



Hamburgisches Oberverwaltungsgericht

1 Es 4/24.P

Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

hat das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht, 1. Senat, am 30. April 2024

beschlossen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers vom 19. Februar 2024 gegen den Planfeststellungsbeschluss der Antragsgegnerin vom 13. Februar 2024 anzuordnen, wird abgelehnt.

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

Der Streitwert wird auf 7.500,-- Euro festgesetzt.

Gründe:

I.

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

Die Beigeladene plant 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 1925/1926 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 Hauptträger, die durch ebenfalls vollwandig ausgebildete Querträger mit seitlichen Aussteifungsblechen zum Hauptträger, zwei Längsträgern mittig, 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 sich anschließenden bzw. integrierten Gewerbebauten werden in der Denkmalliste nach § 6 Abs. 1 des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. 2013, 142, m. spät. Änd.) einzeln sowie als Ensemble „Max-Brauer-Allee 200, 202, 204, 219, 221, Stresemannstraße o. Nr., 114, 119; Sternbrücke, Anlage bestehend aus Bahnbrücke mit Widerlagern und anschließenden bzw. integrierten Gewerbebauten“ aufgeführt.

Gegenstand des Vorhabens der Beigeladenen ist ein Ersatzneubau für das bisherige mehrfeldrige Brückenbauwerk in der Bauform einer im Scheitelpunkt 25,9 m hohen, einfeldrigen Stabbogenbrücke mit zwei geneigten Bögen und einer Spannweite von rund 108 m. Hierzu sollen neue Widerlager hinter den Bestandswiderlagern errichtet und letztere – wie auch die sie umgebenden Gewerbebauten sowie weitere unmittelbar an die Bahntrasse angrenzende Gebäude – abgebrochen werden. Im Zuge des Neubaus sollen zudem die vorhandenen Kasematten durch Scheitelabbruch und Verdämmerung stabilisiert und von den neu herzustellenden Widerlagern und Flügelwänden sowie weiteren Stützmauern umbaut werden. Als aktive Schallschutzmaßnahme ist u.a. 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.

Der dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Planung ging ein mehrjähriger Planungsprozess voraus, in dem 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 informierte, 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, im Falle eines Neubaus die Brücke unter Berücksichtigung von Festsetzungen in Baustufen- und Bebauungsplänen mit einer größeren Stützweite und stützenfrei herzustellen. Mit Schreiben vom 20. Februar 2017 wurde das Aufweitungsverlangen mit einem Lageplan und Maßangaben zu Straßenquerschnitten im Kreuzungsbereich sowie zur Mindestdurchfahrhöhe konkretisiert.

In der Folgezeit wurden von der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen und verschiedenen Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg mehrere Neubauvarianten untersucht und bewertet. Daneben wurden Untersuchungen, u.a. 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 noch näher abgestimmte Entwurfsplanung beantragte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen mit Schreiben vom 30. April 2020 bei der Antragsgegnerin die Feststellung des Plans nach § 18 AEG.

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

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.

Am 13. Februar 2024 stellte die Antragsgegnerin den Plan in der Fassung einer dritten Planänderung mit verschiedenen Nebenbestimmungen sowie unter Zurückweisung nicht erledigter Einwendungen fest.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss hat der Antragsteller am 19. Februar 2024 Klage erhoben (Az. 1 E 3/24.P), die er mit Schriftsatz vom 29. April 2024 begründet hat.

Nachdem die Beigeladene mit ersten Bauarbeiten begonnen hatte, hat der Antragsteller am 13. März 2024 um vorläufigen Rechtsschutz nachgesucht und den Erlass einer Zwischenverfügung dergestalt begehrt, die Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses bis zu einer Entscheidung des Gerichts über seinen zugleich gestellten Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage vorläufig auszusetzen, um insbesondere irreversible Beeinträchtigungen denkmalgeschützter Gebäude zu verhindern. Auf die Zusicherung der Beigeladenen, bis zum 1. Mai 2024 keine denkmalgeschützten Objekte abzureißen, hat der Antragsteller erklärt, dass es keiner Entscheidung über seinen Antrag auf Erlass einer Zwischenverfügung mehr bedürfe.

Zur Begründung seines Antrags auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage macht der Antragsteller im Wesentlichen geltend: Der Planfeststellungsbeschluss sei bereits formell rechtswidrig. Die Antragsgegnerin 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 UVP-Bericht keine Ausführungen zu den vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima in Gestalt des Globalklimas. Die Ausführungen bezüglich des Lokalklimas seien ungenügend. Der Planfeststellungsbeschluss sei auch materiell rechtswidrig. Das Aufweitungsverlangen der Freien und Hansestadt Hamburg sei an unterschiedlichen Stellen fehlerhaft behandelt worden. Die Genehmigung zum Abriss der Sternbrücke sowie der (Brücken-)Begleitbauten sei wegen eines Verstoßes gegen das Denkmalschutzrecht rechtswidrig. Darüber hinaus verletze das neu geplante Brückenbauwerk einschließlich der sich anschließenden Lärmschutzwände aufgrund seiner Dimensionierung den denkmalrechtlichen Umgebungsschutz mehrerer Baudenkmäler in der näheren Umgebung des Vorhabens. Der Planfeststellungs-

beschluss leide zudem unter mehreren Abwägungsfehlern. Insbesondere sei die Alternativenprüfung nicht ordnungsgemäß erfolgt. Am Beispiel der „Tripod-Variante“ zeige sich, dass schonendere und damit vorzugswürdigere Alternativen möglich seien. Die Ausführungen zum Klimaschutz entsprächen nicht dem Berücksichtigungsgebot aus § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG).

Die Antragsgegnerin und die Beigeladenen treten dem Antrag entgegen und verteidigen den Planfeststellungsbeschluss.

II.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage hat keinen Erfolg.

1. Der fristgemäß gestellte und begründete (§ 18e Abs. 2 Satz 1 AEG) Antrag ist auch im Übrigen zulässig.

a) Das angerufene Gericht ist als Gericht der Hauptsache auch für die Entscheidung über den Antrag des Antragstellers nach §§ 80a Abs. 3 Satz 1, Abs. 1 Nr. 2, 80 Abs. 5 Satz 1, 1. Alt. VwGO, die aufschiebende Wirkung seiner am 19. Februar 2024 erhobenen Klage gegen den nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO sofort vollziehbaren (dazu sogleich unter b)) Planfeststellungsbeschluss der Antragsgegnerin anzuordnen, zuständig. Für diese Klage ist das Gericht erstinstanzlich zuständig, weil die Streitigkeit ein Planfeststellungsverfahren zur Änderung einer Strecke von öffentlichen Eisenbahnen im Sinne des § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO betrifft, 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.

b) Der Antrag ist gemäß § 80a Abs. 3 Satz 1, Abs. 1 Nr. 2, 80 Abs. 5 Satz 1, 1. Alt. VwGO statthaft. Der Klage des Antragstellers gegen den Planfeststellungsbeschluss kommt kraft Gesetzes gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung zu. Bei dem Planfeststellungsbeschluss handelt es sich um einen Verwaltungsakt, der die Zulassung eines Vorhabens betreffend einen Bundesverkehrsweg zum Gegenstand hat. Bundesverkehrswege im Sinne der Vorschrift sind u.a. Schienenwege der Eisenbahnen des

Bundes im Sinne des Art. 87e GG (Hoppe, in: Eyermann, 16. Aufl. 2022, VwGO § 80 Rn. 40c). Das Vorhaben „Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke“ in Hamburg, Bahn-km 290,596 / 290,629 der Strecken 6100 Berlin-Spandau – Hamburg-Altona und 1240 Hamburg-Hauptbahnhof – Hamburg-Altona, betrifft einen solchen Schienenweg der Eisenbahnen des Bundes.

c) Der Antragsteller ist auch antragsbefugt. Abweichend von dem grundsätzlich aus einer analogen Anwendung von § 42 Abs. 2 VwGO folgenden Erfordernis, dass ein Antragsteller auch im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO geltend machen muss, durch die angegriffene Verwaltungsentscheidung möglicherweise in eigenen subjektiv-öffentlichen Rechten verletzt zu sein, eröffnet der vorliegend anwendbare (dazu unter aa)) § 2 Abs. 1 Satz 1 UmwRG für eine nach § 3 UmwRG anerkannte inländische oder ausländische Vereinigung die Möglichkeit, Rechtsbehelfe 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 zu sein, und 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 Antragsteller vor (dazu unter bb)).

aa) Der Anwendungsbereich des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist eröffnet.

Bei dem vom Antragsteller 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 Antragsgegnerin 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.

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

(1) Der Antragsteller 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.

(2) Mit seinen konkreten Einwendungen in der Antragsbegründung macht der Antragsteller 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).

(3) Der Antragsteller 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 Antragstellers 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 Antragstellers verneint. 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 Antragsteller nach seiner Satzung fördert, ist gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 a.E. UmwRG eine Frage der Begründetheit des Antrags (vgl. auch OVG Hamburg, Beschl. v. 15.8.2018, 1 Es 1/18.P, NordÖR 2018, 538, juris Rn. 45), wobei es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch insoweit lediglich darauf ankommen dürfte, 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).

§ 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, 100. Erg.-Lfg. 2023, § 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 Antragsbefugnis genügt bereits die Möglichkeit, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind, d.h. es darf auf der Grundlage des Vorbringens des Antragstellers („geltend macht“) 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 Antragstellers.

(4) Schließlich war der Antragsteller 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 § 18e AEG i.V.m. § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG.

2. Der auf die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage gerichtete Antrag ist jedoch unbegründet.

Nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung der Klage gegen einen sofort vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss anordnen. Es entscheidet hierüber auf der Grundlage einer eigenen Abwägung der widerstreitenden Vollzugs- und Suspensivinteressen. Wesentliches Element dieser Interessenabwägung ist zum einen die Beurteilung der Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs in der Hauptsache, die dem Charakter des Eilverfahrens entsprechend nur aufgrund einer summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage erfolgen kann. Zum anderen ist von maßgeblicher Bedeutung, ob

dem Vollzugsinteresse bereits durch gesetzgeberische Wertungen wie dem gesetzlich angeordneten Entfall der aufschiebenden Wirkung von Rechtsbehelfen ein erhebliches Gewicht beigemessen wird, wobei eine längere Dauer des vorangegangenen Planfeststellungsverfahrens das Gewicht dieses Vollzugsinteresses nicht schmälert (vgl. BVerwG, Beschl. v. 11.11.2020, 7 VR 5/20, juris Rn. 9, m.w.N.; vgl. zur Bedeutung einer gesetzlich angeordneten Vollziehbarkeit auch BVerwG, Beschl. v. 22.3.2023, 4 VR 4.22, juris Rn. 9; Beschl. v. 27.7.2020, 4 VR 7.19 u.a., NVwZ 2021, 723, juris Rn. 11, m.w.N.). Ist es – wegen der besonderen Dringlichkeit einer alsbaldigen Entscheidung oder wegen der Komplexität der aufgeworfenen Sach- und Rechtsfragen – nicht möglich, die Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs in der Hauptsache wenigstens summarisch zu beurteilen, so sind allein die einander gegenüberstehenden Interessen unter Berücksichtigung der mit der Anordnung oder Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einerseits und deren Ablehnung andererseits verbundenen Folgen zu gewichten (vgl. zum Vorstehenden insgesamt BVerwG, Beschl. v. 11.11.2020, 7 VR 5/20, juris Rn. 8, m.w.N.).

Bei der Interessenabwägung ist das Gericht auf die Prüfung der binnen der Antragsbegründungsfrist des § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG vorgetragene Gründe beschränkt (vgl. – zu einer entsprechenden Frist in § 43e Abs. 1 Satz 2 EnWG – BVerwG, Beschl. v. 22.3.2023, 4 VR 4/22, juris Rn. 10; Beschl. v. 11.5.2022, 4 VR 3.21, juris Rn. 8 m.w.N.), die allerdings nach Ablauf der Frist und in Auseinandersetzung mit dem Vorbringen der anderen Beteiligten vertieft werden können. Die vom Antragsteller gegen diese Anforderung angedeuteten verfassungs- bzw. unionsrechtlichen Bedenken (vgl. S. 5 der Antragschrift) greifen nicht durch; insoweit gilt für die Monatsfrist zur Begründung des Antrags auf einstweiligen Rechtsschutz nichts Anderes als für die Klagebegründungsfristen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 22.3.2023, a.a.O.; zu § 18e Abs. 5 AEG: BVerwG, Urt. v. 3.11.2020, 9 A 7.19, BVerwGE 170, 138, juris Rn. 18 ff.; zu § 6 UmwRG: BVerwG, Urt. v. 7.7.2022, 9 A 1.21, UPR 2023, 103, juris Rn. 13 ff. m.w.N.). Das fristgerechte Vorbringen muss den Anforderungen des § 67 Abs. 4 VwGO genügen, d.h. der postulationsfähige Prozessbevollmächtigte muss den Vortrag im gerichtlichen Verfahren sichten und durchdringen; pauschale Bezugnahmen auf Stellungnahmen Dritter ohne einen präzisierenden Verweis und eine eigenständige rechtliche Bewertung und Verarbeitung genügen nicht (vgl. BVerwG, Beschl. v. 22.3.2023, 4 VR 4/22, juris Rn. 11; Beschl. v. 24.11.2022, 4 VR 2.22, juris Rn. 10).

Die Prüfung des danach maßgeblichen Prozessstoffs ergibt vorliegend nicht, dass die Klage voraussichtlich Erfolg haben wird. Das Vollzugsinteresse, dem der Gesetzgeber hier

auch mit der in § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO gesetzlich angeordneten sofortigen Vollziehbarkeit eisenbahnrechtlicher Planungsentscheidungen betreffend Bundesverkehrswege erhebliches Gewicht beimisst (vgl. zur gesetzgeberischen Intention der mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen vom 9.12.2020 neu eingeführten Vorschrift die Begründung des Gesetzentwurfs, BT-Drs. 19/22139, S. 18, in Verbindung mit der Ausschussbeschlussempfehlung, BT-Drs. 19/24040, S. 21; vgl. auch bereits – noch zu § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG a.F. – BVerwG, Beschl. v. 11.11.2020, 7 VR 5/20, juris Rn. 8), hat insofern Vorrang vor dem Interesse des Antragstellers an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes bis zur Entscheidung über seine Klage.

Soweit die Erfolgsaussicht der Klage hinsichtlich einer vom Antragsteller (auch) gerügten Verletzung des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes des Gebäudes Eiffelstraße 1 sowie eines damit korrespondierenden etwaigen Fehlers in der Abwägung nach dem Erkenntnisstand des Eilverfahrens als offen anzusehen ist (s. dazu unter II. 2. b) bb) (4) (d)), überwiegt im Rahmen der Folgenabwägung gleichwohl das Vollzugsinteresse das Aussetzungsinteresse des Antragstellers, ohne dass es insoweit darauf ankommt, ob das allein streitgegenständliche Vorhaben aufgrund einer bundesgesetzlichen Feststellung im überragenden öffentlichen Interesse liegt, wie es sowohl die Antragsgegnerin als auch die Beigeladene zwar geltend machen, dem beschließenden Senat aber im Hinblick auf eine hierfür nach § 1 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes erforderliche mehrere „Schienenwegabschnitte“ übergreifende Maßnahme zur Instandsetzung und Erneuerung von Betriebsanlagen zweifelhaft erscheint.

a) Der Planfeststellungsbeschluss weist keine formellen Mängel auf.

aa) Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss leidet nicht unter einem Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 UmwRG wegen eines Mangels der UVP bei der Prüfung des Schutzguts Klima.

Da eine UVP im vorliegenden Fall durchgeführt wurde, kommt nur ein Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 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 UVP nicht anwendbar (Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 4 UmwRG Rn. 8). Gemäß § 4 Abs. 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 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 Antragstellers, der UVP-Bericht enthalte keine Ausführungen zu vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des globalen Klimas und beschränke sich auf Ausführungen zu den Auswirkungen auf das Lokalklima, führt jedoch nicht auf einen Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 3 UmwRG.

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 (in der gemäß § 74 Abs. 2 UVPG geltenden Fassung vom 20.7.2017, BGBl. I 2017, S. 2808, neugefasst durch Bek. v. 18.3.2021, BGBl. I 2021, S. 540, weil der Antrag auf Planfeststellung am 30. April 2020 gestellt wurde) 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 Kleinclimas 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). 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 wäre (VGH Mannheim, Urt. v. 20.12.2023, 14 S 218/23, juris Rn. 79) und Dritte nicht mehr beurteilen können, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können (BVerwG, Beschl. v. 26.3.2020, a.a.O., juris Rn. 9). Ein schwerer Fehler in diesem Sinne kann etwa in Betracht kommen, wenn wichtige fallrelevante Aspekte in der UVP nicht untersucht wurden, also eine Art Teilausfall der UVP vorliegt. In der Regel genügt es für eine Verneinung der Anstoßwirkung jedoch nicht, wenn einzelne Umweltauswirkungen nicht mit hinreichender Tiefe ermittelt werden oder einzelne Angaben fehlerhaft oder Bewertungen fragwürdig sind. Auch die fehlende Betrachtung eines einzelnen Schutzguts im Sinne von § 2 Abs. 1 UVPG ist lediglich ein inhaltlicher Fehler und kein Verfahrensfehler, wenn die Gutachten die nach § 16 Abs. 5 Satz 3 Nr. 2 UVPG erforderliche Anstoßwirkung entfalten und sich die betroffene Öffentlichkeit in der gesetzlich gebotenen Weise am Entscheidungsprozess beteiligen konnte (vgl. BVerwG, Beschl. v. 2.3.2023, 4 B 16/22, juris Rn. 21). Die Anstoßwirkung setzt voraus, dass die Unterlagen potenziell Betroffenen und den anerkannten Vereinigungen die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang ihre Belange oder ihre satzungsgemäßen Interessen von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen werden können (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1, juris Rn. 28, m.w.N.; OVG Hamburg, Urt. v. 12.5.2021, 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485, juris Rn. 79). Die Öffentlichkeitsbeteiligung dient im Übrigen gerade dazu, Mängel der Fachgutachten aufzuzeigen, um sie beheben zu können. Sie wäre nach ihrem Sinn und Zweck entbehrlich, wenn eine in jeder Hinsicht fehlerfreie UVP Voraussetzung für eine rechtmäßige Öffentlichkeitsbeteiligung wäre (BVerwG, Beschl. v. 26.3.2020, 3 B 24/19, juris Rn. 9; OVG Münster Beschl. v. 20.2.2018, 8 B 840/17, juris Rn. 14). 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 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 Staubbelastrungen 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. Dabei handelt es sich jedoch nach den oben dargelegten Grundsätzen nur um eine inhaltliche Unvollständigkeit des UVP-Berichts. Diese 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 vorhabenbedingte Bauvorgang als solcher und die damit einhergehenden Baumfällungen isoliert betrachtet 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. Im Übrigen ist bei der Beurteilung der davon zu trennenden Frage, in welchem Umfang dies in der Gesamtbilanz des Vorhabens zu einer negativen Veränderung des globalen Klimas führt, zu berücksichtigen, dass die formale Vorgabe in § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UVPG zur gebotenen Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens nicht weiter gehen kann als die materielle Vorgabe des Berücksichtigungsgebots gemäß § 13 Abs. 1 KSG. Diese erforderte im vorliegenden Fall keine konkrete Quantifizierung der vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen bzw. der negativen Wirkung der Baumfällungen für die CO₂-Bilanz (s. hierzu i.E. unter II. 2. b) cc) (5)). Sie war deshalb auch nicht im UVP-Bericht geboten.

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

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 Vor-

haben 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 II. 2. a) aa)). 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, 102. EL September 2023, UVPG § 18 Rn. 20). Die ausgelegten Unterlagen müssen geeignet sein, den potentiell Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (BVerwG Urt. v. 13.10.2011, 4 A 4001.10, BVerwGE 141, 1, juris Rn. 30; Hofmann, in: Landmann/Rohmer, UmweltR, 102. EL September 2023, 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. 2022, § 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 Antragsgegnerin nicht gemäß § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG verpflichtet, Unterlagen zum Aufweitungsverlangen vom 24. Oktober 2016 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 Deutsche Bahn AG herangetreten und habe als Kreuzungspartnerin im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ein Aufweitungsverlangen für die beiden

sich unter der Brücke kreuzenden Straßen Stresemannstraße und Max-Brauer-Allee gestellt. Abstimmungen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Deutsche Bahn AG 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 selbst oder dazugehöriger – vom Antragssteller allerdings auch nicht näher bezeichneter – 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. 2022, § 73 Rn. 60). In dem Aufweitungsverlangen sind indes keine weiteren Informationen enthalten, die es von dem Vorhaben möglicherweise Betroffenen erst ermöglichen würden, den Grad ihrer Beeinträchtigung durch die geplante Brückenerneuerung einschätzen zu können. Das konkretisierende 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. Der Antragsteller legt schließlich auch nicht dar, welche konkreten Unterlagen zur „zukünftigen Verkehrsplanung im Kreuzungsbereich“ – die nicht Gegenstand des festzustellenden eisenbahnrechtlichen Vorhabens waren – hätten ausgelegt werden müssen und inwieweit diese es möglicherweise Betroffenen erst ermöglicht hätten, ihre Beeinträchtigung durch die geplante Brückenerneuerung einschätzen zu können.

cc) Im Hinblick auf das Aufweitungsverlangen und die zukünftige Verkehrsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg ist auf der Grundlage des Vorbringens des Antragstellers 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, Urt. v. 2.7.2020, 9 A 19/19, BVerwGE 169, 94, juris Rn. 25). Im Falle eines Verstoßes gegen den Untersuchungsgrundsatz liegt zwar ein Verfahrensfehler vor, der zur formellen Rechtswidrigkeit des Verwaltungsakts führt. Eine Aufhebung wegen dieses Verfahrensfehlers kommt indes nur unter den Voraussetzungen des § 46 VwVfG in Betracht. Sie scheidet aus, wenn offensichtlich ist, dass die Verfahrensrechtsverletzung 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. In einem solchen Fall verletzt ein Ermittlungs- oder Prüfungsdefizit den rügebefugten Beteiligten zugleich in seinem Anspruch auf gerechte Abwägung (zum Vorstehenden Kallerhoff/Fellenberg, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2022, § 24 Rn. 58).

Nach diesem Maßstab ist bereits kein Verstoß gegen § 24 VwVfG erkennbar. Der Antragsgegnerin 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). Damit lagen ihr 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, die sie unter Berücksichtigung der derzeitigen beengten Verkehrsverhältnisse im Kreuzungsbereich, die auch Gegenstand der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft waren (vgl. Bü.-Drs. 22/2023, S. 3 f., 5 f.), fehlerfrei durchgeführt hat (vgl. PFB S. 106 f., 187). Insbesondere bestanden für die An-

tragsgegnerin keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass das Aufweitungsverlangen ohne tatsächliche Planungsabsicht und gleichsam nur „auf Vorrat“ erfolgt war und insoweit eine weitere Sachverhaltsaufklärung der konkreten Verkehrsplanung geboten gewesen wäre. Das tatsächliche Bestehen einer entsprechenden Planungsabsicht wird auch durch die am 20./27. September 2023 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. 237“ 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 Antragsteller legt eine Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes auch nicht dar, indem er vorträgt, die Antragsgegnerin gehe von falschen Prämissen aus, weil sie im Planfeststellungsbeschluss ausführe, die Aufweitung des Straßenraums diene „ausschließlich“ der Verbesserung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs im Kreuzungsbereich (PFB S. 106). Tatsächlich profitiere jedoch auch der Pkw-Verkehr. Der Senat 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. Aus diesem Vortrag ergibt sich jedoch nicht, dass die Antragsgegnerin „bedeutsame Planungsprämissen“ unzureichend ermittelt und ihrer Entscheidung falsche Tatsachen zugrunde gelegt hätte. Der Senat hat nach der von dem Antragsteller 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 (Anlage Bgl. 1). 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 Strese-

mannstraße 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 mithin noch nicht die Annahme, die Antragsgegnerin 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 Antragsgegnerin, 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).

b) Der Planfeststellungsbeschluss dürfte aller Voraussicht nach auch nicht an einem materiellen Fehler leiden, der die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage rechtfertigen würde.

aa) Für das Vorhaben dürfte eine hinreichende Planrechtfertigung bestehen.

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, Beschl. v. 12.7.2017, 9 B 49.16, juris Rn. 4, m.w.N.; Urt. v. 11.8.2016, 7 A 1.15, BVerwGE 156, 20, juris Rn. 58), und wenn der Realisierung des geplanten Vorhabens keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.3.2009, 9 A 39.07, BVerwGE 133, 239, juris Rn. 40; Urt. v. 24.11.1989, 4 C 41.88, BVerwGE 84, 123, juris Rn. 42). 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. 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 Planungshoheit (BVerwG, Urt. v. 11.7.2001, 11 C 14/00, BVerwGE 114, 364, juris Rn. 32, m.w.N.).

Nach diesem Maßstab stellen die vom Antragsteller im Zusammenhang mit dem Aufweitungsverlangen vorgebrachten Einwände die Zielkonformität des Vorhabens nicht in Frage. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung entspricht den fachplanerischen 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 vom Antragsteller 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 sowie wegen der Anbindung der Bahnbetriebswerke Langenfelde und Eidelstedt den Schienenpersonenfernverkehr bundesweit sowie den gesamten Hamburger S-Bahn-Verkehr negativ beeinflussen würden (vgl. PFB, S. 162). Bahnanlagen, insbesondere Bauwerke, die sich in defizitärem baulichen Zustand befinden, gewährleisten nicht im Sinne von § 1 Abs. 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 erscheint 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. Der stützenfreien Herstellung des Überbaus komme mithin – unabhängig von Aspekten der Hebung der Verkehrssicherheit oder der freieren Nutzbarkeit der Straßenverkehrsfläche – ein erheblicher eisenbahn-fachplanungsrechtlicher Eigenwert zu (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 Antragstellers 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.; 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 Antragsgegnerin 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. 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. 70), bedarf hier keiner Entscheidung. 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 Antragsgegnerin 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 wird oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Auch wenn kein Planfeststellungsverfahren erforderlich sein sollte, so 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. 2022, § 75 Rn. 9). Nach diesem Maßstab ist die 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 (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 Antragsteller 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 Antragsgegnerin 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 verkehrlichen 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.

bb) Soweit der Antragsteller rügt, der Planfeststellungsbeschluss verstoße in mehrfacher Hinsicht gegen Vorschriften des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes als zwingendes Recht, rechtfertigt dies im Ergebnis nicht, die aufschiebende Wirkung der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss anzuordnen. Daher kann 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.). Gleichfalls bedarf es an dieser Stelle auch keiner Entscheidung, ob durch einen Verstoß gegen denkmalschutzrechtliche Vorschriften solche Belange berührt wären, deren Förderung gerade zum satzungsgemäßen Aufgabenbereich des Antragsstellers gehört, was zumindest in Bezug auf denkmalgeschützte Objekte, die nicht zur „historisch gewachsenen Infrastruktur des schienengebundenen Nach- und Fernverkehrs“ (vgl. § 2 Nr. 2, 1. Anstrich der Satzung) zählen, zweifelhaft erscheint.

(1) 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 – dürften weder in formeller noch in materieller Hinsicht denkmalschutzrechtliche Vorschriften entgegenstehen. 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 – wurde im vorliegenden Fall erteilt und dürfte auch rechtmäßig sein (dazu unter (b)), wobei der beschließende Senat eine die Genehmigungsbedürftigkeit auslösende Denkmaleigenschaft der vom Abriss betroffenen Bauwerke unterstellt (dazu unter (a)).

(a) Der beschließende Senat unterstellt, dass auch zum Zeitpunkt der Planfeststellung den vom Abriss betroffenen Bauwerken eine Denkmaleigenschaft im Sinne des § 4 Abs. 2 DSchG entsprechend der Erläuterungen des Denkmalschutzamts zur Denkmalbedeutung für das Ensemble „Sternbrücke, Ecke Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße (Max-Brauer-Allee 200, 202, 204, 219, 221, Stresemannstraße 114, 119, o. Nr.)“ in der Fassung vom 16. September 2020 zukam (vgl. zum Denkmalwert ferner die Ausführungen im Gutachten L. - v. 20.3.2017, Planunterlage 18.4, S. 10 f.).

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, 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. 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.

Nach den Erläuterungen des Denkmalschutzamts vom 16. September 2020, auf die im ergänzend Bezug genommen wird, ergibt sich der Denkmalwert des in besonderem Maße authentisch erhaltenen Brückenensembles im Wesentlichen aus drei Gesichtspunkten:

Erstens besitze die Brückenkonstruktion nach Auffassung des Denkmalschutzamts als solche eine ingenieurbaugeschichtliche Relevanz, weil sie als eines der wenigen in Hamburg erhaltenen Brückenbauwerke dieser Art 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 dokumentiere. Sie weise sowohl in Material- als auch Konstruktionsart Besonderheiten auf. Zur Erzielung höherer Spannweiten und Wirtschaftlichkeit sei der damals neu entwickelte, höherwertige Baustahl St 48 verwendet worden. Die Hauptträger wurden durchgängig ohne Gelenke ausgeführt. Um das Abheben der Brücke an ihren Enden zu verhindern, wurde eine – nur selten verwendete – Gegengewichtskonstruktion gewählt. Zweitens seien Über- als auch Unterbauten der Brücke besonders qualitativ gestaltet. Die Unterbauten seien im Stil der Zeit als expressiv-moderne Klinkerarchitekturen mit Zierverbänden, dekorativen Rahmungen und schmiedeeisernen Ausstattungen gestaltet. Der Überbau zeichne sich durch eine durch die Konstruktionsart ermöglichte besondere Modernität mit großer Klarheit und Geschlossenheit aus. Sie sei damit ein Musterbeispiel des modernen Brückenbaus der 1920er Jahre. Drittens präge und dominiere das Brückenbauwerk seit fast hundert Jahren den Stadtraum an der Kreuzung Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee/Wohlens Allee. In einer ansonsten baulich äußerst heterogenen Situation mit zahlreichen Bauten unterschiedlichster Höhe und stilistischer Ausprägung wirke die Brücke als ordnendes Element. Sie liege exponiert und schneide alle Blickachsen. So wirke sie zugleich als bedeutende Portalsituation.

(b) Die für die vorhabenbedingten Eingriffe in das Denkmal formell erforderliche Genehmigung dürfte mit dem Planfeststellungsbeschluss materiell rechtmäßig erteilt worden sein.

(aa) Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 1 DSchG ist im vorliegenden Fall wegen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses, der den Abriss der Brücke als Voraussetzung des festgestellten Vorhabens vorsieht, als erteilt anzusehen. 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. Die im zweiten Halbsatz der Vorschrift geregelte Konzentrationswirkung setzt nicht voraus, dass die konzentrierten Entscheidungen im Planfeststellungsbeschluss einzeln erteilt werden; sie werden vielmehr durch diesen ersetzt, ohne dass der Planfeststellungsbeschluss die ersetzten Entscheidungen ausdrücklich benennen muss (vgl. Deutsch, in: NK-VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 75 Rn. 67).

(bb) Die mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilte Genehmigung ist aller Voraussicht nach 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 Unterschützstellung im Einzelfall (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 12.9.2019, 3 Bf 177/16, juris Rn. 53 m.w.N.).

Nach dem Erkenntnisstand des Eilverfahrens und unter Berücksichtigung der von dem Antragsteller mit der Antragsbegründung 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 zur Aufrechterhaltung der Schienenwegverbindung zwischen Hamburg-Altona und Hamburg-Dammtor notwendigen Brückenbauwerks sprechenden öffentlichen Interessen die Gründe des Denkmalschutzes überwiegen.

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

Zur Bedeutung des dortigen Bahnbetriebs kann zunächst auf die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses (S. 160 f.) verwiesen werden:

„Die Fernbahn trägt die Hauptlast des Verkehrs zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und den Strecken nach Kiel und Flensburg sowie fortführend nach Dänemark und ist in dieser Relation Bestandteil des europäischen TEN-Netzes. Zudem finden über die Strecke 6100 und somit über das vorhabengegenständliche Bauwerk die Fahrten insbesondere der IC- und ICE-Züge zu den Bahnbetriebswerken Langenfelde und Eidelstedt statt. Auf den Strecken 6100 und 1240 finden insgesamt bis zu 900 tägliche Zugfahrten statt, sodass diese zu den am meisten frequentierten Bahnstrecken in Deutschland zählt. Aus Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des geplanten Bahnhofs Hamburg Altona-Nord ist der Planfeststellungsbehörde bekannt, dass die Streckenauslastung der Strecke 6100 nach Einführung des Deutschlandtaktes noch steigen wird. Auch die S-Bahn-Strecke 1240, die von den S-Bahn-Linien S2 und S5 (vor dem Fahrplanwechsel 2023 S11, S21 und S31) in der Relation vom Hamburger Hauptbahnhof nach Altona, Pinneberg und Wedel befahren wird, ist als zentrale Nahverkehrsachse von elementarer Bedeutung für den Schienenpersonennahverkehr.“

Zur Verkehrsbedeutung des Kreuzungsbereichs unter der Brücke führt der Senat in einer Mitteilung an die Bürgerschaft aus (Bü.-Drs. 22/2023, S. 4):

„Die Stresemannstraße muss als Bundesstraße und Hauptverkehrsstraße Schwerverkehr und Sondertransporte aufnehmen, die den Elbtunnel nicht nutzen dürfen und dient daneben als Hauptverbindung zwischen den westlichen Stadtteilen und der inneren Stadt. In dieser Funktion ist sie sowohl für Rad- und Busverkehr wie für den motorisierten Individualverkehr von großer Bedeutung. Diese Bedeutung wird mit der Nachverdichtung auf dem ehemaligen Holsten-gelände, 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. Derzeit verkehren die Buslinien M3 und X3.“

[...]

Max Brauer Allee – Altonaer Straße

Dieser Straßenzug verbindet als Hauptverkehrsstraße die Stadtteile Altona und Eimsbüttel. Er weist einen hohen Radverkehrsanteil auf, ist aber auch für Fußverkehr von besonderer Bedeutung.

[...]

Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke beträgt knapp 15.000 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 Prozent. Perspektivisch wird in diesem Straßenzug sowohl der Bus- als auch der Rad- und Fußverkehr an Bedeutung gewinnen: Auf der Max-Brauer-Allee verkehrt heute kreuzend die Linie 15, deren Fahrtenzahl erhöht werden wird. Insgesamt steigt die Zahl der stündlichen Fahrten zukünftig damit von 54 auf 84 (beide Richtungen). Der wachsende Radverkehr wird auch zwischen Eimsbüttel und Altona maßgeblich auf dieser Achse abgewickelt werden müssen [...]"

Die vorstehenden Ausführungen erscheinen dem beschließenden Senat plausibel und die darin referierten Tatsachen werden auch mit der Begründung des Eilantrags nicht in Frage gestellt. Aus ihnen ergibt sich ein hohes öffentliches Interesse an der Betriebssicherheit und Störungsfreiheit des Brückenbauwerks sowohl im Hinblick auf den Bahn- als auch auf den Straßenverkehr. Ein Neubau würde diesem Interesse dauerhaft Rechnung tragen. Die Restnutzungsdauer des Bestandsbauwerks ist dagegen beschränkt. Nach Aktenlage wären bereits jetzt bzw. spätestens 2035 erhebliche Erhaltungsmaßnahmen notwendig. Diese kostenintensiven Maßnahmen haben ihrerseits gegenüber einer Neubauvariante Nachteile im Hinblick auf die zu berücksichtigenden verkehrlichen Interessen: Zum einen dürften auch sie die Nutzungsdauer der Bestandsbrücke nur begrenzt verlängern. Das Gutachten P. vom 24.3.2020 (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 führt die Sanierung der Brücke 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. Erläuterungsbe-

richt, Planunterlage 1.0, S. 61). Demgegenüber würde die Sanierungsvariante in mindestens zwei Bauphasen Vollsperrungen von insgesamt mindestens 54 Tagen zur Folge haben (vgl. V. , 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 – wie in den oben dargestellten Gutachten ausgeführt – im Zuge der Sanierung weitere Schäden entdeckt werden und längere Sperrungen des Bahn- und Straßenverkehrs erforderlich machen (vgl. auch V. , a.a.O., S. 20). Angesichts der hohen Bedeutung der betroffenen Verkehrswege sind die Dauer und Planbarkeit ihrer Sperrungen Gesichtspunkte, die das Gewicht der Neubauvariante in der Abwägung erhöhen.

Des Weiteren erlaubt nur ein Abriss des Bestandsbauwerks eine Ausführung der Brücke ohne die derzeit vorhandenen Stützen im darunter liegenden Straßenbereich. Die aktuelle Position der Stützen mitten auf der stark befahrenen Kreuzung birgt eine Anprallgefahr für Fahrzeuge. Sie stellen damit ein Risiko für den störungsfreien Bahnbetrieb und Straßenverkehr dar. 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 Störungen des Bahnbetriebs jedenfalls bis zur Klärung der damit verbundenen Folgen für die Statik des Bauwerks (vgl. auch PFB S. 162).

(β) Für eine Neubauvariante sprechen darüber hinaus gewichtige Belange des Schutzes von Verkehrsteilnehmern und Anwohnern:

Die Stützpfeiler des Bestandsbauwerks im Fahrbahnbereich gefährden Leib und Leben (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) der Straßenverkehrsteilnehmer, da sie ein Unfallrisiko darstellen. Auch ein – grundsätzlich möglicher (vgl. V. , 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 M. 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 (s.o.). Der Kreuzungsbereich ist nach Angaben des Senats der Freien und Hansestadt

Hamburg als Unfallhäufungsstelle bei der Verkehrsdirektion und Unfallkommission bekannt. 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 (vgl. Bü.-Drs. 22/2023, S. 3).

Des Weiteren ermöglicht nur eine Neubauvariante 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) ergibt, 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 Antragsteller mit der Antragsbegründung nicht in Zweifel gezogenen – Begründung des Planfeststellungsbeschlusses statisch nicht darstellbar und würde im Übrigen dem spezifischen Denkmalwert der filigranen Bauweise widersprechen (PFB S. 171 f.).

(γ) In der Zusammenschau dürften die dargelegten hoch zu gewichtenden öffentlichen Verkehrsinteressen und gesundheitlichen Belange von Verkehrsteilnehmern und Anwohnern das ideelle Interesse am Erhalt des Bestandsbrückenbauwerks einschließlich der integrierter bzw. angrenzender Bauten als Bestandteile des denkmalgeschützten Ensembles überwiegen.

Dabei ist in der Gewichtung der Denkmalschutzgründe zu berücksichtigen, dass die Bestandsbrücke nicht nur historische Bedeutung besitzt, sondern aufgrund ihrer ortsfesten, auch künftig fortbestehenden verkehrsinfrastrukturellen Bedeutung einer Funktionsbindung unter dauerhafter Wahrung der maßgeblichen Anforderungen insbesondere an die Betriebssicherheit unterliegt, die einer permanenten Erhaltung in authentischem Zustand 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 erheblich verringern dürften, selbst wenn hierdurch die Denkmaleigenschaft als solche nicht gänzlich entfallen sollte:

Allgemein gilt, dass der Erhaltungszustand eines denkmalwerten Gebäudes grundsätzlich keinen Einfluss auf dessen Schutzwürdigkeit hat (zum Folgenden OVG Hamburg, Beschl. v. 5.7.2022, 3 Bs 259/21, juris Rn. 31 m.w.N.). Auch ein schlecht erhaltenes Denkmal ist 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 Gebäude 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.

Vorliegend dürfte nach Aktenlage davon auszugehen sein, dass die derzeitige Brücke nicht rettungslos abgängig ist, sondern die Möglichkeit besteht, ihre Nutzungsdauer durch Erhaltungsmaßnahmen jedenfalls nicht unerheblich zu verlängern. Dies ergibt sich aus den vorliegenden Gutachten zur Restnutzungsdauer (vgl. Gutachten P. v. 24.3.2020, Planunterlage 18.1, S. 78 f.; Gutachten M. v. 8.3.2020, Planunterlage 18.3, S. 24 f.) und wird auch von der Antragsgegnerin 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 aufgrund dessen die Denkmalaussage des Ensembles entfielen.

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. 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 P. 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 M. 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).

Nach dem Stand des Eilverfahrens lässt sich nicht abschließend beurteilen, ob diese Maßnahmen letztlich zu einem Austausch der die Denkmalaussage des Ensembles prägenden Substanz führen würden. Dies erscheint wegen des im Raume stehenden Umfangs und Bezugs der Erneuerungen zu der den wesentlichen ingenieurgeschichtlichen Denkmalwert der Brücke ausmachenden Konstruktionsweise (Vollwandträger mit Buckelblechen unter Verwendung von Stahl St 48, Widerlager- und Gegengewichtskonstruktion) zumindest möglich. Selbst wenn dies im Ergebnis nicht der Fall sein sollte, wäre der – im Rahmen der Abwägung nach § 9 Abs. 2 DSchG zu gewichtende – Denkmalwert aus den genannten Gründen jedenfalls erheblich vermindert.

Ein anderes Ergebnis folgt schließlich nicht aus dem – letztlich auch unsubstantiierten – Einwand des Antragstellers, 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 Antragsteller 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.

(2) Auch der Einwand des Antragstellers, die Antragsgegnerin habe sich nicht mit den „Denkmalwerten der angrenzenden Bebauung, insbesondere der Kasematten“ befasst, führt nicht auf einen Verstoß gegen § 9 DSchG. Die Antragsbegründung legt in Bezug auf die von ihr insoweit allein in den Blick genommenen Kasematten nicht substantiiert dar, welche spezifische, nicht ohnehin von dem im Planfeststellungsbeschluss gewürdigten Denkmalwert des Brückenensembles (Denkmal-ID 43774) umfasste Denkmalbedeutung

der Kasematten bei der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse am Erhalt des Ensembles und den gegenläufigen öffentlichen Interessen zu einem anderen Ergebnis führen müsste. Sie verweist lediglich auf die Zugehörigkeit der Kasematten zum Vorgängerbau der Bestandsbrücke und damit zu einer „bedeutsamen Zeitschicht des Brückenensembles“. Zudem nimmt sie auf eine Passage in einer Publikation in den Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten (Anlage ASt. 10) 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 Antragstellers in Frage gestellt, der „Tripod-Entwurf“ würde den Erhalt der flankierenden Bauwerke ermöglichen. Dieser Einwand zieht die Annahme des Planfeststellungsbeschlusses, aus ingenieurtechnischen Gründen komme nur ein gesamter Neubau der Brücke und somit eine separate Erhaltung der die Brücke flankierenden Bauwerke Stresemannstraße 114, 119 und Max-Brauer-Allee 200, 202, 204, 219, 221 nicht in Betracht (PFB S. 315), nicht in Zweifel. Zum einen musste die Antragsgegnerin diesen Entwurf in der Variantenprüfung nicht als vorzugswürdig ansehen (hierzu s.u.). Zum anderen ist auch nicht ersichtlich, inwieweit dieser den Erhalt der an das eigentliche Brückenbauwerk angrenzenden bzw. integrierten Gewerbebauten und Kasematten ermöglichen würde. Der Entwurf geht nach den vorgelegten Planzeichnungen (Anlage ASt. 15) offenbar ebenfalls von einem Rückbau dieser Bauwerke aus (vgl. insbesondere Plan-Nr. 504): Diese sehen unter der Brücke eine „Verkaufsfläche West“ und eine „Verkaufsfläche Ost“ vor. An den Stellen der Gebäude Stresemannstraße 114 und 119 sowie Max-Brauer-Allee 202, 204 und 219 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 Bestandsunterbauten errichtet werden sollen.

(3) Schließlich dürfte sich nach dem Erkenntnisstand des Eilverfahrens auf Grundlage der Antragsbegründung auch die mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilte Genehmigung, den an der Bahnböschung liegenden rückwärtigen eingeschossigen Teil des Gebäudes

Eifflerstraße 1 abzurechnen (PFB S. 50, 318), nicht als rechtswidrig erweisen, weil auch insoweit die für den Abriss dieses Gebäudeteils sprechenden Belange die Gründe des Denkmalschutzes im Sinne des § 9 Abs. 2 DSchG überwiegen.

Zu den für dieses Baudenkmal spezifischen Schutz- und Erhaltungsgründen führt die „Erläuterung zur Denkmalbedeutung“ des Denkmalschutzamts vom 18. Oktober 2019 unter anderem 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 1. 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 O. Gundlach, 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. Gundlach 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 1 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 fabriktypische Arbeitsprozesse und Wirtschaftsweisen – hier u.a. die Einrichtung flexibeler, 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 – stadt-raumprägende 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 1, einschließlich seiner Ausstattung und des zugehörigen außenliegenden Zubehörs, darunter auch der Hopfpflasterung im öffentlichen Interesse.“

Hierzu ist zunächst festzustellen, dass der Abriss lediglich einen Teil des Denkmals betrifft, der nach den vorstehenden Ausführungen keinen besonderen Anteil an dem Denkmalwert des Bauwerks hat. Das Denkmalschutzamt führt vielmehr aus, dem Ausbau zum Bahndamm hin lasse sich eine besondere, mit der abgesonderten Lage korrespondierende Funktion jenseits des bloßen Raumbedarfs nicht zuschreiben. Damit liegt die Intensität des Eingriffs in das Denkmal ganz erheblich unter der eines Abrisses oder eines Eingriffs in denkmal- bzw. etwaige stadtbildprägende Elemente, wie etwa den Volutengiebel oder andere Charakteristika der äußeren Gestaltung. Auch die wirtschaftsgeschichtliche Zeugnis-kraft des Denkmals bleibt erhalten, weil der Ausbau zum Bahndamm lediglich der Schaffung weiteren Raums in der historischen (Miet-)Fabrik diene.

Demgegenüber überwiegen die öffentlichen Interessen am Abriss dieses Denkmalteils. Der Rückbau ermöglicht die erforderliche Ertüchtigung der Kasemattenbauwerke durch Errichtung einer vorgesetzten Stützwand, indem er die dafür notwendige Baufreiheit schafft (PFB S. 317). Der Antragsteller wendet sich mit der Begründung seines Eilantrags 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 Antragsgegnerin diesen Entwurf in der Variantenprüfung nicht als vorzugswürdig ansehen musste (hierzu s.u.), legt der Antragsteller bereits die behauptete Vermeidbarkeit des Teilrückbaus nicht substantiiert dar. Die Begründung des Eilantrags zieht nicht die Annahme der Beigeladenen und der Antragsgegnerin in Zweifel, dass die hier in Rede stehenden Kasematten, die zwischen dem eigentlichen Brückenbauwerk und der freien Strecke auf der Höhe Eifflerstraße 1 liegen, aufgrund ihres Alters schadhaft sind. Hieraus leiten Beigeladene und Antragsgegnerin 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 Antragsteller 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 (Antragsbegründung vom 13. März 2024, S. 63), so legt er dies hinsichtlich der hier in Rede stehenden Kasematten auf der Höhe des Gebäudes Eifflerstraße 1 jedoch gerade nicht substantiiert dar. Vielmehr sehen in diesem Bereich auch die mit dem Anlagenkonvolut ASt. 15 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 ASt. 15, Draufsichten, Plan-Nr. 501 ff., sowie Längsschnitt „Kasematten Ost“, Plan-Nr. 507). Auf der Breite des an die Böschung grenzenden rückwärtigen Gebäudeteils der Eifflerstraße 1 betrifft dies nach den vorgelegten Zeichnungen zwei Kasematten (in Plan-Nr. 507 mit „1“ und „2“ bezeichnet). Der Antragsteller 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 1 errichtet werden sollen.

(4) Die weitere Rüge des Antragsstellers, das planfestgestellte Vorhaben verletze den aus § 8 DSchG folgenden Umgebungsschutz einer Reihe von denkmalgeschützten Objekten in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabens, greift nach summarischer Prüfung ganz überwiegend nicht durch bzw. führt, soweit eine Verletzung nach dem Erkenntnisstand des Eilverfahrens zumindest in Betracht kommt (dazu unter (d)), nicht zur Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage.

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 auch 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.).

(a) Nach diesem Maßstab wird das planfestgestellte Vorhaben aller Voraussicht nach Eigenart und Erscheinungsbild des Baudenkmals St. Johanniskirche (Denkmal-ID 15219, Bei der Johanniskirche 22, Teil des Ensembles mit der ID 30250, Bei der Johanniskirche 3-20, 22, Wohlers Allee 3), das dem Gericht ebenso wie seine Umgebung bekannt ist, nicht wesentlich beeinträchtigen.

Die kultur-, kirchen- und bauhistorische Bedeutung der von Johannes Otzen entworfenen und zwischen 1869 und 1872 errichteten Johanniskirche wird ausführlich in dem vom Antragsteller vorgelegten Gutachten zum Denkmalwert vom 31. Oktober 1995 (Anlage ASt. 14) beschrieben. Es handelt sich um einen prototypischen Kirchenbau im puristisch durchgehaltenen neogotischen Backsteinstil der von Conrad Wilhelm Hase begründeten Hannoverschen Schule. Die Erlebbarkeit des sich aus dem Gutachten ergebenden Denkmalwerts wird jedoch durch den mehr als 150 m entfernten Brückenbau nicht beeinträchtigt. Wesentliche Sichtbeziehungen auf die Kirche, 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 Antragsteller 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). Vor allem aber handelt es sich lediglich um eine derzeit bestehende faktische Sichtbarkeit des Bauwerks, nicht um eine für die Erlebbarkeit seiner Denkmalaussagen wesentliche Sichtbeziehung. Es ist dem vorliegenden Gutachten vom 31. Oktober 1995 zum Denkmalwert nicht zu entnehmen, dass diese Sichtachse zum Entwurfskonzept der Kirche gehörte. Es ist auch im Übrigen nicht ersichtlich, dass sie Voraussetzung für die hinreichende Erfahrbarkeit ihres spezifischen Denkmalwerts ist. Aus dem Gutachten ergibt sich vielmehr, dass hierfür 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 Entwurfes zu angemessener Wirkung zu kommen.

(b) Des Weiteren dürfte der planfestgestellte Neubau auch Eigenart und Erscheinungsbild des Ensembles Bei der Johanniskirche 15a/Wohlers Allee 7-27/Max-Brauer-Allee 188-198 (Denkmal-ID 30242) bzw. der sie konstituierenden einzelnen Baudenkmäler nicht wesentlich beeinträchtigen.

Zu den für dieses Ensemble spezifischen Schutz- und Erhaltungsgründen führt das Gutachten des Denkmalschutzamts zum Denkmalwert vom 7. Dezember 2010 unter anderem aus:

„Das Ensemble wird gebildet durch eine Blockrandbebauung aus städtischen Etagenhäusern am nördlichen Ende der Wohlers Allee und an der Max-Brauer-Allee.

[...]

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 ausgebaute Dachgeschosse. Der Dachabschluss ist ein Nasendach. Die Fassaden sind gegliedert durch Erker oder vorgelagerte gusseiserne Balkone (Nr. 196), Fensterverdachungen sowie typischen Zementstuckdekor mit überwiegend Renaissance-motiven 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. 7-23). Kurz danach entstand bereits die Etagenhausgruppe Wohlers Allee 25-27, durch die 1875-77 die Blockrandbebauung nordöstlich der Johankirche 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 nach Auffassung des Denkmalschutzamts für die Denkmaleigenschaft maßgeblichen Kriterien im Sinne von § 4 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 DSchG und der dem Gericht aus eigener Anschauung bekannten äußeren Gestaltung des Ensembles und seiner Umgebung dürfte nicht davon auszugehen sein, dass der Brückenneubau die besondere Wirkung des Ensembles 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 198/Wohlers Allee 27 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 Antragsteller 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 Antragstellers zur Darstellung der tatsächlichen Höhe in Anlage ASt. 17 – noch ein sichtbarer Abstand zwischen dem Ende des Ensembles und der 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 hinreichend viele unbeeinträchtigte Sichtbeziehungen auf diese Teile des Ensembles fortbestehen (s.o.), 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.

(c) Auch eine wesentliche Beeinträchtigung des Ensembles Stresemannstraße 109, 111, 113, 115 (Denkmal-ID 43213) bzw. der sie konstituierenden einzelnen Baudenkmäler durch das festgestellte Vorhaben dürfte ausscheiden.

Zu den für dieses Ensemble spezifischen Schutz- und Erhaltungsgründen führt die „Erläuterung zur Denkmalbedeutung“ des Denkmalschutzamts vom 7. August 2014 unter anderem aus:

„Am vollständigsten bewahrt hat sich die Erstbebauung der Zeit um 1855/60 nur an der Ecke zur Max-Brauer-Allee, an der Nordseite der Stresemannstraße im Abschnitt bis zur Eifflerstraße. Ist das Gebäude Stresemannstraße 117 durch die gewerbliche Nutzung (heute Hostel) bereits stärker verändert und daher nicht als Bestandteil des Denkmalensembles anzusehen, weisen die in Frage stehenden Doppelhäuser Stresemannstraße 109/111 und 113/115 einen deutlich authentischeren Zustand auf. Insgesamt handelt es sich um ein[e] ungewöhnlich geschlossene Reihe kleiner klassizistischer Stadthäuser gleicher Höhe, Kubatur und stilistischer Ausprägung. Nur durch schmale Gänge von einander getrennt bilden die Gebäude eine in sich geschlossene bauliche Einheit und wirken als solches stadtbildprägend.

[...]

Bei den Gebäuden Stresemannstraße 109/111 und 113/115 handelt es sich letztlich um die am besten erhaltenen Stadthäuser der Zeit um 1850/60 am Standort. Im Verlauf der Stresemannstraße hat sich keine andere, hinsichtlich Bauzeit und Ausprägung vergleichbare Gebäudegruppe in hinreichend authentischem Zustand erhalten. 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 stadtentwicklungsge-

schichtlich bedeutsamen ersten städtischen Bauschicht nördlich des historischen Stadtkerns von Altona an. Als solches dokumentieren die Gebäude den Ausbau der Stadt Altona in den 1850er/1860er Jahren, insbesondere die Entwicklung der Bereiche westlich und nördlich des Stadtkerns zu Wohnquartieren. Darüber hinaus sind sie ein noch immer sehr anschauliches Beispiel für Bau-, Repräsentations- und Wohnformen der Jahrhundertmitte in den Stadterweiterungsvierteln. Sie vermitteln anschaulich, wie die gering- bis mittelverdienende Bevölkerung in eher randständigen Lagen Altonas um 1860 wohnte. Insgesamt wirkt die Gruppe stadtbildprägend.

Die Erhaltung des Ensembles Stresemannstraße 109/111 und 113/115 (Gebäude einschließlich der erhaltenen außenliegenden Treppen) liegt somit aus stadtentwicklungs- und baugeschichtlichen Gründen sowie zur Bewahrung der charakteristischen Eigenheiten des Stadtbildes im öffentlichen Interesse.“

Unter Berücksichtigung der nach Auffassung des Denkmalschutzamts maßgeblichen Bedeutungskriterien dürften Eigenart und Erscheinungsbild des Ensembles und seiner Einzeldenkmäler durch den Brückenneubau aller Voraussicht nach nicht wesentlichen Schaden nehmen. Zwar befindet sich das Ensemble in unmittelbarer Nähe zur Brücke (kürzeste Entfernung vom Bauwerk Stresemannstraße 115 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 Nord-Osten 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.

(d) Dagegen dürfte es nach dem Stand des Eilverfahrens zumindest in Betracht kommen, dass das planfestgestellte Vorhaben Eigenart und Erscheinungsbild des Denkmals Eiffler-

straße 1 (Fabrikgebäude Gundlach) wesentlich beeinträchtigen wird (hierzu unter (aa)). In-
soweit ist auch offen, ob der Planfeststellungsbeschluss an einem Abwägungsfehler leidet
(hierzu unter (bb)). Die hiernach offenen Erfolgsaussichten in der Hauptsache rechtfertigen
unter Abwägung der jeweils drohenden Folgen allerdings nicht die Anordnung der aufschie-
benden Wirkung der Klage (hierzu unter (cc)).

(aa) Es ist offen, ob die als Teil des Vorhabens planfestgestellten Lärmschutzwände auf
dem Bahndamm östlich des Brückenbauwerks Eigenart und Erscheinungsbild des Denk-
mals Eifflerstraße 1 im Sinne von § 8 DSchG wesentlich beeinträchtigen werden und wenn
ja, ob die mit dem Planfeststellungsbeschluss hierfür erteilte Genehmigung materiell recht-
mäßig ist.

Zu den für dieses Baudenkmal spezifischen Schutz- und Erhaltungsgründen wird auf die
bereits oben zitierte „Erläuterung zur Denkmalbedeutung“ des Denkmalschutzamts vom
18. Oktober 2019 verwiesen. Unter Berücksichtigung der nach Auffassung des Denkmal-
schutzamts für die Denkmalwürdigkeit maßgeblichen Kriterien im Sinne von § 4 Abs. 3
i.V.m. Abs. 2 DSchG und der dem Gericht aus eigener Anschauung bekannten äußeren
Gestaltung des Baudenkmals und seiner Umgebung ist nach dem Erkenntnisstand des Eil-
verfahrens ernsthaft in Betracht zu ziehen, dass das planfestgestellte Vorhaben die den
Denkmalwert ausmachende Wirkung wesentlich beeinträchtigt. Zwar dürfte das Gebäude
in seiner (insbesondere durch die auffälligen Volutengiebel geprägten) charakteristischen
Gestalt und stadtraumprägenden Wirkung nach dem Neubau von der Eiffler- und der Stre-
semannstraße aus weiterhin ohne spürbare optische Beeinträchtigung durch die Brücke
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 senkrecht 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 206 und der nordöstlich gelegenen Tankstelle
auf den der Bahn zugewandten Giebel des Denkmals beschränkt werden. Wie der Vermerk
des Denkmalsschutzamtes betont, entfaltet das Gebäude mit seinem hochaufragenden
Giebel gerade auch in Richtung der Bahngleise stadtraumprägende Wirkung. Ob die Erhal-
tung des Gebäudes auch insoweit im Sinne des § 4 Abs. 2 Satz 1 DSchG zur Bewahrung
charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im öffentlichen Interesse liegt, bedarf indes
weiterer Prüfung und Klärung im Hauptsacheverfahren. Jedenfalls dürfte der rückwärtige
Giebel 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 derzeit sichtbaren mittleren Teil des Gebäudes und den Giebel 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 1 bis zum 1. OG eingezeichnet ist) die Höhe des rückwärtigen Giebels und beispielhaft die Sichtlinie vom Gehweg vor dem Gebäude Max-Brauer-Allee 233 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 Ingenieurbüros (vgl. Planunterlage 21.4, Folie 18), auf der aus der dort gewählten Perspektive nur noch der obere Teil des Giebels sichtbar ist. 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. Der genaue Grad der optischen Beeinträchtigung der Wahrnehmbarkeit dieses Gebäudeteils lässt sich jedoch nach dem Erkenntnisstand des Eilverfahrens nicht hinreichend klären und wird deshalb im Hauptsacheverfahren weiter aufzuklären sein. Hiervon wird auch abhängen, ob sie tatsächlich den Grad einer wesentlichen Beeinträchtigung gemäß § 8 DSchG erreicht.

Ist danach offen, ob wegen einer möglichen wesentlichen Beeinträchtigung des Denkmals das Genehmigungserfordernis des § 8 DSchG besteht, so lässt sich auch die Rechtmäßigkeit einer in diesem Fall aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG ersetzten Genehmigung nach dem Erkenntnisstand des Eilverfahrens nicht abschließend beurteilen. Sie ist von einer umfassenden Interessenabwägung zwischen dem denkmalschutzrechtlichen Erhaltungsinteresse einerseits und dem Verwirklichungsinteresse des Vorhabenträgers (in diesem Fall an der Errichtung der Lärmschutzwand in diesem Abschnitt) sowie weiteren gegebenenfalls gegenläufigen privaten und öffentlichen Interessen abhängig (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 16.12.2015, 2 Bs 218/15, juris Rn. 28). Das Ergebnis dieser Abwägung hängt zum einen von dem derzeit nicht hinreichend abschätzbaren Grad der Beeinträchtigung des Denkmalwerts durch die Lärmschutzwand ab. Zum anderen wird es darauf ankommen, ob das gewichtige gegenläufige Interesse an der Gewährung des nach der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Planunterlage 17.1 b) für notwendig erachteten Immissions-

schutzes die Lärmschutzwände zwingend in der planfestgestellten Ausführung gebietet oder ob in diesem Abschnitt noch andere mit dem Immissionsschutzrecht zu vereinbarende Möglichkeiten des Schallschutzes existieren, um einer etwaigen wesentlichen Beeinträchtigung der Sicht auf das Denkmal Rechnung zu tragen, etwa durch teilweise Höhenreduzierungen der Lärmschutzwände. Der Planfeststellungsbeschluss hat derartige Möglichkeiten bisher ausgeschlossen (PFB S. 275 f., 294 f.) und die Errichtung der Lärmschutzwände als immissionsschutzrechtlich „unvermeidlich“ angesehen (PFB S. 325). Insoweit wird unter Beurteilung der zu erwartenden Immissionsbelastung in diesem Abschnitt im Hauptsacheverfahren zu klären sein, ob und welchen Spielraum das Immissionsschutzrecht dort bei der Ausgestaltung der Lärmschutzwände belässt.

(bb) Es ist des Weiteren offen, ob der Planfeststellungsbeschluss an einem erheblichen Abwägungsfehler in Form eines Abwägungsdefizits leidet, weil er davon ausgeht, 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). Dies hängt zum einen von der Relevanz der im Hauptsacheverfahren in ihrem Umfang aufzuklärenden Sichtbeeinträchtigung und der Frage ab, ob diese eine mehr als nur geringfügige Beeinträchtigung des Belangs des Denkmalsschutzes darstellen wird, der in die Abwägung hätte eingestellt werden müssen. Zum anderen wäre zu prüfen, ob ein daraus folgender Abwägungsmangel für das Abwägungsergebnis erheblich war. Nach § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 1 VwVfG sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Letzteres ist nicht der Fall, 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). Hierfür spricht im vorliegenden Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss die Errichtung der Lärmschutzwände wie oben ausgeführt als immissionsschutzrechtlich „unvermeidlich“ ansieht (PFB S. 325) und andere, insbesondere niedrigere, Ausführungen der Lärmschutzwände ausgeschlossen hat (PFB S. 275 f., 294 f.). Auch insoweit wird im Hauptsacheverfahren zu klären sein, welchen Spielraum das Immissionsschutzrecht in diesem Abschnitt bei der Ausgestaltung des Lärmschutzes belässt.

(cc) Die insoweit offenen Erfolgsaussichten in der Hauptsache rechtfertigen unter Abwägung der jeweils drohenden Folgen nicht die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage, und zwar weder insgesamt noch teilweise bezogen auf die Errichtung der Lärmschutzwände im Bereich des Denkmals. Den von der Antragsgegnerin und der Beigeladenen vorgetragenen Nachteilen einer Verzögerung der Bauarbeiten stehen keine drohenden irreversiblen Nachteile für den Denkmalschutz gegenüber. Die Sichtbeeinträchtigungen würden nicht durch das Brückenbauwerk selbst verursacht, sondern durch die Lärmschutzwände auf dem östlich angrenzenden Bahndamm. Diese könnten auch nach Abschluss des Hauptsacheverfahrens noch baulich modifiziert oder partiell entfernt und eine etwaig rechtswidrige Beeinträchtigung des Denkmalwerts so wieder rückgängig gemacht werden.

cc) Der Planfeststellungsbeschluss leidet voraussichtlich nicht an den weiteren vom Antragsteller gerügten Abwägungsfehlern.

Gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Abwägungsgebot verlangt, dass – erstens – eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass – zweitens – in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass – drittens – weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung betroffenen 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).

(1) Das Vorbringen des Antragstellers führt voraussichtlich nicht auf einen Abwägungsfehler in der von der Antragsgegnerin durchgeführten Variantenprüfung.

Ohne Erfolg bleibt die Rüge des Antragstellers, die Antragsgegnerin habe die planfestgestellte Ausführungsvariante der „Tripod-Variante“ abwägungsfehlerhaft vorgezogen.

Die Variantenwahl ist als Teil der Abwägungsentscheidung gerichtlich nur begrenzt auf erhebliche Abwägungsmängel überprüfbar (BVerwG, Beschl. v. 23.6.2009, 9 VR 1/09, NVwZ-RR 2009, 753, juris Rn. 10; zum Folgenden: BVerwG, Urt. v. 2.7.2020, 9 A 19/19, BVerwGE 169, 94, juris Rn. 75, m.w.N.). Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen einerseits alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingestellt werden. Zu den in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den sich aufdrängenden und deshalb von Amts wegen zu ermittelnden auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden. Da maßgebend für die Abwägung die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Entscheidung ist, haben erst danach eingebrachte, sich nicht im vorgenannten Sinne aufdrängende Vorschläge keinen Einfluss auf die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung (BVerwG, Urt. v. 11.10.2017, 9 A 14/16, BVerwGE 160, 78, juris Rn. 134). Eine Planfeststellungsbehörde handelt andererseits nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Alternative ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Vielmehr sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planfeststellungsbehörde in Folge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Sie braucht den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Nur die danach noch ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen muss sie im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen.

Nach diesem Maßstab ist auf der Grundlage der Antragsbegründung nicht ersichtlich, dass sich der Antragsgegnerin der „Tripod-Entwurf“ eindeutig als offensichtlich vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen.

(a) Die Beigeladene hatte den „Tripod-Entwurf“ im Planfeststellungsverfahren, nachdem er im Sommer 2022 öffentlich und unter Bezugnahme auf Medienberichte von mehreren Einwendern als Alternative vorgetragen worden war (vgl. z.B. S. 3804 ff. der behördlichen Verfahrensakte), in ihren Erwiderungen als mit wesentlichen Planungsprämissen nicht vereinbar zurückgewiesen, unter anderem wegen der dadurch notwendig werdenden Gleisaufweitungen und Flächeninanspruchnahmen (vgl. z.B. S. 4232 f. der behördlichen Verfahrensakte). Sie hatte außerdem den Planunterlagen zur Variantenprüfung eine separate Bewertung des „Tripod-Entwurfs“ hinzugefügt (Planunterlage 1.4). Diese sei mit dem Planungsverlangen der Freien und Hansestadt Hamburg nach einer stützenfreien Überspannung des Kreuzungsbereichs nicht vereinbar. Eingriffe in Rechte Dritter durch Flächeninanspruchnahmen und in den Eisenbahnbetrieb würden nicht so gering wie möglich gehalten. Die Eisenbahnstrecke müsste länger und öfter gesperrt werden. Bei einem Verzicht auf Lärmschutz würden die entsprechenden Regeln nicht eingehalten; würde der Lärmschutz berücksichtigt, so hätte die Brücke ein anderes Erscheinungsbild.

Auf dieser Grundlage hat auch die Antragsgegnerin den „Tripod-Entwurf“ in ihrer Variantenprüfung als Alternative zum planfestgestellten Vorhaben ausgeschieden (PFB S. 189 f.): Die äußere Gestalt des Entwurfs lasse sich nur durch ein immissionschutzrechtlich in keiner Weise zu rechtfertigendes Weglassen von Lärmschutzwänden erzielen. Ihre filigrane Wirkung entfele, wenn zu der Trägerkonstruktion die erforderliche, mindestens 5 m hohe hochabsorbierende, nicht transparente Lärmschutzwand beidseitig 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. Außerdem ergäben sich überschlägig betrachtet nachteilige Effekte hinsichtlich der Bauzeit und damit einhergehenden bauzeitlichen Beeinflussungen durch Sperrpausen für den Bahnbetrieb und die überführten Verkehrswege. Zu den Nachteilen zweier 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). Der Planfeststellungsbeschluss sieht es ferner als wesentlich an, dass die Überbauten der Vorzugsvariante ohne übermäßiges Ausgreifen in die benachbarten Grundstücke mit angemessenen Rettungswegen ausgestattet werden können (PFB S. 328).

(b) Die Antragsbegründung zeigt nicht auf, dass sich der „Tripod-Entwurf“ trotz dieser Einwände als unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Alternative hätte aufdrängen müssen. Sie stellt nicht durchgreifend in Frage, dass mit dem Entwurf die im Planfeststellungsbeschluss plausibel dargestellten gewichtigen Nachteile für eine Reihe von abwägungserheblichen Belangen einhergehen würde:

Der „Tripod-Entwurf“ nimmt durch die Gründung der Stützpfeiler – auch nach der Überarbeitung ihrer Anordnung in den als Anlage ASt. 15 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. Wegebauasträgerin. Dies betrifft sowohl die bauzeitliche Inanspruchnahme durch die Gründungsarbeiten als auch die permanente Flächeninanspruchnahme durch die Pfeiler, die über die gesamte Lebenszeit des Bauwerks Zwangspunkte für die Planung der Freien und Hansestadt Hamburg bilden würden. Diese Beschränkung der planerischen Entscheidungsfreiheit der Freien und Hansestadt Hamburg wird auch nicht durch die mit der Antragsbegründung (dort S. 66) vorgelegte 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 – was die Antragsbegründung (dort S. 62) nahelegt – noch „zusätzliche, schmale Stützen“ einplant, die aus Sicht des Antragstellers „Fahrbahnen und den Bereich für Fuß- und Radverkehre voneinander sinnvoll“ abgrenzen würden.

Die Antragsbegründung legt des Weiteren die von der Antragsgegnerin verneinte regelkonforme Umsetzbarkeit des „Tripod-Entwurfs“ nicht dar. Die vorgelegten Pläne (insbesondere der Querschnitt in Anlage ASt. 15, 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

M. , Planunterlage 18.3, S. 23) und nach der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses 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).

Die Antragsbegründung zeigt überdies nicht substantiiert auf, dass der „Tripod-Entwurf“ der Vorzugsvariante unter dem Aspekt des Immissionsschutzes zumindest gleichwertig wäre. Zwar sind in den als Anlage ASt. 15 vorgelegten Plänen nunmehr transparente Lärmschutzwände eingezeichnet (Plan-Nr. 506-508), während der ursprüngliche Entwurf noch keine Lärmschutzwände vorsah. Die Antragsbegründung (S. 62) 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 eine schallabsorbierende Ausgestaltung des Gleisbettes Anwendung finden. Damit trägt die Antragsbegründung den – auf einer schalltechnischen Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Planunterlage 17.1 b) und einem Verschattungsgutachten (Planunterlage 22.0) beruhenden – Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Immissionsschutz im Hinblick auf zu erwartende Grenzwertüberschreitungen in der Umgebung nicht hinreichend Rechnung. Die vorgelegten Zeichnungen stellen insbesondere nicht die „erforderlichen“ Lärmschutzwände dar. Der Planfeststellungsbeschluss sieht zusätzlich zu Schienenstegdämpfern und Unterschottermatten die Errichtung von 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 – nur 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 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.). Der Einsatz hochabsorbierender Elemente in transparenter Form wird der Vorhabenträgerin lediglich freigestellt, sofern und sobald diese zugelassen und zugleich regelwerkskonform gleichwertig zu konventionellen Bauarten sind. Eine derartige genehmigungsfähige Ausführung einer transparenten Lärmschutzwand existiere derzeit jedoch nicht (PFB S. 300, 301).

Der Antragsteller setzt sich ferner nicht ansatzweise mit den Erwägungen der Antragsgegnerin zu den bauzeitlichen Nachteilen auseinander, die mit dem Einbau zweier getrennter Überbauten verbunden wären. Die Begrenzung der bauzeitlichen Beschränkungen des Bahnbetriebs stellte wegen der Bedeutung der betroffenen Verkehrswege einen wesentlichen öffentlichen Belang bei der Entscheidung für die konkret gewählte Bauart dar (s.o.).

Die Antragsbegründung stellt schließlich auch die Bedenken der Antragsgegnerin gegen die durch zwei separate Überbauten notwendige Verbreiterung der Trassierung und die damit einhergehenden, im Vergleich zur Vorzugsvariante umfangreicheren Gebäudeabbrissen entlang der Bahntrasse nicht substantiiert in Frage. Die Antragsbegründung trägt hierzu vor, der „Tripod-Entwurf“ trage dem dadurch Rechnung, dass der Gleisverlauf im Kreuzungsbereich gegenüber dem geplanten Zustand nach Süden verzogen werde. 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. Auch daraus ergibt sich nicht, dass sich der „Tripod-Entwurf“ der Antragsgegnerin gegenüber der Vorzugsvariante als öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Alternative hätte aufdrängen müssen. Der vorgelegte Entwurf setzt sich in keiner Weise mit den Folgen auseinander, 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, dass er – wie ausgeführt – breiter als dargestellt ausfallen würde, wenn die notwendigen Rettungswege mitgeplant worden wären. Aus demselben Grund ist die Behauptung unsubstantiiert, die Gleisführung bliebe trotzdem im Bereich der bisherigen Bahndämme möglich.

(2) Die Abwägung dürfte auch nicht wegen der Berücksichtigung des Aufweitungsverlangens der Freien und Hansestadt Hamburg bei der Variantenprüfung rechtsfehlerhaft sein.

(a) Dabei kann offenbleiben, 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; eine solche Bindung der Beigeladenen annehmend auch PFB S. 169 f.). Unerheblich ist auch, ob die Aufweitung im Sinne von § 3 EKrG für die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erforderlich ist. Dies 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.).

(b) Dies kann für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Abwägungsentscheidung der Antragsgegnerin jedoch letztlich dahinstehen. Denn das Eisenbahnkreuzungsgesetz regelt lediglich die Rechtsbeziehungen der Kreuzungsbeteiligten untereinander (vgl. allgemein Marschall/Maas, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 7. Aufl. 2023, Teil B. Rn. 1 ff.). Die Verkehrsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg für den Kreuzungsbereich unter der Brücke ist jedoch bereits unabhängig von den eisenbahnkreuzungsrechtlichen Pflichten der Beigeladenen ein öffentlicher Belang, den die Antragsgegnerin in die Abwägung einstellen und mit den anderen betroffenen Belangen soweit wie möglich in Ausgleich bringen musste (vgl. zur Berücksichtigung öffentlicher Belange in der Abwägung allgemein Wysk, in: Ramsauer, VwVfG, 24. Aufl. 2023, § 74 Rn. 110). Zu den abwägungsrelevanten öffentlichen Belangen

gehört die Berücksichtigung hinreichend konkreter Planungen anderer Verwaltungsträger (vgl. Wysk, a.a.O.). 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 Antragsgegnerin musste in ihrer Abwägung deshalb auch im vorliegenden Fall die in dem Aufweitungsverlangen vom 20. Februar 2017 zum Ausdruck kommende Absicht der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigen, den Verkehrsbereich unter der Brücke neu zu gestalten. Das mitgeteilte Aufweitungsverlangen 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-/Gehwegen und Bushaldebuchten mit bestimmten Maßen sowie Beseitigung Engstelle Fahrbahn) erkennen. Wie bereits oben ausgeführt bestanden auch keine Anhaltspunkte dafür, dass es sich hierbei lediglich um eine „Vorratsplanung“ ohne tatsächliche Planungsabsicht handelte. Der Berücksichtigungsfähigkeit dieser Planung 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 nach der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung 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 verkehrlicher Bedarf bestehen könnte.

Die Antragsgegnerin 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 Antragsteller angeführten Umstand (Antragsbegründung S. 15) 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 erkennbar eintretenden 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 Straßenbulasträgers, 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 verkehrlichen Ziele einerseits und der Auswirkungen der zur Ermöglichung der Aufweitung gewählten Vorzugsvariante ist nach der gebotenen summarischen Prüfung und unter Berücksichtigung der Antragsbegründung rechtlich nicht zu beanstanden. Der Antragsteller hat insbesondere weder dargetan noch ist es sonst ersichtlich, dass die Antragsgegnerin die Bedeutung der insoweit betroffenen Belange verkannt oder den Ausgleich zwischen ihnen in disproportionaler Weise vorgenommen hat.

(3) Soweit die Antragsbegründung (dort S. 68) des Weiteren aus den von ihr gerügten formellen und materiellen Fehlern des Planfeststellungsbeschlusses zugleich Abwägungsfehler ableitet, greift dies – mit Ausnahme der im Eilverfahren als offen anzusehenden Frage der Berücksichtigung einer etwaigen Beeinträchtigung des Denkmals Eiffelstraße 1 (s. hierzu oben unter II. 2. b) bb) (4) (d) (bb)) – bereits deshalb nicht durch, weil die gerügten rechtlichen Fehler nach der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung wie ausgeführt nicht vorliegen.

(4) Entgegen der Antragsbegründung folgt ein Abwägungsfehler auch nicht daraus, dass die Antragsgegnerin 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 die Planunterlagen enthalten Visualisierungen der überarbeiteten Gestalt der Brücke (Planunterlage 1.3, S. 3 f.). Außerdem beschreibt der Planfeststellungsbeschluss auch ausdrücklich die durch die zweite Planänderung veränderte Gestalt der Brücke und legt diese seiner Würdigung zugrunde (vgl. PFB S. 192 ff., 347 ff.).

(5) Die Gesamtabwägung des Planfeststellungsbeschlusses dürfte schließlich auch den Belangen des Klimaschutzes unter dem Gesichtspunkt der globalen Klimaauswirkungen hinreichend Rechnung tragen.

Die Planfeststellungsbehörde musste bei ihrer Entscheidung gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit des Vorhabens berücksichtigen. Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dieses Berücksichtigungsgebot erfordert, dass im Rahmen der Abwägung die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – zu ermitteln und die Ermittlungsergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen sind (BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7/21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 71). Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Art und Weise der Umsetzung dieser Verpflichtung in einem Planfeststellungsverfahren enthält das Gesetz nicht (BVerwG, a.a.O., Rn. 77). Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG 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 sind dabei sowohl die in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 6 KSG 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 (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.)

Nach diesem Maßstab dürfte der Planfeststellungsbeschluss die Berücksichtigungspflicht aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG hinreichend erfüllt haben. Die Antragsgegnerin 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 abwägungsfehlerfrei 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, Nr. 4 der Anlage 1 zum KSG) ist die Antragsgegnerin 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 Antragsgegnerin 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, 355). Die Verkehrsverlagerung auf den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene stelle indes auch unter Be-

rücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen – in den Klimaschutzprogrammen gemäß § 9 KSG gerade vorgesehenen – Beitrag zur Treibhausgasminderung 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 zu ermitteln seien (PFB S. 159).

Bei dieser Betrachtung quantifiziert der Planfeststellungsbeschluss die vorhabenbedingten Emissionen zwar weder hinsichtlich der baubedingten Verkehre (Sektor Verkehr gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 KSG, Nr. 4 der Anlage 1 zum KSG) noch hinsichtlich der dem Sektor Industrie (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 KSG, Nr. 2 der Anlage 1 zum KSG) zuzuordnenden Herstellung der verwendeten Baustoffe (v.a. Beton/Zement und Stahl). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dürfen die Anforderungen an die Erfüllung des Berücksichtigungsgebots jedoch nicht überspannt werden; sie müssen "mit Augenmaß" inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen der Behörde keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen (hierzu und zum Folgenden BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7/21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 80 f.). Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass das allgemeine Berücksichtigungsgebot nach den Vorstellungen des Gesetzgebers mit einem größeren Verwaltungsaufwand verbunden sein sollte. Insbesondere gibt es für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen oder deren Bewertung gegenwärtig keine konkretisierenden Vorgaben. Das Bundes-Klimaschutzgesetz ist ein Rahmengesetz, das sich in erster Linie an den Gesetzgeber richtet. Bisher existieren keine Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften, Ausführungsvorschriften, Leitfäden, Handreichungen oder Ähnliches, die die Verwaltungsbehörden bei der praktischen Umsetzung ihrer Ermittlungs- und Bewertungspflichten zugrunde legen könnten. Das führt zwar nicht dazu, dass das Berücksichtigungsgebot zurzeit nicht handhabbar wäre und keine Anwendung finden würde, ist aber von Bedeutung für die Frage, was die Behörde für eine sachgerechte Erfüllung ihrer Berücksichtigungspflicht leisten muss.

Unter Beachtung dieses Maßstabs dürfte eine weitere Quantifizierung der baubedingten Treibhausgasemissionen im vorliegenden Fall nicht geboten gewesen sein. Die Antragsgegnerin durfte nach dem Erkenntnisstand des Eilverfahrens darauf verweisen, dass für eine genaue Quantifizierung der durch Bauverkehr und -stoffe verursachten Emissionen des Vorhabens noch keine hinreichend konkreten normativen oder sonstigen standardisier-

ten Vorgaben existieren (PFB S. 159). Derartige Vorgaben oder andere von der Antragsgegnerin mit zumutbarem Aufwand im vorliegenden Fall durchzuführenden Quantifizierungsmethoden zeigt auch Antragsbegründung nicht auf, weshalb entgegen der Ansicht des Antragstellers auch nicht zu fordern ist, dass die Antragsgegnerin die Treibhausgasemissionen verschiedener Ausführungsvarianten eines Brückenneubaus hätte ermitteln und abwägen müssen, zumal § 13 Abs. 1 KSG kein Optimierungsgebot enthält (s.o.). 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. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, wenn die Antragsgegnerin in der Abwägung lediglich pauschal die kurzfristig eintretende, unvermeidbare negative Wirkung des Bauvorgangs auf das Klima anerkennt und dem die langfristige positive Wirkung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene gegenüberstellt, der das Vorhaben durch die Bereitstellung von Infrastruktur dient.

Für die Zulässigkeit einer derart pauschalierenden Abwägung spricht im vorliegenden Fall des Weiteren der im Planfeststellungsbeschluss zutreffend angeführte Umstand, 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. So nennt sie in ihrem Klimaschutzplan das Ziel, vor allem beim Schienengüterverkehr sicherzustellen, dass durch zielgerichtete Investitionen in das Schienennetz (einschließlich Elektrifizierung von Schienenwegen) sowie die Setzung zielgerichteter Rahmenbedingungen die notwendigen Voraussetzungen für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden, zumindest aber die prognostizierte Transportleistung auch tatsächlich erbracht werden kann (vgl. Klimaschutzplan 2050, Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung, November 2016, S. 52, abrufbar unter <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/klimaschutzplan-2050.pdf>). Im Klimaschutzprogramm 2023 bekundet die Bundesregierung die Absicht, in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitstellen, um das Schienennetz zu modernisieren, den notwendigen Kapazitätsausbau für den Personen- und Güterverkehr zu beschleunigen und damit die Umsetzung des Deutschlandtaktes voranzubringen (vgl. Klimaschutzprogramm 2023 der Bundesregierung, S. 13, abrufbar unter <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/klimaschutz/20231004-klimaschutzprogramm-der-bundesregierung.pdf>).

Eine weitere Quantifizierung der baubedingten Emissionen dürfte im vorliegenden Fall auch deshalb nicht geboten gewesen sein, weil die Antragsgegnerin nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz als einschlägigem Fachgesetz nicht befugt gewesen sein dürfte, Erkenntnisse zu Treibhausgasemissionen bei der Beton- und Stahlproduktion sowie dem baustellenbedingten Verkehr anzuführen, um den Antrag auf Planfeststellung im Wege der Abwägung vollständig abzulehnen. Denn nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG ist der Bau oder die Änderung der Betriebsanlage einer Bahn grundsätzlich planfeststellungsfähig. Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG dient dieses Gesetz der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Derartige fachgesetzliche Wertungen werden durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 KSG nicht überspielt (vgl. Fellenberg, in: Guckelberger/Fellenberg, KSG, 2022, § 13 Rn. 27). Dem Gesetzgeber war bekannt, dass Bau und Änderung von Bahnbetriebsanlagen zu nicht unerheblichen Treibhausgasemissionen führen, was er jedoch zur Erreichung der Ziele des § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG durch Errichtung und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturanlagen hinnimmt. Dazu hätte sich die Planfeststellungsbehörde nicht in Widerspruch setzen dürfen (so auch für ein nach dem EnWG planfeststellungsbedürftiges Vorhaben BVerwG Beschl. v. 18.2.2021, 4 B 25.20, juris Rn. 10). Ferner ist weder von dem Antragsteller vorgetragen noch nach dem Stand des Eilverfahrens sonst ersichtlich, dass die genaue Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der baubedingten Treibhausgasemissionen die Antragsgegnerin dazu berechtigt hätte, dem Vorhabenträger durch Nebenbestimmungen den Einsatz besonders klimaschonend hergestellter Baustoffe bzw. klimaschonender Baumaschinen und -transportmittel aufzuerlegen (vgl. zu diesem Aspekt BVerwG Beschl. v. 18.2.2021, 4 B 25.20, juris Rn. 11 f.). Offenbleiben kann nach dem Vorstehenden, ob vorgelagerte Produktionsprozesse für die zur Realisierung des Vorhabens eingesetzten Materialien überhaupt Gegenstand des vorhabenbezogenen Planfeststellungsbeschlusses sind (dagegen im Zusammenhang mit der Darstellungspflicht nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UVPG OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 12.3.2020, OVG 11 A 7.18, juris Rn. 54 ff.; ferner Fellenberg, in: Guckelberger/Fellenberg, KSG, 2022, § 13 Rn. 25; diese Frage ebenfalls offenlassend BVerwG, Beschl. v. 18.2.2021, 4 B 25/20, juris Rn. 12).

Der Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt schließlich in ausreichender Weise die Zerstörung von CO₂-Senken durch das Vorhaben, namentlich die damit einhergehenden Baumfällungen (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG, Nr. 7 der Anlage 1 zum KSG). Er wägt diese in nachvollziehbarer Weise gegen die Nachteile anderer Möglichkeiten der Gestaltung und des Transports des Brückenüber-

baus ab. Dabei berücksichtigt er, dass ein Ausgleich gefälltter Bäume durch Ersatzpflanzungen im Bezirk Altona etwa im Verhältnis von 1:3 stattfindet (PFB S. 356). Insoweit ist es ausreichend, dass der Planfeststellungsbeschluss auf den Wegfall von CO₂-Senken eingeht und deren Verlust auch ohne konkrete CO₂-Bilanzierung in der Sache vollumfänglich Rechnung trägt (vgl. BVerwG, Urt. v. 4.5.2022, 9 A 7/21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 99 ff.).

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Es entspricht gemäß § 162 Abs. 3 VwGO der Billigkeit, dem Antragsteller 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 Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 1 GKG und orientiert sich an den nicht bindenden, aber sachgerechten Empfehlungen in Nr. 34.4 i.V.m. Nr. 1.5 Satz 1 des Streitwertkatalogs (2013) für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.