkmaltyps ebenso wie der konkreten Sache von Bedeutung sein. So entfällt die Denkmaleigenschaft nicht zwangsläufig, wenn im Laufe der Zeit Teile im Zuge üblicher Erhaltungsmaßnahmen ausgetauscht werden, selbst wenn dies über einen längeren Zeitraum nach und nach dazu führt, dass der überwiegende Teil der Originalsubstanz durch Material aus der Zeit der jeweiligen Erhaltungsmaßnahmen ersetzt wird. Dies gilt insbesondere, wenn das in Rede stehende Bauwerk auf den fortwährenden Austausch abgängiger Bestandteile angelegt ist. Wo im Einzelfall die Grenze zwischen laufender Erhaltung und Neuerrichtung eines abgängigen Denkmals zu ziehen ist, hängt von einer wertenden Betrachtung der relevanten Umstände ab.

Nach dem Gutachten [...] vom 24. März 2020 (Planunterlage 18.1, S. 71 ff., 76 ff.) erfordert bereits die Erhaltung einer über 12 Jahre hinausreichenden, aber immer noch unter 60 Jahren verbleibenden Restnutzungsdauer der Brücke, dass die Widerlager sowie Teile der zugehörigen Unterkonstruktionen, die Buckelbleche, die inneren und äußeren Längsträger (mit ihren Anschlüssen an die Querträger), Teile der Hauptträger sowie möglicherweise auch die Obergurtlamellen ausgetauscht werden müssten. Der wirklich erforderliche Sanierungsumfang werde sich erst während einer Sanierung zeigen. Dieser könne ansteigen, wenn erst mit der Sanierung bisher unentdeckte Schäden erkannt würden oder festgestellt werde, dass kritische Bereiche nicht prüfbar seien. Das Gutachten [...] vom 8. März 2020 (Planunterlage 18.3, S. 24 f.) fasst zusammen, das Ziel einer Sanierung könne erreicht werden, werde jedoch, zumindest ab dem Jahr 2035, mit erheblichen Substanzverlusten verbunden sein. Die Lager seien kurzfristig instand zu setzen bzw. auszutauschen. Teile der Unterbauten müssten wegen der nicht ausreichend vorhandenen Zugänglichkeit zur Gegengewichtskonstruktion abgebrochen werden. Alternativ seien die Gegengewichte durch eine Konstruktion aus nicht rostendem Stahl oder eine Konstruktion mit Abrostungsreserve zu ersetzen. Buckelbleche, an denen geschweißt worden sei, seien auszutauschen. Die Gitterroste seien auszuwechseln und die Verbände unter der Brücke gegen massive Stahlkonstruktionen zu tauschen. Die Entwässerungskonstruktion sei abgängig. Teile der Hauptträger müssten ausgewechselt werden und im Übrigen umfangreiche Korrosionsschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Hierfür sei die Brücke spätestens 2035 zu demontieren und nach Abschluss der Arbeiten wieder einzubauen. Bei

den anstehenden Reparaturarbeiten seien außerdem die bisher beidseitig der Gleise fehlenden Flächen für eine Entfluchtung nachzurüsten (Planunterlage 18.3, S. 23).

Es kann dahinstehen, ob diese Maßnahmen letztlich zu einem Austausch der die Denkmalaussage prägenden Substanz führen würden. Dies erscheint wegen des im Raume stehenden Umfangs und des Bezugs der Erneuerungen zu der den wesentlichen ingenieurgeschichtlichen Denkmalwert der Brücke ausmachenden Konstruktionsweise (Vollwandträger mit Buckelblechen unter Verwendung des Baustahls St 48, Widerlager- und Gegengewichtskonstruktion) zumindest nicht fernliegend. Selbst wenn dies im Ergebnis nicht der Fall sein sollte, wäre der – im Rahmen der Abwägung nach § 9 Abs. 2 DSchG zu gewichtende – ingenieurgeschichtliche Denkmalwert wegen dieser Maßnahmen jedenfalls erheblich vermindert.

Ein anderes Ergebnis folgt nicht aus dem – letztlich auch unsubstantiierten – Einwand des Klägers, die Beigeladene habe in der Vergangenheit ihre Erhaltungs- und Instandsetzungspflicht gemäß § 7 DSchG missachtet und so die angeblich geringe Restnutzungsdauer der Bestandsbrücke mitherbeigeführt, woraus ihr im Rahmen der Abwägung bzw. Bewertung nach § 9 DSchG kein Vorteil erwachsen könne. Unabhängig davon, dass die öffentlichen Interessen an der Erneuerung des Brückenbauwerks in ihrem Gewicht nicht vom (Vor-)Verhalten der Beigeladenen abhängen, berücksichtigt der Kläger bereits nicht, dass die Bestandsbrücke frühestens mit dem Inkrafttreten des novellierten Denkmalschutzgesetzes am 1. Mai 2013 unter Denkmalschutz stehen konnte, wobei gemäß § 6 Abs. 1 Satz 3 DSchG die Einhaltung der gesetzlichen Schutzpflichten von der bzw. dem Verfügungsberechtigten erst ab der Eintragung in die Denkmalliste verlangt werden kann. Die Eintragung des „Ensembles Sternbrücke“ in die Denkmalliste erfolgte hingegen erst am 16. Juli 2015 (vgl. Sachakte des Denkmalschutzamtes DA1.39-207.406, S. 12). Es ist weder vorgetragen noch sonst davon auszugehen, dass etwaige Verletzungen der Erhaltungs- und Instandsetzungspflicht nach diesem Zeitpunkt in erheblicher Weise zu dem funktionserhaltenden Sanierungsbedarf der damals bereits rund 90 Jahre alten Bestandsbrücke, wie er in den ab 2018 durchgeführten Untersuchungen festgestellt wurde, beigetragen haben könnte.

Auch der weitere Einwand des Klägers, die Beklagte habe sich nicht mit den „Denkmalwerten der angrenzenden Bebauung, insbesondere der Kasematten“ befasst,

führt nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis. Der Kläger hat einen isolierten, über die Denkmalbedeutung des Brückenensembles (FIS-ID 43774) hinausgehenden Denkmalwert der Kasematten als solche anhand der Kategorien des § 4 Abs. 2 DSchG innerhalb der Klagefrist nicht hinreichend dargelegt. Die Klagebegründung verweist lediglich auf die Zugehörigkeit der Kasematten zum Vorgängerbau der Bestandsbrücke und damit zu einer „bedeutsame[n] Zeitschicht des Brückenensembles“. Zudem nimmt sie auf eine Passage in einer Publikation in den Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten (Anlage K 9) Bezug, in der jedoch lediglich beschrieben wird, dass sich an die Widerlager Kasematten anschließen: Laut Bauwerksbuch stammten die grundlegenden Infrastruktur-Elemente, namentlich die in Mauerwerk aufgeführten beidseitigen Widerlager, die beidseitigen Gewölbe (Kasematten) und die aus Beton bzw. Stahlbeton erstellten Wandscheiben beider Seiten noch von der ersten Sternbrücke. Diese beschreibenden Feststellungen verhalten sich jedoch nicht zu einer eigenen Denkmalbedeutung der Kasematten von solchem Gewicht, dass im Rahmen von § 9 Abs. 2 DSchG von einem Überwiegen der Gründe des Denkmalschutzes gegenüber den öffentlichen Interessen an der Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens auszugehen wäre.

Dieses Abwägungsergebnis wird schließlich auch nicht durch das Vorbringen des Klägers in Frage gestellt, der „Tripod-Entwurf“ würde den Erhalt der flankierenden Bauwerke ermöglichen. Dieser Einwand zieht die Annahme des Planfeststellungsbeschlusses, aus ingenieurstechnischen Gründen komme nur ein gesamter Neubau der Brücke und somit keine separate Erhaltung der die Brücke flankierenden Bauwerke Stresemannstraße [...] und Max-Brauer-Allee [...] in Betracht (PFB, S. 315), nicht in Zweifel. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit der „Tripod-Entwurf“ den Erhalt der an das eigentliche Brückenbauwerk angrenzenden bzw. integrierten Gewerbebauten und Kasematten ermöglichen würde. Der Entwurf geht nach den vorgelegten Planzeichnungen (Anlage K 14) offenbar ebenfalls von einem Rückbau dieser Bauwerke aus (vgl. insbesondere Plan-Nr. 504), wenn er unter der Brücke eine „Verkaufsfläche West“ und eine „Verkaufsfläche Ost“ vorsieht. An den Stellen der Gebäude Stresemannstraße [...] sowie Max-Brauer-Allee [...] sind Fußgänger- und Radwege eingezeichnet. Zudem setzt der Entwurf ebenfalls die Konstruktion von Widerlagern im Bereich der bisherigen Gewerbebauten bzw. Kasematten voraus, ohne dass dargetan wird, wie jene unter Erhalt der angrenzenden Bestandsunterbauten errichtet werden sollen.

(dd) In diesem Zusammenhang war dem bedingt gestellten Antrag der Beigeladenen, zum Beweis der Tatsache, dass die derzeit in Betrieb befindliche Eisenbahnüberführung Sternbrücke in Hamburg-Altona am Ende ihrer technischen Lebensdauer angekommen ist, Beweis durch Einholung eines Sachverständigengutachtens zu erheben, nicht nachzugehen.

Der Antrag war ebenfalls unsubstantiiert. Er enthält keine bestimmt behauptete konkrete Tatsache. Er lässt offen, was unter dem ausfüllungsbedürftigen Begriff „Ende ihrer technischen Lebensdauer“ zu verstehen ist. Offensichtlich ist damit nicht gemeint, dass die „in Betrieb befindliche“ Brücke derzeit technisch nicht mehr genutzt werden kann bzw. darf. Der Sache nach zielt der Antrag damit (wohl) auf die Ermittlung eines in der Zukunft liegenden Endes der Nutzbarkeit der Brücke, ohne dass die Kriterien der „technischen Lebensdauer“ weiter konkretisiert werden oder zur Restnutzungsdauer eine tatsächliche Behauptung aufgestellt wird, die bewiesen werden soll.

bb) Schließlich erweist sich auf der Grundlage der Klagebegründung auch die mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilte Genehmigung, den an der Bahnböschung liegenden rückwärtigen eingeschossigen Teil des Gebäudes Eifflerstraße [...] abzurechen (PFB, S. 50, 318), nicht als rechtswidrig. Die im Planfeststellungsbeschluss erteilte Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Satz 1 DSchG ist rechtmäßig (dazu unter (2)), wobei der Senat auch hier eine die Genehmigungsbedürftigkeit auslösende Denkmaleigenschaft des von dem Abriss betroffenen Bauwerks unterstellt (dazu unter (1)).

(1) Auf der Grundlage des Vermerks des Denkmalschutzamts vom 18. Oktober 2019 (Anlage K 10) zur Denkmalbedeutung des Gebäudes Eifflerstraße [...] (Glaswarenfabrik [...], FIS-ID 15433) unterstellt der Senat eine Denkmaleigenschaft des Bauwerks im Hinblick auf die Denkmalkategorien der geschichtlichen Bedeutung und der Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes. Das Denkmalschutzamt führt hierzu aus:

„Ein signifikantes Beispiel für die Erschließung von nur wenig verdichteten Flächen durch Gewerbe, insbesondere in der Nähe der das Quartier durchschneidenden Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ist das in Frage stehende Objekt Eifflerstraße [...]. Das Fabrikgebäude wurde 1914 auf einem schmalen Streifen zwischen Bahnlinie und Eifflerstraße (um 1914 noch „Parallelstraße“), zugleich exponiert an der Ecke Stresemannstraße/ Eifflerstraße für die Glaswarenfabrik [...], einen Betrieb zur Glasveredelung, errichtet. Streng genommen ist das Gebäude dem Typ „Mietfabrik“ zuzurechnen

– nur das Erd-, Keller- und das Dachgeschoss wurden von der Fa. [...] selbst genutzt (als „Glasraffinerie mit Malerei, Kontor und Musterlager“). Die oberen Etagen nutzten dagegen andere Betriebe, wie etwa Druckereien. Bei dem Gebäude handelt es sich um einen hohen, langgestreckten Geschossbau mit Satteldach. Dieser zeigt sich giebelständig mit nur wenigen Fensterachsen zur Straße (drei Achsen) und zur Bahn (vier Achsen), dagegen breitgelagert mit sieben Achsen zu einer langgestreckten, gepflasterten Hoffläche nach Süden. Wird die Hoffläche zur Stresemannstraße lediglich durch eine ältere, niedrigere Wohnbebauung begrenzt, schließt das Fabrikgebäude nach Nordosten unmittelbar an das Gemeindehaus St. Johannis an – ein aufgrund der Unvereinbarkeit der Nutzungen auch in den Bauakten über Jahrzehnte dokumentierter Konfliktpunkt.

[...]

Die Erschließung des Bauwerks erfolgte einerseits über zwei Eingänge an der Südseite, andererseits über das Haupttreppenhaus an der Nordostseite des Gebäudes. Interessant ist, dass nicht die Treppenhausachse und der Eingang dort inszeniert wurden, sondern vielmehr nur die zwei flankierenden, südlichen Achsen durch den Giebel überfangen und damit betont wurden (auch Dach kleiner). Die etwa 9m breiten und etwa 26m langen Werkstatträume auf den Etagen waren stützenlos, ursprünglich ungeteilt und eigneten sich auch für die Aufstellung von schweren Geräten. Bereits in den bauzeitlichen Plänen enthalten war auch ein in seiner Kubatur abweichender, eingeschossiger Ausbau zum Bahndamm. Der nahe dem Brennofen gelegene Bauteil mit eigenem Eingang nahm weitere Arbeitsräume (Malerei) bzw. Lager der Glasfabrik auf. Eine besondere, mit der abgesonderten Lage korrespondierende Funktion lässt sich diesem jenseits des bloßen Raumbedarfs nicht zuschreiben.

Das Fabrikgebäude hat im Laufe seiner Geschichte neben geringfügigen Anpassungen für den Fabrikbetrieb verschiedene durch Umnutzungen bedingte Veränderungen erfahren. Dabei ist etwa auf den Dachausbau für eine Wohnnutzung mit Einbau von Öffnungen in den westlichen Dachteil hinzuweisen (Dachflächenfenster auf der Südseite, Loggien auf der (weniger einsehbaren) Nordseite). Gleichwohl zeigt sich der Baukörper bis heute vergleichsweise gut erhalten. Nicht nur haben sich Details im Inneren erhalten, auch blieben wesentliche Bestandteile wie das Dachwerk intakt. Als solches ist das Fabrikgebäude Eifflerstraße [...] in besonderer Weise geeignet, den Fabrikbau im frühen 20. Jahrhundert im Altonaer Raum zu dokumentieren. Das Gebäude veranschaulicht nicht nur zeittypische Bauweisen im gewerblichen Geschossbau, hier des Typs mittlerer Größe. Dass es sich um eines der wenigen erhaltenen Beispiele einer Mietfabrik dieser Zeit, hier aus dem Raum Altona handelt, darf ebenfalls hervorgehoben werden (vgl. unter den in der Denkmalliste enthaltenen Altonaer Objekten nur das Hofgebäude von Friedensallee 18-22). Das Gebäude kann auch als ein gut gestaltetes Beispiel des von Reformpositionen, hier noch einem ausgesprochenen Regionalismus

getragenen Architekturstils der Zeit um 1910/15 herangezogen werden, insbesondere innerhalb des gewerblichen Zweckbaus. Derart dekorative Lösungen mit Volutengiebel sind eine seltene, aber bemerkenswerte Ausnahme geblieben. Als typische Fabrikarchitektur der Zeit gibt das Gebäude ferner Auskunft [über] fabriktypische Arbeitsprozesse und Wirtschaftsweisen – hier u.a. die Einrichtung flexibler [sic!], anmietbarer Fabrikflächen entsprechend zeitgleicher Entwicklungen im Geschäftshausbau – sowie mittelbar auch über spezifische bauwirtschaftliche Entwicklungen der Zeit. In der Paarung mit den umgebenden, auch zu Wohn- oder kulturellen Zwecken genutzten Häusern veranschaulicht das Gebäude die Heterogenität der Bebauung in diesem älteren, noch weniger auf einer Entwicklung durch Planrecht o.Ä. gestützten Quartier. Schließlich kommt dem Gebäude aufgrund seiner Höhe (gemessen am baulichen Umfeld), der raumgreifenden Art der Platzierung (nahe der Kreuzung Stresemannstraße und Eifflerstraße), aber auch gerade der markanten Form der Giebel – sowohl zur Straße als auch zur Bahn – stadtraumprägende Wirkung zu. Es dominiert den Standort seit mehr als hundert Jahren.

Das Gebäude kann somit zunächst baugeschichtliche Bedeutung beanspruchen, besitzt darüber hinaus aber auch Relevanz aus stadtbau- und wirtschaftsgeschichtlichen Gründen und trägt zur Bewahrung der charakteristischen Eigenheiten des Stadtbildes bei. Als hochwertig gestaltetes, hinreichend gut erhaltenes Beispiel eines, im Detail betrachtet, vergleichsweise seltenen, aber zeittypischen gewerblichen Bautyps liegt die Erhaltung des Gebäudes Eifflerstraße [...], einschließlich seiner Ausstattung und des zugehörigen außenliegenden Zubehörs, darunter auch der Hopfpflasterung im öffentlichen Interesse.“

(2) Die im Planfeststellungsbeschluss erteilte Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Satz 1 DSchG zum Rückbau des rückwärtigen eingeschossigen Teils des Gebäudes Eifflerstraße [...] ist rechtmäßig. Die für den Teilrückbau sprechenden öffentlichen Interessen überwiegen die Erhaltungsgründe des Denkmalschutzes.

Der Rückbau betrifft lediglich einen Teil des Denkmals, der nach den vorstehenden Ausführungen des Denkmalschutzamts keinen besonderen Anteil an dem Denkmalwert des Bauwerks hat, weil sich dem Ausbau zum Bahndamm hin keine besondere, mit der abgesonderten Lage korrespondierende Funktion jenseits des bloßen Raumbedarfs zuschreiben lässt. Die bau- und wirtschaftsgeschichtliche Zeugniskraft des Denkmals im Übrigen bleibt deshalb trotz des Teilrückbaus ohne erhebliche Einbuße erhalten, weil der Ausbau zum Bahndamm lediglich der Schaffung weiteren Raums in der historischen (Miet-)Fabrik diene. Der Teilrückbau betrifft auch nicht die wesentlichen stadtbildprägenden

Elemente des Denkmals, namentlich den Volutengiebel oder andere Charakteristika der äußeren Gestaltung, die auf die Umgebung ausstrahlen.

Demgegenüber überwiegen die öffentlichen Interessen am Rückbau dieses Denkmalteils. Dieser ermöglicht die erforderliche Ertüchtigung der Kasemattenbauwerke durch Errichtung einer vorgesetzten Stützwand, indem er die dafür notwendige Baufreiheit schafft (PFB, S. 317). Der Kläger wendet sich in diesem Zusammenhang allein gegen die Erwägung des Planfeststellungsbeschlusses, der Rückbau sei bei jeder in Betracht kommenden Variante der Umsetzung des Vorhabens unvermeidlich. Er verweist darauf, bei Umsetzung der sog. „Tripod-Variante“ sei der Teilabriss nicht erforderlich. Unabhängig davon, dass die Beklagte diesen Entwurf in der Variantenprüfung nicht als vorzugswürdig ansehen musste (hierzu unten 3. a) bb)), legt der Kläger bereits die behauptete Vermeidbarkeit des Teilrückbaus nicht substantiiert dar. Die Klagebegründung zieht nicht die Annahme der Beigeladenen und der Beklagten in Zweifel, dass die hier in Rede stehenden Kasematten, die zwischen dem eigentlichen Brückenbauwerk und der freien Strecke auf der Höhe Eifflerstraße [...] liegen, aufgrund ihres Alters schadhaft sind. Hieraus leiten Beigeladene und Beklagte die Begründung dafür ab, sie mit einer vorgesetzten Stützwand zu stabilisieren. Dadurch soll die Standsicherheit gewährleistet werden sowie ein regelkonformer und dem zunehmenden Verkehr entsprechender Oberbau ermöglicht werden (vgl. Erläuterungsbericht, Planunterlage 1.0, S. 5, 34, 73 f., 91; PFB, S. 142, 162); die dadurch erzielte Erhöhung der Steifigkeiten im Untergrund soll auch zu geringeren Erschütterungsemissionen durch den Zugverkehr führen (vgl. Erschütterungstechnische Untersuchung, Planunterlage 17.2, S. 18; PFB, S. 41, 284). Der Kläger begründet nicht plausibel, dass diese Stabilisierung des Bahnstrecken-Untergrunds in der „Tripod-Variante“ nicht notwendig wäre. Soweit er vorträgt, es könnten „Teile der Kasematten-Anlagen“ erhalten bleiben, sodass der „Eingriff in denkmalgeschützten Bestand“ deutlich geringer ausfalle (Klagebegründung, S. 60), so legt er dies hinsichtlich der hier in Rede stehenden Kasematten auf der Höhe des Gebäudes Eifflerstraße [...] jedoch gerade nicht substantiiert dar. Vielmehr sehen in diesem Bereich auch die mit dem Anlagenkonvolut K 14 vorgelegten Planzeichnungen zur „Tripod-Variante“ Stabilisierungen der Kasematten vor, auch wenn diese dabei offenbar nicht vollständig erfüllt, sondern in den Gewölben quer zu den Gleisen verlaufende Stützwände errichtet werden sollen (vgl. Anlage K 14, Draufsichten, Plan-Nr. 501 ff., sowie Längsschnitt „Kasematten Ost“, Plan-Nr. 507). Auf der Breite des an die Böschung grenzenden rückwärtigen Gebäudeteils der Eifflerstraße [...] betrifft dies nach den vorgelegten

Zeichnungen zwei Kasematten (in Plan-Nr. 507 mit „1“ und „2“ bezeichnet). Der Kläger zeigt nicht ansatzweise auf, wie die Stützwände in diesem Bereich ohne – jedenfalls bauzeitlichen – Eingriff in den unmittelbar an die Kasematten angrenzenden Teil des Gebäudes Eifflerstraße [...] errichtet werden sollen.

cc) Die weitere Rüge des Klägers, das planfestgestellte Vorhaben verletze den aus § 8 DSchG folgenden Umgebungsschutz einer Reihe denkmalgeschützter Objekte in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabens, greift ebenfalls nicht durch.

Gemäß § 8 DSchG darf die unmittelbare Umgebung eines Denkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild oder Bestand von prägender Bedeutung ist, ohne Genehmigung der zuständigen Behörde durch Errichtung, Änderung oder Beseitigung baulicher Anlagen, durch die Gestaltung der unbebauten öffentlichen oder privaten Flächen oder in anderer Weise nicht dergestalt verändert werden, dass die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt werden.

Ob nach dieser Vorschrift eine die Genehmigungsbedürftigkeit auslösende wesentliche Beeinträchtigung vorliegt, ist jeweils wertend anhand der Umstände des Einzelfalls zu beurteilen (vgl. zum Folgenden OVG Hamburg, Urt. v. 12.2.2019, 3 Bf 116/15, juris Rn. 85; ferner OVG Hamburg, Beschl. v. 16.12.2015, 2 Bs 218/15, NordÖR 2016, 118, juris Rn. 25). Ausgangspunkt für die Bewertung des denkmalrechtlichen Umgebungsschutzes ist grundsätzlich die gegenwärtige Situation (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 12.2.2019, 3 Bf 116/15, juris Rn. 94; Beschl. v. 16.12.2015, 2 Bs 218/15, NordÖR 2016, 118, juris Rn. 36). Die Beurteilung setzt eine an den für die Denkmalwürdigkeit maßgeblichen Kriterien orientierte (kategorienadäquate) Betrachtung voraus. Es ist darauf abzustellen, welche der in § 4 Abs. 2 DSchG genannten Merkmale die Schutzwürdigkeit des Denkmals konkret begründen, und mit Rücksicht auf diese Merkmale wertend einzuschätzen, ob seine Eigenart und sein Erscheinungsbild durch die Veränderung seiner unmittelbaren Umgebung Schaden nehmen (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 22.10.2013, 2 Bs 283/13, NordÖR 2014, 26, juris Rn. 5). Hierbei genügt nicht jede Beeinträchtigung der Denkmalwürdigkeit eines Denkmals. Es ist vielmehr eine Beeinträchtigung oberhalb der Bagatellgrenze erforderlich, die die Wahrnehmung des Denkmals bereits spürbar stört (vgl. Folgenden OVG Hamburg, Urt. v. 12.2.2019, 3 Bf 116/15, juris Rn. 86; OVG Hamburg, Beschl. v. 16.12.2015, 2 Bs 218/15, NordÖR 2016, 118, juris Rn. 26). Auf der anderen Seite

ist eine wesentliche Beeinträchtigung unter der Schwelle des baurechtlichen Verunstaltungsverbots einzuordnen. Es ist also nicht erforderlich, dass eine Situation eintritt, in der ein hässlicher, das ästhetische Empfinden des Betrachters verletzender Zustand, also ein Unlust erregender Kontrast zwischen dem benachbarten Vorhaben und dem Denkmal hervorgerufen wird. Vielmehr gilt es zu gewährleisten, dass die jeweilige besondere Wirkung, die ein Denkmal als Zeugnis der Geschichte, als Kunstwerk, als wissenschaftliches Objekt oder als charakteristisches städtebauliches Element hat, nicht geschmälert wird. Die Ziele des Denkmalschutzes lassen sich nur erreichen, wenn gegebenenfalls auch das Eigentum in der Umgebung eines Denkmals beschränkt wird. Das bedeutet zwar nicht, dass sich neue Vorhaben in der Umgebung eines Denkmals völlig an dieses anpassen müssten oder zu unterbleiben hätten, wenn dergleichen nicht möglich ist. Sie müssen sich aber an dem Maßstab messen lassen, den das Denkmal gesetzt hat, dürfen es also insbesondere nicht gleichsam erdrücken, verdrängen oder übertönen oder es an der gebotenen Achtung gegenüber den im Denkmal verkörperten Werten fehlen lassen. Die Frage, ob eine derartige Beeinträchtigung eines Denkmals vorliegt, ist als solche eine rein rechtliche Frage, die allein von dem erkennenden Gericht zu beantworten ist. Ihre Beantwortung setzt die Kenntnis der Schutz- bzw. Erhaltungsgründe für das Denkmal und die maßgeblichen Faktoren einer Beeinträchtigung voraus, z.B. der bedeutsamen Sichtbeziehungen, der verbleibenden optischen Erfahrbarkeit und Erlebbarkeit (vgl. zu Letzterem z.B. OVG Hamburg, Beschl. v. 22.10.2013, 2 Bs 283/13, NordÖR 2014, 26, juris Rn. 7). Maßstab ist deshalb das Empfinden eines für die Belange des Denkmalschutzes aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachters, der bezüglich des streitgegenständlichen Denkmals punktuell bzw. temporär angeeignetes Fachwissen besitzt (zum Ganzen OVG Hamburg, Urt. v. 12.2.2019, 3 Bf 116/15, juris Rn. 88 ff.).

(1) Nach diesem Maßstab wird das planfestgestellte Vorhaben Eigenart und Erscheinungsbild des Baudenkmals St. Johanniskirche (FIS-ID 15219, Bei der Johanniskirche [...], Teil des Ensembles mit der ID 30250, Bei der Johanniskirche [...], Wohlers Allee [...]), welches das Gericht ebenso wie seine nähere Umgebung in Augenschein genommen hat, nicht wesentlich beeinträchtigen.

Die Denkmalbedeutung im Sinne von § 4 Abs. 2 DSchG der von Johannes Otzen entworfenen und zwischen 1869 und 1872 errichteten Johanniskirche, eines prototypischen Kirchenbaus im puristisch durchgehaltenen neogotischen Backsteinstil der von Conrad

Wilhelm Hase begründeten Hannoverschen Schule, wird ausführlich in dem vom Kläger vorgelegten Gutachten zum Denkmalwert vom 31. Oktober 1995 (Anlage K 13) beschrieben, auf den das Gericht Bezug nimmt. Daraus ergibt sich zum einen eine historische Bedeutung der Kirche als Zeugnis der Entwicklung und Bedeutung Altonas als größte Stadt in der preußischen Provinz Schleswig-Holstein, zum anderen eine bau-, kultur- und kirchen- sowie kunstgeschichtliche Bedeutung. Als Solitär auf einer Freifläche ist sie nach dem Gutachten auch zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbilds schutzwürdig.

Die Erlebbarkeit der sich aus dem Gutachten ergebenden historischen Denkmalbedeutung wird jedoch durch den mehr als 150 m entfernten Brückenneubau ebenso wenig wesentlich beeinträchtigt werden wie die stadtbildprägende Wirkung der Kirche. Zahlreiche wesentliche Sichtbeziehungen, vor allem von der Max-Brauer-Allee südlich der Sternbrücke, auf die Kirche bleiben erhalten, ohne dass der Neubau überhaupt oder lediglich entfernt im äußeren linken Gesichtsfeld wahrnehmbar sein wird. Zwar wird – wie der Kläger vorträgt – die derzeitige Sichtbarkeit des Kirchturms von Norden über die Sternbrücke hinweg durch den höheren Neubau beeinträchtigt werden. Der Kirchturm wird allerdings voraussichtlich auch durch die geplante Stabbogen-Konstruktion hindurch teilweise zu sehen bleiben (vgl. z.B. Visualisierung Planunterlage 21.4, Folie 18) und zudem von zahlreichen anderen Standorten aus weithin sichtbar bleiben. Bei der Perspektive von Norden über die Sternbrücke hinweg handelt es sich zudem lediglich um eine derzeit bestehende faktische Sichtbarkeit des Bauwerks, nicht um eine für die Erlebbarkeit seines historischen Denkmalwerts wesentliche Sichtbeziehung oder gerade um eine solche, die das Denkmal erst zu einem prägenden städtebaulichen Element macht. Es ist dem vorliegenden Gutachten vom 31. Oktober 1995 zum Denkmalwert nicht zu entnehmen, dass diese Sichtachse zum Entwurfskonzept der Kirche gehörte. Aus dem Gutachten ergibt sich vielmehr, dass für den Maßstab, den das Denkmal selbst gesetzt hat, vor allem die – durch den Neubau nicht beeinträchtigten – Sichtachsen im näheren Umfeld des die Kirche umgebenden Platzes maßgeblich sind. Denn diese – so das Gutachten – sei als Solitär auf einer Freifläche geplant worden und bedürfe der Grünfläche als Umgebung, um im Sinne des Entwurfs zu angemessener Wirkung zu kommen.

(2) Des Weiteren wird der planfestgestellte Neubau auch Eigenart und Erscheinungsbild des Ensembles Bei der Johanniskirche [...]Wohlens Allee [...]Max-Brauer-Allee [...] (FIS-

ID 30242) bzw. der das Ensemble konstituierenden Baudenkmäler, die das Gericht ebenso wie ihre nähere Umgebung in Augenschein genommen hat, nicht wesentlich beeinträchtigen.

Die Denkmalbedeutung dieses Ensembles wegen seiner geschichtlichen Bedeutung sowie zur Erhaltung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im Sinne von § 4 Abs. 2 und 3 DSchG begründet das Gutachten des Denkmalschutzamts zum Denkmalwert vom 7. Dezember 2010 (Anlage K 12) wie folgt:

„Die Etagenhäuser des Ensembles an der Max-Brauer-Allee haben hohe Sockelzonen, die zumeist rustiziert gestaltet sind. Sie fassen an der Fassade einen Halbkeller für gewerbliche Nutzung und ein Vollgeschoss optisch zusammen. Darüber erheben sich zwei weitere Vollgeschosse und zum Teil ausgebauter Dachgeschosse. Der Dachabschluss ist ein Nasendach. Die Fassaden sind gegliedert durch Erker oder vorgelagerte gusseiserne Balkone (Nr. 196), Fensterverdachungen sowie typischen Zementstuckdekor mit überwiegend Renaissancemotiven wie zum Beispiel Pilastern. Hervorzuheben ist der Dekor von Haus Nr. 188 mit einem aufwändig gestalteten Erker mit Hermen, Balustern, Eierstab- und Klötzchenfriesen, Festons und Konsolen. Haus Nr. 190 ziert ein Fries mit dem Motiv „Laufender Hund“.

Die Bebauung an der Ostseite der Wohlers Allee, die bereits um 1855 parzelliert wurde und sich mit Straßenbäumen und breiten Vorgärten als ruhige Wohnstraße präsentiert, wird bestimmt durch niedrige Stadthausbebauung aus dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts.

Im nördlichen Abschnitt der Wohlers Allee finden sich an der Westseite in den Gründerjahren erbaute zweigeschossige Häuser, die in ihren Grundrissen interessante Übergangslösungen vom Stadthaus zum Mietshaus zeigen (Wohlers Allee Nr. [...]). Kurz danach entstand bereits die Etagenhausgruppe Wohlers Allee [...], durch die 1875-77 die Blockrandbebauung nordöstlich der Johanniskirche abgeschlossen wurde.

Die zum Ensemble gehörigen Etagenhäuser an der Wohlers Allee sind charakterisiert durch Putzfassaden, schlichte Neorenaissancegliederungen, Friese und Profile. Die Häuser haben ein Hochparterre, zwei Vollgeschosse und ein Dachgeschoss sowie breite Vorgärten zur Straße, die durch vorgelagerte Treppen und massive Einfassungsmauern gekennzeichnet sind.

[...]

Das Ensemble gibt Zeugnis von der Bebauung der Stadterweiterung in Altona. Die Ausgestaltung der Häuser mit ihren Schmuckformen der Renaissance zeigt anschaulich das Repräsentationsbedürfnis einer besser situierten Klientel. [...] Die Bebauung dokumentiert die Geschichte des Wohnens in den 1870er Jahren in Altona und ist unter sozialgeschichtlichen Gesichtspunkten wichtig für das

Verständnis der Wohnverhältnisse dieser Zeit. Die Erhaltung des Ensembles liegt wegen seiner geschichtlichen Bedeutung sowie zur Erhaltung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im öffentlichen Interesse.“

Unter Berücksichtigung dieser für die – auch vom Gericht angenommenen – Denkmaleigenschaft maßgeblichen Kriterien im Sinne von § 4 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 DSchG und der dem Senat aufgrund der Inaugenscheinnahme bekannten äußeren Gestaltung des Ensembles und seiner Umgebung ist nicht davon auszugehen, dass der Brückenneubau dessen besondere Wirkung als Zeugnis der Stadterweiterung und des Wohnens in den 1870er Jahren sowie als städtebauliches Element mit den beschriebenen Charakteristika wesentlich schmälern wird. Sowohl das Ensemble als auch seine Einzelbauwerke mit ihrer Fassadengestaltung bleiben aus zahlreichen Perspektiven ohne Sichtbeziehung zum Brückenneubau optisch erfahrbar.

Dies gilt zum einen für alle Perspektiven, die mit dem Rücken zur Brücke von Norden nach Süden (Richtung Wohlers Allee) bzw. Südwesten (Richtung Max-Brauer-Allee) eingenommen werden. Insbesondere die bewusste Ausgestaltung des – von der Bestandsbrücke je nach Winkel zwischen ca. 25 bis 60 m entfernten – Bauwerks Max-Brauer-Allee [...] / Wohlers Allee [...] als Kopfgebäude Richtung Straßenkreuzung wird aus einer von der Brücke wegschauenden Perspektive (von der anderen Seite der Max-Brauer-Allee oder des östlichen Teils der Stresemannstraße bzw. dem derzeit als „Kreisel“ ausgestalteten Ende der Wohlers Allee) erlebbar. Es ist davon auszugehen, dass diese Perspektiven aufgrund der größeren lichten Breite der geplanten Brücke und der damit verbundenen platzartigen Aufweitung des Kreuzungsbereichs zumindest im gleichen Umfang erhalten bleiben. Soweit die Sichtbarkeit des Kopfgebäudes von dem nördlichen Teil der Max-Brauer-Allee über die Brücke hinweg durch die Höhe des Neubaus beschränkt werden dürfte, so stellt dies keine wesentliche Beeinträchtigung der derzeitigen Wahrnehmbarkeit dieses Ensembleteils dar. Denn hierbei handelt es sich schon jetzt nicht um eine für die Erlebbarkeit des Denkmals bedeutsame Sichtbeziehung. Denn das Bestandsbauwerk verdeckt in dieser Perspektive einen erheblichen Teil des Kopfgebäudes und ermöglicht lediglich den Blick auf das Dach und einen kleinen Bereich der Fassade unterhalb der Traufe.

Zum anderen wird die Brücke auch bei der Einnahme von Standorten in der Max-Brauer-Allee und der Wohlers-Allee, von denen in einem lotrechten oder einem von dem

Brückenbauwerk im Norden/Nord-Osten abgeneigten Winkel auf die Fassaden des Ensembles geblickt wird, nicht oder lediglich im äußeren Gesichtsfeld wahrgenommen werden, sodass dieser Teil des Ensembles bzw. die Fassaden der dortigen Einzeldenkmäler in ihrer besonderen Gestaltung hinreichend erlebbar bleiben.

Zwar wird der die Ensemble-Bauwerke in der Höhe überragende Brückenneubau in allen Perspektiven deutlich wahrnehmbar sein, die von der ca. 20 m breiten Max-Brauer-Allee Richtung Nord-Osten auf das Ensemble eingenommen werden können, wie dies beispielhaft in der vom Kläger im parallelen Eilverfahren als Anlage ASt. 17 eingereichten Visualisierung der Beigeladenen zum Ausdruck kommt. Diese Wahrnehmbarkeit der Brücke dürfte jedoch ebenfalls nicht dazu führen, dass das Ensemble oder seine Einzeldenkmäler gleichsam erdrückt, verdrängt oder übertönt würden. Aus diesen Perspektiven besteht trotz der Höhe des Bauwerks – selbst bei Wahrunterstellung des zeichnerisch illustrierten Vortrags des Klägers zur Darstellung der tatsächlichen Höhe in Anlage ASt. 17 (im parallelen Eilverfahren) bzw. der weiteren vom Kläger vorgelegten Visualisierungen in den Anlagen K 17 und K 18 – noch ein sichtbarer Abstand zwischen dem Ende des Ensembles und der neuen Brücke. Überdies folgt der Blick von diesen Standorten aus dem Längsverlauf der Brücke von Südwesten nach Nordosten und damit dem Schwung der gekippten Bögen vom Scheitelpunkt hinab zum östlichen Widerlager, so dass nicht der Eindruck eines waagrecht vor dem Betrachter aufragenden optischen Riegels entsteht. Unabhängig von dem Vorstehenden ist schließlich maßgeblich, dass nach dem Neubau wie ausgeführt hinreichend viele unbeeinträchtigte Sichtbeziehungen auf diese Teile des Ensembles fortbestehen, die dessen historische und städtebauliche Aussagen hinreichend erfahrbar machen.

Zuletzt beeinträchtigt der Neubau die Wahrnehmung des Ensembles auch nicht dadurch in spürbarer Weise, dass sie bei einem Blick aus der Wohlers Allee heraus Richtung Norden sichtbar sein wird, wobei die Brücke mit fortschreitend südlicherem Standort immer mehr in den Hintergrund rücken wird. Auch hier wird das Fassadenensemble von der Wohlers Allee aus in seinen historischen und städtebaulichen Aussagen ebenfalls ohne jegliche (wesentliche) Wahrnehmbarkeit der Brücke erlebbar bleiben, wenn Perspektiven von Norden nach Südwesten bzw. in einem lotrechten Winkel auf die Fassaden eingenommen werden.

(3) Auch eine wesentliche Beeinträchtigung des Ensembles Stresemannstraße [...] (FIS-ID 43213) bzw. der sie konstituierenden einzelnen Baudenkmäler, welche das Gericht ebenso wie deren nähere Umgebung in Augenschein genommen hat, ist durch das planfestgestellte Vorhaben nicht zu erwarten.

Zu den für dieses Ensemble und seine einzelnen Baudenkmäler spezifischen stadtentwicklungs- und baugeschichtlichen Schutzgründen sowie seiner Bedeutung zur Bewahrung der charakteristischen Eigenheiten des Stadtbildes im Sinne von § 4 Abs. 2 und 3 DSchG ergibt die Erläuterung zur Denkmalbedeutung des Denkmalschutzamts vom 7. August 2014 (Anlage K 11), dass sich die Erstbebauung der Zeit um 1855/60 an der Ecke zur Max-Brauer-Allee und der Nordseite der Stresemannstraße im Abschnitt bis zur Eiffelstraße am vollständigsten bewahrt hat. Die Doppelhäuser Stresemannstraße [...] und [...] weisen einen deutlich authentischeren Erhaltungszustand auf als die Nachbarbebauung im Verlauf der Stresemannstraße. Die Gebäude stellen nicht nur die Erstbebauung am Standort dar und sind geeignet, die Ersterschließung der Flächen entlang einer der wichtigsten historischen Verkehrsachsen Altonas, der heutigen Stresemannstraße, zu dokumentieren. Sie gehören auch der stadtentwicklungsgeschichtlich bedeutsamen ersten städtischen Bauschicht nördlich des historischen Stadtkerns von Altona an. Als solches dokumentieren die Gebäude den Ausbau der Stadt Altona in den 1850/60er Jahren, insbesondere die Entwicklung der Bereiche westlich und nördlich des Stadtkerns zu Wohnquartieren. Darüber hinaus sind sie ein sehr anschauliches Beispiel für Bau-, Repräsentations- und Wohnformen der Jahrhundertmitte in den Stadterweiterungsvierteln. Sie vermitteln, wie die gering- bis mittelverdienende Bevölkerung in eher randständigen Lagen Altonas um 1860 wohnte. Es handelt sich zudem um eine geschlossene Reihe kleiner klassizistischer Stadthäuser gleicher Höhe, Kubatur und stilistischer Ausprägung, die – nur durch schmale Gänge voneinander getrennt – eine in sich geschlossene bauliche Einheit bilden. Als solche wirken sie nach der Auffassung des Denkmalschutzamts auch stadtbildprägend.

Unter Zugrundelegung dieser Denkmalschutzgründe des Ensembles und seiner Einzeldenkmäler wird dessen Eigenart und Erscheinungsbild durch den Brückenneubau nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Zwar befindet sich das Ensemble in unmittelbarer Nähe zur Brücke (kürzeste Entfernung vom Bauwerk Stresemannstraße [...] zur Brücke ca. 25 m), die bei einer Blickrichtung von der Stresemannstraße auf die Gebäude Richtung

Westen im Hintergrund deutlich wahrnehmbar sein wird (vgl. z.B. Visualisierung Planunterlage 21.4, Folie 17). Dies wird das Ensemble jedoch voraussichtlich optisch nicht dergestalt dominieren, dass es in seinem spezifischen historischen Bedeutungsgehalt und seiner Wirkung auf das Stadtbild nicht mehr hinreichend erfahrbar sein wird. Denn es werden jedenfalls von der Stresemannstraße aus nach Nordosten sowie lotrecht auf die Gebäude nach Norden hinreichende Sichtbeziehungen verbleiben, durch welche die denkmalwürdigen äußeren Eigenschaften des Ensembles, namentlich die klassizistische Fassadengestaltung und die Proportionen der zweigeschossigen Gebäude ohne wesentliche Wahrnehmbarkeit des Brückenneubaus erlebt werden können. Durch diese Sichtbeziehungen bleiben auch die charakteristischen Eigenheiten des Ensembles im Stadtbild hinreichend erfahrbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass von dem lediglich ca. 35 m breiten und in seinem Umfeld mit zwei Geschossen vergleichsweise niedrigen Ensemble bereits derzeit keine weit in seine Umgebung ausstrahlende Prägung des Stadtbilds ausgeht, deren Bewahrung eine Freihaltung aller bestehenden Sichtachsen von optischen Beeinträchtigungen durch Bauwerke in der Umgebung gebieten würde.

(4) Darüber hinaus kann unterstellt werden, dass Eigenart und Erscheinungsbild des Denkmals Eifflerstraße [...] durch das planfestgestellte Vorhaben im Sinne von § 8 DSchG wesentlich beeinträchtigt werden (hierzu unten (a)). Denn jedenfalls gilt die dann gemäß § 8 DSchG erforderliche Genehmigung mit dem Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG als erteilt (hierzu unten (b)). Diese ist auch rechtmäßig, selbst wenn man eine Verdeckung des Giebels durch die Lärmschutzwände annimmt (hierzu unten (c)). Den in diesem Zusammenhang gestellten Beweisanträgen der Beigeladenen war deshalb nicht nachzugehen (hierzu unten (d)).

(a) Eine vorhabenbedingte wesentliche Beeinträchtigung von Eigenart und Erscheinungsbild des Baudenkmals Eifflerstraße [...], wegen dessen Denkmalwert im Sinne von § 4 Abs. 2 DSchG auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen wird (s.o. 2. a) bb) (1)), kann unterstellt werden.

Zwar wird das Gebäude in seinen bau- und wirtschaftsgeschichtlichen Aussagen sowie in seiner durch die auffälligen Volutengiebel geprägten charakteristischen Gestalt und stadtraumprägenden Wirkung auch nach der Planverwirklichung von der Eiffler- und der Stresemannstraße aus ohne wesentliche optische Beeinträchtigung wahrnehmbar und

erlebbar sein. In diesem Bereich wird die – dann ca. 100 m entfernte – Brücke lediglich im linken Gesichtsfeld im Hintergrund wahrnehmbar sein, wenn man von der Stresemannstraße aus in etwa lotrecht auf die südliche Giebelfassade blickt.

Jedoch wird die Sichtbeziehung von der nördlichen Seite der Max-Brauer-Allee aus in dem Bereich zwischen dem Gebäude Max-Brauer-Allee [...] und der nordöstlich gelegenen Tankstelle auf den der Bahn zugewandten Giebel des Denkmals beschränkt werden. Wie der Vermerk des Denkmalschutzamtes betont, entfaltet das Gebäude mit seinem hochaufragenden Giebel gerade auch in Richtung der Bahngleise stadtraumprägende Wirkung. Der rückwärtige Giebel dürfte derzeit nur von dem genannten Bereich der Max-Brauer-Allee aus optisch erlebbar sein. Aus dieser Perspektive wird die auf der zwischen vier und fünf Meter hohen Böschung geplante fünf Meter hohe Lärmschutzwand die Sicht auf den mittleren Teil des Gebäudes und den Giebel jedenfalls erheblich einschränken. Dies liegt bereits nahe, wenn man ausgehend von dem Maß der Planzeichnungen (vgl. hierzu insbesondere die Baupläne zum Umbau der Kasematten Ost in Planunterlage 7.6, dort „Schnitt C-C, Kasemattenumbau“, wo das Gebäude Eifflerstraße [...] bis zum 1. OG eingezeichnet ist) die Höhe des rückwärtigen Giebels und beispielhaft die Sichtlinie vom Gehweg vor dem Gebäude Max-Brauer-Allee [...] über die Lärmschutzwand hinweg zum Giebel bestimmt. Diese Annahme wird bestätigt durch die Visualisierung in der Präsentation „Erneuerung EÜ Sternbrücke Überbau mit „gekippten Bögen“ – finaler Querschnitt“ vom 27. November 2018 des von der Beigeladenen beauftragten Ingenieursbüros (vgl. Planunterlage 21.4, Folie 18), auf der aus der dort gewählten Perspektive nur noch der obere Teil des Giebels sichtbar ist, auch wenn man sich die dort abgebildeten, nicht mehr dem aktuellen Planungsstand entsprechenden stabartigen Verlängerungen der Lärmschutzwände hinwegdenkt. Danach könnte die eintretende Sichtbeschränkung auf das Denkmal so weit gehen, dass nur noch ein Teil des oberen Bogens des Giebels (Bereich der derzeitigen Aufschrift „Antik Speicher“) ohne die markanten Voluten zu sehen sein wird. Dies bedarf jedoch ebenso wenig der Aufklärung wie die Frage, ob die von der Beigeladenen mit Schriftsatz vom 3. Juli 2024 (S. 21 f.) vorgelegte neue Visualisierung die zu erwartende Sichtbarkeit des Giebels richtig wiedergibt. Denn die wegen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erteilte Genehmigung nach § 8 DSchG ist auch rechtmäßig, wenn unterstellt wird, dass der Giebel bis zum abschließenden Rundbogen verdeckt wird (hierzu im Folgenden).

(b) Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG wurde die denkmalschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens durch den Planfeststellungsbeschluss umfassend und somit auch in Bezug auf § 8 DSchG festgestellt.

Dem steht nicht entgegen, dass die Planfeststellungsbehörde davon ausging, eine umgebungsschutzrechtliche Genehmigung im Sinne des § 8 DSchG zugunsten anderer denkmalgeschützter Bauwerke im Umfeld des Vorhabens habe nicht erteilt werden müssen, da bereits keine wesentliche Beeinträchtigung der Eigenart und des Erscheinungsbilds solcher Denkmäler vorliege (PFB, S. 318 f.). Denn wie bereits oben zu § 9 Abs. 1 DSchG ausgeführt gilt die Erlaubnis- und Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG für Entscheidungen, die für das planfestgestellte Vorhaben erforderlich sind, zwingend in dem gesetzlich angeordneten Umfang. Die Planfeststellungsbehörde erlässt, soweit sie das Vorhaben gegenständlich zulässt, nicht mehrere selbständige Entscheidungen, die nur äußerlich zur Planfeststellung zusammengefasst sind, sondern kraft Gesetzes eine einheitliche Gesamtentscheidung. Sie kann deshalb die auf den jeweiligen Zulassungsgegenstand bezogene gesetzliche Erlaubniswirkung nicht nach Belieben durch Vorbehalte oder Begründungselemente des Planfeststellungsbeschlusses einschränken, etwa weil sie einzelne Genehmigungen (irrtümlich) für nicht erforderlich hält. Da § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG nur eine formelle Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses begründet, bleibt die Planfeststellungsbehörde jedoch wie oben ausgeführt in der Sache an alle materiellen Rechtsvorschriften, von denen die Rechtmäßigkeit der jeweils ersetzten Entscheidung abhängt, gebunden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 26.6.1992, 4 B 1-11/92, juris Rn. 35 f.; Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 75 Rn. 15).

(c) Die damit erteilte Genehmigung nach § 8 DSchG ist auch rechtmäßig.

Dies setzt voraus, dass nach einer umfassenden Abwägung das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens das denkmalschutzrechtliche Erhaltungsinteresse überwiegt (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 16.12.2015, 2 Bs 218/15, juris Rn. 28), was hier der Fall ist. Das durch die fünf Meter hohen Lärmschutzwände verfolgte Ziel des Gesundheitsschutzes der Anwohner überwiegt das denkmalschutzrechtliche Interesse daran, den nördlichen

Volutengiebel des Denkmals Eifflerstraße [...] ohne weitere Beschränkung von der Max-Brauer-Allee aus wahrnehmen zu können.

Bei der Abwägung der betroffenen Belange stehen auf der einen Seite die Gesundheits- und Eigentumsinteressen der Anwohner, die ohne die Lärmschutzwände einer die Grenzwerte der 16. BImSchV überschreitenden Betriebslärmbelastung ausgesetzt wären. Dies betrifft allein auf der dem Giebel gegenüberliegenden Max-Brauer-Allee die Wohnungen in mehreren Geschossen der Gebäude mit den Hausnummern [...] (vgl. Planunterlage 17.1 b, Anlage 5.1). Die dort erreichten Beurteilungspegel überschreiten nicht nur die Grenzwerte der 16. BImSchV, sondern darüber hinaus zum Teil tagsüber, vor allem aber nachts auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle durch eine Gesamtbelastung mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Bezug auf Wohngebiete (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) bzw. von mehr als 62 dB(A) nachts für weniger schutzwürdige Gebiete (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).

Dem steht eine niedriger zu gewichtende Beeinträchtigung des Denkmals Eifflerstraße [...] gegenüber. Bereits die Schwere der konkreten Beeinträchtigung im Sinne von § 8 DSchG liegt im vorliegenden Fall im unteren Bereich der denkbaren Beeinträchtigungen. Das Denkmal bleibt in seinen bau- und wirtschaftsgeschichtlichen Denkmalaussagen (siehe hierzu oben 2. a) bb) (1)) weitgehend unbeeinträchtigt erlebbar, da diese nicht wesentlich von der Sichtbarkeit des rückwärtigen Giebels abhängen. Außerdem bleibt der andere der beiden – in der Ausführung weitgehend gleichen – charakteristischen Volutengiebel weiterhin von der Eiffler- und der Stresemannstraße aus erlebbar. Die Verdeckung des rückwärtigen Giebels beeinträchtigt den Denkmalwert des Gebäudes deshalb im Wesentlichen nur insoweit, als dieser Giebel eine charakteristische Eigenheit des Stadtbildes darstellt. Das Gewicht dieser Beeinträchtigung ist indes dadurch gemindert, dass sich die stadtbildprägende Wirkung dieses Giebels von vornherein auf einen kurzen Abschnitt der Max-Brauer-Allee und damit einen kleinen räumlichen Bereich beschränkt.

Es sind auch keine Maßnahmen ersichtlich, welche die Sichtbarkeit des Giebels im konkreten Fall erhalten und dabei dem Gesundheitsschutz der Anwohner in angemessener Weise Rechnung tragen würden. Die bisherige Sichtbarkeit des Giebels ließe sich nur aufrechterhalten, wenn dort die Lärmschutzwände auf beiden Gleisseiten über einen längeren Abschnitt deutlich abgesenkt würden oder vollständig transparent ausgeführt würden. Bereits eine Absenkung der Lärmschutzwände um nur einen Meter würde jedoch die gesundheitlichen Belange zahlreicher Anwohner beeinträchtigen, weil sie zu einer deutlichen Verschlechterung des Lärmschutzes führen würde. Der Planfeststellungsbeschluss enthält hierzu im Zusammenhang mit der Abwägung zwischen Lärmschutz und Verschattung die Feststellung, dass bereits das Zurückbleiben der Bauhöhe von fünf Metern hinter den technisch möglichen sechs Metern ein Kompromiss zur Vermeidung von Verschattungen sei, die mit Lärmschutzwänden maximaler Bauhöhe einhergingen. Die Verringerung der bei Absenkung der Lärmschutzwände auf vier Meter oder weniger gelösten Schutzfälle könnte teilweise durch die sehr kostenintensive Maßnahme der Schienenstegabschirmungen kompensiert werden, was die Kosten pro gelöstem Schutzfall sprunghaft anwachsen ließe (vgl. PFB, S. 275). Aus der Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen vom 18. Januar 2023 ergibt sich, dass die Gesamtkosten für eine vier Meter hohe Schallschutzwand mit zusätzlichen Schienenstegabschirmungen für den Bereich nördlich der Gleise gegenüber der planfestgestellten Variante ca. 650.000 Euro und südlich der Gleise ca. 566.000 Euro höher wären. Gleichzeitig würden aber – trotz der deutlich höheren Kosten – immer noch weniger Lärmschutzfälle gelöst als durch fünf Meter hohe Lärmschutzwände (Planunterlage 17.1, S. 31, 33). Dies wäre angesichts des vergleichsweise geringen Gewichts der denkmalrechtlichen Beeinträchtigung nicht angemessen. Die Zahl der ungelösten Lärmschutzfälle würde bei nur drei Meter hohen Wänden noch weiter steigen. Weitere Möglichkeiten zur Kompensation niedrigerer Lärmschutzwände sind nicht ersichtlich: Der Planfeststellungsbeschluss sieht bereits zusätzlich zu den fünf Meter hohen Wänden weitere aktive Schallschutzmaßnahmen vor, um möglichst viele Schutzfälle zu lösen: Er gibt unter Ziffer A.4.5.2 (PFB, S. 36) den Einbau einer akustisch wirksamen Unterschottermatte von km 290,543 bis km 290,651 und den Einsatz von Schienenstegdämpfern auf allen Richtungsgleisen der beiden Strecken 6100 Berlin-Spandau – Hamburg-Altona bzw. 1240 Hamburg Sternschanze (Messe) – Hamburg Holstenstraße im Bereich des Brückenbauwerks vor (vgl. hierzu auch die Begründung des PFB, S. 115, 131, 194, 255, 256, 294 f., 298). Im Übrigen setzt er voraus, dass die bereits

beim Bestandsbauwerk bestehenden Schienenschmiereinrichtungen wieder eingebaut werden, sodass insoweit keine Änderung an der immissionsrelevanten Technik des Fahrwegs eintritt und stellt hierzu fest, die Gleisanlagen würden nach Fertigstellung des Vorhabens dem „neuesten Stand der Technik an Gleisen“ entsprechen (PFB, S. 254).

Auch eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand zur Aufrechterhaltung der Sichtbarkeit des Giebels würde den Interessen der Lärmbetroffenen nicht in verhältnismäßiger Weise Rechnung tragen. Die Beklagte hat in nachvollziehbarer Weise sowohl den Einsatz einfach als auch hochabsorbierender transparenter Lärmschutzwände verworfen (PFB, S. 298 ff.):

Einfach absorbierende Lärmschutzwände führen nach den überzeugenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss, der sich insoweit auf das Verschattungsgutachten stützen kann (vgl. Verschattungsgutachten, Planunterlage 22, S. 46), zu höheren Kosten pro Schutzfall und würden angesichts der Anordnung an den Außenseiten des Bauwerks und der daher beidseitigen Schalleinwirkungen auf die Lärmschutzwände zu Reflexionen der auf der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße vorherrschenden Emissionen aus Straßenverkehrslärm führen.

Zugelassene hochabsorbierende transparente Lärmschutzwände stehen nicht zur Verfügung. Der Planfeststellungsbeschluss führt hierzu aus, eine als „MetaWindow“ bezeichnete Bauart transparenter hochabsorbierender Lärmschutzwände habe bisher lediglich eine Erprobungszulassung des Eisenbahn-Bundesamtes erhalten. Ohne Erfolg bleibt der dagegen gerichtete Einwand des Klägers, der Verweis der Beklagten auf die bloße Erprobungszulassung sei nicht haltbar. Gleiches gilt für die Rüge, die Beigeladene verwende diese Lärmschutzwände bereits an Streckenabschnitten der S 4 und es sei widersprüchlich, dass dies im vorliegenden Fall nicht möglich sein solle. Es ist von dem Kläger nicht ansatzweise dargelegt worden noch sonst ersichtlich, dass die Feststellung im Planfeststellungsbeschluss (S. 299 f.), die Lärmschutzwand der Bauart „MetaWindow“ habe bisher lediglich eine Erprobungszulassung des Eisenbahn-Bundesamtes erhalten, unzutreffend sein könnte. Die Beklagte hat im gerichtlichen Verfahren die Erprobungszulassung des Eisenbahn-Bundesamts vom 16. November 2023 vorgelegt (Anlage B 10). Nach dem Bescheid (Ziffer 2.16.1) hat die Erprobung die Handhabung auf der Baustelle und die mit der Errichtung der Lärmschutzanlage im Zusammenhang

stehenden Aspekte, wie die Einhaltung der Einbautoleranzen und die Eignung der angewandten Bauverfahren, insbesondere die Funktionalität im Betrieb und die Dauerhaftigkeit und Funktionsfähigkeit der Bauweise, zu überprüfen. Der Bescheid (Ziffer 3 sowie Begründung S. 14) ist bis zum 30. November 2028 befristet, um regelmäßige Fortschreibungen der eisenbahnspezifischen technischen Baubestimmungen ausreichend würdigen und die während der Erprobung gewonnenen Erkenntnisse zur Fortentwicklung und Optimierung der Zulassungsgegenstände nutzen zu können. Dass für Lärmschutzwände der Bauart „MetaWindow“ eine Regelzulassung existiert, macht der Kläger nicht geltend und ist auch nicht ersichtlich. Unabhängig von dem Vorstehenden hat die Erprobungszulassung auch nur eine gleisseitig absorbierende Bauausführung zum Gegenstand (vgl. Bescheid vom 16.11.2023, Anlage B 10, S. 12 f.). Nach der betrieblärmbezogenen Abwägung der Beklagten sind im Vorhabenbereich jedoch nur Lärmschutzwände mit beidseitig hochabsorbierender Wirkung geeignet, auch den straßenseitigen Verkehrslärm hinreichend zu absorbieren und nicht zu reflektieren. Überdies würde der Einbau von Lärmschutzwänden der Bauart „MetaWindow“ auch nur eine stark beeinträchtigte Sicht auf den Giebel ermöglichen, weil die Durchsicht durch die in diesen Wänden enthaltenen, nicht transparenten Metallelemente behindert wird. Letzteres wird auch durch das von der Beigeladenen (Schriftsatz v. 3.7.2024, S. 39) vorgelegte Foto einer solchen, bisher nur im Probebetrieb zugelassenen hochabsorbierenden Lärmschutzwand illustriert.

(d) Im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung der Sichtbarkeit des Denkmals Eiffelstraße [...] war dem bedingt gestellten Antrag der Beigeladenen, zum Beweis der Tatsache, dass der Abstand zwischen der Oberkante des Gleises und dem unteren Draht der Oberleitung auf der Bahnstrecke östlich der Eisenbahnüberführung Sternbrücke in Hamburg-Altona 5,5 Meter beträgt, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis zu erheben, nicht nachzugehen.

Der Beweisantrag ist nach der entsprechend heranzuziehenden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 31.7.2014, 2 B 20/14, juris Rn. 6) Bestimmung des § 244 Abs. 3 Satz 3 Nr. 2 StPO abzulehnen, weil die Tatsache, die bewiesen werden soll, für die Entscheidung ohne Bedeutung ist. Eine unter Beweis gestellte Tatsache ist für die Entscheidung des Gerichts ohne Bedeutung, wenn es auf sie aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht ankommt. Der Abstand zwischen der Oberkante des Gleises und dem unteren Draht der

Oberleitung auf der Bahnstrecke ist als solcher für die vorliegende Entscheidung unerheblich. Dies gilt auch, soweit mit dieser Beweistatsache mittelbar gezeigt werden soll, dass die Voluten des Giebels von der Max-Brauer-Allee auch nach Verwirklichung des Vorhabens sichtbar sein werden. Zum einen hat die Beigeladene nicht hinreichend dargelegt, dass diese Sichtbarkeit des Giebels durch die Beweistatsache tatsächlich erwiesen würde. Zum anderen ist es unabhängig davon für die vorliegende Entscheidung auch im Übrigen unerheblich, ob der Giebel noch bis zu dessen unteren Voluten sichtbar sein wird. Rechtlich unerheblich ist eine Tatsache, wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen einer einschlägigen Rechtsnorm bereits aus anderen Gründen nicht alle erfüllt sind (Breunig, in: BeckOK VwGO, 74. Edition, Stand: 1.7.2024, § 86 Rn. 73). Die hier maßgebliche Vorschrift ist § 8 DSchG. Zum Tatbestand der Norm, deren Rechtsfolge das Verbot ist, gehört wie oben ausgeführt sowohl die wesentliche Beeinträchtigung der unmittelbaren Umgebung eines Denkmals als auch das Fehlen einer Genehmigung hierfür. Wie oben dargelegt fehlt es jedenfalls an letzterem Tatbestandsmerkmal, weil der Planfeststellungsbeschluss diese Genehmigung aufgrund seiner Konzentrationswirkung erteilt hat und diese auch bei Unterstellung einer Verdeckung des Giebels bis zum abschließenden Rundbogen rechtmäßig ist.

Aus letzterem Grund war deshalb auch dem weiteren Antrag der Beigeladenen, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis zu erheben über die Tatsache, dass nach der Umsetzung des durch den Planfeststellungsbeschluss genehmigten Ersatzneubaus der Sternbrücke der obere Teil des Giebels des Gebäudes Eifflerstraße [...] mit der Aufschrift „Antik Speicher“ und die Voluten des Giebels von der Max-Brauer-Allee weiterhin zu sehen sein werden, nicht nachzugehen.

b) Der Planfeststellungsbeschluss verstößt anders als von dem Kläger angenommen auch nicht gegen das in § 12 der Hamburgischen Bauordnung in der im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525 – HBauO a.F.) geregelte sog. Verunstaltungsverbot. Denn § 12 HBauO a.F. war auf das vorliegende Vorhaben gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 HBauO a.F. schon nicht anwendbar. Danach gilt die Hamburgische Bauordnung nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetrieben, ausgenommen Gebäude. Die planfestgestellte Eisenbahnbrücke ist eine Anlage des öffentlichen Verkehrs.

c) Auf der Grundlage des klägerischen Vorbringens sind auch keine Verstöße des Planfeststellungsbeschlusses gegen zwingende Anforderungen des Immissionsschutzrechts wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch baubedingte Lärmimmissionen festzustellen.

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 Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (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 mit der Bindungswirkung einer normkonkretisierenden Verwaltungsvorschrift (vgl. hierzu und zum Folgenden i.E. BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11/11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 26 ff.). Sie bestimmt das vom Normgeber für erforderlich gehaltene Schutzniveau in ihrer Nr. 3 differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte. In Nr. 6 enthält sie Regelungen zur Ermittlung des Beurteilungspegels im Wege eines Messverfahrens. Dafür, dass die Regelungen der AVV Baulärm zum Schutzniveau durch neue, gesicherte Erkenntnisse der

Lärmwirkungsforschung überholt wären, ist nichts ersichtlich. Auch der Gesetzgeber geht offensichtlich davon aus, dass die AVV Baulärm trotz des seit ihrem Erlass eingetretenen Zeitablaufs nicht als überholt anzusehen ist.

Die in der AVV Baulärm in Nr. 3.1.1. festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten nur für den Regelfall Bindungswirkung (vgl. zum Folgenden i.E. 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. Dabei ist der Begriff „Vorbelastung“ hier nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden (vgl. etwa die einschränkende Definition in Nr. 2.4 Satz 1 TA Lärm). Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn. Es kommt darauf an, ob die baustellenbedingten Geräuschimmissionen 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 grundrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze bewegt, hat dies nicht zur Folge, dass sie keinerlei Berücksichtigung finden darf.

Die aufgrund ihrer Bindung an Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 GG von der Planfeststellungsbehörde zu beachtende grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle liegt wie bereits oben ausgeführt in Bezug auf Wohngebiete 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).

Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 Var. 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Schutzmaßnahmen sind erforderlich, wenn von dem Vorhaben nachteilige Auswirkungen auf Rechte Dritter ausgehen, die durch eine gerechte Abwägung nicht überwindbar sind (Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 172 i.V.m. 79). Dies ist der Fall, wenn die Beeinträchtigungen der Rechte anderer, unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 GG oder des Art. 14 GG berührt ist, die Grenze des Zumutbaren überschreiten (fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle). § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11/11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 24). Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach dem oben dargestellten Maßstab des §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der AVV Baulärm. Sind Vorkehrungen oder Anlagen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Der Anspruch auf angemessene Entschädigung ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen. Greift § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG tatbestandlich nicht ein, so ist auch

für die Anwendung von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG kein Raum (zum Vorstehenden BVerwG, Urt. v. 23.2.2005, 4 A 4/04, BVerwGE 123, 37, juris Rn. 57).

aa) Gemessen an diesem Maßstab hat die Beklagte unter Berücksichtigung des fristgerechten klägerischen Vorbringens die Vorgaben des zwingenden Immissionsschutzrechts hinsichtlich des vorhabenbedingten Baulärms eingehalten.

Die Beklagte geht auf der Grundlage der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung vom 18. Januar 2023 (Baubedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen, Planunterlage 17.0) von einer Vorbelastung in der Nachbarschaft des Vorhabens durch Schienen- und Straßenverkehrslärm von bis zu 75 dB(A) tags und 74 dB(A) nachts (Planunterlage 17.0, S. 18) aus. Das Gutachten kommt sodann zu dem Ergebnis, dass in mehreren Bereichen Überschreitungen des gemäß Ziffer 3.1.1 AVV Baulärm jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerts am Tag und in der Nacht zu erwarten sind. Unter Berücksichtigung dieser vorhandenen und prognostizierten Lärmbelastung hat die Beklagte die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für den Baulärm im Rahmen eines differenzierten Schutzmaßnahmen- und Entschädigungskonzepts (PFB, S. 29 ff., 220 ff.) auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG wie folgt bestimmt:

Der Planfeststellungsbeschluss gibt in den Auflagen A.4.5.1.1 bis A.4.5.1.4 zunächst grundsätzlich vor, dass bei der Bauausführung die Bestimmungen der AVV Baulärm zu beachten sind. Zu diesem Zweck sind im Einzelnen aufgezählte Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Es dürfen insbesondere nur Arbeits- bzw. Baugeräte und -verfahren eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt, lärmarm und schadstoffarm sind. Dabei muss der Schalleistungspegel der eingesetzten Maschinen und Geräte dem Stand der Technik genügen. Die Beigeladene hat zudem im Bauvertrag lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren vorzuschreiben. Weitere festgesetzte Schallschutzmaßnahmen regeln insbesondere die Einrichtung der Baustelle mit dem Ziel der Lärmminimierung, die Minimierung der Dauer von Lärmbelastungen und die Konzentration lärmintensiver Bautätigkeiten auf den Tageszeitraum und das Verbot bestimmter besonders lärmintensiver Geräteeinsätze. Die Beigeladene hat für die Zeit der Bauausführung außerdem einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen, insbesondere zur Überwachung der und Vorbeugung von durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen. Außerdem werden der Beigeladenen Informationspflichten gegenüber den

Anliegern in Bezug auf besonders lärm- und erschütterungsintensive Bautätigkeiten sowie andere Fragen des Lärmschutzes auferlegt. Die Beigeladene muss ferner ein akustisches Baustellenmonitoring einrichten und betreiben, welches unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und einzusetzenden Maschinen die Ermittlung der Immissionen gemäß AVV Baulärm an allen potentiell betroffenen Einwirkungsorten gewährleistet.

Des Weiteren steht den betroffenen Eigentümern gemäß Auflage A.4.5.1.5 gegen die Beigeladene ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen für Tage zu, an denen das Baustellenmonitoring ein Überschreiten der grundsätzlich für Wohngebiete geltenden grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ergibt, d.h. einen Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tagsüber bezogen auf Wohnräume sowie von mehr als 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume (PFB, S. 33 f.).

Den betroffenen Eigentümern wird ferner gemäß Auflage A.4.5.1.5 ein Anspruch gegen die Beigeladene auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer Baulärmimmissionen in folgenden Fällen, in denen nach dem Baustellenmonitoring an bestimmten Aufenthaltsbereichen bestimmte Beurteilungspegel erreicht werden, zugesprochen (PFB, S. 34, 234 ff.): Für Wohnräume für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A), für Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A), für Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A), für Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, für die Anzahl der Nächte mit einem Beurteilungspegel von mehr als 57 dB(A) bis zu 60 dB(A) sowie für Außenwohnbereiche für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet. Im letzten Fall entfällt der Anspruch jedoch für Tage und Nächte, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

Eine Verpflichtung der Beigeladenen zur Gewährung passiven Lärmschutzes gegen Baulärm in Form von Lärmschutzfenstern regelt der Planfeststellungsbeschluss nach Abwägung der betroffenen Belange ausdrücklich nicht (PFB, S. 232 ff.). Zu solchen Maßnahmen wird die Beigeladene gemäß Auflage A.4.5.2 nur zum Schutz der

Nachbarschaft vor betriebsbedingten Lärmbeeinträchtigungen verpflichtet (PFB, S. 35 ff.). In diesem Zusammenhang wird lediglich das Ziel benannt, diesen passiven Lärmschutz möglichst auch schon für den Schutz gegen Baulärm nutzbar machen zu können, und der Beigeladenen aufgegeben, „darauf hinzuwirken“, dass der Einbau zumindest vor Beginn von Bauphasen erfolgt, die zu Entschädigungsansprüchen wegen Baulärmimmissionen führen (PFB, S. 37, 232).

bb) Die dagegen gerichteten Einwände des Klägers bleiben ohne Erfolg.

(1) Der Kläger rügt, die Beklagte gehe von der falschen Annahme aus, der Einbau passiver Schallschutzmaßnahmen gegen Betriebslärm erfolge noch vor Beginn der Bauphasen. Dieser Einwand ist in der Sache unzutreffend. Der Beklagten war bewusst, dass vor Baubeginn nicht alle zum Schutz vor Betriebslärm verpflichtend vorgesehenen Schallschutzfenster eingebaut werden würden. Die Auflage A.4.5.2 (PFB, S. 37) bestimmt deshalb lediglich, dass die dem Grunde nach festgesetzten Ansprüche zum Schutz gegen Betriebslärm (z.B. schallmindernde Fenster) „möglichst“ schon für den Schutz gegen Baulärm nutzbar gemacht werden sollten und dass die Vorhabenträgerin die anspruchsberechtigten Eigentümer zeitnah über die Modalitäten der Antragstellung informieren solle. Die Anträge für besonders stark betroffene Anwohner sollten vorrangig bearbeitet werden. Es sei „darauf hinzuwirken“, dass der Einbau passiven Lärmschutzes zumindest vor Beginn von Bauphasen erfolge, die zu Entschädigungsansprüchen wegen der Immissionen aus dem Baulärm führten. In der Begründung führt der Planfeststellungsbeschluss (S. 232) aus, es werde „eine Koordinierung des Einbaus von durch Verkehrslärm veranlassten Lärmschutzfenstern dahingehend aufgegeben, dass dieser möglichst vor den Beginn der Baumaßnahme zu ziehen ist“. Die Vorhabenträgerin habe nach Abschluss des Anhörungsverfahrens erklärt, eine vollumfängliche Umsetzung des Einbaus von Schallschutzfenstern vor Beginn der Baumaßnahmen logistisch nicht mehr umsetzen zu können. Dies entbinde sie nicht davon, Anstrengungen zu unternehmen, den Einbau auch während des Baubetriebs voranzutreiben, um eine möglichst große zeitliche Überlappung eingebauter Fenster und deren schallschützender Wirkung mit dem laufenden Baubetrieb zu erzielen.

(2) Der Kläger rügt weiter, die Beklagte habe fehlerhaft angenommen, die Vorgabe des Einbaus von Schallschutzfenstern sei untunlich. Auch dieser Einwand greift nicht durch. Die

Beklagte hat rechtsfehlerfrei davon abgesehen, der Beigeladenen verpflichtend aufzugeben, betroffenen Eigentümern passiven Lärmschutz in Form von Schallschutzfenstern zum Schutz vor Baulärm zu gewähren.

Aus den im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten entschädigungsauslösenden Lärmpegeln ergibt sich, dass die Beklagte die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für bestimmte von Baulärm betroffene Bereiche höher angesetzt hat als die Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 3.1.1 lit. d) AVV Baulärm. Diese Erhöhung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle begründet die Beklagte rechtsfehlerfrei mit der Lärmvorbelastung der betroffenen Bereiche, der schalldämmenden Wirkung der Außenwände und Bestandsfenster sowie der Zumutbarkeit, die Fenster tagsüber weitgehend geschlossen zu halten (PFB, S. 233 f.). Dabei berücksichtigt sie unter Bezugnahme auf die oben dargestellten Maßstäbe des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11/11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 32), dass die Schutzwürdigkeit von Baulärmbetroffenen bei bereits bestehendem Schienen- und Straßenverkehrslärm jedenfalls dann gemindert ist, wenn die Vorbelastung höher ist als die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm (PFB, S. 235 f.). Daraus zieht sie allerdings unter Würdigung der im vorliegenden Einzelfall bestehenden Besonderheiten des Verkehrslärms einerseits und des Baulärms andererseits nicht den Schluss, der zu erwartende Baulärm sei pauschal als zumutbar anzusehen, sondern verweist auf die Entschädigungsregelungen des Planfeststellungsbeschlusses. Die darin geregelten anspruchsauslösenden Beurteilungspegel liegen zwar über den Richtwerten der AVV Baulärm, aber unter den Vorbelastungspegeln. Die festgesetzten Werte begründet die Beklagte damit, dass bei durch Baustellenlärm verursachten Außenlärmpegeln von 67 dB(A) für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume aufgrund der Dämmwirkung der Außenwände und der herkömmlichen Fenster keine Überschreitungen eines Innenraumpegels von 40 dB(A) bzw. 45 dB(A) zu erwarten seien (PFB, S. 234). Dabei geht sie implizit von einer Dämmwirkung der Bestandsfenster von mindestens 27 dB(A) aus. Für Schlafräume ergibt sich aus der Entschädigungsregelung des Planfeststellungsbeschlusses (Entschädigung ab Beurteilungspegeln von nachts über 57 dB(A)), dass die Beklagte die Grenze für zumutbare Innenraumpegel auf 30 dB(A) bestimmt hat. Dies begegnet keinen Bedenken. Da eine Überschreitung der Außenpegelwerte während der Bauarbeiten auch trotz üblicher Vermeidungsmaßnahmen kaum gänzlich zu verhindern ist und es sich bei Bauarbeiten um

ein vorübergehendes Phänomen handelt, kann zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle ergänzend darauf abgestellt werden, ob zumindest ein zumutbarer Innenraumpegel eingehalten wird (OVG Koblenz, Urt. v. 10.10.2018, 8 C 11694/17, juris Rn. 70; BVerwG, Urt. v. 8.9.2016, 3 A 5/15, juris Rn. 105; vgl. auch BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11/11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 77 ff.). Dabei können die Wertungen der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung – 24. BImSchV) herangezogen werden, die auf eine Einhaltung zumutbarer Innenraumpegel in schutzbedürftigen Räumen abzielt und die durch die Gebäudeausstattung bewirkte Lärmdämmung berücksichtigt (OVG Koblenz, a.a.O.). In diesem Zusammenhang werden in der Rechtsprechung Innenraumpegel in Wohnräumen zwischen 38 dB(A) und 40 dB (A) als zumutbar angesehen (BVerwG, Urt. v. 8.9.2016, a.a.O.; OVG Koblenz, a.a.O.). Von vergleichbaren Werten geht auch der Planfeststellungsbeschluss unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die 24. BImSchV aus (PFB, S. 234). Des Weiteren trägt er (vgl. PFB, S. 32 f., Ziffer A.4.5.1.5) baulärmbedingten Beurteilungspegeln, welche die – für allgemeine Wohngebiete geltende – grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von grundsätzlich tags über 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume sowie nachts über 60 dB(A) bezogen auf Schlafräume überschreiten, gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG in ausreichender Weise durch die personenbezogene Schutzmaßnahme der Bereitstellung von Ersatzwohnraum Rechnung (vgl. zur Einordnung als Schutzmaßnahme z.B. Kupfer, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, Stand: Mai 2025, VwVfG § 74 Rn. 80 m.w.N.).

Für die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitende, aber unter der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegende Beurteilungspegel (bei Wohn- und Schlafräumen zwischen mehr als 67 dB(A) und 70 dB(A) tags bzw. mehr als 57 dB(A) und 60 dB(A) nachts) sieht der Planfeststellungsbeschluss rechtsfehlerfrei (nur) eine Entschädigung i.S.v. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG vor. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG kommen Entschädigungen anstelle der grundsätzlich vorrangigen Schutzvorkehrungen nur in Betracht, wenn solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Untunlich sind Schutzmaßnahmen, wenn sie keine wirksame Abhilfe erwarten lassen oder wenn sie nach den konkreten Umständen des Einzelfalles für den Vorhabenträger unzumutbar wären, insbesondere weil der Aufwand wirtschaftlich außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünde (vgl. Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, 10. Aufl. 2023, VwVfG § 74 Rn. 193 m.w.N. aus der Rspr.). Grundsätzlich können dauerhaft

wirkende Schutzvorkehrungen gegen bloß vorübergehende Beeinträchtigungen nur unter engen Voraussetzungen beansprucht werden, etwa bei intensiven oder langanhaltenden Einwirkungen, wenn anderweitiger gleichwertiger Schutz nicht möglich ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 8.9.2016, 3 A 5/15, juris Rn. 105). Insbesondere eine bereits an jegliche Überschreitung des (Außen-)Immissionsrichtwertes der AVV Baulärm anknüpfende Verpflichtung, Schutzvorkehrungen zur Verfügung zu stellen, kann sich als dem Vorhabenträger nicht zumutbar und damit unverhältnismäßig erweisen (OVG Koblenz, Urt. v. 10.10.2018, 8 C 11694/17, juris Rn. 70).

Nach diesem Maßstab hat die Beklagte die Verpflichtung der Beigeladenen zum Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutz vor Baulärm zutreffend als untunlich angesehen (vgl. PFB, S. 232 ff.). Da der Planfeststellungsbeschluss die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Wohn- und Schlafräume wie ausgeführt rechtsfehlerfrei auf über 67 dB(A) tags und über 57 dB(A) nachts festlegt, zugleich aber ab Beurteilungspegeln von tags über 70 dB(A) sowie nachts über 60 dB(A) wieder gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Schutzmaßnahmen in Form von Ersatzwohnraum vorsieht, wäre der Einbau von Schallschutzfenstern als grundsätzlich gegenüber einer Entschädigung vorrangige Schutzmaßnahme lediglich wegen solcher Bauzeiten zu gewähren, in denen die Außenpegel genau in diesen Bereichen liegen. Hiervon durfte der Planfeststellungsbeschluss (vgl. PFB, S. 234) aus Verhältnismäßigkeitsgründen absehen. Angesichts des lediglich vorübergehenden Charakters der Baulärmbeeinträchtigungen, die prognostisch nur in bestimmten Zeiträumen die genannten Pegel überschreiten werden, und des mit dem Einbau von Schallschutzfenstern vor Baubeginn verbundenen wirtschaftlichen und logistischen Aufwands für die Beigeladene hätte eine zwingende Vorgabe der Gewährung passiven Schallschutzes in Form permanenter baulicher Veränderungen an den prognostisch betroffenen Gebäuden vor Baubeginn – anders als die nach der Anzahl der Tage der Pegelüberschreitungen bemessene Entschädigungsregelung des Planfeststellungsbeschlusses – keinen angemessenen Ausgleich der betroffenen Belange dargestellt, zumal die genauen Lärmbeeinträchtigungen an den jeweiligen Immissionsorten erst während der Baumaßnahmen auf der Grundlage des Baustellenmonitorings feststellbar sein werden.

(3) Entgegen der Auffassung des Klägers ist die Nebenbestimmung unter A.4.5.1.5 (PFB, S. 33 f.) nicht unbestimmt.

Insbesondere musste sie die weiteren Modalitäten der Ersatzwohnraumgewährung für Tage mit unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigung nicht näher spezifizieren. Dies würde die Anforderungen an den Detaillierungsgrad des Planfeststellungsbeschlusses überspannen und konnte dem Vollzug überlassen werden. Soweit der Kläger das Verhalten der Beigeladenen bei der Bereitstellung von Ersatzwohnraum gegenüber bestimmten Anwohnerinnen und Anwohnern kritisiert (Unterbringung in St. Pauli), so betrifft dies lediglich den – von der Beklagten gegebenenfalls zu kontrollierenden – Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses, nicht dessen vom Gericht hier zu prüfende Rechtmäßigkeit.

Auch im Übrigen ist die Nebenbestimmung in Ziffer A.4.5.1.5 hinreichend bestimmt. Sie regelt insbesondere die Entschädigungshöhe in ausreichender Weise. Sie bestimmt hierzu (PFB, S. 35), dass bei der Bemessung der Entschädigung mehrere im Einzelnen aufgeführte Parameter zu berücksichtigen sind, unter anderem die Höhe der Überschreitung der den Entschädigungsanspruch auslösenden Baulärmpegelwerte und die Anzahl der Tage und Nächte, die in die Mittelung der Pegel eingeflossen sind. Die Entschädigungshöhe ist nach dem Planfeststellungsbeschluss mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit der Anspruchsberechtigte und die Beigeladene über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt nach dem Planfeststellungsbeschluss eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren, das von seiner Aufgabenstellung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet, nicht getroffen werden (hierzu und zum Folgenden BVerwG, Ur. v. 10.7.2012, 7 A 11/11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 86). Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Das gilt umso mehr, wenn es – wie hier – um eine Entschädigung für vorübergehende Beeinträchtigungen geht. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die im Rahmen des Baustellenmonitorings erst während oder nach Abschluss der Baumaßnahmen festgestellt werden können.

3. Auf der Grundlage des klägerischen Vortrags ist auch nicht ersichtlich, dass der Planfeststellungsbeschluss an rechtserheblichen Mängeln der fachplanerischen Abwägung leidet.

Gemäß § 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 weder – drittens – die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch – viertens – der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Verwaltungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie – auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials – die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.12.2017, 7 A 7/17, juris Rn. 20; Urt. v. 15.12.2016, 4 A 4/15, BVerwGE 157, 73, juris Rn. 23 f.; OVG Hamburg, Urt. v. 12.5.2021, 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485, juris Rn. 118).

a) Ohne Erfolg greift der Kläger die Variantenprüfung der Beklagten an, die Teil der Abwägungsentscheidung ist.

aa) Entgegen der Rüge des Klägers hat die Beklagte in der Abwägung zwischen den in Betracht kommenden Ausführungsvarianten das Ersuchen der Freien und Hansestadt Hamburg, den Straßenraum unter der Brücke aufzuweiten und stützenfrei auszugestalten, weder rechtsfehlerhaft gewichtet noch in disproportionaler Weise gegen andere Belange abgewogen.

Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.6.2009, 9 VR 1/09, NVwZ-RR 2009, 753, juris Rn. 10; Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14/16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 132; Beschl. v. 4.9.2018, 9 B 24/17, juris Rn. 7). Die Frage, ob ein Bedürfnis für ein bei dieser Variantenprüfung von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegtes Planungsziel besteht und welches Gewicht diesem zukommt, unterliegt wegen des der Behörde zukommenden Abwägungsspielraums nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle (vgl. BVerwG, Beschl. v. 4.9.2018, 9 B 24/17, juris Rn. 8; Beschl. v. 5.12.2008, 9 B 29/08, juris Rn. 5). Die Behörde ist bei der Festlegung besonders gewichtiger Planziele nicht auf das fachgesetzlich umschriebene Hauptplanungsziel des Vorhabens – hier der Neubau einer Brücke als Betriebsanlage einer Eisenbahn im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG – beschränkt, sondern kann weitere wesentliche Planungsprämissen aufstellen, soweit diese in einem nachvollziehbaren Sachzusammenhang mit dem Hauptziel stehen (vgl. auch Schiller, UPR 2016, 457, 462: „Haupt- und Teilziele“; vgl. ferner BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14/16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 135 f.: Verfehlen bestimmter Teilplanungsziele als „Ausschlusskriterien“). Die Grenze des Abwägungsspielraums ist erst erreicht, wenn die Bedeutung der so festgelegten Prämissen erkennbar falsch bewertet wird. Dies ist im Hinblick auf das Verlangen der Freien und Hansestadt Hamburg, den Kreuzungsbereich aufzuweiten und stützenfrei zu gestalten, auf der Grundlage der Klagebegründung nicht ersichtlich:

(1) Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Beigeladene gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg an das Aufweitungsverlangen nach den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes rechtlich gebunden war (in diese Richtung allgemein BVerwG, Urt. v. 17.12.2009, 7 A 7/09, NVwZ 2010, 584, juris Rn. 40) und ob die Aufweitung im Sinne von § 3 EKrG für die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erforderlich ist. Letzteres dürfte allerdings unter Berücksichtigung der derzeitigen Verkehrssituation im Kreuzungsbereich und der diesbezüglich geltenden rechtlichen Maßstäbe (vgl. hierzu allgemein sowie zum Folgenden VGH München, Beschl. v. 4.12.2012, 8 ZB 11.1881, juris Rn. 13 f. m.w.N.; BVerwG, Urt. v. 14.5.1992, 4 C 28/90, VRS 83, 473, juris Rn. 20) naheliegen: Zur

„Sicherheit des Verkehrs“ ist eine Verbesserungsmaßnahme erforderlich, wenn an der Kreuzung eine Gefahrensituation gegeben ist, deren Beseitigung geboten ist. Dies dürfte angesichts der Verengung der Fahrbahn durch die Stützpfeiler und das bisherige Fehlen ausreichender Verkehrsflächen für Fahrradfahrer und Fußgänger sowie der von der Freien und Hansestadt Hamburg für diesen Bereich prognostizierten Verkehrsentwicklung (vgl. hierzu Bü.-Drs. 22/2023, S. 3 f., 5 f.) der Fall sein. Jedenfalls aber dürfte die Hindernisbeseitigung im Kreuzungsbereich und die Anlage von ausreichenden Fahrrad- und Gehwegen für die „Abwicklung des Verkehrs“ erforderlich sein. Dieses Merkmal zielt auf die Verbesserung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und umfasst Maßnahmen, durch die Stauungen oder sonstige Behinderungen der flüssigen Verkehrsabwicklung beseitigt werden. Abgesehen von dem Vorstehenden kann ein Kreuzungsbeteiligter im Übrigen in Wahrnehmung der ihm für seinen Verkehrsweg obliegenden Verwaltungsverantwortung von dem anderen Beteiligten im Rahmen einer Vereinbarung nach § 5 Abs. 1 EKrG auch Änderungsmaßnahmen verlangen, die im weitesten Sinne die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung verbessern, insoweit also hinsichtlich dieser Ziele noch nicht „erforderlich“, ihnen aber gleichwohl dienlich sind (OVG Hamburg, Urt. v. 4.6.1992, Bf VII 1/91, juris Rn. 53 m.w.N.).

(2) Dies kann für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Abwägungsentscheidung der Beklagten jedoch letztlich dahinstehen. Denn die Verkehrsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg für den Kreuzungsbereich unter der Brücke ist bereits unabhängig von den eisenbahnkreuzungsrechtlichen Pflichten der Beigeladenen ein öffentlicher Belang, den die Beklagte in die Abwägung einstellen und mit den anderen betroffenen Belangen soweit wie möglich in Ausgleich bringen musste. Zu den abwägungsrelevanten öffentlichen Belangen gehört die Berücksichtigung hinreichend konkreter Planungen anderer Verwaltungsträger (vgl. Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 74 Rn. 110). So muss eine Planfeststellungsbehörde z.B. auch auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend soweit wie möglich Rücksicht nehmen; insbesondere muss sie berücksichtigen, ob durch das planfestgestellte Vorhaben die Realisierbarkeit konkret in Betracht gezogener städtebaulicher Planungsmöglichkeiten schlechterdings verhindert würde (BVerwG, Urt. v. 21.3.1996, 4 C 26/94, BVerwGE 100, 388, juris Rn. 28; Beschl. v. 24.9.1997, 4 VR 21/96, NVwZ-RR 1998, 297, juris Rn. 21; Beschl. v. 2.8.2006, 9 B 9/06, juris Rn. 6).

Die Beklagte musste in der Abwägung deshalb die ihr mit Schreiben vom 20. Februar 2017 unter Beifügung einer Planskizze ausdrücklich mitgeteilte Absicht der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigen, den Verkehrsbereich unter der Brücke neu zu gestalten. Dieses Ersuchen und die im Planfeststellungsbeschluss (PFB, S. 106) angeführten Auskünfte des Senats an die Bürgerschaft zur dortigen Verkehrsplanung (vgl. hierzu Bü.-Drs. 22/2023, S. 4; 22/191, S. 1 f.; 22/336, S. 2; 22/518, S. 1, 3 f., 5 f.) ließen bereits hinreichend konkrete und damit berücksichtigungsfähige Planungsziele (Neugestaltung des Kreuzungsbereichs unter Anlegung von Rad- und Gehwegen sowie Bushaltebuchten mit bestimmten Maßen und Beseitigung der Fahrbahnverengung) erkennen. Wie bereits oben ausgeführt bestanden für die Beklagte im entscheidungserheblichen Zeitpunkt auch keine Anhaltspunkte dafür, dass eine konkrete Planungsabsicht nicht bestand, auch wenn zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch keine endgültig beschlossene Planung der Freien und Hansestadt Hamburg vorlag.

Der Berücksichtigungsfähigkeit der Planungsabsichten der Freien und Hansestadt Hamburg stand auch nicht entgegen, dass ihre Realisierung in dem noch durchzuführenden straßen- bzw. wegebaurechtlichen Verfahren, sei es aus tatsächlichen, sei es aus rechtlichen Gründen, von vornherein ausgeschlossen erscheinen musste. Derartige Gründe sind weder substantiell vorgetragen worden noch sonst ersichtlich. Insbesondere ist unter Berücksichtigung der oben beschriebenen aktuellen Verkehrssituation im Kreuzungsbereich (vgl. hierzu insbesondere Bü.-Drs. 22/2023, S. 3 ff.) nicht ersichtlich, dass für die beschriebene Neugestaltung von vornherein kein verkehrsbezogener Bedarf bestehen könnte.

Es ist entgegen der Ansicht des Klägers auch nicht ersichtlich, dass die Beklagte den Belang der Stützenfreiheit in der Abwägung rechtsfehlerhaft zu hoch bzw. „als erheblichsten Belang“ gewichtet hat. Die Gewichtung der in die Abwägung einzustellenden Belange gehört zum wesentlichen Kern des planerischen Abwägungsspielraums der Beklagten. Sie ist gerichtlich nur eingeschränkt daraufhin überprüfbar, ob eine Abwägungsfehleinschätzung im Sinne einer Verkennung der Bedeutung einzelner Belange vorliegt, etwa infolge empirischer Fehler bei der Ermittlung oder bei grober Verkennung des einem Belangs rechtlich zukommenden Gewichts. Eine derartige Verkennung ist im

vorliegenden Fall jedoch nicht ersichtlich. Dem Interesse der Freien und Hansestadt Hamburg an einer Aufweitung des Verkehrsraums und stützenfreier Bauweise kam im vorliegenden Fall trotz des Fehlens einer bereits endgültig beschlossenen Planung besonderes Gewicht zu, weil durch das Vorhaben gesetzte Zwangspunkte angesichts der zu erwartenden Lebensdauer des Bauwerks von ca. 100 Jahren die Planung des Verkehrsraums unter der Brücke über eine sehr lange Zeit beschränken würden. Der Planfeststellungsbeschluss (vgl. PFB, S. 162, 169) führt zudem wie ausgeführt in nachvollziehbarer Weise aus, die Bauweise ohne die im Bestand – teilweise direkt im Fahrbahnbereich – vorhandenen, hoch anprallgefährdeten Stützen trage erheblich zur Minimierung des Risikos einer Störung des Bahnbetriebs bei, da ein möglicher Anprall durch Kraftfahrzeuge je nach Auffahrgeschwindigkeit mit Risiken für die Statik des Bauwerks und damit einer ungeplanten Verfügbarkeitseinschränkung verbunden wäre. Er kommt zutreffend zu dem Schluss, dass der stützenfreien Herstellung des Überbaus – unabhängig von Aspekten der Hebung der Verkehrssicherheit oder der freieren Nutzbarkeit der Straßenverkehrsfläche – ein erheblicher eisenbahn-fachplanungsrechtlicher Eigenwert zukommt, weil ein solcher Anprall je nach Auffahrgeschwindigkeit und sonstigen Unfallfolgen das Risiko von Störungen des Bahnbetriebs birgt. Selbst wenn die derzeitigen – oder neu zu konstruierende – Stützen dem Anprall eines Kraftfahrzeugs grundsätzlich standhalten würden, so besteht dennoch das Risiko von Einschränkungen des Bahnbetriebs bis zur Klärung der Folgen eines Anpralls für die Betriebssicherheit des Bauwerks.

Die Beklagte hat den Belang der geplanten Neugestaltung der Kreuzung bei der Variantenprüfung auch fehlerfrei gegen andere betroffene Belange abgewogen. Sie hat ihn zunächst als einen von mehreren gegen den Erhalt der Bestandsbrücke sprechenden Aspekten berücksichtigt (PFB, S. 169 ff.). Sie hat sich außerdem mit dem von dem Kläger angeführten Umstand auseinandergesetzt, die wegen des Aufweitungsverlangens gewählte Vorzugsvariante steigere die Spannweite der Brücke auf 108 m und ihre Höhe auf 25,9 m. Sie stellt die Ausmaße der Vorzugsvariante unter Rückgriff auf die Variantenuntersuchung der Beigeladenen (vgl. Variantenübersicht, Planunterlage 21.2) den Auswirkungen einer ohne die Aufweitung realisierbaren Brücke mit einer Spannweite von 90 m gegenüber (hierzu und zum Folgenden PFB, S. 186 f.) und stellt hierzu fest, aus einer Spannweitenreduzierung ergäbe sich eine Reduzierung der Brückenhöhe auf ca. 20 m (vgl. auch Planunterlage 21.2, S. 13 im Vergleich zu S. 3). Insgesamt folge daraus

indes nur eine geringfügige Veränderung der Kubatur des Bauwerks, jedoch keine Verbesserung des Stadtbilds von solchem Gewicht, dass dies die verkehrlichen Defizite bei Fortbestand der beengten Knotensituation unter der Brücke rechtfertigen könnte. Dieser Gesichtspunkt sei – so die Begründung weiter – selbst dann zu berücksichtigen, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg das Aufweitungsverlangen nicht gestellt hätte. Im Übrigen sei die Bewertung des Straßenbaulastträgers, dass für den Fahrrad-, Fußgänger- und Busverkehr mit Zuwächsen gerechnet werden müsse, die aus einem veränderten Mobilitätsverhalten sowie aus der städtischen Siedlungstätigkeit in Altona und Bahrenfeld entstünden, von der Planfeststellungsbehörde nicht anzuzweifeln. Es sei deshalb nicht einsichtig, verkehrspolitische Entscheidungen zur Gestaltung des von der Brücke überquerten Straßenraums durch eine restriktive bauliche Ausführung der Brücke, die bewusst neue Zwangspunkte setze, zu präjudizieren. Diese Abwägung der mit der Aufweitung verfolgten Verkehrsziele einerseits und der Auswirkungen der zur Ermöglichung der Aufweitung gewählten Vorzugsvariante andererseits ist unter Berücksichtigung der Klagebegründung rechtlich nicht zu beanstanden. Der Kläger hat insbesondere weder substantiiert dargetan noch ist es sonst ersichtlich, dass die Beklagte die Bedeutung der insoweit betroffenen Belange verkannt oder den Ausgleich zwischen ihnen in disproportionaler Weise vorgenommen hat.

bb) Ohne Erfolg bleibt auch die Rüge des Klägers, die Beklagte habe insbesondere die sog. „Tripod-Variante“ bei der Variantenprüfung abwägungsfehlerhaft verworfen.

Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen wie ausgeführt alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen. Zu den 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 der Planfeststellungsbehörde ist, haben erst danach eingebrachte, sich nicht im vorgenannten Sinne aufdrängende Vorschläge keinen Einfluss auf die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung (zum Vorstehenden BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14/16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 132 ff. m.w.N.). Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten

Zeitpunkt erwogen 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 zur Erreichung der Planungsziele weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen müssen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersucht und verglichen werden. Dabei sind für die Beurteilung der Varianten die von dem Vorhabenträger festgelegten Planungsprämissen von maßgeblicher Bedeutung (vgl. Schiller, UPR 2016, 457, 462). Zwar sind gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen, hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 3.5.2013, 9 A 16/12, BVerwGE 146, 254, juris Rn. 86). Die Planfeststellungsbehörde kann jedoch durch die abwägungsfehlerfreie Festlegung besonders gewichtiger Planungsziele die Alternativenauswahl bereits auf der Ebene der Grobanalyse steuern und bestimmte Varianten vorab aussondern, ohne in einen detaillierten Vergleich weiterer Kriterien eintreten zu müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14/16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 135 f.: „Grobanalyse anhand sogenannter absoluter Ausschlusskriterien“; Schiller, a.a.O.). Die Grenzen sind auch hier nur dann überschritten, wenn der Behörde bei der Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist oder – in diesem Fall würde der Verzicht auf die Alternative zur Abwägungsdisproportionalität führen (vgl. Kupfer, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, Stand: Mai 2025, VwVfG Vor § 72 Rn. 239) – wenn sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eine andere als die gewählte Variante eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen (zum Vorstehenden BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14/16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 132; Beschl. v. 4.9.2018, 9 B 24/17, juris Rn. 7). Dagegen kann die Rechtswidrigkeit der Entscheidung zwischen den sich anbietenden Planungsalternativen in der Regel nicht damit begründet werden, dass einzelne Vorteile dieser und einzelne Nachteile jener Variante herausgegriffen werden; denn es ist gerade Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, sich ein wertendes Gesamturteil über die Planungsalternativen zu bilden und dabei einen Belang einem anderen vorzuziehen (Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 125).

(1) Im vorliegenden Fall hat die Beigeladene im Planfeststellungsverfahren, nachdem der „Tripod-Entwurf“ im Sommer 2022 öffentlich und unter Bezugnahme auf Medienberichte von mehreren Einwendern als Alternative vorgetragen worden war (vgl. z.B. S. 3817 ff. der behördlichen Verfahrensakte), unter Bezugnahme auf die bereits durchgeführten Variantenprüfungen aus ihrer Sicht wesentliche Planungsprämissen formuliert (Berücksichtigung des Planungsverlangens der Freien und Hansestadt Hamburg als Kreuzungspartner nach Aufweitung des Straßenraums und stützenfreier Überspannung; möglichst geringe Eingriffe in Rechte Dritter, den Eisenbahnbetrieb und den Straßenverkehr; Einhaltung eisenbahntechnischer Anforderungen). Aus diesen Planungszielen hat sie eine Bewertungsmatrix gebildet, anhand derer sie den Entwurf aus der weiteren Planung ausgeschieden hat: Dieser sehe keine stützenfreie Überspannung des Kreuzungsbereichs vor. Wegen des zweiteiligen Überbaus mache er Gleisaufweitungen notwendig und halte die Eingriffe in Rechte Dritter durch Flächeninanspruchnahmen und in den Eisenbahnbetrieb durch längere und häufigere Streckensperrungen nicht so gering wie möglich. Bei einem Verzicht auf Lärmschutz halte der Entwurf die geltenden Regeln nicht ein; würde der Lärmschutz dagegen berücksichtigt, so hätte die Brücke ein anderes Erscheinungsbild als im Entwurf (vgl. Planunterlage 1.4 sowie zur Argumentation im Einwendungsverfahren z.B. S. 4232 f. der behördlichen Verfahrensakte).

Die Beklagte hat in der Variantenprüfung zunächst ausführlich begründet, dass die Beigeladene den konstruktiven Ansatz der Überspannung des Kreuzungsbereichs mit einem einzigen viergleisigen, stützenfreien Oberbau in plausibler Weise bereits in der Vorplanung als vorzugswürdige Lösung betrachtet und detailliertere Planungen auf die Prämisse eines eingliedrigen viergleisigen Bauwerks ausgerichtet hat (PFB, S. 185 ff.). Daran anschließend hat sie den „Tripod-Entwurf“ aufgrund einer Grobanalyse ausgeschieden (PFB, S. 189 f.): Die äußere Gestalt des Entwurfs lasse sich nur durch ein immissionsschutzrechtlich nicht zu rechtfertigendes Fehlen von Lärmschutzwänden erzielen. Die filigrane Wirkung des Entwurfs entfele, wenn zu der Trägerkonstruktion die erforderliche Lärmschutzwand hinzugedacht werde. Mit Blick auf die dann einzurechnende Gewichtserhöhung der Überbauten sei auch die Tragfähigkeit der Rundbogenstützen nicht erwiesen. Der Entwurf negiere zudem, dass die Überbauten regelwerkskonform nicht in den 1:1-Dimensionen des Bestandsbauwerks errichtet werden könnten. Insbesondere müssten die Überbauten breiter werden, was zu in dem Entwurf nicht berücksichtigten

Grundstücksinanspruchnahmen führen würde (vgl. hierzu auch PFB, S. 149, 358). Die Gründe, aus denen eine Aufteilung des Bauwerks in jeweils zweigleisige Überbauten nicht in Betracht komme, würden auch für diesen Entwurf gelten. Zu den Nachteilen zweier bzw. getrennter Überbauten führt der Planfeststellungsbeschluss aus, diese führten zu einem größeren Flächenbedarf in der Breite mit zusätzlichen Inanspruchnahmen von Grundstücken, einer längeren Bauzeit mit längeren Sperrpausen aufgrund zweier Einschwenkungsvorgänge und einem zusätzlichen Bedarf an Baustelleneinrichtungsflächen (PFB, S. 186). Auch bei der Realisierung des „Tripod-Entwurfs“ ergäben sich überschlüssig betrachtet nachteilige Effekte hinsichtlich der Bauzeit und damit einhergehende bauzeitliche Beeinflussungen durch Sperrpausen für den Bahnbetrieb und die überführten Verkehrswege (PFB, S. 190). Wegen der Verfehlung aus ihrer Sicht wesentlicher Planungsprämissen hat die Beklagte darauf verzichtet, den Entwurf noch vertiefter in die Abwägungsentscheidung einzubeziehen oder einer eigenen ingenieurtechnischen Prüfung zu unterziehen (PFB, S. 190).

(2) Auf der Grundlage des Klagevorbringens leidet diese Verwerfung des „Tripod-Entwurfs“ im Wege einer Grobanalyse nicht an einem Abwägungsfehler.

(a) Insbesondere ist die Beklagte nicht fehlerhaft zu der Bewertung gelangt, der „Tripod-Entwurf“ gewährleiste anders als die Vorzugsvariante nicht die Einhaltung der für die Grobanalyse maßgeblichen Planungsprämissen.

(aa) Der Kläger legt nicht dar, dass der „Tripod-Entwurf“ der Planungsprämisse einer stützenfreien Aufweitung des Bereichs unter der Brücke in derselben Weise Rechnung trägt wie die Vorzugsvariante. Der Entwurf nimmt durch die Gründung der Stützpfiler – auch nach der Überarbeitung ihrer Anordnung in den als Anlage K 14 vorgelegten Plänen – in nicht unerheblichem Maße Verkehrsraum unter der Brücke in Anspruch und beeinträchtigt dadurch die Belange der Freien und Hansestadt Hamburg als Straßen- bzw. Wegebausträgerin, selbst wenn die Stützen nach dem Entwurf nicht unmittelbar im heutigen Kreuzungsbereich stehen sollen. Die Stützen würden dauerhaft Flächen in Anspruch nehmen, die über die gesamte Lebenszeit des Bauwerks Zwangspunkte für die Straßen- und Wegeplanung bilden würden. Diese Beschränkung der planerischen Entscheidungsfreiheit der Freien und Hansestadt Hamburg wird auch nicht durch die mit der Klagebegründung (dort S. 63) vorgetragene Ansicht ausgeräumt, eine „sinnvolle

Trennung der Verkehre im Brückenbereich“ könne „auch mit Stützen gewährleistet werden“. Die Inanspruchnahme des Verkehrsraums unter der Brücke würde noch einschneidender, soweit der Entwurf – wie die Klagebegründung (S. 59) nahelegt – noch „zusätzliche, schmale Stützen“ einplant, die aus Sicht des Klägers „Fahrbahnen und den Bereich für Fuß- und Radverkehre voneinander sinnvoll“ abgrenzen würden. In diesem Fall verbliebe auch eine Anprallgefahr, die nach den nachvollziehbaren Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses nicht nur ein Risiko für den Straßenverkehr (PFB, S. 169), sondern auch für Störungen des Bahnbetriebs jedenfalls bis zur Klärung der Folgen eines Anpralls für die sichere Nutzung des Bauwerks (vgl. PFB, S. 162) darstellt.

(bb) Das klägerische Vorbringen zeigt überdies nicht substantiiert auf, dass der „Tripod-Entwurf“ die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen in gleicher Weise erfüllt wie die Vorzugsvariante.

Zwar sind in den als Anlage K 14 vorgelegten Plänen nunmehr transparente Lärmschutzwände eingezeichnet (Plan-Nr. 506-508), während der ursprüngliche Entwurf noch keine Lärmschutzwände vorsah. Die Klagebegründung (S. 59) führt hierzu aus, die „möglicherweise erforderlichen“ Lärmschutzwände seien in den Plänen dargestellt. Dies beeinträchtigt die Konzeptidee und ihre städtebaulichen Vorteile nicht. Gegebenenfalls könnten zudem andere Schallschutzmaßnahmen wie Niedrig-Schallschutzwände Anwendung finden. Damit trägt das klägerische Vorbringen jedoch den – auf der schalltechnischen Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Planunterlage 17.1 b) und dem Verschattungsgutachten (Planunterlage 22) beruhenden – Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Immissionsschutz im Hinblick auf zu erwartende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) durch betriebsbedingten Lärm in der Umgebung nicht hinreichend Rechnung (zu der rechtlich nicht zu beanstandenden Abwägung der Beklagten zwischen den Belangen des Betriebslärmschutzes einerseits und der Betroffenheit durch lärmschutzbedingte Verschattung andererseits siehe unten 3. c)). Die vorgelegten Zeichnungen stellen insbesondere nicht die „erforderlichen“ Lärmschutzwände dar. Der Planfeststellungsbeschluss sieht zusätzlich zu Schienenstegdämpfern und Unterschottermatten die Errichtung von 5 m hohen Lärmschutzwänden auf dem Brückenbauwerk (sowie auf den angrenzenden Trassen) vor (PFB, S. 36), schließt dabei

jedoch den Einsatz transparenter Lärmschutzwände jedenfalls nach dem derzeitigen Stand der Technik weitgehend aus. Er lässt lediglich den Ersatz einzelner hochabsorbierender Elemente durch transparente Elemente – etwa in Form eines schmalen Streifens innerhalb eines ansonsten in voller Bauhöhe aus hochabsorbierenden Elementen bestehenden Abschnitts der Lärmschutzwand – soweit zu, wie trotzdem die hochabsorbierende Wirkung der Wand nach den Nachweiskriterien der einschlägigen Richtlinie bezüglich Schalldämmung und Schallabsorption erhalten bleibt. Dieser Nachweis sei ausgeschlossen, wenn der Anteil transparenter Elemente, gemessen an der gesamten Bauhöhe des jeweiligen Abschnitts der Lärmschutzwand, im Verhältnis zu konventionellen, hochabsorbierenden Elementen mehr als 10% betrage (zum Vorstehenden PFB, S. 36 f.). Dem liegt die nachvollziehbare und von dem Kläger nicht durchgreifend in Frage gestellte Erwägung zugrunde, dass transparente Lärmschutzwände wegen ihrer verminderten Absorptionswirkung nicht ausreichend zur Reduzierung der Lärmimmissionen beitragen und wegen der zu erwartenden Schallreflektionen grundsätzlich zu höheren Immissionspegeln an der angrenzenden Bebauung führen (PFB, S. 130, 276, 294, 298 ff.; vgl. hierzu im Einzelnen unten 3. c) bb) (2)). Auch niedrigere Schallschutzwände, welche die Klagebegründung für den „Tripod“ als mögliche Lösung ansieht, bewertet die Beklagte in der Abwägung mit den gegenläufigen Schallschutzinteressen in nachvollziehbarer Weise als nicht ausreichend (PFB, S. 297 f.; siehe hierzu im Einzelnen unten 3. c) bb) (3)).

(cc) Der Kläger stellt ferner nicht die nachvollziehbaren Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses zu den Nachteilen in Frage, die mit dem im „Tripod-Entwurf“ vorgesehenen Einbau zweier getrennter Überbauten verbunden wären.

Der Planfeststellungsbeschluss (S. 186 i.V.m. S. 189) führt hierzu aus, nachteilig bei den parallelen zweigleisigen Überbauten wirkten sich insbesondere der anlagenbedingt größere Flächenbedarf in der Breite mit zusätzlichen Inanspruchnahmen (sowohl bei einer Aufweitung in nördlicher als auch in südlicher Richtung), die längere Bauzeit mit längeren Sperrpausen (zwei Einschwenkungsvorgänge erforderlich) als auch der zusätzliche Bedarf an Baustelleneinrichtungsflächen (für zwei Vormontagen anstelle einer) aus. Weiterhin würde auch die Ertüchtigung der Kasematten unter den Vorzeichen eines eingriffsintensiveren Anlagenbestands mit verbreiteter Bahntrasse stehen.

Hierzu trägt der Kläger lediglich vor, der Gleisverlauf werde bei dem „Tripod-Entwurf“ gegenüber dem geplanten Zustand im Kreuzungsbereich nach Süden verzogen. Dies führe zu weniger Gebäudeabbrüchen, insbesondere werde der Abbruch der Gebäude auf der Nordwest-Ecke überflüssig, und die Gleisführung bleibe trotzdem im Bereich der bisherigen Bahndämme möglich. Damit blendet die Klagebegründung – wie bereits der „Tripod-Entwurf“ selbst – die Folgen aus, die der – nach den vorgelegten Zeichnungen knapp 3 m betragende – südliche Verzug der Gleise für die Bebauung auf dieser Seite hätte. Er berücksichtigt auch nicht die Auswirkungen der bisher noch nicht mitgeplanten notwendigen Rettungswege auf die Breite des Bauwerks. Aus demselben Grund ist die Behauptung unsubstantiiert, die Gleisführung bliebe trotzdem im Bereich der bisherigen Bahndämme möglich.

(dd) Die Klagebegründung zeigt auch im Übrigen nicht die von der Beklagten nachvollziehbar verneinte regelkonforme Umsetzbarkeit des „Tripod-Entwurfs“ auf. Die vorgelegten Pläne (insbesondere der Querschnitt in Anlage K 14, Plan-Nr. 509) lassen nicht erkennen, dass der Entwurf die für eine betriebssichere Eisenbahninfrastruktur gemäß § 4 Abs. 3 Satz 2 AEG in Verbindung mit den einschlägigen technischen Regelwerken gebotenen Rettungswege seitlich der Gleise vorsieht, die auch im derzeitigen Bestandsbauwerk fehlen (vgl. hierzu Gutachten [...], Planunterlage 18.3, S. 23) und im Zuge eines Neubaus auf dem Brückenbauwerk sowie den angrenzenden Bahndämmen eingerichtet werden müssen (PFB, S. 328, 360 f.; vgl. auch Erläuterungsbericht, Planunterlage 1, S. 97).

(b) Führte nach alledem schon die – von dem Kläger mit der Klagebegründung nicht durchgreifend in Frage gestellte – Grobanalyse zu dem Ergebnis, dass sich der „Tripod-Entwurf“ im Hinblick auf wesentliche Planungsprämissen nicht als bessere Alternative aufdrängte, so war die Beklagte nicht gehalten, die vorgelegten Entwurfszeichnungen in einer selbstständigen Planung weiter zu konkretisieren, um den „Tripod-Entwurf“ über die Grobanalyse hinaus noch genauer beurteilen zu können. Insbesondere musste sie auch nicht mit größerer Detailschärfe untersuchen, ob er unter einzelnen weiteren Aspekten Vorteile gegenüber der Vorzugslösung besitzt (vgl. hierzu allgemein BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14/16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 135 f., 146), aufgrund derer der Kläger den „Tripod-Entwurf“ als „schonendere“ und damit vorzugswürdige Alternative ansieht. Dies betrifft insbesondere die von dem Kläger behauptete Möglichkeit, bei der Umsetzung des

„Tripod-Entwurfs“ von Baumfällungen auf der Max-Brauer-Allee und von – den Boden stärker in Anspruch nehmenden – Tiefgründungen für die Widerlager absehen und die Kasematten zumindest teilweise erhalten zu können, die nach Ansicht des Klägers bessere Verträglichkeit des „Tripod-Entwurfs“ mit dem Stadtbild sowie die behaupteten, allerdings nicht weiter substantiierten Kostenvorteile (zum Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG und der Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen im Rahmen der Variantenprüfung siehe sogleich unten b)). Wie ausgeführt war die Beklagte bei der Variantenprüfung nicht verpflichtet, alle von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Mit der oben dargestellten Befugnis, eine Variante aufgrund einer Grobanalyse schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden, wäre es nicht vereinbar, wenn stets alle betroffenen Belange mit der gleichen Planungstiefe detailliert ermittelt und mit den Betroffenheiten durch die Vorzugsvariante verglichen werden müssten (vgl. OVG Lüneburg, Urt. v. 27.8.2019, 7 KS 24/17, juris Rn. 520).

b) Auch die weitere Rüge des Klägers, die Abwägung des Planfeststellungsbeschlusses sei fehlerhaft, weil die Beklagte bei ihrer Entscheidung unter Verstoß gegen § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit des Vorhabens nicht hinreichend berücksichtigt habe, führt nicht auf einen erheblichen Abwägungsfehler.

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 findet Anwendung, wenn materielles Bundesrecht auslegungsbedürftige Rechtsbegriffe verwendet oder – wie hier – Planungs-, Beurteilungs- oder Ermessensspielräume eröffnet (BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7/21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 62). Es 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.). Verlässliche Angaben werden dabei umso schwieriger, je mehr Vorprodukte in die

Betrachtung einfließen (BVerwG, Urt. v. 20.6.2024, 11 A 3/23, BVerwGE 183, 42, juris Rn. 245 m.w.N.). Es verlangt von der Planfeststellungsbehörde, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (BVerwG, a.a.O., Rn. 82). Dies muss sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz erfolgen. Klimarelevant waren dabei nach der im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung des Klimaschutzgesetzes vom 18. August 2021 (KSG a.F.) sowohl die in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 6 KSG a.F. potentiell emissionsverursachenden Sektoren als auch alle in Anlage 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes genannten Sektoren. Dies umfasst auch den positiv für die Gesamtbilanz wirkenden Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG a.F. (Nr. 7 der Anlage 1 zum Gesetz). Dieser ist daher in den Blick zu nehmen, wenn Klimasenken durch das Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden (zum Vorstehenden BVerwG, a.a.O., Rn. 83 f., 99). 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.).

Es kann dahinstehen, ob der Planfeststellungsbeschluss nach diesem Maßstab der Berücksichtigungspflicht gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG in der Abwägung bei der Bewertung der Vorzugsvariante und der Variantenprüfung (für die Geltung des § 13 KSG bei der Variantenprüfung vgl. BVerwG, Urt. v. 8.10.2025, 9 A 2/24, juris Rn. 134) hinreichend gerecht geworden ist (hierzu unten aa)). Denn ein etwaiger Abwägungsfehler wäre 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 (hierzu unten bb)).

aa) Die Beklagte hat die ihr obliegende Berücksichtigungspflicht erkannt und die vom Bundesverwaltungsgericht hierzu aufgestellten Grundsätze ihrer Abwägungsentscheidung zugrunde gelegt (PFB, S. 354 ff. i.V.m. S. 140 ff., 156 ff.). Sie ist unter Darstellung der aktuellen Klimaschutzziele und unter Berücksichtigung der vorhabenbedingten Emissionen zu dem Ergebnis gekommen, dass die für das Vorhaben streitenden Belange überwiegen:

Bei der Betrachtung des Sektors Verkehr (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 KSG a.F., Nr. 4 der Anlage 1 zum KSG) ist die Beklagte in nachvollziehbarer Weise davon ausgegangen, dass die Erbringung von Verkehrsleistungen mit dem Verkehrsträger Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der Klimawirkung als besonders vorteilhaft einzustufen sei, auch wenn das Allgemeine Eisenbahngesetz diese Bewertung nicht gesetzlich klarstelle. Die Beklagte stützt diese Annahme unter anderem auf einen Bericht des Umweltbundesamts aus dem Jahr 2020 und den Umstand, dass der nationale Klimaschutzplan ausdrücklich Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene verfolge, darunter die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes. Die Eisenbahn sei anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liege die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs (PFB, S. 140 f., 156 f., 354 f.). Dies erscheint aufgrund des CO₂-freien Antriebs des elektrifizierten Schienenverkehrs plausibel (so auch VGH Mannheim, Urt. v. 4.5.2023, 5 S 1941/22, juris Rn. 72). Da der Neubau der Brücke als solcher im Übrigen keinen Mehrverkehr auf der Schiene bewirkt (PFB, S. 355), waren insoweit keine weiteren Ermittlungen geboten.

Der Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt des Weiteren, dass das Vorhaben mit Emissionen durch die Baustellentätigkeit und den Baustoffeinsatz einhergeht, die für sich betrachtet negative Auswirkungen auf das Klima haben (PFB, S. 157, 159 [die dort verwendete doppelte Verneinung „nicht unstrittig“ ist angesichts des Folgesatzes erkennbar ein Formulierungsfehler, gemeint ist offensichtlich „unstrittig“] sowie S. 355). Die Verkehrsverlagerung auf den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene stelle indes auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen – in den Klimaschutzprogrammen gemäß § 9 KSG gerade vorgesehenen – Beitrag zur Treibhausgasemissionenminderung und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele dar; die Treibhausgasemissionen durch den Bau seien als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar (PFB, S. 142, 157, 355). Derzeit existierten keine konkretisierenden Vorgaben, wie und in welcher Tiefe durch das Vorhaben entstehende Treibhausgasemissionen – bezogen auf den Baustellenverkehr und die Herstellung der eingesetzten Baustoffe, vor allem Beton bzw. Zement und Stahl – zu ermitteln seien (PFB, S. 159).

Der Planfeststellungsbeschluss (PFB, S. 356) berücksichtigt im Zusammenhang mit § 13 Abs. 1 KSG schließlich auch die Zerstörung von CO₂-Senken durch das Vorhaben, namentlich die damit einhergehenden Baumfällungen an der Max-Brauer-Allee (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG, Nr. 7 der Anlage 1 zum KSG).

Bei der Betrachtung der genannten Sektoren berechnet der Planfeststellungsbeschluss die vorhabenbedingten Emissionen jedoch weder hinsichtlich der baubedingten Verkehre (Sektor Verkehr gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 KSG a.F., Nr. 4 der Anlage 1 zum KSG) noch hinsichtlich der dem Sektor Industrie (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 KSG a.F., Nr. 2 der Anlage 1 zum KSG) zuzuordnenden Herstellung der verwendeten Baustoffe (v.a. Beton/Zement und Stahl). Auch die Klimabilanz des Wegfalls der CO₂-Senken durch die Baumfällungen wird nicht weiter ermittelt (kritisch zu einer Quantifizierung in einem solchen Fall BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7/21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 99 ff.).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dürfen die Anforderungen an die Erfüllung des Berücksichtigungsgebots indes 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. Es ist auch nicht ersichtlich, dass es für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens oder deren Bewertung gegenwärtig konkretisierende Vorgaben in Form von Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften, Ausführungsvorschriften, Leitfäden, Handreichungen oder Ähnliches gibt, die die Beklagte bei der praktischen Umsetzung ihrer Ermittlungs- und Bewertungspflichten hätte zugrunde legen können. Deshalb war jedenfalls eine weitere präzise Ermittlung der vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen im vorliegenden Fall nicht geboten. Die Beklagte durfte insbesondere darauf verweisen, dass für eine genaue Quantifizierung der durch Bauverkehr und -stoffe verursachten Emissionen des Vorhabens noch keine hinreichend konkreten normativen oder sonstigen standardisierten Vorgaben existieren (PFB, S. 159). Derartige Vorgaben oder andere von der Beklagten mit zumutbarem Aufwand im vorliegenden Fall durchzuführende Ermittlungsmethoden zeigt auch die Klagebegründung nicht auf. Der Verweis auf „vergleichbare Berechnungen wie

anhand des Methodenhandbuchs zum BVWP oder unter Verweis auf PRINS-Daten“ führt nicht weiter, solange vergleichbare Methodenhandreichungen für die Ermittlungen der mit dem vorliegenden Vorhaben einhergehenden Emissionen nicht vorliegen.

Allerdings ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wie ausgeführt zumindest eine Schätzung der zu erwartenden Menge an vorhabenbedingten Treibhausgasen vorzunehmen, wenn deren genaue Ermittlung nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich wäre. Auch eine solche Schätzung im Sinne einer näherungsweise Bestimmung hat die Beklagte jedoch im vorliegenden Fall nicht vorgenommen.

bb) Ob der Verzicht der Beklagten auf eine weitere Ermittlung oder realitätsnahe Schätzung der CO₂-relevanten Auswirkungen des Vorhabens zu einem Abwägungsfehler führt, kann indes offenbleiben. Denn ein solcher Abwägungsfehler wäre jedenfalls nicht erheblich im Sinne von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG, weil er auf das Abwägungsergebnis nicht von Einfluss gewesen wäre.

Auf das Abwägungsergebnis nicht von Einfluss gewesen ist ein Abwägungsfehler, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür nachweisbar sind, dass die Planfeststellungsbehörde auch im Falle einer ordnungsgemäßen Abwägung die gleiche Entscheidung getroffen hätte (BVerwG, Urt. v. 10.2.2016, 9 A 1/15, BVerwGE 154, 153, juris Rn. 30; Urt. v. 14.3.2018, 4 A 5/17, BVerwGE 161, 263, juris Rn. 105 m.w.N.; Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 75 Rn. 27b). Im vorliegenden Fall bestehen konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte auch im Falle einer Ermittlung oder Schätzung der CO₂-relevanten Auswirkungen zugunsten des Vorhabens entschieden und insbesondere nicht von einem Neubau abgesehen oder eine andere Neubauvariante gewählt hätte. Diese Anhaltspunkte ergeben sich bereits hinreichend konkret und belastbar aus den Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses und unabhängig davon auch aus dem Vorbringen der Beklagten im gerichtlichen Verfahren:

(1) Dies gilt zunächst für die Entscheidung zugunsten des Vorhabens im Vergleich zur „Nullvariante“, d.h. einer weiteren Nutzung der Bestandsbrücke ohne jegliche Sanierung. Eine solche Variante hält die Beklagte aufgrund der vorliegenden Gutachten zutreffend für ausgeschlossen, wenn das Bauwerk seine Verkehrsfunktion weiter erfüllen soll (PFB, S.

173). In der Abwägung erkennt die Beklagte die kurzfristig eintretende, unvermeidbare negative Wirkung des Bauvorgangs auf das Klima an und stellt dieser die langfristige positive Wirkung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene gegenüber. Sie führt des Weiteren an, dass die Bundesregierung in ihrer Klimaschutzplanung (§ 9 KSG) eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene anstrebt und hierfür Investitionen in die Infrastruktur der Bahn als ein wesentliches Instrument ansieht. Das planfestgestellte Vorhaben stellt nach den Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses die notwendige Infrastruktur für den Schienenverkehr bereit und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung der Verkehre auf die Schiene. Zur Sicherstellung der betrieblichen Verfügbarkeit der Verbindungsbahn sowie der Einhaltung der geltenden Regelwerke müsse das Bauwerk erneuert werden. Die vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen seien „als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar“. Selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung sei der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger (PFB, S. 142). Diese Beeinträchtigungen seien temporär und es wäre widersprüchlich, Infrastrukturmaßnahmen für klimafreundliche Verkehrsträger wie den Schienenverkehr als gesetzgeberisch gerade intendierten Inhalt der in § 9 KSG vorgesehenen Klimaschutzprogramme anzuerkennen, um solche Maßnahmen sodann unter akzentuierter Bewertung bauzeitlicher Emissionen abzulehnen (PFB, S. 355). Die Beeinträchtigungen würden langfristig durch die Einsparung klimarelevanter Emissionen ausgeglichen werden (PFB, S. 157).

(2) Es bestehen des Weiteren hinreichend konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte im Falle einer Ermittlung oder Schätzung der CO₂-relevanten Auswirkungen des Vorhabens nicht zugunsten einer Planungsalternative entschieden hätte. Insbesondere ergibt sich aus den Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses, dass ein günstigerer CO₂-Saldo der Sanierung der Bestandsbrücke oder des von dem Kläger favorisierten „Tripod“-Entwurfs oder einer anderen mehrteiligen Brückenvariante nichts an der Abwägungsentscheidung der Beklagten zugunsten des festgestellten Vorhabens geändert hätte:

Der Planfeststellungsbeschluss führt im Zusammenhang mit der Betrachtung von Klimaschutzaspekten aus, eine Planungsalternative, mit welcher die verkehrlichen Zielsetzungen mit geringerem baulichem Aufwand umgesetzt werden könne, sei nicht ersichtlich (PFB, S. 157). Die Sanierung des Bauwerks sei umfangreich gutachterlich

untersucht und im Ergebnis verworfen worden, unter anderem, da diese nur als Provisorium dienen könne und den ohnehin notwendigen Neubau lediglich verzögere (hierzu und zum Folgenden PFB, S. 142). Eine Sanierung habe im Vergleich zu einer Erneuerung auch erheblich längere Einschränkungen für den Bahnverkehr zur Folge. Vor dem Hintergrund, dass mit derartigen Einschränkungen des Bahnverkehrs auch eine Verkehrsverlagerung auf klimaschädlichere Verkehrsträger einhergehen könne, sei eine Erneuerung des Bauwerks auf langfristige Sicht auch in Anbetracht der Klimaschutzziele zu bevorzugen (vgl. zur ausführlichen Verwerfung der Sanierungsvariante bei der Variantenprüfung PFB, S. 168 ff.).

Der Planfeststellungsbeschluss macht ferner hinreichend deutlich, dass er an der planfestgestellten eingliedrigten Brückenkonstruktion mit vier Gleisen auch festhalten würde, wenn Alternativen mit mehrteiligen Überbauten einen günstigeren CO₂-Saldo hätten. Dies ergibt sich für die „Tripod“-Variante bereits aus deren Verwerfung aus den näher zu betrachtenden Varianten aufgrund der oben dargestellten Grobanalyse. Es erscheint dem Senat ausgeschlossen, dass die Beklagte aufgrund einmalig auftretender Unterschiede in der CO₂-Bilanz eine Variante bevorzugt hätte, die nach ihrer Beurteilung wesentliche Planungsprämissen des Vorhabens verfehlen würde (vgl. für einen entsprechenden Fall BVerwG, Urt. v. 20.6.2024, 11 A 3/23, BVerwGE 183, 42, juris Rn. 247). Auch im Übrigen berücksichtigt der Planfeststellungsbeschluss mehrteilige Brückenalternativen im Zusammenhang mit § 13 Abs. 1 KSG – namentlich wegen der Zerstörung von CO₂-Senken durch die für den Transport des einteiligen Überbaus notwendigen Baumfällungen – in einer Weise, die erkennen lässt, dass eine präzise CO₂-Saldierung nichts an der Abwägungsentscheidung zugunsten der gewählten Konstruktion geändert hätte. Die Beklagte wägt die Beseitigung der Bäume unter dem Gesichtspunkt der CO₂-Relevanz gegen die Nachteile anderer Möglichkeiten der Gestaltung und des Transports des Brückenüberbaus ab und schließt dabei Planungsalternativen, durch die Baumfällungen vermieden werden könnten (Längsteilung des Bauwerks in zwei oder mehr Überbauten) unter Hinweis auf deren Nachteile (PFB, S. 356 i.V.m. S. 185 ff.: größerer Flächenbedarf in der Breite mit zusätzlichen Inanspruchnahmen von Grundstücken, längere Bauzeit mit längeren Sperrpausen aufgrund zweier Einschwenkungsvorgänge und zusätzlicher Bedarf an Baustelleneinrichtungsflächen) noch einmal ausdrücklich aus. In diesem Zusammenhang bezeichnet sie die Baumfällungen als „letztlich unvermeidliche[n] Begleitumstand“. Dabei berücksichtigt sie ferner, dass ein Ausgleich gefälltter Bäume durch

Ersatzpflanzungen im Bezirk Altona etwa im Verhältnis von 1:3 stattfindet (PFB, S. 356). Der Planfeststellungsbeschluss trägt insoweit dem Verlust von CO₂-Senken auch ohne konkrete CO₂-Bilanzierung durch die Ausgleichsmaßnahme in der Sache Rechnung (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7/21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 99 ff.).

(3) Diese Anhaltspunkte für die fehlende Entscheidungserheblichkeit des Abwägungsfehlers werden – ohne dass es darauf für die vorgenannte Würdigung am Maßstab von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG zwingend ankäme – durch das Prozessvorbringen der Beklagten bestätigt. Sie hält in ihrer Klageerwiderung ausdrücklich an den vorgenannten zentralen Erwägungen ihrer Abwägung fest und schließt insbesondere die Wahl einer Planungsalternative aufgrund von Klimaschutz Erwägungen aus (Schriftsatz v. 2.7.2024, S. 30).

c) Ohne Erfolg rügt der Kläger des Weiteren einen Abwägungsfehler im Hinblick auf die vorhabenbedingte Verschattung der Nachbarschaft.

aa) Der Planfeststellungsbeschluss (vgl. PFB, S. 44 f., Ziffer A.4.6) bewältigt den durch vorhabenbedingte Verschattung ausgelösten Konflikt, indem er die Beigeladene gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG verpflichtet, den Eigentümern von abschließend aufgezählten 52 Wohneinheiten, einer Kindertagesstätte und zwei Gebäuden eine angemessene Entschädigung in Geld für die auf die Lärmschutzwände zurückzuführende erhebliche Minderung der Belichtung von Wohn- oder Aufenthaltsräumen zu leisten. Die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, deren Erreichen den Entschädigungsanspruch auslöst, setzt der Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage des Verschattungsgutachtens vom 9. Februar 2023 (Planunterlage 22) auf eine vorhabenbedingte Abnahme der Besonnung um mehr als 30 % fest.

Zur Begründung der Entschädigungsregelung führt der Planfeststellungsbeschluss aus, die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Eigentümer könnten nur durch eine Entschädigung in Geld kompensiert werden. Die vorhabenbedingte Verschattung sei nicht durch alternative bauliche Maßnahmen vermeidbar (vgl. hierzu und zum Folgenden PFB, S. 293 ff.): Das Verschattungsgutachten prüfe in nachvollziehbarer Weise, wie sich die Besonnung bei transparenten Lärmschutzwänden verändere, bei denen der transparente Anteil 1,5 m, 3 m und 5 m betrage. Für diese sei zwar erwartungsgemäß eine

höhere Besonnung prognostiziert worden. Jedoch stünden transparente Lärmschutzwände derzeit nicht in zugelassener schalltechnisch hochabsorbierender Ausführung zur Verfügung. Außerdem gehe die transparente Wirkung durch Verschmutzungen wie Graffiti nahezu komplett verloren und transparente Wände führten zu störenden Lichtreflexionen. Sofern zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens eine zugelassene transparente hochabsorbierende Lärmschutzwand zur Verfügung stehe, die mit der konventionellen Bauart nachweislich lärmschutztechnisch gleichwertig sei, stehe es der Beigeladenen allerdings frei, stattdessen diese zu errichten. Auch aktive Schutzmaßnahmen gegen Verschattungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sieden angesichts der Natur dieser Beeinträchtigungen aus.

bb) Die dagegen erhobenen Rügen des Klägers führen nicht auf einen Abwägungsfehler.

(1) Der Kläger wendet ein, die Beklagte verkenne, dass die festgesetzte 30 %-Schwelle teilweise ganz erheblich überschritten werde. Bei einzelnen Wohneinheiten nehme dies extreme Ausmaße an. So betrage die Abnahme der Besonnung in der Max-Brauer-Allee [...] bis zu 88 % und in der Max-Brauer-Allee [...] bis zu 85 % (vgl. hierzu auch Planunterlage 22, S. 24 f.). Der Planfeststellungsbeschluss habe diese Einzelfälle nicht hinreichend differenziert berücksichtigt.

Dieser Einwand greift nicht durch. Die Festsetzung der den Entschädigungsanspruch auslösenden Zumutbarkeitsschwelle im Planfeststellungsbeschluss begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Die Zumutbarkeit zusätzlicher Verschattung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Rechtsvorschriften, welche für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren konkretisieren, existieren nicht (BVerwG, Urt. v. 23.2.2005, 4 A 4/04, juris Rn. 58; zum Folgenden VGH Kassel, Urt. v. 6.3.2024, 4 C 198/20.N, juris Rn. 46 m.w.N.). Die hierzu bestehenden DIN-Normen (DIN 5034-1 oder DIN EN 17037 zum „Tageslicht in Innenräumen“) sind als private Regelwerke nicht verbindlich. Die DIN 5034 dient im Übrigen nur dazu, wohnhygienische Mindeststandards für die Besonnung zu definieren. Dass hygienische oder gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht drohen, genügt jedoch nicht, um die Zumutbarkeit einer Verschattung zu bejahen (BVerwG, Urt. v. 23.2.2005, 4 A 4/04, juris Rn. 58). Dasselbe gilt für die Empfehlungen zur Besonnungsdauer nach der DIN EN

17037. Die Einhaltung dieser Empfehlungen begründet deshalb nicht ohne weiteres die Zumutbarkeit einer Verschattung; umgekehrt folgt aber auch nicht allein aus ihrer Nichteinhaltung bereits die Unzumutbarkeit einer Verschattung. Eine Unterschreitung des geforderten Maßes an Tageslicht oder Besonnung führt nicht im Sinne eines absoluten Maßstabs zu ungesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen (VGH München, Urt. v. 18.7.2014, 1 N 13.2501, juris Rn. 35). Deshalb ist die Zumutbarkeit der Verschattung im Fach- wie im Bauplanungsrecht nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen (BVerwG, Urt. v. 23.2.2005, a.a.O.; VGH Kassel, Urt. v. 6.3.2024, a.a.O.). Von diesem Maßstab ausgehend hat z.B. das Bundeverwaltungsgericht eine Abnahme der Besonnung in einem ländlich geprägten Wohngebiet um bis zu einem Drittel für nicht mehr zumutbar gehalten; eine Verschattung in den sonnenarmen Wintermonaten, in denen das Sonnenlicht als besonders kostbar empfunden wird, um etwa 17 % hat es dagegen noch als zumutbar angesehen (BVerwG, Urt. v. 23.2.2005, a.a.O.; dem folgend z.B. VGH Kassel, Urt. v. 17.11.2011, 2 C 2165/09.T, juris Rn. 276). Demgegenüber wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung zum bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebot innerhalb einer verdichteten städtischen Wohnbebauung auch eine erheblich weitergehende Verschattungswirkung noch als zumutbar angesehen (vgl. VGH Kassel, Urt. v. 6.3.2024, 4 C 198/20.N, juris Rn. 48 m.w.N.).

Von diesen Maßstäben ausgehend hat die Beklagte die „im oberen Bereich“ festgesetzte Zumutbarkeitsschwelle einer Verschattung von mehr als 30 % rechtsfehlerfrei mit der innerstädtischen Lage der betroffenen Gebäude und der historisch gewachsenen Bestandsituation begründet. Die von dem Vorhaben berührten Bereiche seien angesichts der dichten Bebauung des Umfelds vorbelastet. Unter Berücksichtigung der bauplanungsrechtlichen Situation wären auch eine verdichtende Bebauung oder ähnliche städtebauliche Entwicklungen im Umfeld des Vorhabens hinzunehmen (PFB, S. 293).

Die an die Zumutbarkeitsschwelle geknüpfte Entschädigungsregelung berücksichtigt die individuellen Betroffenheiten durch vorhabenbedingte Verschattung in angemessener Weise. Die Beklagte hat die in einzelnen Fällen erhebliche Verschattungswirkung im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich gewürdigt (PFB, S. 115: „Vor allem im Nahbereich zum Bauvorhaben treten z.T. erhebliche Zunahmen der Verschattung auf. Die Verschattung ist vor allem in den unteren Geschossen am höchsten und nimmt mit zunehmender Höhe ab (näheres in Unterlage 22).“). Die Entschädigungsregelung verpflichtet die Beigeladene,

den Eigentümern bestimmter Grundstücke, bei denen eine auf die Lärmschutzwände zurückzuführende erhebliche Minderung der Belichtung von Wohn- oder Aufenthaltsräumen auftreten wird, für den „hierdurch bedingten Nutzungs- und Wertverlust eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten“. Die Entschädigung sei „unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Betroffenen unter entsprechender Anwendung der §§ 93 ff., § 194 BauGB zu ermitteln“. Aus dieser Bestimmung ergibt sich, dass die genaue Höhe der Entschädigung unter konkreter Würdigung der Betroffenheit im Einzelfall zu bestimmen ist. Da maßgebliches Kriterium der durch die Verschattung verursachte Nutzungs- und Wertverlust ist, wird deren Ausmaß im Einzelfall für die Bestimmung der Entschädigungshöhe maßgeblich sein. Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren, das – wie bereits oben ausgeführt – von seiner Aufgabenstellung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet, nicht getroffen werden.

(2) Der Kläger wendet weiter ein, der Planfeststellungsbeschluss habe sich in der Abwägung nicht hinreichend mit der Möglichkeit einer Verschattungsreduzierung durch Lärmschutzwände mit transparenten Elementen auseinandergesetzt. Er komme fehlerhaft zu dem Ergebnis, die Beigeladene sei nicht zur Errichtung transparenter Lärmschutzwände zu verpflichten; stattdessen stelle er diese Entscheidung in das Ermessen der Beigeladenen.

Auch dieser Einwand führt nicht auf einen Abwägungsmangel. Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich in der Abwägung ausführlich und ohne Rechtsfehler mit einer möglichen Reduzierung der Verschattungswirkung durch den Einsatz transparenter Lärmschutzwände auseinander (PFB, S. 298 ff.).

Dabei verwirft die Beklagte zunächst in nachvollziehbarer Weise den Einsatz einfach absorbierender transparenter Lärmschutzwände (PFB, S. 298 f.). Diese führten zu höheren Kosten pro (Lärm-)Schutzfall und seien nicht hochabsorbierend. Der Einbau nicht hoch absorbierender Elemente würde angesichts der Anordnung an den Außenseiten des Bauwerks und der daher beidseitigen Schalleinwirkungen auf die Lärmschutzwände zu Reflexionen der auf der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße vorherrschenden Emissionen aus Straßenverkehrslärm führen (vgl. auch Verschattungsgutachten, Planunterlage 22, S. 46). Abgesehen davon sei die rechnerisch vorausgesetzte

Lichtdurchlässigkeit transparenter Lärmschutzwände nach deren baulicher Fertigstellung theoretischer Natur, da die Lichtdurchlässigkeit zum einen durch eine erhebliche Verschmutzung aufgrund von Betriebs- und Umwelteinflüssen, zum anderen durch eine vor Ort unzweifelhaft bestehende Graffiti-Problematik beeinträchtigt werde (vgl. auch Verschattungsgutachten, a.a.O.). Die zur Aufrechterhaltung möglichst großer Lichtdurchlässigkeit erforderliche Reinigung müsste in einer Frequenz erfolgen, welche die Kosten pro Schutzfall zusätzlich deutlich erhöhen würde, und werde unter den Bedingungen des räumlich eingeschränkten Brückenbauwerks durch den Zugbetrieb erschwert.

Der Planfeststellungsbeschluss führt weiter in nachvollziehbarer Weise aus, die Beigeladene sei auch nicht zum Einbau hochabsorbierender transparenter Lärmschutzwände zu verpflichten (PFB, S. 299 ff.). Zugelassene hochabsorbierende transparente Lärmschutzwände stünden nicht zur Verfügung. Die als „MetaWindow“ bezeichnete Bauart transparenter hochabsorbierender Lärmschutzwände habe bisher lediglich eine Erprobungszulassung des Eisenbahn-Bundesamtes erhalten. Zudem könne die im Verschattungsgutachten beim Einbau von absorbierenden transparenten Lärmschutzwänden als erreichbar erachtete Reduzierung der Anzahl betroffener Wohneinheiten mit Verschattungszunahme von mehr als 30 % (vgl. Planunterlage 22, S. 42 ff.) auf hochabsorbierende transparente Lärmschutzwände der Bauart „MetaWindow“ nicht übertragen werden. Dies ergebe sich bereits daraus, dass das „MetaWindow“ konstruktiv in erheblichem Maße aus nicht transparenten Metallteilen von einiger Tiefe (ca. 30 cm) bestehe, die mit der Transparenz der herkömmlichen einfach absorbierenden Lärmschutzwände nicht vergleichbar seien, welche Grundlage der Berechnungen des Verschattungsgutachtens seien. Die verschattungsmindernde Wirkung mit transparenten Elementen im Sinne des Verschattungsgutachtens ließe sich mithin nur erzielen, wenn stattdessen Abstriche beim Schallschutz gemacht würden. Derartige Abstriche seien jedoch nicht gerechtfertigt. Außerdem sei davon auszugehen, dass auch die (durch die rückwärtige zerklüftete Bauweise mit Metallverstreben ohnehin geminderte) teilweise Durchsichtigkeit dieser Lärmschutzwände durch Verschmutzung, Graffiti und anderen Vandalismus innerhalb kürzester Zeit aufgehoben wäre. Der Einbau hochabsorbierender transparenter Lärmschutzwände sei nach alledem nur dann zugelassen, wenn er in jeder Hinsicht gegenüber dem Einbau hochabsorbierender nicht transparenter Lärmschutzwände unschädlich sei. Neben der formalen Zulassung und der Schallschutzwirkung gegenüber Emissionen aus dem Eisenbahnbetrieb setze dies unter anderem die Gleichwertigkeit der

Absorptionswirkung auch hinsichtlich von außen wirkender Emissionen aus dem Straßenverkehr voraus.

Der dagegen gerichtete Einwand des Klägers, der Verweis der Beklagten auf die bloße Erprobungszulassung sei nicht haltbar, greift wie bereits oben ausgeführt nicht durch (s.o. 2) a) cc) (4) (c)). Gleiches gilt für die Rüge, die Beigeladene verwende diese Lärmschutzwände bereits an Streckenabschnitten der S 4 und es sei widersprüchlich, dass dies im vorliegenden Fall nicht möglich sein solle.

(3) Weiter wendet der Kläger ein, die Beklagte habe die Möglichkeit einer Verringerung des Lärmschutzes zur Erhöhung der verbleibenden Besonnung nicht hinreichend erwogen. Da durch den aktiven Lärmschutz sowieso kein voller Schutz vor der Lärmbelastung zu erzielen sei, hätte die Beklagte weniger belastende Lärmschutzmaßnahmen wie Niedrig-Schallschutzwände in Kombination mit Maßnahmen direkt am Gleis und deren Wirkungen auf die Verschattung prüfen und bewerten müssen. Stattdessen räume sie abwägungsfehlerhaft den Lärmschutzinteressen der Anwohner Vorrang vor den Interessen verschattungsbetroffener Anwohner ein.

Auch dieser Einwand führt nicht auf einen Abwägungsfehler: Zwar räumt der Planfeststellungsbeschluss dem Schutz der Nachbarschaft vor Betriebslärm im Ergebnis Vorrang vor der Belastung einzelner Wohngebäude durch Verschattung ein. Dies ist jedoch das Ergebnis eines rechtlich nicht zu beanstandenden Abwägungsvorgangs (S. 294 ff.), in dem sich die Beklagte durchaus mit der Möglichkeit einer Absenkung der Lärmschutzwände und den von dem Kläger geforderten „Maßnahmen am Gleis“ auseinandergesetzt hat. Der Planfeststellungsbeschluss führt hierzu aus, technische Lösungen, die eine Einhaltung der Lärmvorsorgeansprüche mit Lärmschutzwänden reduzierter Bauhöhe oder unter Hinwegdenken der Lärmschutzwände alternativ ermöglichen würden, stünden nicht zur Verfügung, zumal selbst unter Einsatz der Schienenstegdämpfer und unter Berücksichtigung der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h Lärmbetroffene auf passiven Lärmschutz verwiesen werden müssten (PFB, S. 294 f.). Eine Absenkung der Lärmschutzwände würde zu einer weiteren Verschlechterung des Lärmschutzes, auch für die zahlreichen Anwohner ohne relevante Beeinträchtigung durch Verschattung, führen (zum Folgenden PFB, S. 298). Bereits mit 5 m hohen Lärmschutzwänden seien mehrere Schutzfälle nur durch zusätzlichen passiven Lärmschutz

lösbar. Eine Absenkung der Lärmschutzwände, verbunden mit einer weiteren Erhöhung der nach den Vorstellungen des Gesetzgebers nachrangig passiv zu lösenden Lärmschutzfälle, sei unangemessen. Bereits das Zurückbleiben der Bauhöhe von 5 m hinter den technisch möglichen 6 m sei ein Kompromiss zur Vermeidung von Verschattungen, die mit Lärmschutzwänden maximaler Bauhöhe einhergingen. Insoweit hatte der Planfeststellungsbeschluss bereits zuvor im Kontext städtebaulicher Erwägungen festgestellt, dass sich die durch den betriebsbedingten Lärm ausgelösten Schutzfälle durch niedrigere Lärmschutzwände in Verbindung mit weiteren Schutzmaßnahmen am Gleis, insbesondere Schienenstegabschirmungen, nicht angemessen lösen lassen. Die verringerte Zahl der bei Absenkung der Lärmschutzwände auf 4 m oder weniger gelösten Schutzfälle wäre durch die sehr kostenintensive Maßnahme der Schienenstegabschirmungen zu kompensieren, was die Kosten pro gelöstem Schutzfall sprunghaft anwachsen ließe (PFB, S. 275). Diese Erwägung kann sich auf die Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen vom 18. Januar 2023 stützen, wonach die Gesamtkosten für eine solche Lösung in dem Bereich nördlich der Gleise gegenüber der gewählten Variante mit 5 m hohen Lärmschutzwänden ca. 650.000 Euro höher wären, aber immer noch weniger Lärmschutzfälle lösen würde (Planunterlage 17.1, S. 33). Der Planfeststellungsbeschluss prüft abgesehen von den bereits erwähnten Schienenstegabschirmungen auch weitere „Maßnahmen direkt am Gleis“. Er sieht unter Ziffer A.4.5.2 (PFB, S. 36) den Einbau einer akustisch wirksamen Unterschottermatte von km 290,543 bis km 290,651 und den Einsatz von Schienenstegdämpfern auf allen Richtungsgleisen der beiden Strecken 6100 Berlin-Spandau – Hamburg-Altona bzw. 1240 Hamburg Sternschanze (Messe) – Hamburg Holstenstraße im Bereich des Brückenbauwerks vor (vgl. hierzu auch die Begründung des PFB, S. 115, 131, 194, 255, 256, 294 f., 298). Im Übrigen geht die Beklagte davon aus, dass die bereits beim Bestandsbauwerk bestehenden Schienenschmiereinrichtungen wieder eingebaut werden, sodass insoweit keine Änderung an der immissionsrelevanten Technik des Fahrwegs eintritt und stellt hierzu fest, die Gleisanlagen würden nach Fertigstellung des Vorhabens dem „neuesten Stand der Technik an Gleisen“ entsprechen (PFB, S. 254). Unter Berücksichtigung der Klagebegründung ist nicht ersichtlich, dass diese tatsächlichen Feststellungen der Beklagten unzutreffend sind, dass der auf ihnen beruhende Abwägungsvorgang fehlerhaft ist oder dass eine Disproportionalität des Ergebnisses dieser Abwägung zwischen den Interessen Lärmbetroffener auf der einen und Verschattungsbetroffener auf der anderen Seite besteht.

(4) Im Zusammenhang mit den vorstehenden Rügen musste der erkennende Senat nicht dem Antrag der Beigeladenen nachgehen, ein Sachverständigengutachten einzuholen zum Beweis der Tatsachen,

- dass geeignete technische Alternativen zu der im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13.2.2024 (Az. 571ppü/013-2020#006) planfestgestellten Ausführung der Lärmschutzwände mit einer geringeren Verschattungswirkung am 13.2.2024 nicht zur Verfügung standen,
- dass transparente hochabsorbierende Lärmschutzwände nicht für den regulären Betrieb an einer Fernbahnstrecke verfügbar sind und nach dem gegenwärtigen Stand der Technik für einen Einsatz an einer Fernbahnstrecke mit Blick auf die Lärmschutzanforderungen technisch nicht geeignet sind,
- dass ein Einsatz transparenter absorbierender Lärmschutzwände eine erheblich geringere Schallreduktionswirkung hätte als die im Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13.2.2024 (Az. 571ppü/013-2020#006) planfestgestellten nicht transparenten hochabsorbierenden Lärmschutzwände, und
- dass eine höhere Lichtdurchlässigkeit transparenter Lärmschutzwände nicht dauerhaft und nachhaltig ist, sondern der Effekt der Lichtdurchlässigkeit durch die Verschmutzung aufgrund von Betriebs- und Umwelteinflüssen und der vor Ort bestehenden „Graffiti-Problematik“ nach den Erfahrungen der Praxis erheblich gemindert wird.

Der erste Beweisantrag ist unsubstantiiert. Das Beweisthema, es hätten „geeignete technische Alternativen“ mit geringerer Verschattungswirkung nicht zur Verfügung gestanden, ist unbestimmt. Es lässt offen, worauf sich die Eignung der jeweiligen Alternative bezieht. Auch bleibt unbestimmt, woraus sich die „geringere Verschattungswirkung“ (Transparenz? geringere Höhe?) der jeweiligen Alternative ergeben soll. Soweit der Antrag darauf zielen sollte, darüber Beweis zu erheben, dass keine transparenten Lärmschutzwände mit gleicher Schalldämmungswirkung zur Verfügung

stehen, so wäre der Antrag nach der entsprechend heranzuziehenden Vorschrift des § 244 Abs. 3 Satz 3 Nr. 3 StPO abzulehnen, weil die Tatsache, die bewiesen werden soll, nach Auffassung des Senats schon im Sinne des Beweisantrags erwiesen ist. Nach den vorgelegten Unterlagen gibt es keine für den regulären Betrieb zugelassenen beidseitig hochabsorbierenden (nur solche sind nach dem Planfeststellungsbeschluss zugelassen) Schallschutzwände.

Der zweite Beweisantrag ist ebenfalls unsubstantiiert, weil die behauptete Beweistatsache unbestimmt ist. Der Antrag konkretisiert nicht, was er mit der technischen Eignung „mit Blick auf die Lärmschutzanforderungen“ meint. Die Beweistatsache lässt sich in dieser Unbestimmtheit auch deshalb nicht beantworten, weil die „Lärmschutzanforderungen“ nach der 16. BImSchV „an einer Fernbahnstrecke“ stets vom jeweiligen Einzelfall abhängen (vgl. insbesondere § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV: Grenzwerte je nach Gebietsart; § 4 der 16. BImSchV: Art und Umfang des Schienenverkehrs; Ziff. 2.2.10 der Anlage 2 zur 16. BImSchV: maßgebliche Immissionsorte für die Ermittlung des Beurteilungspegels).

Ebenso ist der dritte Beweisantrag unsubstantiiert, weil nicht bestimmt wird, was unter einer „erheblich“ geringeren Schallreduktionswirkung zu verstehen ist. Dies bliebe der Wertung des Sachverständigen überlassen. Dass transparente (einfach) absorbierende Lärmschutzwände eine geringere Schallreduktionswirkung haben als hochabsorbierende Lärmschutzwände, ist im Übrigen als erwiesen anzusehen.

Auch der vierte Beweisantrag ist unsubstantiiert, weil die das Beweisthema umschreibenden Begriffe „nicht dauerhaft und nachhaltig“ und „erheblich gemindert“ nicht hinreichend bestimmt sind. Die gestellte Frage würde letztlich auf eine eigene Wertung des Sachverständigen zielen, was „nachhaltig“ und „erheblich“ ist, nicht auf die Feststellung einer behaupteten Tatsache.

d) Auf der Grundlage des Vortrags des Klägers, mit dem dieser die Ausführungen des UVP-Berichts zu vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Lokalklima als unzureichend rügt, ist auch nicht ersichtlich, dass die Beklagte diese im Planfeststellungsbeschluss abwägungsfehlerhaft bewertet hat.

aa) Der UVP-Bericht (zum Folgenden Planunterlage 23.1, S. 3, 6, 44 f., 65) führt zum Schutzzut Klima/Luft aus, durch den Baubetrieb könne es zu kurzfristigen und punktuellen Abgas- und Staubbelastrungen der Luft kommen. Bauzeitlich ergäben sich daraus jedoch keine Änderungen für das Lokalklima. Durch das geplante Vorhaben ergäben sich auch keine anlagebedingten Auswirkungen auf das Lokalklima. Eine Verschlechterung des bestehenden Wärmeinseleffekts sei durch die neuen Anlagen nicht zu erwarten. Für den Verlust der im Baufeld stehenden Gehölzbestände und Bäume mit mehr als 25 cm Stammdurchmesser seien Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Dies betreffe auch die entsprechende Beeinträchtigung des Stadtbildes und der zugehörigen Entwicklungsfunktion für den Naturhaushalt. Gemäß Stadtklimaanalyse im Rahmen des Landschaftsprogramms sei der Untersuchungsraum als Siedlungsraum mit hohem Wärmeinseleffekt einzustufen. Der Kaltluftvolumenstrom sei überwiegend gering und nur kleinräumig im Bereich der Hauptverkehrskreuzung als mäßig einzustufen. Kaltluftgebiete und Gewässernetz seien relativ weit entfernt. Dem Untersuchungsraum komme damit keine Bedeutung als Frischluftentstehungsgebiet und auch keine entsprechende Schneisenfunktion zu. Für Klimaanpassungsmaßnahmen flächenhafter Ausprägung sei das Gebiet aufgrund der Verkehrs- und Siedlungsstrukturen ebenfalls nicht von besonderer Eignung gegenüber anderen Verdichtungsraumbereichen. Die Bedeutung für das Lokalklima sei insgesamt als gering einzustufen. Die Empfindlichkeit des Lokalklimas hinsichtlich des Vorhabens sei gering, weil es sich um stark vorbelastete Siedlungs- und Verkehrsflächen handle. Kalt- und Frischluftbahnen seien gegenüber Zerschneidung, Hemmung oder Umleitung des Kalt- und Frischluftflusses grundsätzlich hoch empfindlich. Entsprechende Gebiete befänden sich jedoch im Untersuchungsraum nicht.

Auf dieser Grundlage stellt die Beklagte bei ihrer Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss fest (vgl. zum Folgenden PFB, S. 124, 133, 139), die Abgas- und Staubbelastrungen der Luft durch den Baubetrieb änderten das Lokalklima nicht. Durch das geplante Vorhaben ergäben sich auch keine anlagebedingten Auswirkungen auf das Lokalklima. Die Auswirkungen auf das globale Klima infolge der Vegetationsrückschnitte seien als marginal zu bewerten, da es sich insgesamt um eine überschaubare Anzahl an Bäumen und Flächen handle und die gefälltten Bäume nach Bauabschluss durch Neupflanzungen ersetzt würden. Gehölze und Bäume böten Schatten und filterten Staub, der von der Bahn aufgewirbelt werde. Ein Verlust solcher Gehölzstrukturen in der Nachbarschaft zur Wohnbebauung sei eine erhebliche

Beeinträchtigung. Jedoch könne der Verlust durch die Anlage der Lärmschutzwände gemildert werden, die Stäube zum Teil abschirmen könnten. Zudem könne der bau- und anlagebedingte Verlust von kleinklimatisch und lufthygienisch wirksamen Strukturen auf einem Teil des Eingriffsbereichs durch Neupflanzungen im Rahmen der Kompensationsverpflichtungen ausgeglichen werden. Zu den vorhabenbedingten Luftschadstoffen führt die Beklagte außerdem aus, es ergäben sich aus betrieblicher Sicht durch das Vorhaben keine Änderungen zum aktuellen Zustand hinsichtlich der Entstehung und der Verteilung der Luftschadstoffe. Die im unmittelbaren Nahbereich der Trasse anfallenden, immissionsrelevanten Feinstaubbelastungen würden durch die geplanten und vorhandenen Lärmschutzwände abgeschirmt, sodass hinter den Wänden gegenüber dem derzeitigen Zustand sogar geringere Feinstaubimmissionen zu erwarten seien. Allerdings sei durch den Baustellenverkehr im Umfeld des Baufeldes sowie entlang der Baustraßen bauzeitlich mit erhöhten Staub- und Abgasimmissionen zu rechnen. Die temporäre Belastung werde durch geeignete Maßnahmen (Beregnungseinrichtungen, Einsatz von Maschinen und Fahrzeugen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, z.B. mit Partikelfiltern usw.) gemindert, um nachteilige Umweltauswirkungen zu reduzieren (vgl. zu diesen Maßnahmen PFB, S. 42 f.). Zusammenfassend führt die Beklagte schließlich aus (PFB, S. 146), die Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima seien als gering zu bewerten.

bb) Die von dem Kläger dagegen erhobenen Rügen greifen nicht durch.

Er wendet ein, der Bereich des Vorhabens sei seit 2011 von der Freien und Hansestadt Hamburg als Raumbereich mit hoher bis sehr hoher bioklimatischer Belastung und mit prioritärem Handlungsbedarf erkannt worden und das Lokalklima sei bereits heute erheblicher Belastung ausgesetzt. Insbesondere die Bäume an der Max-Brauer-Allee seien zur Regulierung des Lokalklimas von hoher Bedeutung. Sie würden durch das Vorhaben jedoch vollständig entfernt und nicht in ausreichendem Umfang ersetzt. Die Entfernung sämtlicher Alleebäume an der Max-Brauer-Allee habe erheblich nachteilige Auswirkungen auf das ohnehin schon belastete Lokalklima. Das etwaige Nachpflanzen von deutlich kleineren Bäumen könne hierzu keinen Ausgleich schaffen.

Diese Rügen führen insbesondere nicht auf einen Fehler bei der Ermittlung und Gewichtung der in die Abwägung eingestellten Belange. Die Einschätzung des Klägers zur erheblichen

Vorbelastung der Schutzgüter Klima und Luft im vorhabenbetroffenen Bereich deckt sich mit der Bestandsaufnahme im UVP-Bericht (hierzu UVP-Bericht, S. 44 f.). Dieser leitet allerdings in nachvollziehbarer Weise gerade aus der starken Vorbelastung des Vorhabenbereichs eine geringe Bedeutung des Bereichs für das Lokalklima und dementsprechend eine „geringe Empfindlichkeit des Lokalklimas hinsichtlich des Vorhabens“ ab. Abgesehen davon erkennt die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich an, dass die Bäume an der Max-Brauer-Allee eine kleinklimatische und lufthygienische Funktion haben und ihre Fällung in der Nachbarschaft zur Wohnbebauung eine erhebliche Beeinträchtigung darstellt (PFB, S. 139). Auch im Rahmen der Gesamtabwägung führt die Beklagte aus, die baubedingte Fällung der Bäume an der Max-Brauer-Allee sei von erheblichem Gewicht (PFB, S. 391). Ihre Abwägung kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass diese Beeinträchtigung unvermeidbar ist, um die von ihr im Einzelnen dargelegten Vorteile eines einteiligen viergleisigen – und damit weniger breiten – Überbaus zu realisieren (PFB, S. 209, 391). Zu den Nachteilen zweier Überbauten führt der Planfeststellungsbeschluss – wie bereits oben zur Variantenprüfung dargestellt – aus, diese führten zu einem größeren Flächenbedarf in der Breite mit zusätzlichen Inanspruchnahmen von Grundstücken, einer längeren Bauzeit mit längeren Sperrpausen aufgrund zweier Einschwenkungsvorgänge und einem zusätzlichen Bedarf an Baustelleneinrichtungsflächen (PFB, S. 186). Zudem sieht die Beklagte die Beeinträchtigungen durch die Baumfällungen durch den Bau der staubabschirmenden Lärmschutzwände gemildert und durch die vorgesehenen Neupflanzungen ausgeglichen (PFB, S. 139).

Soweit der Kläger rügt, die Neupflanzungen kleiner Bäume stellten keine volle Kompensation dar, so führt auch dies auf keinen Abwägungsfehler. Die Anwachsphase neu angepflanzter Bäume versteht sich von selbst (vgl. im Kontext des Ausgleichs und Ersatzes im Rahmen von § 15 Abs. 2 BNatschG auch BVerwG, Beschl. v. 29.10.2020, 7 VR 7/20, NVwZ 2021, 575, juris Rn. 19). Es kann deshalb ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass der Beklagten bewusst war, dass die Ersatzpflanzung keine sofortige Vollkompensation darstellt. Sie hat dies jedoch in Abwägung mit den für die Beseitigung der Bäume streitenden Belangen abwägungsfehlerfrei hingenommen.

e) Der Planfeststellungsbeschluss leidet auch im Hinblick auf die oben unterstellte wesentliche Beeinträchtigung der Sichtbarkeit des Volutengiebels des Denkmals

Eifflerstraße [...] nicht an einem erheblichen Abwägungsdefizit. Zwar formuliert die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss, den Lärmschutzwänden komme „kein die Umgebung der denkmalgeschützten Gebäude beeinträchtigender Charakter zu, zumal diese für sich genommen keine Beeinträchtigung der Einsehbarkeit bzw. der Sichtbeziehungen auf die denkmalgeschützten Gebäude zur Folge“ hätten (PFB, S. 325). Ob darin ein Abwägungsdefizit liegt, kann ebenso offenbleiben wie die Frage, ob die Beklagte ein solches etwaiges Abwägungsdefizit bereits durch ihre ausdrückliche schriftsätzliche Ergänzung der Abwägungsbegründung des Planfeststellungsbeschlusses in der Klageerwiderung vom 2. Juli 2024 (S. 17 ff.) beheben konnte. Darin hat sie unterstellt, eine wesentliche Beeinträchtigung der Erlebbarkeit des rückwärtigen Volutengiebels im Sinne von § 8 DSchG sei nicht auszuschließen, weil eine lotrechte totale Sicht auf den über der Schienenoberkante liegenden Teil des Giebels nach Errichtung der planfestgestellten Lärmschutzwände nicht mehr möglich sei. Gegen diese Beeinträchtigung denkmalschutzrechtlicher und städtebaulicher Belange hat sie die von niedrigeren Lärmschutzwänden oder der Verwendung transparenter Wandelemente betroffenen Lärmschutzbelange (deutliche Erhöhung der ungelösten Schallschutzfälle an den am stärksten betroffenen Immissionsorten) abgewogen und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass diese jene überwiegen. Eine Berücksichtigungsfähigkeit dieser Ausführungen ist aus Sicht des Senats deshalb anzunehmen, weil es sich hierbei nicht um eine erstmalige Abwägung der Belange des denkmalrechtlichen Umgebungsschutzes handelt, sondern um eine schriftsätzliche Ergänzung der bereits im Planfeststellungsbeschluss erfolgten Abwägung (PFB, S. 318 ff., 325 f.), bei der die Beklagte von der Denkmaleigenschaft der in der Klagebegründung angeführten Baudenkmäler, darunter das Gebäude Eifflerstraße [...], ausgegangen war (vgl. zu einer unzulässigen erstmaligen Abwägung in der Klageerwiderung gegenüber einer bloßen Vertiefung der bereits im Planfeststellungsbeschluss erfolgten Abwägung BVerwG, Urt. v. 26.11.2020, 9 A 6/20, juris Rn. 21; allgemein zu der in der verwaltungsgerichtlichen Praxis angenommenen Zulässigkeit von – hier nicht vorliegenden – Planänderungen durch Protokollerklärungen in der mündlichen Verhandlung sowie zur Modifikation von Begründungselementen Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 73 Rn. 146a). Die Klageerwiderung berücksichtigt und bewertet lediglich den untergeordneten Teilaspekt der eingeschränkten Sichtbeziehungen auf dessen rückwärtigen Giebel neu.

Dies kann jedoch dahinstehen. Denn ein etwaiger Abwägungsfehler wäre jedenfalls nicht erheblich im Sinne von § 18c Halbs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG, weil er auf das Abwägungsergebnis nicht von Einfluss gewesen wäre. Auf das Abwägungsergebnis nicht von Einfluss gewesen ist ein Abwägungsfehler, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür nachweisbar sind, dass die Planfeststellungsbehörde auch im Falle einer ordnungsgemäßen Abwägung die gleiche Entscheidung getroffen hätte (BVerwG, Urte. v. 10.2.2016, 9 A 1/15, BVerwGE 154, 153, juris Rn. 30; Urte. v. 14.3.2018, 4 A 5/17, BVerwGE 161, 263, juris Rn. 105 m.w.N.; Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 75 Rn. 27b). 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. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG verpflichtet das Gericht insoweit zu einer Feststellung des hypothetischen Entscheidungsverhaltens der Behörde und damit zu einem Wahrscheinlichkeitsurteil über den Einfluss nicht berücksichtigter, aber abwägungserheblicher Umstände (BVerwG, Urte. v. 18.6.2020, 3 C 3/19, BVerwGE 168, 287, juris Rn. 46 m.w.N.).

Im vorliegenden Fall bestehen konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte auch bei Annahme einer Verdeckung des Giebels durch die Lärmschutzwand zu keinem anderen Abwägungsergebnis gekommen wäre. Dies legt bereits die Feststellung im Planfeststellungsbeschluss nahe, die planfestgestellten Lärmschutzwände seien „immissionsschutzrechtlich bei jeder die Brücke wesentlich ändernden Ertüchtigung unvermeidlich“ (PFB, S. 325). Der Planfeststellungsbeschluss führt zudem aus, die technischen Möglichkeiten, die Lärmschutzwände von Baulichkeiten und damit auch den Denkmälern abzurücken, seien bereits unter diversen genehmigungsbedürftigen Abweichungen vom Regelwerk „ausgereizt“ worden (PFB, S. 325 f.). Zudem enthält er im Zusammenhang mit der Verschattungswirkung (PFB, S. 296 ff.) und der städtebaulichen Wirkung der Lärmschutzwände (PFB, S. 275 f.) wie oben dargestellt ausführliche Erwägungen zur Möglichkeit der transparenten Gestaltung der Lärmschutzwände oder ihrer Absenkung. Er kommt dabei nachvollziehbar und in rechtlich nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis, diese seien im Hinblick auf die Lärmschutzinteressen der

Betriebslärm-betroffenen nicht verhältnismäßig (hierzu oben 3. c) bb) (2) und (3)). Bei dieser Abwägung berücksichtigt die Beklagte die teilweise ganz erheblichen Verschattungswirkungen der Lärmschutzwände an insgesamt 52 Gebäuden und die damit verbundene Betroffenheit zahlreicher Anwohner. Angesichts des Gewichts dieser von der Beklagten gegenüber den Lärmschutzinteressen als nicht überwiegend angesehenen gegenläufigen Belange hält es der Senat für ausgeschlossen, dass sie bei Berücksichtigung der Sichtbeschränkung auf den rückwärtigen Giebel des Denkmals Eifflerstraße [...] zu einem anderen Abwägungsergebnis gekommen wäre. Diese Annahme wird durch die nachträgliche Ergänzung der Abwägung in der Klageerwiderung vom 2. Juli 2024 (S. 17 ff.) bestätigt. Diese enthält ausführliche Erwägungen zu der (von der Beklagten verneinten) Verhältnismäßigkeit einer Absenkung der Lärmschutzwände oder ihrer transparenten Ausgestaltung zur Aufrechterhaltung der Sichtbeziehungen auf den Giebel, die den Wertungen des bereits im Planfeststellungsbeschluss zur Verschattungswirkung getroffenen Abwägung entsprechen.

f) Entgegen der Klagebegründung folgt ein Abwägungsfehler auch nicht daraus, dass die Beklagte den Belang der Beeinträchtigung des Stadtbildes nicht mit ausreichendem Gewicht in die Abwägung eingestellt habe, weil Visualisierungen des planfestgestellten Vorhabens in seiner durch die zweite Planänderung gewonnenen Gestalt gefehlt hätten. Denn zum einen enthalten die Planunterlagen Visualisierungen der überarbeiteten Gestalt der Brücke (Planunterlage 1.3, S. 3 f.). Zum anderen beschreibt der Planfeststellungsbeschluss auch ausdrücklich die durch die zweite Planänderung veränderte Gestalt der Brücke und legt diese seiner auf Grundlage der Klagebegründung rechtlich nicht zu beanstandenden Abwägung der Wirkungen des auch aus Sicht der Beklagten den bisherigen städtebaulichen Maßstab überschreitenden Stabbogenbrückenneubaus auf das Stadtbild mit den für diese Konstruktion streitenden überwiegenden Belangen zugrunde (vgl. PFB, S. 192 ff., 347 ff.).

g) Entgegen der Ansicht des Klägers ist die Abwägung der Beklagten, insbesondere die Variantenprüfung, schließlich auch nicht deshalb fehlerhaft, weil sie widersprüchlich zur Planfeststellung der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Schanzenstraße wäre. Der Kläger leitet einen Widerspruch der Planungen daraus ab, dass sich beide Brücken unter bestimmten, aus seiner Sicht wesentlichen Gesichtspunkten ähnelten, die Beigeladene

jedoch für die Sternbrücke einen Neubau und für die Brücke Schanzenstraße eine Bestandserneuerung unter Weiterverwendung der vorhandenen Widerlager plane.

Dieses Argument kann – unabhängig von der Frage der tatsächlichen Vergleichbarkeit der von dem Kläger im Einzelnen benannten Eigenschaften beider Brücken, welcher die Beklagte in der Klageerwiderung entgegentritt – schon deshalb nicht durchgreifen, weil es verkennt, dass die Beigeladene als private Vorhabenträgerin nicht in dem Sinne an Art. 3 Abs. 1 GG gebunden ist, dass sie – aus Sicht des Klägers – „im Wesentlichen gleiche“ Bauvorhaben in gleicher Weise planen muss. Einer derartigen Bindung unterliegt auch die Beklagte als Planfeststellungsbehörde bei ihrer Prüfung des Vorhabens nicht. Sie besitzt vielmehr im Rahmen der Abwägung einen planerischen Gestaltungsspielraum, bei dessen Ausübung sie die zahlreichen jeweils betroffenen öffentlichen und privaten Belange in möglichst optimalen Ausgleich bringen muss (vgl. Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 72 Rn. 33 f., 95 ff. sowie Ramsauer, in: dies., § 40 Rn. 149 ff.). Aus diesem Zusammenspiel der Planungsfreiheit des Vorhabenträgers und des planerischen Gestaltungsspielraums der Beklagten folgt, dass bereits in Bezug auf ein Vorhaben nicht stets nur eine einzige Planung rechtmäßig sein kann, sondern mehrere rechtsfehlerfreie Planungen nebeneinander denkbar sind. Noch weniger kann aus der Wahl einer konkreten Planung in einem bestimmten – wenn auch womöglich unter gewissen Aspekten vergleichbaren – Vorhaben folgen, dass allein diese Planung in einem anderen planfestzustellenden Vorhaben rechtmäßig ist.

h) Soweit die Klagebegründung im Übrigen aus den von ihr gerügten formellen und materiellen Fehlern des Planfeststellungsbeschlusses zugleich Abwägungsfehler ableitet, greift dies bereits deshalb nicht durch, weil die gerügten rechtlichen Fehler wie ausgeführt nicht vorliegen.

C. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Es entspricht gemäß § 162 Abs. 3 VwGO der Billigkeit, dem Kläger die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen aufzuerlegen, da diese sich durch eine Antragstellung einem Kostenrisiko ausgesetzt (§ 154 Abs. 3 VwGO) und sich im Übrigen auch inhaltlich in erheblichem Maße am Verfahren beteiligt hat.

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

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