

- den Anschluss der verbleibenden Kreisstraße 63 an den Leitdamm so auszubilden, dass dieser auch von schwächeren Verkehrsteilnehmern ohne Einschränkungen und gefahrlos genutzt werden kann, wobei besondere Rücksicht auf die Belange behinderter Menschen zu legen ist (Barrierefreiheit)¹⁸⁶,
- die Frage der Widmung/Einziehung der neuen/ alten Kreisstraße 63 mit der oberen Straßenbaubehörde (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, Kiel) und dem Straßenbaulastträger abzustimmen¹⁸⁷,
- Öffentliche Wege und Zugänge zu den Grundstücken so herzustellen bzw. zu erhalten, dass das Befahren mit Rettungs- und Löschfahrzeugen bzw. der Einsatz von Rettungs- und Löschgerät ohne Schwierigkeiten möglich ist¹⁸⁸

Soweit ferner die Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung nach DVGW Arbeitsblatt W 405 gefordert wurde, war diese Auflage verzichtbar. Eine öffentliche Trinkwasserversorgung ist am Sperrwerk nicht vorhanden, das Löschwasser kann aber nach Maßgabe des benannten Arbeitsblattes auch aus der Elbe entnommen werden.

Belange der Verkehrssicherheit stehen der Zulassung des Vorhabens damit ebenfalls nicht entgegen.

Gleichwohl hat es im Hinblick auf den Straßenverkehr verschiedene Einwendungen gegeben:

2.5.9.1.1

In den Einwendungen 021, 026 wurde dargestellt, dass die Maßnahme erheblichen Einfluss auf die Buslinie 120 habe (Verbindung in die Hamburger Innenstadt und mit der Stadt Geesthacht). Die heutige Haltestelle „Borghorst“ könne nur noch mittels einer Stichfahrt mit entsprechender Fahrzeitverlängerung, Attraktivitätsverlust, sowie jährlichen Mehrkosten bei sinkendem Komfort bedient werden. Eine alternative Verschlechterung der Anbindung von Borghorst durch gänzlichen Wegfall der Haltestelle werde aufgrund der Ein- und Aussteigerzahlen (26 Pers. täglich) kritisch gesehen.

Die Einwender haben im Erörterungstermin dazu ergänzt, dass die Buslinie 120 aus Richtung Hamburg komme und ab dem Borghorster Kreisel als Linie 439 in Richtung Geesthacht über den Horster Damm weitergeführt werde. Durch die Verlagerung der K63 werde es sicher zu einer längeren Fahrzeit der jeweiligen Linie kommen, wenn die bisherige Endhaltestelle der Linie 120 „Borghorst“ auch weiterhin von dieser Linie bedient werden solle. Dies könne wiederum Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der

¹⁸⁶ Ziffer 1.2.4.6

¹⁸⁷ Ziffer 1.2.4.7

¹⁸⁸ Ziffer 1.2.6.2

Anschlusslinien z.B. in Geesthacht haben. Um gleichwohl eine weiterführende Verbindung trotz der verlängerten Fahrzeit zu ermöglichen, sei nicht gänzlich auszuschließen, dass zukünftig mehr Personal und mehr Fahrzeuge durch die Verkehrsbetriebe eingesetzt werden müssten, um ein attraktives Angebot aufrecht zu erhalten. Dies könne wiederum Mehrkosten bei den Kostenträgern des ÖPNV auslösen. Gleichzeitig sei der Kostenträger ebenso wie die ausführenden Verkehrsbetriebe gehalten, eine Verschlechterung der Anbindung des Gebiets an den ÖPNV zulasten der Anwohner zu vermeiden. Die konkreten finanziellen Auswirkungen ließen sich nur abschätzen, seriöse Detailrechnungen seien nicht möglich. Es sei daher der schlechteste Fall, demzufolge nicht unerhebliche jährliche finanzielle Mehrbelastungen oder eine Verschlechterung der Anbindung an den ÖPNV entstünden, bei der Bewertung der Einwendung zugrunde zu legen.

Die Einwendung war als unbegründet zurückzuweisen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde steht zwar fest, dass Nachteile für den ÖPNV nicht sicher ausgeschlossen werden können. Für den Fall, dass Nachteile tatsächlich eintreten, sind diese jedoch aufgrund ihrer vergleichsweise geringfügigen Auswirkungen hinzunehmen. Zum einen ist die zusätzliche Fahrzeit durch die Stichfahrt zur Endhaltestelle am Borghorster Kreisel aufgrund der relativen Kürze aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch eine Anpassung der Fahrpläne voraussichtlich aufzufangen. Diese werden ohnehin regelmäßig an neue Anforderungen angepasst und überarbeitet. Kleinere Veränderungen in der Streckenführung, die eine Anpassung des Fahrplans erfordern, stellen keine ungewöhnlichen oder unzumutbaren Anforderungen an Verkehrsbetriebe und deren Kostenträger dar. Bis die K63 tatsächlich auf den Leitdamm verlegt worden ist, besteht ausreichend Zeit, eine entsprechende Planung vorzunehmen, die den Bedürfnissen der Anwohner gerecht wird.

Eine Neuplanung wird dann auch entsprechend sinnvolle weiterführende Anschlüsse vorsehen, mit denen eine unzumutbare finanzielle Mehrbelastung der Kostenträger des ÖPNV wegen zusätzlichen Personal- oder Fahrzeugbedarfs vermieden werden kann bzw. ein angemessener Ausgleich zwischen den Kostenträgern hergestellt werden kann. Eine weitere Verlagerung möglicherweise entstehender, zusätzlicher Betriebskosten auf den Vorhabensträger ist an dieser Stelle nicht angezeigt, da die angepasste Streckenführung auch diverse Aspekte erfassen kann, die nicht im Zusammenhang mit dem hier zugelassenen Vorhaben stehen und so eine optimierte Planung für das gesamte Gebiet beinhaltet. Eine konkrete Bezifferung der vorhabensverursachten Mehrbelastung wird daher auch kaum möglich sein.

Es verbleiben dann noch vorhabensverursachte Belastungen durch die Verlängerung der Fahrzeit für die Fahrgäste der Buslinien, die die Haltestelle Borghorst anfahren. Eine realistische Möglichkeit zur Anpassung des Vorhabens, mit der die Auswirkungen abgemildert werden könnten, ist nicht erkennbar. Eine Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten stellt aber keine Beeinträchtigung dar, die unzumutbar wäre und damit eine Versagung der Verlegung der K63 rechtfertigen könnte. Die mit der Fahrzeitverlängerung verbundenen Komforteinbußen sind maßvoll und verhältnismäßig, so dass sie hinter den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen zurücktreten müssen.

Damit besteht schon kein Anlass, Schutzauflagen zu verfügen und auch ein Wertersatzanspruch nach § 74 Abs.2 S.3 HmbVwVfG bzw. § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG ist nicht gegeben, zumal diese Regelungen gerade keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planvorhaben auslöst, vermitteln¹⁸⁹.

2.5.9.1.2

In der Einwendung 074 wird die Fahrtzeitenverlängerung gerügt. Die Fahrtstrecke zwischen Escheburg-Vossmoor und Geesthacht werde erheblich verlängert. Hiermit einher gingen Zeitverluste und Mehrkosten durch erhöhten Kraftstoffverbrauch.

Die Einwendung war unbegründet. Der Vorhabensträger hat darauf erwidert, dass die Strecke vom Kreisel bis Anschluss „Am Schleusenkanal“ über die vorhandene Straße „Horster Damm“ zur Zeit ca. 1.330m betrage, die Strecke vom Kreisel über die neue Straßenanbindung Altengammer Deich und anschließend K63 bis Anschluss „Am Schleusenkanal“ ca. 2.200m. Die Verlängerung der Fahrtstrecke betrage ca. 870 m. Die mit der Streckenverlängerung verbundenen Nachteile für die Verkehrsteilnehmer sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde maßvoll und verhältnismäßig, so dass sie hinter den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen zurücktreten müssen.

2.5.9.1.3

In den Einwendungen 083, 096, 097 wird befürchtet, dass bei einer hochwasserbedingten Sperrung der zukünftigen Straße eine erhebliche Belastung der angrenzenden Verbindungswege durch erhöhten Verkehr entstehen werde. Der Escheburger Weg sei nur einspurig ausgebaut und für ein höheres Verkehrsaufkommen nicht geeignet.

In den Einwendungen 133, 076 wird in diesem Zusammenhang ergänzt, dass die Verbindung Escheburg Geesthacht auch bei Hochwasser und Sturmfluten gewährleistet sein müsse. Bei einer Straßensperrung wären Fluchtwege unpassierbar, der öffentliche Nahverkehr wäre abgeschnitten.

Die Einwendungen waren unbegründet, die neue Straße auf dem Leitdamm befindet sich durchgängig auf einer Höhe von ca. 8,40 mNN und wird daher auch bei Hochwasser befahrbar sein.

¹⁸⁹ BVerwG 4 A 2001/06, Rn 144, zitiert nach juris