



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover  
Herschelstraße 3  
30159 Hannover

Az. 581ppa/014-2019#002  
Datum: 17.11.2021

# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 Abs. 1 AEG**

**für das Vorhaben**

**„Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 1 Land  
Niedersachsen“**

**in der Gemeinde Seevetal  
im Landkreis Harburg**

**Bahn-km 0,397 bis 1,337**

**der Strecke 1255 Maschen - Hamburg Süd**

**Vorhabenträgerin:  
DB Netz AG  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg**

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	4
A.1	Feststellung des Plans .....	4
A.2	Planunterlagen .....	4
A.3	Besondere Entscheidungen .....	10
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	10
A.4	Nebenbestimmungen .....	11
A.4.1	Immissionsschutz .....	11
A.4.2	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	13
A.4.3	Straßen, Wege und Zufahrten .....	14
A.4.4	Unterrichtungspflichten.....	14
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	14
A.5.1	Zusage gegenüber dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg .....	14
A.5.2	Zusage gegenüber des LGLN Kampfmittelbeseitigungsdienstes .....	15
A.5.3	Zusage gegenüber dem Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) .....	15
A.5.4	Zusage gegenüber der Deutschen Bahn AG – Immobilien Nord.....	15
A.5.5	Zusage gegenüber des Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege (NLD) .....	15
A.5.6	Zusage gegenüber der Polizeiinspektion Harburg (PI Harburg) .....	15
A.5.7	Zusage bzgl. wasserrechtlicher Belange.....	15
A.5.8	Zusage von Überwachungsmessungen .....	16
A.5.9	Zusage wegen Beweissicherung an Straßen, Wegen und Gebäuden .....	16
A.5.10	Zusage wegen Schallschutzmaßnahmen und baulärmverantwortlicher Person .....	16
A.5.11	Zusagen wegen passiver Schallschutzmaßnahmen .....	17
A.5.12	Zusage zur Nutzung von Baumaschinen .....	17
A.5.13	Zusage im Zusammenhang mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen „Am Brunsberg“ ....	17
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	17
A.7	Sofortige Vollziehung.....	17
A.8	Gebühr und Auslagen.....	18
A.9	Hinweise .....	18
A.9.1	Konzentrationswirkung .....	18
A.9.2	VV BAU, VV BAU-STE sowie VV IST .....	18
A.9.3	Warnsignalgeber.....	18
A.9.4	Denkmalschutz .....	19
A.9.5	Kampfmittel.....	19
B.	Begründung .....	20
B.1	Sachverhalt.....	20
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	20
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	20
B.1.3	Anhörungsverfahren .....	21
<b>B.2</b>	<b>Verfahrensrechtliche Bewertung</b> .....	<b>27</b>
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	27
B.2.2	Zuständigkeit .....	28

<b>B.3</b>	<b>Umweltverträglichkeit</b> .....	28
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	28
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	29
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	52
B.4.1	Planrechtfertigung.....	52
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk .....	52
B.4.3	Abschnittsbildung.....	52
B.4.4	Variantenentscheidung.....	53
B.4.5	Wasserhaushalt .....	53
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege .....	56
B.4.7	Arten- und Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet) .....	58
B.4.8	Immissionsschutz .....	59
B.4.9	Denkmalschutz .....	80
B.4.10	Brand- und Katastrophenschutz .....	81
B.4.11	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	81
B.4.12	Straßen, Wege und Zufahrten .....	82
B.4.13	Kampfmittel.....	82
B.4.14	Sonstige öffentliche Belange .....	83
B.4.15	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen.....	92
B.5	Gesamtabwägung .....	96
<b>B.6</b>	<b>Sofortige Vollziehung</b> .....	97
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	97
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	98

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

## Planfeststellungsbeschluss

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 1 Land Niedersachsen“ in der Gemeinde Seevetal, im Landkreis Harburg, Bahn-km 0,397 bis 1,337 der Strecke 1255 Maschen - Hamburg Süd, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Wegen des Gegenstandes des Vorhabens wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen (diejenigen Unterlagen, die mit der Bemerkung „nur zur Information“ versehen sind, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und nehmen nicht an der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses teil):

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 23.04.2021, 74 Seiten zzgl. 2 Anlagen	
2	Übersichtskarte und Übersichtslagepläne	
2.1	Übersichtskarte (Strecke 1720, km 164,815 – 165,921; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 22,902 – 24,746/km 24,720 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan gesamt (Strecke 1720, km 164,815 – 166,418; Strecke 1255-1, km 0,397 – 2,006; Strecke 1255-2, km 0,094 – 2,083; Strecke 1280, km 22,902 – 28,775) vom 27.06.2019, Maßstab 1:5.000	nur zur Information
2.3	Übersichtslageplan Niedersachsen (Strecke 1720, km 164,815 – 165,921; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 22,902 – 24,746/km 24,720 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:5.000	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3	Lagepläne	
3.1	Lageplan (Strecke 1255-2, km 0,094 km 0,141; Strecke 1280, km 24,720 km 24,768), Maßstab 1:500	
3.2	Lageplan (Strecke 1720, km 164,815 km 165,378; Strecke 1255-1, km 0,397 km 0,860; Strecke 1255-2, km 0,141 km 0,855; Strecke 1280, km 24,768 km 25,481) vom 27.09.2019, Maßstab 1:500	
3.3	Lageplan (Strecke 1720, km 165,378 km 165,921; Strecke 1255-1, km 0,860 km 1,337; Strecke 1255-2, km 0,855 km 1,310; Strecke 1280, km 25,481 km 25,946) vom 23.04.2021, Maßstab 1:500	
4	Bauwerksverzeichnis vom 23.04.2021, 32 Seiten	
5	Grunderwerbspläne	
5.1	Grunderwerbsplan (Strecke 1280, km 22,902 – 23,157) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
5.2	Grunderwerbsplan (Strecke 1280, km 23,157 – 23,746) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
5.3	Grunderwerbsplan (Strecke 1720, km 164,815 – 165,378; Strecke 1255-1, km 0,397 – 0,860; Strecke 1255-2, km 0,141 – 0,855; Strecke 1280, km 24,768 – 25,481) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
5.4	Grunderwerbsplan (Strecke 1720, km 165,378 – 165,921; Strecke 1255-1, km 0,860 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,855 – 1,310; Strecke 1280, km 25,481 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
6	Grunderwerbsverzeichnis vom 27.06.2019, 3 Seiten	
7	Bauwerkspläne	
7.1	Bauwerksübersichtsplan – Lageplan vom 23.04.2021, Maßstab 1:1.000	
7.2	Bauwerksplan (Fangedamm Rampe West, Strecke 1280, km 25,618; Fangedamm Rampe Ost, Strecke 1280, km 25,783; Draufsicht) vom 23.04.2021, Maßstab 1:250	
7.3	Bauwerksplan (Fangedamm Rampe West, Strecke 1280, km 25,618; Fangedamm Rampe Ost, Strecke 1280, km 25,783; Längsschnitte) vom 27.06.2019, Maßstab 1:250	
7.4	Bauwerksplan (Fangedamm Rampe West, Strecke 1280, km 25,618; Fangedamm Rampe Ost, Strecke 1280, km 25,783; Querschnitte) vom 23.04.2021, Maßstab 1:100	
7.5	Bauwerksplan (Lärmschutzwand 1 und 2; Strecke 1255-2, km 0,107 1,310; Regelquerprofile, Prinzipskizzen) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
7.6	Bauwerksplan (Lärmschutzwand 4; Strecke 1720, km 165,731 165,921; Prinzipskizze) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
7.7	Bauwerksplan (Lärmschutzwand 5; Strecke 1280-2, km 25,620 25,936; Regelquerprofile, Prinzipskizzen) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
7.8	Bauwerksplan (Lärmschutzwand 6; Strecke 1280-1, km 25,500 25,949; Regelquerprofile und Ansicht) vom 27.06.2019, Maßstab	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	1:100	
7.9	Bauwerksplan (Lärmschutzwand 7; Strecke 1255-2, km 1,054 1,311; Draufsicht, Ansicht und Schnitte) vom 23.04.2021, Maßstab 1:500, 1:250, 1:100	
8	Höhenplan	
8.1	Höhenplan (Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1280, km 22,902 – 23,746/km 24,720 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab MdL 1:2.000/MdH 1:200	
9	Querschnitte	
9.1	Querschnitt (Strecke 1255-1, km 0,760) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
9.2	Querschnitt (Strecke 1255-1, km 1,250) vom 27.06.2019, Maßstab 1:100	
10	Baustelleneinrichtungs- und erschließungspläne	
10.1	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1280, km 22,902 – 23,157) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.2	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1280, km 22,902 – 22,942) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.3	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1280, km 23,157 – 23,746) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.4	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1280, km 22,942- 23,746) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.5	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1255-2, km 0,094 – 0,141, Strecke 1280, km 24,720 – 24,768) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.6	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1720, km 164,815 – 165,378; Strecke 1255-1, km 0,397 – 0,860; Strecke 1255-2, km 0,141- 0,855; Strecke 1280, km 24,768 – 25,481) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
10.7	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan (Strecke 1720, km 165,378- 165,921; Strecke 1255-1, km 0,860 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,855 – 1,310; Strecke 1280, km 25,481 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
11	Kabel- und Leitungslagepläne	
11.1	Kabel- und Leitungslageplan (Strecke 1280, km 22,092 – 22,942) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.2	Kabel- und Leitungslageplan (Strecke 1280, km 22,942 – 23,746) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.3	Kabel- und Leitungslageplan (Strecke 1255-2, km 0,094 – 0,141; Strecke 1280, km 24,720 – 24,768) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.4	Kabel- und Leitungslageplan (Strecke 1720, km 164,815 – 165,378; Strecke 1255-1, km 0,397 – 0,860; Strecke 1255-2, km 0,141 - 0,855; Strecke 1280, km 24,768 – 25,481) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.5	Kabel- und Leitungslageplan (Strecke 1720, km 165,378 – 165,921; Strecke 1255-1, km 0,860 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,435 – 1,310; Strecke 1280, km 25,481 – 25,946) vom	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	27.06.2019, Maßstab 1:500	
12	Spurplanskizze	
12.1	Spurplanskizze (Strecke 1720, km 164,815 – 165,921; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 22,902 – 23,746/km 24,720 – 25,946) vom 27.06.2019, ohne Maßstab	nur zur Information
13	Trassierungslagepläne	
13.1	Trassierungslageplan (Strecke 1720, km 164,486 – 165,062; Strecke 1255-1, km 0,122 – 0,547; Strecke 1255-2, km 0,000 – 0,547; Strecke 1280, km 24,591 – 25,170) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
13.2	Trassierungslageplan (Strecke 1720, km 165,062 – 165,378; Strecke 1255-1, km 0,547 – 0,855; Strecke 1255-2, km 0,547 – 0,860; Strecke 1280, km 25,170 – 25,481) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
13.3	Trassierungslageplan (Strecke 1720, km 165,378 – 165,722; Strecke 1255-1, km 0,855 – 1,206; Strecke 1255-2, km 0,860 – 1,207; Strecke 1280, km 25,481 – 25,830) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
13.4	Trassierungslageplan (Strecke 1720, km 165,722 – 165,921; Strecke 1255-1, km 1,206 – 1,337; Strecke 1255-2, km 1,207 – 1,310; Strecke 1280, km 24,830 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	nur zur Information
14	Landschaftspflegerische Begleitplanung	
14.1	Erläuterungsbericht vom 27.06.2019, 166 Seiten zzgl. 3 Anhänge	
14.2	Bestandsübersichtsplan gesamt (Strecke 1720, km 164,815 – 166,418; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,798; Strecke 1255-2, km 0,094 – 2,083; Strecke 1280, km 22,902 – 23,746/km 24,720 - 27,165/km 28,586 – 28,775) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.500	nur zur Information
14.3	Bestands- und Konfliktplan	
14.3.1	Bestands- und Konfliktplan (Strecke 1280, km 22,902 – 23,746) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
14.3.2	Bestands- und Konfliktplan (Strecke 1720, km 164,815 – 165,921; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 23,720 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:1.000	nur zur Information
14.4	Maßnahmenübersichtsplan (Strecke 1720, km 164,815 – 166,418; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,798; Strecke 1255-2, km 0,094 – 2,083; Strecke 1280, km 22,902 – 23,746/km 24,720 - 27,165/km 28,586 – 28,775) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.500	
14.5	Maßnahmenpläne	
14.5.1	Maßnahmenplan (Strecke 1280, km 22,902 – 23,746) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	
14.5.2	Maßnahmenplan (Strecke 1720, km 164,815 – 165,921; Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 23,720 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:1.000	
14.5.3	Maßnahmenskizze Kompensationspool Landkreis Harburg, Oktober 2019, 1:5.000	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
14.6	Maßnahmenverzeichnis vom 08.11.2021	
15	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	
15.1	Erläuterungsbericht vom 27.06.2019, 66 Seiten	
15.2	Bestandskarte (Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 24,720 – 25,946; Strecke 1720, km 164,815 – 165,921) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
16	FFH-Vorprüfung vom 27.06.2019, 31 Seiten	nur zur Information
17	UVP-Bericht (Umweltverträglichkeitsprüfung)	
17.1	Erläuterungsbericht (UVP-Bericht) vom 27.06.2019, 94 Seiten inkl. Anlage I Entwässerung BE-Flächen Maschen, zzgl. Anlage II Allgemeinverständliche Zusammenfassung (AVZ) vom 27.06.2019, 16 Seiten	nur zur Information
17.2	Bestandskarte Schutzgut Mensch, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, (Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 24,720 – 25,946; Strecke 1720, km 164,815 – 165,921) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
17.3	Bestandskarte Schutzgut Pflanzen, (Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 24,720 – 25,946; Strecke 1720, km 164,815 – 165,921) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
17.4	Bestandskarte Schutzgut Tiere, (Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 24,720 – 25,946; Strecke 1720, km 164,815 – 165,921) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
17.5	Auswirkungskarte Schutzgut Tiere und Pflanzen (Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 24,720 – 25,946; Strecke 1720, km 164,815 – 165,921) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
17.6	Auswirkungskarte Schutzgut Mensch, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, (Strecke 1255-1, km 0,397 – 1,337; Strecke 1255-2, km 0,094 – 1,310; Strecke 1280, km 24,720 – 25,946; Strecke 1720, km 164,815 – 165,921) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.000	nur zur Information
18	Schall- und Erschütterungstechnische Unterlage	
18.1	Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen vom 16.03.2021, 28 Seiten zzgl. 6 Anhänge	nur zur Information
18.1.1	Übersichtsplan Schall vom 16.03.2021, Maßstab 1:1.500	nur zur Information
18.1.2	Übersichtsplan Schall vom 16.03.2021, Maßstab 1:1.500	nur zur Information
18.2	Variantenuntersuchung Schallschutz vom 16.03.2021, 42 Seiten inkl. Anhang 1	nur zur Information
18.3	Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen vom 29.05.2019, 43 Seiten zzgl. 2 Anhänge	nur zur Information
18.4	Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen vom 29.05.2021, 26 Seiten zzgl. 4 Anhänge	nur zur Information
18.5	Untersuchung zu baubedingten Erschütterungsimmissionen vom 29.05.2019, 26 Seiten	nur zur Information



Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
19	Unterlagen zu Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte	
19.1	Erläuterungsbericht vom 23.04.2021, 2 Seiten zzgl. 3 Anhänge	
19.2	Entwässerungslageplan GP_19_020_EW-0 (Strecke 1720, km 164,815 km 165,378; Strecke 1255-1, km 0,397 km 0,860; Strecke 1255-2, km 0,141 km 0,855; Strecke 1280, km 24,768 km 25,481) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
19.3	Entwässerungslageplan GP_19_030_EW-0 (Strecke 1720, km 165,378 km 165,921; Strecke 1255-1, km 0,860 km 1,337; Strecke 1255-2, km 0,855 km 1,310; Strecke 1280, km 25,481 km 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
19.4	Entwässerungstechnische Berechnung der Baugruben, Stand 23.04.2021, 4 Seiten	
19.5	Entwässerungslageplan Baugrube GP_BG_001_a vom 23.04.2021, Maßstab 1:1.000	
20	Geotechnische Berichte	
20.1	Geotechnischer Bericht Erdbauwerke vom 30.04.2018, 88 Seiten zzgl. sieben Anlagen	nur zur Information
20.2	Geotechnischer Bericht Rahmenbauwerk und Fangedämme vom 30.04.2018, 60 Seiten zzgl. sechs Anlagen	nur zur Information
20.3	Geotechnischer Bericht Überwerfungsbauwerk vom 06.04.2018, 44 Seiten zzgl. sechs Anlagen	nur zur Information
20.4	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 1 (Teil 1) vom 04.02.2019, 39 Seiten zzgl. sechs Anlagen	nur zur Information
20.5	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 1 (Teil 2) vom 30.04.2018, 36 Seiten zzgl. vier Anlagen	nur zur Information
20.6	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 1 (Teil3) vom 06.04.2018, 36 Seiten zzgl. fünf Anlagen	nur zur Information
20.7	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 2 vom 30.04.2018, 36 Seiten zzgl. vier Anlagen	nur zur Information
20.8	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 4 vom 30.04.2021, 36 Seiten zzgl. vier Anlagen	nur zur Information
20.9	Geotechnischer Bericht Lärmschutzwand 6 vom 30.04.2019, 36 Seiten zzgl. vier Anlagen	nur zur Information
20.10	Hydrologisches Gutachten vom 18.05.2021, 24 Seiten zzgl. 2 Anlagen	nur zur Information
21	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept	
21.1	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept vom 27.06.2019, 30 Seiten	nur zur Information
21.2	Lageplan Altlastenverdachtsflächen gesamt (Strecke 1720, km 164,000 – 166,600) vom 27.06.2019, Maßstab 1:2.500	nur zur Information
21.3	Tabellarische Auswertung der Analytik (21.1.1 Bauschutt- und Bodenanalytik, 21.3.2 Schotteranalytik)	nur zur Information
21.4	Behördliche Unterlagen (21.4.1 Abfallbewirtschaftungssatzung Landkreis Harburg, 21.4.2 Erlass NMU Abgrenzungskriterien gefährliche Abfälle vom 26.07.2011, 21.4.3 Erlass NMU Gleisschotter vom 13.08.2015)	nur zur Information
22	Unterlage zur elektromagnetischen Verträglichkeit vom 27.06.2019, 47 Seiten	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
23	Unterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz	
23.1	Rettungswege- und Zuwegungsplan (Strecke 1255-2, km 0,094 – 0,141; Strecke 1280, km 24,720 – 24,768) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
23.2	Rettungswege- und Zuwegungsplan (Strecke 1720, km 164,815 – 165,378; Strecke 1255-1, km 0,397 – 0,860; Strecke 1255-2, km 0,141 – 0,855; Strecke 1280, km 24,768 – 25,481) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
23.3	Rettungswege- und Zuwegungsplan (Strecke 1720, km 165,378 – 165,921, Strecke 1255-1, km 0,860 – 1,337, Strecke 1255-2, km 0,855 – 1,310, Strecke 1280, km 25,481 – 25,946) vom 27.06.2019, Maßstab 1:500	
24	Legendenheft	
24.1	Ril. 885.1101 Symbole und Farben vom 27.06.2019, 103 Seiten zzgl. Stichwortverzeichnis 13 Seiten	nur zur Information

Änderungen an den Planunterlagen, die sich während des Anhörungsverfahrens ergeben haben, z.B. um vorgetragener Kritik Rechnung zu tragen sind aus Gründen der Nachvollziehbarkeit in blau kenntlich gemacht.

### A.3 Besondere Entscheidungen

#### A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin wird die wasserrechtliche Erlaubnis für die Benutzung von Gewässern gem. § 8 Abs. 1 WHG, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 10 und § 19 WHG:

- Einleitung von Niederschlagswasser aus der Entwässerung der Gleisanlagen über die Vorflutgräben in den Seevekanal

nach Maßgabe der Nebenbestimmungen und Hinweise aus den Stellungnahmen des Sachbereiches 6 (SB 6) des Eisenbahn-Bundesamtes (11.12.2020 - Az. 58611-576ti/001-1114#010, 02.08.2021 - Az.: 58611-576ti/001-1114#010 und 16.09.2021 - Az.: 58611-576ti/001-1114#010) sowie folgender Nebenbestimmung erteilt:

Die zwischen der Vorhabenträgerin und der Unteren Wasserbehörde (UWB) des Landkreises Harburg mit Termin vom 27.09.2021 abgestimmten und von der Vorhabenträgerin dort im Entwurf vorgestellten Retentionsflächen sind unter Berücksichtigung der im Besprechungsprotokoll mit Stand 05.10.2021 unter Kap. 4 dokumentierten Anmerkungen der UWB Harburg umzusetzen. Alle erforderlichen Abstimmungen zur Ausführungsplanung der Retentionsflächen sind in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg durchzuführen. Zudem hat

die Umsetzung der Retentionsflächen unter Berücksichtigung der Planfestgestellten naturschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen (Unterlage 14) zu erfolgen.

Für weitere Erläuterungen wird auf Kap. B.4.5 dieses Beschlusses verwiesen.

## **A.4 Nebenbestimmungen**

### **A.4.1 Immissionsschutz**

#### **A.4.1.1 Baubedingte Immissionen**

##### **A.4.1.1.1 Baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen**

Es sind nach Möglichkeit lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren zu wählen. Lärm- und erschütterungsintensive Arbeiten sind auf ein unbedingt nötiges Mindestmaß zu beschränken und nach Möglichkeit in den Tagesstunden durchzuführen. AnwohnerInnen sind vor Beginn von lärm- und erschütterungsintensiven Arbeiten hierüber rechtzeitig zu informieren.

##### **A.4.1.1.2 DIN-Normen bei Erschütterungseinwirkungen**

Die Vorhabenträgerin hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden.

Hinsichtlich der Einwirkungen von Erschütterungen auf bauliche Anlagen während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 eingehalten werden.

##### **A.4.1.1.3 BImSchG und AVV Baulärm**

Die Baustelle ist gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) so einzurichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen nach dem Stand der Technik vermieden werden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umweltauswirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

##### **A.4.1.1.4 Lärmmonitoring**

Die Vorhabenträgerin hat das Baulärmgeschehen von einer öffentlich bestellten und vereidigten sachverständigen Person durch geeignete Messung zu erfassen, um die

Klärung etwaiger Unstimmigkeiten zwischen baulärbetroffenen Anliegern/-innen und der Vorhabenträgerin in Entschädigungsfragen zu ermöglichen. Die Messungen und deren Ergebnisse sind zu dokumentieren und zu archivieren. Die entsprechenden Unterlagen sind auf Verlangen in etwaigen Entschädigungsstreitigkeiten dem/der jeweiligen AnspruchstellerIn zur Verfügung zu stellen.

#### **A.4.1.1.5 Entschädigung**

Sollten trotz aller im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) der genehmigten Planunterlagen beschriebenen oder im Planfeststellungsbeschluss auferlegten Schutzmaßnahmen gegen Baulärm, die gemäß der schalltechnischen Untersuchung ermittelten projektspezifischen Immissionsrichtwerte für den Baulärm (Unterlage 18.3) überschritten werden, steht den davon betroffenen AnliegerInnen gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld zu. Bemessungsgrundlage für die Höhe der Entschädigung sind die in der Rechtsprechung dazu entwickelten Grundsätze.

### **A.4.1.2 Betriebsbedingte Lärmmissionen**

#### **A.4.1.2.1 Entschädigung (passiver Schallschutz)**

Soweit ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 18.1) der genehmigten Planunterlagen trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an geschützten Häusern Schallimmissionen oberhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV ermittelt werden, hat die Vorhabenträgerin gem. § 42 BImSchG Entschädigung zu leisten. Der jeweilige Entschädigungsanspruch für die betroffenen Gebäude wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt.

Wegen der Benennung der hiervon betroffenen Gebäude wird auf die Auflistung in der schalltechnischen Untersuchung der genehmigten Planunterlage „Unterlage 18.1 Untersuchungen zu betriebsbedingten Schallimmissionen“ verwiesen.

Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der 24. BImSchV.

#### **A.4.1.2.2 Aktiver Lärmschutz wegen Eisenbahnbetriebslärm**

Im Rahmen des Schallschutzkonzeptes ist gemäß den genehmigten Planunterlagen das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) anzuwenden.

Die Regelungen zum Verfahren BüG ergeben sich aus der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes – Pr.1110 Rap/Rau 98 – vom 16.03.1998 (VkBf. Amtlicher Teil, Heft 7, 1998). Abweichend von Ziffer 3.2.2 der Verfügung, wonach bei einem im Schallmesswagen (SMW) angezeigten Wert von 51 dB(A) die DB AG das Schleifen der Schienenfahrflächen innerhalb von 2 Monaten zu veranlassen hat, wird entsprechend der Änderungsverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes – Pr.1110 Rap/Rau 98 zum Lärmschutz an Schienenwegen, Einführung einer Auslöseschwelle – vom 19.08.2008 eine Auslöseschwelle von 50 dB(A) (Schallmesswagenanzeige von + 2 dB(A)) festgelegt, bei deren Erreichen oder Überschreitung der entsprechende Gleisabschnitt innerhalb von 12 Monaten nach der Befahrung durch den SMW akustisch zu schleifen ist.

#### **A.4.1.3 Betriebsbedingte Erschütterungen - Schwellenbesohlung**

Die der Vorhabenträgerin in der Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen (Unterlage 18.4) empfohlene Schwellenbesohlung als geeignete Schutzmaßnahme wird der Vorhabenträgerin hiermit auferlegt.

#### **A.4.1.4 Stoffliche Immissionen**

Die Vorhabenträgerin hat während des Baugeschehens staubbindende Maßnahmen vorzusehen, sofern Witterungsbedingungen herrschen, die Staubentwicklung begünstigen.

### **A.4.2 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

#### **A.4.2.1 Abstimmung mit Leitungsträgern**

Mit den Betreibern von Ver- und Versorgungsleitungen im planbetroffenen Bereich hat wegen der Baudurchführung frühzeitig eine Abstimmung stattzufinden.

#### **A.4.2.2 Stellungnahmen der Leitungsträger**

Im Hinblick auf Bauarbeiten in der Nähe von oder an öffentlichen Ver- und Versorgungsleitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie die Hinweise aus den Stellungnahmen der Leitungsträger und die diesen Stellungnahmen beigefügten oder darin erwähnten Richtlinien und Merkblätter zu den seitens der Vorhabenträgerin bei den Bauarbeiten zu treffenden Schutzvorkehrungen zu beachten.

#### **A.4.3 Straßen, Wege und Zufahrten**

Baubedingte Verschmutzungen der öffentlichen Straßen sind zu minimieren und umgehend zu beseitigen.

#### **A.4.4 Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

#### **A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin**

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Anhörung umfangreiche Zusagen gegenüber den beteiligten Trägern öffentlicher Belange und privaten Betroffenen getätigt. Diese Zusagen sind im Folgenden dokumentiert und durch die Vorhabenträgerin entsprechend einzuhalten.

In diesem Zusammenhang ist jedoch auf folgendes hinzuweisen: Gem. § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG werden in der Planfeststellung die öffentlich - rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Planbetroffenen geregelt; gemäß § 22a AEG wiederum werden Fragen der Höhe einer durch die Vorhabenträgerin in Geld zu entrichtenden Entschädigung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Wenn dementsprechend Zusagen, die die Vorhabenträgerin im Laufe des Planfeststellungsverfahrens gegenüber Planbetroffenen getätigt hat, zivilrechtliche Fragen betreffen oder die Höhe bzw. die Abwicklung einer Entschädigungszahlung (etwa wegen passivem Schallschutz), sind etwaige Unstimmigkeiten in diesem Zusammenhang zwischen der Vorhabenträgerin und den Planbetroffenen - außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens - direkt zu klären.

##### **A.5.1 Zusage gegenüber dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg**

Die Vorhabenträgerin sagt die Beachtung der Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. 1 Nr. 35 vom 18.06.1998 S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 27.6.2017 (BGBl. 11966) zu. Darüber hinaus sagt die Vorhabenträgerin zu dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt spätestens 2 Wochen vor Errichtung der Baustelle eine Vorankündigung (Anhang 1 der BaustellV) zu übermitteln, sofern eine der in § 2 Abs. 2 BaustellV genannten Bedingungen erfüllt wird.

#### **A.5.2 Zusage gegenüber des LGLN Kampfmittelbeseitigungsdienstes**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Empfehlungen aus der Stellungnahme des LGLN Kampfmittelbeseitigungsdienstes vom 06.03.2020 in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

#### **A.5.3 Zusage gegenüber dem Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise und Anregungen aus der Stellungnahme des LBEG vom 09.03.2020 in der weiterführenden Planung zu berücksichtigen.

#### **A.5.4 Zusage gegenüber der Deutschen Bahn AG – Immobilien Nord**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Forderungen aus der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG – Immobilien Nord vom 09.03.2020 zu erfüllen.

#### **A.5.5 Zusage gegenüber des Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege (NLD)**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Forderungen aus der Stellungnahme der NLD vom 09.03.2020 zu erfüllen.

#### **A.5.6 Zusage gegenüber der Polizeiinspektion Harburg (PI Harburg)**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, bzgl. Lärmbeeinträchtigungen bzw. besonders lärmintensiven Bauarbeiten mit unvermeidbaren Lärmspitzen, sofern möglich, die PI Harburg sowie betroffene AnwohnerInnen frühzeitig informieren.

#### **A.5.7 Zusage bzgl. wasserrechtlicher Belange**

##### **A.5.7.1 Stellungnahme Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Stellungnahmen des SB 6 vom 11.12.2020 (Az. 58611-576ti/001-1114#010), 02.08.2021 (Az.: 58611-576ti/001-1114#010) und 16.09.2021 (Az.: 58611-576ti/001-1114#010) in der weiteren Planung und Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

##### **A.5.7.2 Untere Wasserbehörde Landkreis Hamburg**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, alle sich aus der Besprechung mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg vom 27.09.2021 in Kap. 4 des Protokolls mit Stand 05.10.2021 ergebenden Anmerkungen in der Planung der zwischen der Vorhabenträgerin und der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg abgestimmten und umzusetzenden Retentionsflächen zu berücksichtigen. Sie sagt

ferner zu, hinsichtlich der Ausführungsplanung der Retentionsflächen alle notwendigen Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg vorzunehmen.

#### **A.5.8 Zusage von Überwachungsmessungen**

Im Rahmen der Baumaßnahme können vor allem bei Rammarbeiten Überschreitungen der DIN 4150 Teil 2 und 3 im Nahbereich nicht ausgeschlossen werden. Da die Erschütterungsprognose für Bauverfahren zum jetzigen Planungsstand eine hohe Unsicherheit berge, sagt die Vorhabenträgerin zu, insbesondere bei Gebäuden wo eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 nicht ausgeschlossen werden kann, Überwachungsmessungen vorzusehen um im Rahmen der Messungen Einfluss auf den Bauablauf zu nehmen, um die Intensität von Erschütterungsimmissionen zu verringern und ggf. Schutzmaßnahmen für die Anwohner zu treffen.

#### **A.5.9 Zusage wegen Beweissicherung an Straßen, Wegen und Gebäuden**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens den Urzustand, d. h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen, Bauwerken und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen zu dokumentieren. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, werden gemäß der Zusage der Vorhabenträgerin auf dieser Grundlage ermittelt und behoben, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen, insbesondere also ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Schaden und der Baumaßnahme bestehe. Insoweit werde der Urzustand funktional wiederhergestellt. Die Kosten würden zu Lasten der Vorhabenträgerin gehen.

Ebenso sagt die Vorhabenträgerin zu, den genauen Umfang und die Art der Beweissicherung vor Baubeginn mit der Gemeinde Seevetal abzustimmen.

#### **A.5.10 Zusage wegen Schallschutzmaßnahmen und baulärmverantwortlicher Person**

Die Vorhabenträgerin sagt zu soweit möglich, die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV vorzuziehen. Sie weist drauf hin, dass dies u. a. von der Mitarbeit der betroffenen EigentümerInnen abhängt.

Die Vorhabenträgerin sagt zu einen Baulärmverantwortlichen zu benennen.



#### **A.5.11 Zusagen wegen passiver Schallschutzmaßnahmen**

Bei Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), besteht ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grund nach. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die passiven Schallschutzmaßnahmen ordnungsgemäß auszuführen.

#### **A.5.12 Zusage zur Nutzung von Baumaschinen**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die bauausführenden Firmen vertraglich zu verpflichten und dies auch zu überwachen, nur Baumaschinen einzusetzen, die die gesetzlichen Anforderungen an die Abgasemissionen erfüllen. Soweit möglich und verhältnismäßig würden Maßnahmen zur Verminderung von Staubentwicklung während der Bauarbeiten durchgeführt. Hierzu gehören laut der Vorhabenträgerin das regelmäßige und zeitnahe Beseitigen von Verunreinigungen durch Baustellenverkehr, eine Befeuchtung zur Staubbindung bei Abbrucharbeiten sowie von Baustraßen in besonders sensiblen Bereichen mit einer unmittelbar an den Baustellenbereich heranreichenden Wohnbebauung bei ungewöhnlich trockener Witterung.

#### **A.5.13 Zusage im Zusammenhang mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen „Am Brunsberg“**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass im Zusammenhang mit der Waldbaumaßnahme bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen am Brunsberg (Buchholz) eine zu starke Auslichtung der Bestände, Kahlschläge und Neupflanzung von fremdländischen Baumarten nicht geplant sind.

#### **A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

#### **A.7 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

## **A.8 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

## **A.9 Hinweise**

### **A.9.1 Konzentrationswirkung**

Durch die Planfeststellung wird 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 (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

### **A.9.2 VV BAU, VV BAU-STE sowie VV IST**

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sowie die Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EIGV) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Soweit das Vorhaben Bestandteil auch des transeuropäischen Eisenbahnnetzes ist, sind darüber hinaus bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten. transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

### **A.9.3 Warnsignalgeber**

Werden vor dem Hintergrund des weitestgehend aufrecht erhaltenen laufenden Bahnbetriebs, während der Durchführung von Bauarbeiten Rottenwarnanlagen oder Sicherungsposten eingesetzt, die mit Warnsignalgebern ausgestattet sind, sind Warnsignalgeber mit automatischer Pegelanpassung (APA) gemäß der Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.04.2016 (Geschäftszeichen Pr.3354-33hui/005-8009#005) zu verwenden.

#### **A.9.4 Denkmalschutz**

Auf die Meldepflichten des Denkmalschutzgesetzes wird hingewiesen. Werden während der Bauarbeiten noch unbekannte Bodendenkmale entdeckt, sind diese unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.

#### **A.9.5 Kampfmittel**

Kampfmittelfunde während der Bautätigkeit sind den örtlich zuständigen Behörden (z.B. Polizeidienststellen) unverzüglich zu melden. Die jeweilige Bautätigkeit ist zu unterbrechen, bis mit den zuständigen Behörden das weitere Vorgehen abgestimmt ist.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand des Vorhabens**

Das Bauvorhaben „Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 1 Land Niedersachsen“ hat die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen am Eisenbahnknoten Hamburg, im Bereich Meckelfeld zum Gegenstand, durch die Kreuzungskonflikte der Strecken 1720 (Lehrte – Cuxhafen), 1255 (Maschen Rbf – Hamburg Süd) und 1280 (Buchholz – Maschen Rbf – Hamburg) beseitigt werden sollen, um eine Kapazitätserhöhung in diesen Streckenabschnitten zu erreichen. Zu diesem Zweck sollen zwei Gleise aus dem Rbf Maschen neu gebaut und das bestehende Überwerfungsbauwerk Rönneburg erweitert werden. Damit wird die zeitgleiche Ein-/Ausfahrt nach/von Maschen Rbf und die Umfahrung des Maschen Rbf erreicht.

Der PFA 1 (Land Niedersachsen) umfasst den südlichen Bereich des Projekts bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg. Neben der Erweiterung der Gleisanlagen und der Spurplananpassung umfasst dieser Abschnitt einen Teil der Rampen für das Überwerfungsbauwerk, welches sich auf Hamburger Seite befindet, sowie umfangreiche Lärmschutzanlagen auf der westlichen Trassenseite und in Mittellage zwischen den Gleisen der Strecke 1255-2 und der Strecke 1280.

Im PFA 1 (Land Niedersachsen) liegt ebenfalls noch die Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Rbf Maschen.

Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

#### **B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 27.06.2019, Az. I.NP-N-D-HMB Produktionsführung Ham, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 1 Land Niedersachsen“ beantragt. Der Antrag ist am 27.06.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, eingegangen.

Mit Schreiben vom 06.11.2019 hat das Eisenbahn-Bundesamt der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

### B.1.3 Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren wurde am 20.12.2019 mit der Veranlassung der Auslegung eingeleitet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 10.01.2020 bis einschließlich 10.02.2020 in der Gemeinde Seevetal und in der Stadt Buchholz i. d. Nordheide öffentlich zur allgemeinen Einsicht ausgelegt.

Auf die Auslegung wurde ortsüblich in den amtlichen Bekanntmachungskästen der Gemeinde Seevetal und der Stadt Buchholz i. d. Nordheide hingewiesen. Die Bekanntmachung erfolgte zudem auf der Internetseite der Gemeinde Seevetal und der Stadt Buchholz i. d. Nordheide mit einer Verlinkung zu den auf der Internetseite der Anhörungsbehörde veröffentlichten Planunterlagen die im gesamten Auslegungszeitraum zur Verfügung standen. Zusätzlich erfolgte eine Bekanntmachung über das UVP-Portal des Bundes. Die Äußerungsfrist lief bis einschließlich 11.03.2020. Damit war die Mindestfrist nach § 21 Abs. 2 UVPG eingehalten, welche in Verbindung mit Artikel 3 Nr. 6 e der Richtlinie 2014/52/EU mindestens 30 Tage beträgt. Da der Februar, in dem die Äußerungsfrist begann, in diesem Jahr 29 Tage hatte, war das Fristende auf den 11.03.2020 zu verschieben, um insgesamt 30 Tage Äußerungsfrist einzuhalten.

#### B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Buchholz i. d. Nordheide
2.	Gemeinde Seevetal
3.	Landkreis Harburg
4.	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)
5.	NLStBV – Geschäftsbereich Lüneburg
6.	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (NLD)
7.	Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg
8.	LGLN – Regionaldirektion Hameln-Hannover (Kampfmittelbeseitigungsdienst)
9.	NLWKN – Betriebsstelle Lüneburg
10.	Wasserbeschaffungsverband Harburg (WBV)
11.	Unterhaltungsverband Seeve

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12.	Entwässerungsverband Bullenhausen
13.	Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Sellhorn
14.	Polizeiinspektion Harburg
15.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUSBw)
16.	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg
17.	Industrie- und Handelskammer (IHK) Niedersachsen
18.	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
19.	Bundeseisenbahnvermögen
20.	Deutsche Bahn AG – DB Immobilien
21.	DB Energie GmbH
22.	DB Fernverkehr AG
23.	DB Netz AG – Produktionsdurchführung Hamburg
24.	DB Netz AG – Infrastrukturentwicklung
25.	Hamburg Verkehrsbund GmbH
26.	Metronom Eisenbahngesellschaft mbH
27.	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holsten GmbH
28.	Avacon Netz GmbH
29.	1 & 1 Versatel Deutschland GmbH
30.	50Hertz Transmission GmbH
31.	Colt Technology Services GmbH
32.	Dataport – Niederlassung Hamburg
33.	Deutsche Telekom Technik GmbH
34.	euNetworks AG
35.	European XFEL GmbH
36.	EWE Netz GmbH
37.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
38.	Global Connect GmbH
39.	Hamburg Gas Consult
40.	Gasnetz Hamburg GmbH
41.	HanseWerk AG
42.	HanseWerk Natur GmbH
43.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH
44.	Level 3 Communications

Lfd. Nr.	Bezeichnung
45.	Martens EWE Tel GmbH
46.	Schleswig-Holstein Netz AG
47.	Stromnetz Hamburg GmbH
48.	Telefonica Germany GmbH & Co.
49.	Thiele Kommunikationstechnik GmbH
50.	Vattenfall Europe Wärme AG
51.	Verizon Deutschland GmbH
52.	wilhelm.tel GmbH
53.	wily.tel GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
19.	Bundeseisenbahnvermögen Stellungnahme vom 09.01.2020, kein Az.
42.	Hansewerk Natur GmbH Stellungnahme vom 15.01.2020, kein Az.
38.	Global Connect Netz GmbH Stellungnahme vom 16.01.2020, kein Az.
28	Avacon Netz GmbH Stellungnahme vom 20.01.2020, Az. 687600
30.	50Hertz Transmission GmbH Stellungnahme vom 03.02.2021, Az. 2020-000802-01-TG

Insgesamt gingen 31 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ein. Darunter 26 Stellungnahmen, die innerhalb der bis zum 11.03.2020 laufenden Frist erhoben wurden.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
15.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUSBw) Stellungnahme vom 10.01.2020, Az. 45-60-00 / K-II-35-20
16.	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 10.01.2020, kein Az.
29.	1 & 1 Versatel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 21.01.2020, Az. 626584
40.	Gasnetz Hamburg GmbH Stellungnahme vom 22.01.2020, kein Az.
36.	EWE Netz GmbH Stellungnahme vom 22.01.2020, Az. 2020-007 Ticket 31859277
21.	DB Energie GmbH Stellungnahme vom 10.01.2020, Az. I.ET-W-N 1 RP und I.ET-W-N 3 SiR
43.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 04.02.2020, Az. S00821597
33.	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 13.02.2021, kein Az.
1.	Stadt Buchholz i. d. Nordheide Stellungnahme vom 14.02.2020, Az. III/Nie
46.	Schleswig-Holstein Netz AG, ElbEnergie GmbH Stellungnahme vom 28.02.2020, kein Az.
25.	Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) Stellungnahme vom 04.03.2020, kein Az.
37.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH (GLH GmbH) Stellungnahme vom 04.03.2020, kein Az.
8.	LGLN Regionaldirektion Hameln-Hannover Kampfmittelbeseitigungsdienst Stellungnahme vom 06.03.2020, Az. TB-2020-00132
4.	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) Stellungnahme vom 09.03.2020, Az. L3.7-L68531-03-2020-0013-Möh
20.	Deutsche Bahn AG – DB Immobilien Stellungnahme vom 09.03.2020, Az. TÖB-HH-20-69772
6.	Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege (NLD) Stellungnahme vom 09.03.2020, Az. A4_2003085
47.	Stromnetz Hamburg GmbH Stellungnahme vom 06.03.2020, Az. TINT KBW//Vorgang 127379 und TINT KBW//Vorgang 127380
10.	Wasserbeschaffungsverband Harburg (WBV-Harburg)



Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 10.03.2020, kein Az.
7.	Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg Stellungnahme vom 11.03.2020, kein Az.
26.	Metronom Eisenbahngesellschaft mbH Stellungnahme vom 11.03.2020, kein Az.
2.	Gemeinde Seevetal Stellungnahme vom 11.03.2020, Az. 66.70.04
3.	Landkreis Harburg Stellungnahme vom 09.03.2020 und 10.03.2020, Az. 84-151-00
17.	Industrie- und Handelskammer (IHK) Niedersachsen Stellungnahme vom 12.03.2020, kein Az. Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg (IHKLW) Stellungnahme vom 12.03.2020, kein Az.
14.	Polizeiinspektion Harburg (PI Harburg) Stellungnahme vom 16.03.2020, kein Az.
53.	wilhelm. tel GmbH & willy. Tel GmbH Stellungnahme vom 08.04.2020, kein Az.

Mit Schreiben vom 24.08.2020 hat die Planfeststellungsbehörde den Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamten um Stellungnahme gebeten. Der Sachbereich 6 gab in diesem Zusammenhang Stellungnahmen ab (11.12.2020 - Az. 58611-576ti/001-1114#010, 02.08.2021 - Az.: 58611-576ti/001-1114#010 und 16.09.2021 - Az.: 58611-576ti/001-1114#010).

### **B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung**

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Gemeinde Seevetal und in der Stadt Buchholz i.d. Nordheide vom 10.01.2020 bis einschließlich 10.02.2020 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Auf die Auslegung wurde ortsüblich in den amtlichen Bekanntmachungskästen der Gemeinde Seevetal und der Stadt Buchholz i. d. Nordheide hingewiesen. Die Bekanntmachung erfolgte zudem auf der Internetseite der Gemeinde Seevetal und der Stadt Buchholz i. d. Nordheide mit einer Verlinkung zu den auf der Internetseite der Anhörungsbehörde veröffentlichten Planunterlagen die im gesamten Auslegungszeitraum zur Verfügung standen. Zusätzlich erfolgte eine Bekanntmachung über das UVP-Portal des Bundes.

Innerhalb der bis zum 11.03.2020 laufenden Frist für Einwendungen wurden 25 Einwendungen erhoben. Davon ist keine verfristet. Eine Einwendung wurde im Laufe des Anhörungsverfahrens zurückgenommen.

### **B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen**

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) Regionalverband Elbe-Heide, Zweigstelle Umweltbüro Buchholz Stellungnahme vom 07.03.2020, kein Az.

### **B.1.3.4 Erörterung**

Damit Planungs- und Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auch unter den erschwerten Bedingungen während der COVID-19-Pandemie ordnungsgemäß durchgeführt werden können, wurde das Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG) erlassen. Danach kann anstelle

eines Erörterungstermins eine Online-Konsultation durchgeführt werden (§ 5 PlanSiG).

Im Rahmen der Online-Konsultation wurde den Betroffenen Gelegenheit gegeben, sich in der Zeit vom 28.09.2020 bis zum 11.10.2020 schriftlich per Brief oder elektronisch per E-Mail an die Anhörungsbehörde zu den sonst im Erörterungstermin zu behandelnden Informationen zu äußern.

Neben der ortsüblichen Bekanntmachung der Online-Konsultation in der Gemeinde Seevetal und der Stadt Buchholz i. d. Nordheide wurden alle EinwenderInnen und Träger öffentlicher Belange, die sich zu dem Verfahren geäußert hatten, schriftlich mit Schreiben vom 14.09.2020 über die Online-Konsultation informiert (§ 5 Abs. 3 PlanSiG). Zusätzlich wurde die Online-Konsultation im UVP-Portal des Bundes und im Niedersächsischen Ministerialblatt vom 23.09.2020 bekannt gemacht.

Es wurde darauf hingewiesen, dass mit der Möglichkeit zur Äußerung im Rahmen der Online-Konsultation jedoch keine neue zusätzliche Einwendungsmöglichkeit eröffnet wurde. Die Möglichkeit der schriftlichen Stellungnahme diene als Ersatz für die in einem Erörterungstermin ermöglichte mündliche Stellungnahme. Daher sollte eine etwaige Äußerung von den Betroffenen dort ansetzen, wo die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zu Ihren Äußerungen endet und noch weiter Klärungsbedarf besteht, damit eine vollständige Tatsachengrundlage für die Entscheidung über den Antrag der Vorhabenträgerin zugrunde liegt.

Die Teilnahme an der Online-Konsultation war freiwillig.

#### **B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde**

Mit Datum vom 20.05.2021 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben

berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

## **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

### **B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.

Die verfahrensleitende Verfügung zum Vorhaben vom 20.06.2016 bezieht sich auf das UVPG in der vor dem 29. Juli 2017 geltenden, seinerzeit aktuellen, zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (01.07.2019) überholten und daher alten Fassung (a.F.). Für das Vorhaben wurde mit der verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 3c Satz 1 und Satz 3 UVPG a.F. auf Grundlage von § 3e Absatz 1 Nummer 2 UVPG a.F. festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Die Planunterlagen einschließlich der zusammenfassenden Umwelterklärung ausweislich des gewählten Umfangs der Schutzgutbetrachtungen (einschließlich Fläche, Klima, Luft) sind konform mit den Anforderungen des UVPG in der seit 2017 geltenden Fassung. Hieraus schloss die Anhörungsbehörde, dass die Vorhabenträgerin beabsichtigt, das Verfahren nach den Maßgaben des UVPG 2017 durchzuführen. Dies betrachtete die Anhörungsbehörde als Prämisse für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und führte die Verfahrensschritte entsprechend des UVPG 2017 durch.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

### **B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **B.3.2.1 Untersuchungsraum**

Das Untersuchungsgebiet (UG) befindet sich im Landkreis Harburg, in der Gemeinde Seevetal.

Für das Vorhaben wurden folgende Regelbreiten der Untersuchungsräume angewendet:

<b>Schutzgut</b>	<b>Gesamtbreite des untersuchten Korridors (m)</b>
Mensch	400
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	400
Boden	200
Wasser	200
Klima und Lufthygiene	400
Tiere und Pflanzen	200
Landschaft	400

Sie sind in den Bestandsplänen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (Unterlagen 17.2 – 17.4) kartographisch dargestellt.

Die Abgrenzung der einzelnen UG orientiert sich an den Vorgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen“ Teil III des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 2014.

Der Untersuchungsrahmen wurde im Zuge eines Scoping-Verfahrens ermittelt und im Ergebnis-Protokoll vom 21.06.2016 dokumentiert.

Südlich des UG befindet sich in etwa 2,8 km Entfernung das FFH-Gebiet DE 2526-331 „Seeve“. Das FFH-Gebiet (DE 2526-331) „Seeve“ unterquert unterirdisch eine geplante BE-Fläche.

### **B.3.2.2 Umweltfachliche Variantenprüfung**

Durch das Vorhaben werden die bereits bestehenden intensiv genutzten Bahnanlagen weiter verdichtet, eine Inanspruchnahme von wertgebenden Wohn- und Erholungsflächen sowie wertvollen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen wird vermieden. Vorhabenbedingt sind lediglich geringe zusätzliche Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten, so dass andere vernünftige Alternativen zur Umsetzung des Vorhabens nicht bestehen.

### **B.3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG**

Entsprechend dem UVP-Bericht (Unterlage 17), den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

#### **B.3.2.3.1 Auswirkungen auf den Menschen**

Die Untersuchungsschwerpunkte beim Schutzgut Mensch liegen zum einen in dem Aspekt Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion, zum anderen im Bereich der Erholungsfunktion und Freizeitinfrastruktur.

Der westliche Teil des UG ist durch Siedlungsflächen des Gemeindeteils Meckelfeld geprägt. Östlich der Trasse befinden sich kleinere Gewerbegebiete und eine Kleingartenanlage, Bereiche mit Wohnfunktion sind hier nicht vorhanden. Östlich der Bahntrasse befinden sich ausgewiesene Grünflächen. Innerhalb des UG befindet sich keine überörtlich relevante Erholungsinfrastruktur.

Im Osten des UG verläuft in Nord-Süd-Richtung entlang des Seevekanals („Seevedeich“) ein Hauptwegenetz für Fußgänger und Radfahrer. Im Norden grenzt das UG an das Landschaftsschutzgebiet „Marmstorfer Flottsandplatte“, welches zum Stadtgebiet Hamburg gehört.

Im Umkreis von 1.500 m um das Vorhaben befinden sich keine Betriebe nach Störfallverordnung, sodass mit Auswirkungen durch Störfälle nicht zu rechnen ist.

#### **Baubedingte Auswirkungen**

Während der Bauphase wird es durch den Einsatz von Baufahrzeugen und -maschinen zu einer Belastung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion in Form von Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen kommen. Aus

den immissionsschutzrechtlichen Gutachten (Unterlage 18.3 und 18.5) geht hervor, dass durch die Ramm- und Abbrucharbeiten die Anforderungen für Erschütterungen überschritten werden können. Zudem erhaben exemplarische Berechnungen für die lärmintensivsten Bauarbeiten im Bereich Meckelfeld, dass die Beurteilungspegel in fast allen Fällen geringer als die Vorbelastung durch den Schienenverkehr sind, es jedoch zu mögliche Überschreitungen der projektspezifischen Immissionsrichtwerte kommen kann.

Insbesondere dort, wo Baustraßen im Bereich bestehender Rad- und Wanderwege verlaufen, ergeben sich temporäre Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung durch baubedingte Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen.

### **Betriebsbedingte Auswirkungen**

Im Zusammenhang mit dem Betrieb kommt es zu Belastungen auf Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion in Form von Schallimmissionen. Auch unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzmaßnahmen tritt an einigen Gebäuden eine wesentliche Änderung der Luftschallsituation bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ein, sodass an diesen Gebäuden Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach besteht (Unterlage 18.1 und 18.2).

Da es sich um eine elektrifizierte Strecke handelt, können im gesamten Streckenabschnitt elektromagnetische Felder entstehen. Die diesbezüglich in der 26. BImSchV festgesetzten Vorsorgegrenzwerte werden durch Oberleitungsanlagen der DB selbst unmittelbar unter der Oberleitung mit Sicherheit eingehalten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch elektrische und magnetische Felder bzw. Schadstoffimmissionen ist daher nicht zu befürchten (Unterlage 22).

Betriebsbedingt entstehen darüber hinaus Beeinträchtigungen von Erholungsflächen durch Schallimmissionen. Die Wirkzone, in welcher es zu potenziellen Beeinträchtigungen für die Erholungsnutzung kommt, liegt bei dem Orientierungswert von 55 dB(A) tags außerorts. Der Orientierungswert wird bis zu einer Entfernung von rund 400 m von der Trasse überschritten. Hiervon sind die östlich der Bahntrasse gelegenen Feuchtwiesen betroffen.

### **B.3.2.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Die Ausführungen im UVP-Bericht (Unterlage 17.1) basiert auf Erfassungen der Flora und Fauna aus dem Jahr 2017.

## **Schutzgut Pflanzen**

Die Biotopausstattung des UG ist im westlichen Siedlungsbereich anthropogen geprägt, wohingegen der östliche Bereich eine eher naturnähere Ausstattung aufweist.

Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope sowie die Lebensraumtypen (LRT), des Anhang I der europäischen FFH-Richtlinie sind innerhalb des UG nur fragmentarisch vertreten. Eine vorhabenbedingte Betroffenheit besteht nicht.

Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme. Betriebsbedingte Auswirkungen auf Pflanzen sind mit dem Vorhaben verbunden.

### Baubedingte Auswirkungen

Durch die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme für Baueinrichtungsflächen, Baustraßen, technologischen Streifen u. ä. kommt es zum Verlust von Biotopstrukturen und deren Funktion für den Naturhaushalt.

Während der Bauphase besteht im Bereich der BE- und Stellplatzflächen, Baustraßen und technologischen Streifen das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag in Biotopstrukturen durch Leckagen an Fahrzeugen sowie durch den Umgang mit Kraft- und Betriebsstoffen.

### Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme ist mit einem dauerhaften Verlust von Biotopstrukturen und deren Funktion für den Naturhaushalt verbunden.

## **Schutzgut Tiere**

Das faunistische Artenspektrum setzt sich vor allem aus weit verbreiteten und häufigen Arten zusammen, die gegenüber anthropogenen Störungen vergleichsweise wenig empfindliche sind. Im UG wurden insgesamt 36 Brutvogelarten in 114 Revieren nachgewiesen, von denen zwei, der Star und die Nachtigall, gemäß der Roten Liste Deutschlands bzw. Niedersachsens als gefährdet gelten. Feldsperling, Haussperling, Girlitz, Stieglitz und Teichralle sind ferner in der Vorwarnliste Deutschlands bzw. Niedersachsens aufgeführt.

In den an die Bahnanlagen angrenzenden Wald- und Gehölzflächen wurden die Arten Waldeidechse und Ringelnatter nachgewiesen. Die übrigen Bereiche des UG weisen hingegen nur eine geringe Bedeutung als Reptilienlebensraum auf.



Aus der Artengruppe der Amphibien wurde die Erdkröte, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Von Fledermäusen wird das UG in geringem Umfang zur Jagd und zum Transfer genutzt. Fledermausquartiere wurden im UG nicht festgestellt, jedoch befinden sich potenzielle Quartierbäume innerhalb des UG. Xylobionte Käfer wurden innerhalb des UG nicht nachgewiesen, aber es konnten mehrere Gehölze mit Quartierpotenzial festgestellt werden.

Bzgl. des Schutzgutes Tiere treten vorhabenbedingt bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf.

#### Baubedingte Auswirkungen

Durch die baubedingte Inanspruchnahme von Vegetationsstrukturen gehen Lebensräume für Tiere verloren. Aufgrund der betroffenen Biotopstrukturen und der Artenausstattung des Landschaftsraumes kann es zu Auswirkungen auf Avifauna, Reptilien, Amphibien, xylobionte Käfer und Fledermäuse kommen. Auswirkungen auf weitere Tierartengruppen sind nicht zu erwarten, da entsprechende Lebensraumstrukturen nicht betroffen sind oder im Nahbereich zum Vorhaben geeignete Lebensraumstrukturen vorhanden sind, so dass die Möglichkeit zum Ausweichen besteht.

Bauzeitlich kann es zu einer Barrierewirkung bzw. einem Zerschneidungseffekt für bodengebundene Artengruppen wie Reptilien und Amphibien kommen.

Eine Kollision mit Baufahrzeugen ist insbesondere für Artengruppen relevant, die nicht flugfähig und/oder wenig mobil sind und Baufahrzeugen somit ungenügend ausweichen können.

Aufgrund baubedingter Immissionen wie Lärm, visuellen Störreizen, Erschütterungen, Staub und Schadstoffen, kann es bauzeitlich zu Vergrämung und daraus folgend zu Scheuchwirkung und Meideverhalten, insbesondere von Brutvögeln, Fledermäusen, Reptilien und Amphibien kommen.

#### Anlagebedingt Auswirkungen

Durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme kann es zum dauerhaften Verlust von Lebensraumstrukturen und damit Fortpflanzungs- und Ruhestätten insbesondere von Brutvögeln, Reptilien und Amphibien kommen.

Das Vorhaben ist anlagebedingt mit einer dauerhaften Barrierewirkung verbunden, Durch die neun Anlagenteile kommt es zur Zerschneidung von

Lebensraumstrukturen und Wanderbeziehungen. Hiervon sind insbesondere nicht bzw. schlecht flugfähige Arten wie Reptilien und Amphibien betroffen.

#### Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch Zugverkehr kann es zu Kollisionen von Tieren mit Zügen und Kraftfahrzeugen kommen. Im Bereich des Vorhabenstandortes können hierdurch insbesondere die Artengruppen Reptilien, Avifauna, Fledermäuse und Amphibien betroffen sein. Darüber hinaus kann es zur Betroffenheit von Tieren durch Immissionen wie Schall, Licht/optische Reize, Erschütterung, Staub und Abgase kommen.

### **B.3.2.3.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden**

#### **Schutzgut Fläche**

Das UG ist von Verkehrsanlagen geprägt und zeichnet sich durch einen hohen Anteil an versiegelten Flächen aus. Größere unversiegelte Flächen sind nur im Grünland an der östlichen Grenze des UG sowie im Wald im Nordwesten des UG zu finden.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme. Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind nicht zu erwarten, da damit keine Flächeninanspruchnahme verbunden ist.

#### Bau- und Anlagebedingte Auswirkungen

In Anbetracht der immer mehr zunehmenden Flächenbeanspruchung besteht im Allgemeinen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber der Neuinanspruchnahme von zuvor unbelasteten Flächen. Aus diesem Grund kann es durch die Bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme zu Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche kommen.

#### **Schutzgut Boden**

Im östlichen Teil des UG dominieren Niedermoore, während westlich vorherrschend Braunerde-Podsole vorliegen, die im Bereich der Bahntrassen anthropogen überprägt sind. Anthropogene Vorbelastungen des Bodens bestehen vor allem auf den überbauten Flächen im Bereich der Siedlungsflächen und der Verkehrswege. Hier sind zum einen die natürlichen Bodenhorizonte gestört, zum anderen ist eine weitere natürliche Bodenentwicklung unterbunden.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme. Relevante betriebsbedingte

Auswirkungen auf den Boden sind aufgrund der bereits vorhandenen Nutzung im Bestand sowie der bereits anthropogenen Überprägung im Bereich des Vorhabens nicht zu erwarten.

#### Baubedingte Auswirkungen

Durch baubedingte Flächeninanspruchnahme gehen Bodenfunktionen (wie z.B. Versicherungsfähigkeit zur Anreicherung des Grundwassers und Lebensraumfunktion) im Bereich von Baustraßen und BE-Flächen für die Dauer der Bautätigkeiten zumindest in Teilen verloren, zudem kann es in Abhängigkeit vom anstehenden Bodentyp zu Bodenverdichtungen kommen.

Während der Bauphase besteht im Bereich der BE- und Stellplatzflächen, Baustraßen und technologischen Streifen das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag durch Leckagen an Fahrzeugen sowie durch den Umgang mit Kraft- und Betriebsstoffen.

#### Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es zur Versiegelung von Boden und zur Neumodellage und Neuanlage von bahn- und straßenbegleitenden Böschungen. Hierdurch kann es zum dauerhaften Verlust bzw. Einschränkungen der Bodenfunktionen kommen.

### **B.3.2.3.4 Auswirkungen auf das Wasser**

Das Schutzgut Wasser lässt sich in die Teilfunktionen „Grundwasser“ und „Oberflächenwasser“ differenzieren.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme. Relevante betriebsbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser oder Oberflächengewässer sind aufgrund der bereits vorhandenen Nutzung im Bestand sowie der anthropogenen Überprägung im Bereich des Vorhabens nicht zu erwarten.

#### **Schutzgut Grundwasser**

Der Grundwasserflurabstand variiert im UG zw. 0,0 im Bereich der Bahntrasse bis 15 m im Gemeindeteil Meckelfeld. Die Durchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine und das Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung werden im gesamten UG als hoch eingestuft. Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Entnahmestellen sowie Abwasseranlagen befinden sich nicht innerhalb des UG.

### Baubedingte Auswirkungen

Durch temporäre Bodenversiegelungen gehen während der Bauzeit Versickerungsflächen verloren, wodurch es zu einer verringerten Grundwasserneubildung kommen kann.

Baubedingter Schadstoffeintrag in Böden, kann Auswirkungen auf das Grundwasser haben.

### Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die anlagebedingte Neuversiegelung gehen Versickerungsflächen dauerhaft verloren.

### **Schutzgut Oberflächengewässer**

Innerhalb des UG befindet sich mit dem Seevekanal ein Fließgewässer. Stillgewässer befinden sich im UG in naturnaher (SEZ im westlichen Bereich des UG) und naturferner (SXZ im östlichen Bereich des UG) Ausprägung.

### Baubedingte Auswirkungen

In Bereichen, in denen Oberflächengewässer direkt an das Baufeld angrenzen, kann es zu baubedingten Schadstoffeinträgen kommen.

### Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Einleitung von Niederschlagswasser, im Zusammenhang mit der anlagebedingten Entwässerung, kann es zu Auswirkungen auf Oberflächengewässer (Sevekanal) kommen.

### **B.3.2.3.5 Auswirkungen auf Luft und Klima**

Es befinden sich innerhalb des UG sowohl klimatische und lufthygienische Ausgleichsräume als auch Frischluftentstehungsräume und kaltluftproduzierende Offenlandbereiche. Die Bahnstrecke selbst stellt aufgrund ihrer erhöhten Lage und der Überwerfungsbauwerke eine Barriere für den Luftaustausch dar. Gehölzstrukturen kommen nur in geringer Größe von unter einem Hektar vor und sind nur von mittlerer lufthygienischer Bedeutung. Die klimaökologische und lufthygienische Belastung nimmt von der Bahntrasse zu den Rändern des UG hin ab.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf der baubedingten Flächeninanspruchnahme. Anlagebedingte Auswirkungen auf die klimatische sowie die lufthygienische Ausgleichsfunktion sind nicht zu erwarten, da es zu keiner dauerhaften Beanspruchung kaltluftproduzierender Offenlandflächen sowie lediglich

zu einer kleinflächigen Beanspruchung von Gehölzbiotopen kommt. Eine vertiefende Betrachtung kann entfallen. Relevante betriebsbedingte Auswirkungen sind aufgrund der bereits vorhandenen Nutzung im Bestand sowie der anthropogenen Überprägung im Bereich des Vorhabens nicht zu erwarten.

### **Baubedingte Auswirkungen**

Aufgrund der baubedingten Flächeninanspruchnahme kann es durch den temporären Verlust von Kaltluftentstehungsgebieten zu Auswirkungen auf die klimatische Ausgleichsfunktion kommen. Darüber hinaus kann es durch den Verlust von Frischluftentstehungsgebieten zu Auswirkungen auf die lufthygienische Ausgleichsfunktion kommen. Eine Belastung der Luft mit Schadstoffen und Stäuben durch das Baugeschehen, schwerpunktmäßig im Trassenumfeld bzw. im Bereich von Baustraßen und BE-Flächen, sind aufgrund der zeitlich begrenzten Dauer nicht von Bedeutung.

In Bezug auf die prognostizierten Klimaveränderungen sind für Bahnanlagen im Allgemeinen das zunehmende Hochwasserrisiko durch Starkregenereignisse und die Zunahme des Windwurftrisikos durch Orkane relevant. Aufgrund der erhöhten Lage des Bahndammes und der Einrichtung einer Rückschnitt- und Stabilisierungszone sind erhebliche Auswirkungen des Klimawandels auf die Betriebssicherheit der Bahnanlage nicht zu erwarten.

#### **B.3.2.3.6 Auswirkungen auf Landschaft**

Das UG westlich der Bahntrasse ist durch das Ortsbild der Gemeinde Seevetal aus Einzelhausbebauungen und kleineren Gewerbegebieten geprägt. Eine Ausnahme bildet ein naturnahes Gewässer, welches von gehölzgeprägter Ufervegetation umgeben ist, sowie die Waldbestände im Nordwesten des UG.

Östlich der Bahntrasse sind Feuchtwiesen der Kulturlandschaft mit hochwertigen Biotopstrukturen prägend. Insgesamt ist das UG jedoch durch Zerschneidungselemente (Bahntrasse, Bundesautobahn) optisch stark vorbelastet. Zudem liegt durch die Bahntrasse sowie Industriegebietsflächen und die A1 eine hohe Lärmbelastung im UG vor sodass dem Nahbereich der Bahntrasse ein geringer funktionaler Wert zukommt.

Vorhabenbedingt liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf der anlagebedingten Errichtung von Bauwerken. Von der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme sind keine erlebniswirksamen Landschaftselemente betroffen. Auswirkungen durch baubedingte Lärm- und Staubimmissionen sind

aufgrund der hohen Vorbelastung und der geringen Wertigkeit des Landschaftsbilds in den trassennahen Bereichen ebenfalls nicht zu erwarten. Eine vertiefende Betrachtung kann entfallen. Relevante betriebsbedingte Auswirkungen sind aufgrund der geringen Landschaftsbildqualität, der bestehenden Vorbelastung durch Lärm sowie der nur in geringem Maße vorliegenden Erhöhung des Lärmpegels durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

#### **Anlagebedingte Auswirkungen**

Durch die neuen baulichen Anlagen (Gleise, Überwerfungsbauwerk) kommt es im Siedlungsgebiet zur Erhöhung des baulichen Charakters

#### **B.3.2.3.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Innerhalb des UG befinden sich mehrere Bodendenkmale dessen Lage in Unterlage 17.2 verortet sind.

Zu Auswirkungen auf Kulturgüter kommt es innerhalb des UH weder durch den Neubau der Gleise noch durch die Anlage von BE-Flächen und Baustraßen.

#### **B.3.2.3.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Aus den betrachteten Wirkgefügen zwischen den Schutzgütern sind keine über die Angaben zu den einzelnen Schutzgütern hinausgehenden Auswirkungen erkennbar

### **B.3.2.4 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG**

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung und der Wirkungs- und Konfliktanalyse, mit der

Bewertung und Risikoeinschätzung der zu erwartenden Umweltauswirkungen. Die Ermittlung des ökologischen Risikos von Umweltauswirkungen erfolgt in Zusammenführung der Kriterien Beeinträchtigungsintensität und Bewertung bzw. Bedeutung der Schutzgüter im UG. Die Beeinträchtigungsintensität ergibt sich dabei jeweils aus der Empfindlichkeit der Schutzgüter gegenüber der Wirkfaktoren des Vorhabens und der mit den Wirkungen des Vorhabens verbundenen Belastungsintensität.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (Unterlage 17 UVP-Bericht) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft, mit folgenden Einzelergebnissen:

#### **B.3.2.4.1 Schutzgut Menschen**

Menschen reagieren empfindlich auf Schall- und Abgasimmissionen sowie Erschütterungen. Aufgrund ihrer hohen Schutzwürdigkeit sind Wohngebiete als sehr hoch empfindlich gegenüber Schallimmissionen anzusehen, Mischgebiete sind hoch empfindlich. Gegenüber Lärmimmissionen besitzen die Flächen mit Wohnumfeld-/Erholungsfunktion eine mittlere Empfindlichkeit.

#### **Baubedingte Auswirkungen**

Trotz der Vorbelastung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Immissionen in der Bestandssituation, wird das ökologische Risiko insbesondere durch Erschütterungs- und Schallimmissionen aufgrund der hohen Belastungsintensität in Verbindung mit der Empfindlichkeit für die Wohngebiete als sehr hoch, für die Mischgebiete als hoch eingeschätzt. Für die Grünflächen liegt ein mittleres bis hohes ökologisches Risiko vor.

Baubedingte Schadstoffeinträgen (vor allem Staub) insbesondere in trassennahen Bereichen sowie innerhalb und in der Nähe der BE-Flächen können durch entsprechende Schutzmaßnahmen (Benetzung mit Wasser) reduziert.

Wo Baustraßen im Bereich bestehender Rast- und Wanderwege verlaufen sind Erholungssuchende Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen nur lokal und kurzzeitig ausgesetzt. Aus diesem Grund ist die Empfindlichkeit vergleichsweise gering. Entlang des Seevedeichs verläuft eine grüne

Wegeverbindung. Diese befindet sich parallel zur Bahnstrecke hinter den Kleingartenanlagen. Durch die bestehende hohe Vorbelastung ist das ökologische Risiko hier als gering einzuschätzen. Im Bereich des siedlungsnahen Freiraums ist für die Erholungsnutzung, auch aufgrund des temporären Charakters baubedingter Auswirkungen, von einem geringen ökologischen Risiko auszugehen.

### **Betriebsbedingte Auswirkungen**

Trotz der bestehenden hohen Vorbelastung durch betriebsbedingte Schallimmissionen im Bereich von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion, wird das ökologische Risiko durch die betriebsbedingten Schallimmissionen aufgrund der Belastungsintensität und der hohen Wertigkeit der Wohnflächen als sehr hoch eingeschätzt. Für die Mischgebiete liegt ein hohes, für die Grünflächen ein mittleres bis hohes ökologisches Risiko vor.

Aufgrund der hohen Zugzahlen bereits in der Bestandssituation sind vorhabenbedingt keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Schadstoffimmissionen zu erwarten.

Die östlich der Bahntrasse gelegenen Feuchtwiesen sind für die Erholungsnutzung von mittlerer Bedeutung. Unter Berücksichtigung der hohen Vorbelastung durch den Bahnverkehr im Bestand, entsteht ein geringes ökologisches Risiko.

Die innerhalb des UG entlang des Seevedeichs verlaufende „Grüne Wegeverbindung“ ist in der Bestandssituation bereits in dem Maße Vorbelastet, dass es vorhabenbedingt nur zu geringen ökologischen Risiken kommt.

### **Fazit**

Es kommt sowohl bau- als auch betriebsbedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere durch baubedingte Erschütterungs- und Schallimmissionen und betriebsbedingte Schallimmissionen. Die Auswirkungen können unter Anwendung der in den Immissionsgutachten (Unterlagen 18.1 – 18.5) beschriebenen Schutzmaßnahmen sowie den ergänzenden Festlegungen im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4.1) weitgehend reduziert werden, so dass es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen sowohl in Hinblick auf das Wohnumfeld wie auch auf die Erholungsnutzung kommt.



### **B.3.2.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

#### **Schutzgut Pflanzen**

Biotope sind gegenüber anlagebedingter Flächeninanspruchnahmen sehr hoch empfindlich, da hiermit ein dauerhafter Funktionsverlust verbunden ist. Die Empfindlichkeit gegenüber baubedingter Flächeninanspruchnahme richtet sich nach der Wiederherstellbarkeit der Biotope, je langfristiger diese ist, desto höher ist die Empfindlichkeit. Gegenüber Schadstoffeinträgen, insbesondere Nährstoffe besteht für Biotope im UG überwiegend eine mittlere Empfindlichkeit. Für das naturnahe Gewässer, die Eichen-, Au- und Buchenwälder ist die Empfindlichkeit als hoch bis sehr hoch einzustufen.

#### Baubedingte Auswirkungen

Da bei der baubedingten Flächeninanspruchnahme der Vegetationsstandort verbleibt, wird die Belastung der Biotope als mittel eingeschätzt. In Verbindung mit der Empfindlichkeit der Biotope besteht eine mittlere Beeinträchtigungsintensität für kurzzeitig wiederherstellbare Biotope, wie z.B. Gras- und Staudenfluren. Für Gehölzbiotope auf den BE-Flächen besteht eine hohe Beeinträchtigungsintensität.

Für die hochwertigen Gehölzstrukturen, sowie die feuchtstandorte und mesophiles Grünland im UG besteht aufgrund der Wertigkeit ein sehr hohes ökologisches Risiko. Für mittelwertige Gehölzstrukturen im UG, wie z.B. Ruderalgebüsch oder Sukzessionswald ist das ökologische Risiko aufgrund der Wiederherstellbarkeit hoch. Für mittelwertige Offenlandbiotop, wie ruderale Gras- und Staudenfluren hingegen mittel. Für geringwertige, anthropogen geprägte Biotopstrukturen ist das ökologische Risiko gering

Die Belastungsintensität durch baubedingten Schadstoffeinträge in Biotopstrukturen ist allgemein als hoch einzustufen. In Verbindung mit einer mittleren bis hohen Empfindlichkeit der Biotope ergibt sich eine hohe Beeinträchtigungsintensität.

Für die Biotope geringer Bedeutung entsteht durch die Schadstoffeinträge ein mittleres Risiko, für die Biotope allgemeiner Bedeutung ein hohes Risiko und für nach § 30 BNatSchG sowie nach Anhang I der FFH-Richtlinie geschützten Biotope und Lebensraumtypen ein sehr hohes Risiko.

#### Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Für den dauerhaften Verlust von Offenland- als auch Gehölzbiotopen wird eine sehr hohe Beeinträchtigungsintensität (sehr hohe Belastung, sehr hohe Empfindlichkeit) zugrunde gelegt. Sehr hochwertige Biotope sind nicht von Flächenverlusten betroffen.

Durch den Neubau der Lärmschutzwände werden Teile des UG stärker beschattet. Aufgrund der Lage der neuen Lärmschutzwände, überwiegend im direkten Gleisbereich bzw. angrenzend an das Industriegebiet, der nicht ganztägigen Beschattung sowie der starken anthropogenen Überformung und geringen Wertigkeit der Biotoptypen ist jedoch nicht mit zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Ein hohes Risiko entsteht bei Inanspruchnahme der Sukzessionsgebüsche entlang der Gleisanlagen.

### **Fazit**

Es kommt sowohl bau- als auch anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen durch temporäre und dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Insbesondere die baubedingten Auswirkungen können unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen (016\_V, 017\_V, 019\_V, 020\_V, 025\_V und 026\_V) weitgehend reduziert werden. Nicht vermeidbare bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf hochwertige Stauden-, Gebüsch- und Gehölzstrukturen werden durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan definierten Maßnahmen 033\_A, 034\_A, und 035\_A ausgeglichen. Insgesamt verbleiben unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes keine Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, die nicht kompensiert werden. Somit kommt es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen.

### **Schutzgut Tiere**

Die Brutvögel im UG sind in Abhängigkeit ihrer Lebensraumansprüche unterschiedlich Empfindlich gegenüber bau- und betriebsbedingten Immissionen. Vögel des Offenlandes sind hoch bis sehr hoch empfindlich, wohingegen Wald- und Gehölzarten weniger empfindlich sind.

Grundsätzlich besteht bei Reptilien eine erhebliche Empfindlichkeit gegenüber der Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung ihrer Lebensräume und der Verletzung oder Tötung von Individuen während der Betriebs- und Bauphase.

Amphibien weisen gegenüber der Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen, der Zerschneidung von Wanderkorridoren und der Kollisionsgefahr während des Baus eine hohe Empfindlichkeit auf. Hinsichtlich der betriebsbedingten Kollisionsgefahr mit Zügen besteht eine sehr hohe Empfindlichkeit bei der Überquerung der Gleisanlage. Fledermäuse sind gegenüber bau- und betriebsbedingten Immissionen wie

Lärm/Erschütterung sowie Licht und optischen Reizen insbesondere während der Dämmerungs- und Nachtstunden empfindlich. Gegenüber betriebsbedingten Kollisionen mit Zügen mit einer Geschwindigkeit > 30 km/h weisen Fledermäuse i.d.R. eine mittlere bis hohe Empfindlichkeit auf, wobei diese stark durch das artspezifische Verhalten (Flughöhe, Geschwindigkeit, Nahrung etc.) bestimmt ist. Xylobionte Käfer wie z.B. Eremit (*Osmoderma eremita*) verbringen bis zum Schlüpfen der adulten Käfer mehrere Jahre in geeigneten Bäumen in larvaler Form. Sie weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber bau- und anlagebedingtem Verlust von Lebensräumen auf.

#### Baubedingte Auswirkungen

Durch baubedingte Flächeninanspruchnahme kommt es temporär zur Betroffenheit von Revieren nicht wertgebender Vogelarten (Amsel, Blaumeise, Kohlmeise, Dorngrasmücke, Grünfink, Ringeltaube, Zaunkönig und Haussperling). Zudem sind potenzielle Lebensräume der Waldeidechse und der Ringelnatter betroffen. Durch die baubedingte Inanspruchnahme von Vegetationsstrukturen ist der Verlust potenzieller Winter-/Sommerlebensräume der Erdkröte, Grasfrosch und Teichmolch zu erwarten. Zudem geht ein potenzieller Quartierbaum für Fledermäuse und xylobionte Käfer verloren.

Hinsichtlich der Reptilien sind baubedingte Barrierewirkungen möglich, da davon auszugehen ist, dass Waldeidechsen und Ringelnattern Lebensräume beidseitig der Gleisanlagen nutzen. Aufgrund der angesetzten Bauzeit von mehreren Jahren sind relevante Beeinträchtigungen der o. g. Arten nicht per se auszuschließen.

Das Schwerpunktorkommen der Amphibien liegt im Bereich eines Stillgewässers bahnlinks bei km 25,3. Im Rahmen der Amphibienfangzaunkartierung im Frühjahr 2018 wurde festgestellt, dass die Erdkröte u.a. einen wasserführenden Rohrdurchlass nutzt, um die Gleisbereiche zu unterqueren. Somit ist davon auszugehen, dass während der Bauphase für diese Art keine relevante Barrierewirkung zu erwarten ist. Bei den Arten Grasfrosch und Teichmolch wird nicht erwartet, dass sie die Gleise queren, so dass keine relevante Barrierewirkung während der Bauphase zu erwarten ist.

Kollisionen von Reptilien und Amphibien mit Baumaschinen und –fahrzeugen im Bereich der Gleisanlagen und der unmittelbar angrenzenden Bereiche sind nicht auszuschließen.

Im Zusammenhang mit bauzeitlicher Vergrämung von Brutvögeln, Fledermäusen, Reptilien und Amphibien besteht im Bereich des Vorhabens aufgrund des vorhandenen Bahnbetriebes, Industrie- und Gewerbetätigkeiten sowie Straßenverkehr eine erhebliche anthropogene Vorbelastung. Aus diesem Grund ist im Zusammenhang mit einer vergrämenden Wirkung eine weitgehende Adaptation anzunehmen. Zudem sind während des Baugeschehens Immissionsmindernde Maßnahmen vorgesehen. Es ist daher davon auszugehen, dass die bauzeitlichen Immissionen nur eine mäßige Auswirkung auf Brutvögel, Fledermäuse, Reptilien und Amphibien haben werden. Zudem können die genannten Artengruppen in unmittelbar angrenzenden Lebensraumstrukturen ausweichen. Nach Beendigung der Bauphase ist eine Wiederbesiedlung der von baubedingten Immissionen betroffenen Flächen möglich.

#### Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme kommt es zum Revierverlust nicht wertgebender Brutvogelarten (Blaumeise, Kohlmeise, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Mönchsgrasmücke und Rotkehlchen). Darüber hinaus ist der Verlust potenzieller Lebensräume der Waldeidechse und der Ringelnatter aufgrund der zusätzlichen Bauwerke und Gleise zu erwarten. Potentielle Winter-/Sommerlebensräume von Erdkröte, Grasfrosch und Teichmolch sind schwerpunktmäßig im Bereich des perennierenden Stillgewässers bahnlinks km 25,3 (Bereich Melkerstieg) möglich.

Über die Bestandssituation hinausgehende Barrierewirkungen sind für Reptilien möglich, da davon auszugehen ist, dass Waldeidechsen und Ringelnattern Lebensräume beidseitig der Gleisanlagen nutzen.

Hinsichtlich der Amphibien sind keine relevanten anlagebedingten Barrierewirkungen zu erwarten, da die Erdkröte im Bereich des Stillgewässers bahnlinks bei km 25,3 weiterhin einen wasserführenden Rohrdurchlass nutzt, um die Gleisbereiche zu unterqueren. Bei den Arten Grasfrosch und Teichmolch wird vermutet, dass sie die Gleise nicht queren, entsprechend sind zusätzliche Barrierewirkungen nicht zu erwarten.

#### Betriebsbedingte Auswirkungen

Hinsichtlich des Kollisionsrisikos besteht bereits vor Umsetzung des Vorhabens durch den Zugverkehr auf den vorhandenen sechs Gleisen, insbesondere für bodenbewohnende Tierartengruppen, eine erhebliche Vorbelastung.

Vorhabenbedingt ist in Relation zu der Bestandssituation nicht von einer Zunahme der Kollisionen von Zügen mit querenden Tier auszugehen.

Durch den bestehenden Bahnbetrieb, sowie die Nutzung angrenzender Flächen (Industrie- und Gewerbetätigkeiten sowie Straßenverkehr), ist bereits im Bestand eine erhebliche Vorbelastung durch Immissionen wie Schall, Licht/optische Reize, Erschütterung, Staub und Abgase vorhanden. In diesem Zusammenhang sind vorhabenbedingt nicht mit zusätzlichen erheblichen Auswirkungen zu rechnen. Der Neubau der Gleise erfolgt im bestehenden Gleisbereich, sodass sich die Trassenbreite insgesamt kaum verändert und somit keine zusätzlichen Auswirkungen in bisher unbelasteten Bereichen zu erwarten sind.

### **Fazit**

Es kommt sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, insbesondere durch Barrierewirkung, Flächeninanspruchnahme und Kollisionsgefahr. Aufgrund der Vorbelastung durch die Bestandssituation ist jedoch überwiegend nicht mit zusätzlichen Erheblichkeiten zu rechnen. Besonders die baubedingten Auswirkungen sind unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen (021\_V, 022\_V, 023\_V, 024\_V, 025\_V, 027\_V, 029\_VA und 031\_VA), die sich schwerpunktmäßig auf die Tierartengruppen Reptilien, Amphibien, Vögel, Fledermäuse und totholzbewohnende Käfer beziehen, weitgehend vermeidbar. Bau- und anlagebedingtem Verlust von Lebensraumstrukturen wird mit den CEF-Maßnahmen 028\_CEF, 030\_CEF und 032\_CEF begegnet, womit die durchgängige Lebensraumfunktion für die betroffenen Tierartengruppen Vögel, Fledermäuse und totholzbewohnende Käfer sichergestellt wird. Unter Berücksichtigung dieser artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird zudem das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG vermieden. Vorhabenbedingt kommt es demnach nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere.

### **B.3.2.4.3 Schutzgut Fläche und Boden**

#### **Schutzgut Fläche**

Die betroffenen Flächen im UG sind größtenteils bereits versiegelt, sodass die Empfindlichkeit hier als gering eingeschätzt wird.

### Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Im Rahmen des Vorhabens werden bauzeitlich rund 63.094 m<sup>2</sup> Fläche beansprucht, wovon 13.976 m<sup>2</sup> bisher unbefestigte Flächen sind. Da die bauzeitlich beanspruchten Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden und zur Verfügung stehen, ist hier von einem geringen ökologischen Risiko auszugehen. Anlagebedingt erfolgt eine Neuversiegelung von rund 18.507 m<sup>2</sup>. Da die Flächen der trassennahen Bereiche als anthropogen stark überformt einzustufen sind, besteht ein mittleres ökologisches Risiko.

### **Fazit**

Die vorhabenbedingt neu beanspruchten Flächen sind aufgrund der bestehenden Nutzung vorbelastet, so dass keine unbelasteten Freiflächen sowie für die Land- und Forstwirtschaft bedeutsame Flächen betroffen sind. Das Ausmaß des vorhabenbedingten Flächenverbrauchs ist insgesamt gering. Aus diesem Grund kommt es nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Fläche.

### **Schutzgut Boden**

Die Verdichtungsempfindlichkeit von Böden ist von der Bodenart und Faktoren wie der Feuchtestufe und dem Humusgehalt abhängig. Aufgrund der überwiegend bereits vorhandenen Versiegelung im Bereich des Baufelds ist die Verdichtungsempfindlichkeit hier als gering zu bewerten. Bei baubedingt betroffenen Moorböden ist aufgrund der nutzungsbedingten Vorbelastung, direkt angrenzend an die Bahntrasse, lediglich von einer geringen Verdichtungsempfindlichkeit auszugehen.

Aufgrund der starken Vorbelastung der Böden am Vorhabenstandort ist zudem von einer geringen Empfindlichkeit in Bezug auf Schadstoffeinträge auszugehen.

Gegenüber einer dauerhaften Überbauung und Flächenversiegelung besitzen bisher unversiegelte Böden generell eine sehr hohe Empfindlichkeit, da alle Bodenfunktionen vollständig verloren gehen.

### Baubedingte Auswirkungen

Die Belastungsintensität auf bis dato unversiegelte Baustellenflächen und -straßen wird allgemein hoch eingeschätzt. Da die vorhabenbedingt betroffenen Bodentypen (Braunerde-Podsol und stark anthropogen überprägt und daher vorbelastete Moorböden) in Ihrer Ausprägung am Vorhabenstandort Verdichtungen gegenüber in

geringem Maß empfindlich sind, ist insgesamt von einer mittleren Beeinträchtigungsintensität auszugehen. Das ökologische Risiko gegenüber temporärer Bodeninanspruchnahme ist im Bereich der Braunerde-Podssole gering. Dort wo betroffene Moorböden nicht bereits durch die Bahnbauwerke selbst überprägt sind, ist das ökologische Risiko hoch.

Die Belastungsintensität gegenüber baubedingten Schadstoffeinträgen ist während des Baus allgemein als hoch einzustufen. Aufgrund der geringen Empfindlichkeit der Bodentypen am Vorhabenstandort gegenüber Schadstoffeintrag ergibt sich eine mittlere Beeinträchtigungsintensität. In Verbindung mit der Wertigkeit der Böden resultiert für die Pseudogley-Parabraunerden und Braunerde-Podsolen ein geringes ökologisches Risiko, während für die Moorböden ein hohes Risiko besteht.

#### Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingte Versiegelungen und Überprägung von Böden sind dauerhaft. Die Belastungsintensität durch Versiegelung und Überprägung bisher unversiegelter und kaum vorbelasteter Böden ist sehr hoch einzuschätzen. Die Böden im Bereich der neuzubauenden Gleise sind jedoch als stark vorbelastet und versiegelt einzuschätzen. Es ergibt sich daher eine geringe Belastungsintensität. Demzufolge wird das ökologische Risiko überwiegend gering eingeschätzt, lediglich für die Moorböden besteht ein mittleres ökologisches Risiko.

#### **Fazit**

Es kommt sowohl bau- als auch anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch temporäre und dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Baubedingte Auswirkungen können unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen (016\_V und 025\_V) weitgehend reduziert werden.

Nicht vermeidbare anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan definierte Maßnahme 036\_A ausgeglichen. Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes verbleiben keine Auswirkungen, die nicht kompensiert werden. Somit kommt es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden.

#### **B.3.2.4.4 Schutzgut Wasser**

##### **Schutzgut Grundwasser**

Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeintrag ist von der Speicher- und Regulierungsfunktion der Böden abhängig. Die Empfindlichkeit ist im Bereich des Vorhabens überwiegend gering. Im überwiegenden Bereich des UG ist die Grundwasserneubildung von mittlerer Bedeutung, demnach besteht eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung.

##### Baubedingte Auswirkungen

Die verminderte Grundwasserneubildung durch bauzeitliche Flächenversiegelungen, ist aufgrund der Bauzeit von mehreren Jahren mit einer mittleren Beeinträchtigungsintensität zu bewerten. Aus diesem Grund und da die verlorengelassenen Versickerungsflächen von mittlerer Bedeutung für die Grundwasserneubildungsrate im Bereich des Vorhabens sind, wird das ökologische Risiko am Vorhabenstandort mittel bewertet.

Die Belastungsintensität durch baubedingten Schadstoffeintrag in das Grundwasser ist allgemein als hoch einzustufen. Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeintrag hängt von der Ausprägung des Schutzpotenzials der Grundwasserüberdeckung sowie des Grundwasserflurabstandes ab. Im Bereich des Vorhabens besteht aufgrund der überwiegend geringen bis mittleren Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ein geringes bis mittleres ökologisches Risiko.

##### Anlagebedingte Auswirkungen

Mit einem erheblichen Verlust an Versickerungsfläche ist aufgrund der insgesamt geringen Neuversiegelung am Vorhabenstandort nicht zu rechnen. Nachteilige Auswirkungen auf die Versickerungsleistung und Grundwasserneubildung ist daher nicht zu erwarten.

##### **Fazit**

Da der Flächenverlust für die Grundwasserneubildung gering ist und Niederschlagswasser sich aufgrund der geplanten Versickerung weiterhin als Grundwasser anreichern kann sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Grundwasser durch die Bau- und Anlagebedingte Flächeninanspruchnahme nicht zu erwarten. Baubedingte Auswirkungen können unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen 001\_V und 025\_V weitgehend reduziert werden.



## **Schutzgut Oberflächengewässer**

Oberflächengewässer sind gegenüber Schadstoffeinträgen sowie Beeinträchtigungen des Selbstreinigungsvermögens hoch empfindlich.

### Baubedingte Auswirkungen

Die Belastungsintensität durch Schadstoffeinträge in Gewässer wird während der Bauphase hoch eingeschätzt. In Bereichen, wo das Baufeld an Oberflächengewässer angrenzt ist temporär von einem mittleren bis hohen ökologischen Risiko auszugehen.

### Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die geplante Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur erhöht sich der rechnerische Abfluss um ca. 15 %. Die Ableitung ist über die vorhandenen Durchlässe vorgesehen. Aufgrund der bereits bestehenden Einleitung ergibt sich durch die steigende Gesamteinleitungsmenge ein geringes ökologisches Risiko.

Im Zuge der Baumaßnahme wird ein Graben südlich der Landesgrenze im Bereich der Kleingärten neu profiliert. Da es sich um einen naturfernen Entwässerungsgraben handelt, ist hier von einem geringen ökologischen Risiko auszugehen.

## **Fazit**

Im Bereich des Baufeldes grenzen keine Oberflächengewässer an. Darüber hinaus sind erhebliche nachteilige Auswirkungen in Relation zur Bestandssituation unter Berücksichtigung der physischen Merkmale des Vorhabens (Bahnkörper und Geländeanstieg) auf Oberflächengewässer nicht zu erwarten. Baubedingte Auswirkungen können unter Anwendung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14) definierten Vermeidungsmaßnahmen 018\_V und 025\_V weitgehend reduziert werden.

### **B.3.2.4.5 Schutzgut Luft und Klima**

Aufgrund der Großräumigkeit siedlungswirksamer Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete im UG, besteht eine geringe Empfindlichkeit des Schutzgutes Klima gegenüber Flächenbeanspruchungen. Die Lufthygiene ist vor allem gegenüber Schadstoffeinträgen hoch empfindlich.

## **Baubedingte Auswirkungen**

Offenlandflächen werden temporär und Kleinflächigkeit beansprucht. Daher wird die Belastung für die klimatische Ausgleichsfunktion als irrelevant eingeschätzt, ökologische Risiken sind damit nicht verbunden.

Der baubedingte Verlust von Gehölzstrukturen ist kleinflächig, damit verbundene Belastungen der lufthygienischen Ausgleichsfunktion sind daher gering. In Verbindung mit einer geringen Empfindlichkeit des Schutzgutes gegenüber Flächeninanspruchnahme am Vorhabenstandort, aufgrund großräumiger siedlungswirksamer Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete, und der mittleren Bedeutung der betroffenen Gehölze im Zusammenhang mit der lufthygienischen Ausgleichsfunktion resultiert ein geringes Risiko.

## **Fazit**

Aufgrund des geringen Umfangs der Inanspruchnahme klimatisch wirksamer Strukturen, sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima nicht zu erwarten.

### **B.3.2.4.6 Schutzgut Landschaft**

Im überwiegenden Teil des UG besteht aufgrund der zivilisatorischen Prägung eine eher geringe Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen des äußeren Erscheinungsbildes der Landschaft. Nur ein kleiner Teil des UG ist von ausgeräumten, strukturarmen Offenlandbereichen ohne besondere Reliefkennzeichnungen geprägt, somit sind visuelle Veränderungen i.d.R. weithin wirksam, so dass eine hohe Empfindlichkeit besteht.

## **Anlagebedingte Auswirkungen**

Da sich bereits in der Bestandssituation Überwerfungsbauwerke im Bereich des Vorhabens befinden, werden durch die neuen baulichen Anlagen keine traditionellen oder gewohnten Sichtachsen zerstört. Die Sichtbeziehung ist aufgrund des Industriegebiets mit seinen Kränen sowie der existierenden Bauwerke bereits stark eingeschränkt. Die Belastung wird daher als gering eingeschätzt. Der Siedlungsbereich von Meckelfeld weist gegenüber dieser Art von Beeinträchtigung eine geringe Empfindlichkeit auf. Das Risiko ist in Verbindung mit der Landschaftsbildqualität in diesem Bereich daher als gering einzustufen.

## **Fazit**

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft durch die Errichtung landschaftsbildwirksamer Strukturen sind aufgrund der Vorbelastung und der damit verbunden geringen Qualität des Landschaftsbildes am Vorhabenstandort nicht mit dem Vorhaben verbunden.

### **B.3.2.5 Zusammenfassung**

Mit dem Vorhaben „Knoten Hamburg Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld, PFA 1 Niedersachsen“ sind Auswirkungen unterschiedlicher Intensität auf die UVPG Schutzgüter verbunden. Das Vorhaben stellt sich in erster Linie als Erweiterung des bestehenden Überwerfungsbauwerks dar und den Einbau von Weichen und Rückbau von Weichen mit Lückenschluss, die Verschwenkung vorhandener Streckengleise, die Anpassung von Entwässerungsanlagen, den Neubau von Rettungswegen sowie Neubau und Anpassung von Lärmschutzwänden (LSW).

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich feststellen, dass die Planung des Vorhabens dem Prinzip der Umweltvorsorge ausreichend Rechnung trägt. Dabei umfasst die Beschreibung des Vorhabens gemäß den Vorgaben des § 16 Abs. 4 UVPG auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden. Die dem Vorhaben zum Teil entgegenstehenden Belange werden zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht, unvertretbare Wechselwirkungen ergeben sich nicht.

Vorhabenbedingt sind vor allem die Schutzgüter Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit (Wohn- und Erholungsfunktion), Tiere, Pflanzen und Boden betroffen. Ökologischen Risiken ergeben sich für diese Schutzgüter in erster Linie aus baubedingten Immissionen und Flächeninanspruchnahmen. Auswirkungen können durch geeignete Vorkehrungen und Maßnahmen wirksam vermindert werden. Darüber hinaus entfallen baubedingten Auswirkungen nach Bauabschluss weitgehend wieder. Ökologische Risiken für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, und Boden sind zudem mit der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme verbunden. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Nutzung am Vorhabenstandort sowie vorgesehener Ersatzmaßnahmen und der Zahlung von Ersatzgeld, verbleiben keine Auswirkungen die erheblich für diese Schutzgüter sind.

Ökologische Risiken bestehen außerdem für das Schutzgut Menschen durch betriebsbedingte Schallimmissionen. Diese können unter Berücksichtigung der Vorbelastung und durch geeignete Schallschutzmaßnahmen gemindert werden.

Es verbleiben mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen keine unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens im Sinne des § 2 Abs. 2 UVPG auf die Schutzgüter, die erheblich nachteilig sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verursacht. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG kompensiert.

Aus den Unterlagen 14 bis 18 zum Vorhaben sowie dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) ergibt sich nach Prüfung, dass von dem Vorhaben keine entscheidungserheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Im Ergebnis ist die Umweltverträglichkeit des Vorhabens mit einem positiven Ergebnis zu bejahen.

#### **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

##### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Das Projekt ist als Maßnahme des Knoten Hamburgs Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs eingestuft. Damit ist die Planrechtfertigung gegeben, entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

##### **B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk**

Die Planung und Ausführung erfolgt entsprechend den technischen Regelwerken der DB AG. Für mögliche Abweichungen von Regelwerken sind Unternehmensinterne Genehmigungen (UiG) bzw. Zustimmungen im Einzelfall (ZiE) erforderlich.

Nach derzeitigem Stand sind im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt keine Abweichungen geplant.

##### **B.4.3 Abschnittsbildung**

Auf Grund der Länge der Strecke, der Komplexität der geplanten Baumaßnahmen sowie der administrativen Grenzen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (Bezirk Harburg) und dem Land Niedersachsen (Gemeinde Seevetal im Landkreis Harburg) erfolgt eine Aufteilung in zwei Planfeststellungsabschnitte (PFA). Der südliche PFA 1 umfasst den im Land Niedersachsen, der nördliche PFA 2 den auf

dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg gelegenen Teil der Maßnahme. Die Landesgrenze und somit die Trennlinie der PFA durchschneidet die Strecke 1720 bei Strecken-km 165,921, die Strecke 1255-1 bei Strecken-km 1,337, die Strecke 1255-2 bei Strecken-km 1,310 und die Strecke 1280 bei Strecken-km 25,946.

#### **B.4.4 Variantenentscheidung**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante daraufhin geprüft, ob eine andere Variante vorzugswürdig ist. Das ist jedoch weder in Bezug auf eine großräumige noch im Hinblick auf eine kleinräumige Variantenentscheidung der Fall. Die Auswahlentscheidung ist nicht zu beanstanden.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden zwei Planfälle unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen (Auflösung der betrieblichen Engstellen in Form Kreuzungskonflikten, Steigerung der Leistungsfähigkeit) entwickelt und in der Vorplanung vollständig beplant. Abschließend wurden sie hinsichtlich Kosten und Nutzen miteinander verglichen und bewertet. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile ging die vorliegende Planung (Planfall 2) als Vorzugsvariante aus der Studie hervor.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI LA 175) und das Eisenbahn-Bundesamt (Referat 41) haben der vorgeschlagenen Vorzugsvariante zugestimmt und die Nachvollziehbarkeit des Variantenentscheids bestätigt. Die Vorzugsvariante vereint den optimalen betrieblichen Nutzen zur Auflösung aller bestehenden Konflikte bei geringeren Kosten gegenüber der Alternative (Planfall 1). Zudem ist er mit einem geringeren Eingriff in Natur und Landschaft verbunden, da bereits betrieblich genutzte Flächen besser in die Planung integriert wurden.

#### **B.4.5 Wasserhaushalt**

##### **B.4.5.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen**

Die erforderliche wasserrechtliche Genehmigung wird gem. § 19 WHG in Kap. A.3.1 dieses Beschlusses miterteilt. Hier ordnet die Planfeststellungsbehörde außerdem Nebenbestimmungen an, um den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes ausreichend Rechnung zu tragen.

#### **B.4.5.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.3.1) mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar.

#### **B.4.5.3 Stellungnahme des Landkreises Harburg – Abteilung Boden/Luft/Wasser**

Die Abteilung Boden/Luft/Wasser des Landkreises Harburg führt in ihrer Stellungnahme aus, dass die eingereichten wasserrechtlichen Unterlagen hinsichtlich der beantragten wasserbehördlichen Erlaubnis zu ergänzen sind. U.a. seien die Unterlagen so zu erweitern, dass insbesondere der Ort der Gewässerbenutzung beschrieben und dargestellt wird. Darüber hinaus sei die Größenordnung der Gewässerbenutzung anzugeben. Zusätzlich fordert der Landkreis, dass auch für die geplante Anpassung des Grabenprofils eine planerische Gegenüberstellung von Bestand und Planung in einer nachvollziehbaren bemaßten Planunterlage nachzureichen sei. Es sei aus ihrer Sicht wahrscheinlich, dass es sich um eine wesentliche Änderung des bestehenden Grabens handle und somit neben der wasserbehördlichen Erlaubnis für die Benutzung eines Gewässers ebenfalls auch eine wasserbehördliche Genehmigung für die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers erforderlich sei. Die Erlaubnis und Genehmigung könne nach erfolgter Prüfung durch die Wasserbehörde des Landkreises Harburgs in den Planfeststellungsbeschluss inkludiert werden.

Nach ergänzenden Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg, sowie der Nachlieferung wasserrechtlicher Unterlagen erfolgte am 27.09.2021 eine Besprechung zwischen der Vorhabenträgerin und der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg, wo die Vorhabenträgerin im Ergebnis der vorherigen Abstimmungen ein Konzept zur Umsetzung von Retentionsflächen zum Zweck der Verbesserung der Wasserqualität der gesammelten Niederschlagswässer aus der Verkehrsanlage vor Einleitung in den Seevekanal vorstellte, um verbleibende Bedenken der Unteren Wasserbehörde auszuräumen. Der Planfeststellungsbehörde wurde das mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmte Besprechungsprotokoll vom 27.09.2021 mit Stand 05.10.2021 zur Information vorgelegt.

Im Ergebnis der Besprechung stimmte die Untere Wasserbehörde des Landkreises Harburg dem grundsätzlichen Konzept der vorgestellten Retentionsflächen zu. Es wurde abgestimmt, dass eine planerische Bearbeitung in technischer Hinsicht in

Form einer Entwurfsplanung zu erfolgen habe, die von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegeben und dem LK Harburg zur Abstimmung vorgelegt wird.

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 20.10.2021 bestätigt, dass die technische Planung vollumfänglich beauftragt wurde und entsprechend erstellt wird. Des Weiteren bestätigte sie, dass alle sich aus dem Protokoll vom 27.09.2021 (Kap. 4) ergebenden Anmerkungen der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg in der Planung berücksichtigt und alle notwendigen Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg geführt werden. Die Zusage der Vorhabenträgerin wird in Kap. A.5.7.2 dieses Beschlusses dokumentiert.

Die Untere Wasserbehörde des Landkreises Harburg wies die Vorhabenträgerin außerdem darauf hin, dass u.a. die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Planung der Retentionsflächen zu berücksichtigen seien. Nach Prüfung der Biotopausstattung der vorgesehenen Retentionsflächen in der Bestandssituation ist die Umsetzung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich mit diesen Belangen vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass wie für den Rest der Maßnahme, auch hier die Verursacherpflicht i.S.d. § 15 BNatSchG sowie artenschutzrechtliche Belange des § 44 BNatSchG gelten.

Aus den Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg ergeben sich die Nebenbestimmungen aus Kap. A.3.1 dieses Beschlusses. Damit besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

#### **B.4.5.4 Stellungnahme SB 6**

Der Sachbereich 6 äußert sich in den Stellungnahmen vom 11.12.2020 (Az. 58611-576ti/001-1114#010) und 02.08.2021 (Az.: 58611-576ti/001-1114#010) zu den wasserrechtlichen Sachverhalten und fordert für eine abschließende Beurteilung einzelne Unterlagen nach. Die entsprechenden Unterlagen wurden der Planfeststellungsbehörde zur Weitergabe an den SB 6 vorgelegt. Die finale Stellungnahme des SB 6 stammt vom 16.09.2021 (Az.: 58611-576ti/001-1114#010). Damit bestehen seitens des SB 6 unter Berücksichtigung der Hinweise und Nebenbestimmungen aus den o.g. Stellungnahmen keine Bedenken gegen die Planung.

Die Vorhabenträgerin hat die in den Stellungnahmen formulierten Hinweise und Nebenbestimmungen zur Kenntnis genommen und gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt, diese in der weiteren Planung und Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde dokumentiert die Zusage in Kap. A.5.7.1 und verweist auf die Nebenbestimmungen in Kap. A.3.1 dieses Beschlusses.

#### **B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Im Einzelnen:

Die Vorhabenträgerin hat zur Abarbeitung der Eingriffsregelung einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) inkl. Bestandsübersichtsplan, Bestands- und Konfliktplan, Maßnahmenübersichtsplan und Maßnahmenblättern vorgelegt (Unterlage 14).

Hier wird dargestellt, dass das Vorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 14 Abs. 1 BNatSchG) verbunden ist. Der Verursacher eines Eingriffs ist gem. § 13 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Zu diesem Zweck werden durch die Vorhabenträgerin Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen vorgesehen (016\_V, 017\_V, 018\_V, 019\_V, 020\_V, 021\_V, 022\_V, 023\_V, 024\_V, 025\_V, 026\_V, 027\_V, 028\_CEF, 029\_VA, 030\_CEF, 031\_VA und 032\_CEF). Diese beziehen sich schwerpunktmäßig auf die Schutzgüter Pflanzen, und Tiere und sollen insbesondere dem Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen dienen. Auch unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen verbleiben unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere.

Der Eingriffsverursacher ist gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Um dieser Verpflichtung nachzukommen sieht die Vorhabenträgerin Ausgleichsmaßnahmen vor (033\_A, 034\_A, 035\_A und 036\_A), nach deren Umsetzung keine Eingriffe in Natur und Landschaft verbleiben, die nicht kompensiert werden.

Das Vorhaben befindet sich außerhalb von Schutzgebietsflächen und wirkt auch nicht in diese hinein.



#### **B.4.6.1 Stellungnahme des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)**

Der Fachbereich Landwirtschaft/Bodenschutz des LBEG empfiehlt im Rahmen der UVP die Angabe der Grundlage des Bewertungsschemas und die Verwendung eines der in den Ländern vorliegenden Bewertungsschemata sowie die frühzeitige und aktive Beteiligung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes bei der Planung, der Durchführung auf der Baustelle und der Kontrolle der Flächenwiederherstellung, so sollte bei der Umsetzung des Vorhabens eine bodenkundliche Baubegleitung – alternativ eine Umweltbaubegleitung mit ausgewiesener bodenkundlicher Fachkenntnis – eingebunden werden. Zudem wird empfohlen, ein Bodenschutzkonzept zu erstellen, hierbei sollte die bodenkundliche Baubegleitung einbezogen werden.

Um dauerhaft negative Auswirkungen auf die Böden zu vermeiden, sollte laut der Stellungnahme des LBEG der Boden im Bereich der Bewegungs-, Arbeits- und Lagerflächen durch geeignete Maßnahmen (z. B. Überfahrungsverbotzonen, Baggermatten) geschützt werden. Boden sollte im Allgemeinen schichtgetreu ab- und aufgetragen werden. Die Lagerung von Boden in Bodenmieten sollte ortsnah, schichtgetreu, in möglichst kurzer Dauer und entsprechend vor Witterung geschützt werden (u. a. gemäß DIN 19731). Außerdem sollte laut dem LBEG das Vermischen von Böden verschiedener Herkunft oder mit unterschiedlichen Eigenschaften vermieden werden. Die Verdichtungsempfindlichkeit der Böden sollte durch die bodenkundliche Baubegleitung vor Ort bestimmt werden. Auf verdichtungsempfindlichen Flächen sollten Stahlplatten oder Baggermatten zum Schutz vor mechanischen Belastungen ausgelegt werden. Besonders bei diesen Böden sollte auf die Witterung und den Feuchtegehalt im Boden geachtet werden, um Strukturschäden zu vermeiden.

Bzgl. der Einzelheiten zu den Empfehlungen und Hinweisen des LBEG wird auf die Stellungnahme vom 09.03.2020 (Az.: L 3.7-L68531-03-2020-0013-Möh) verwiesen.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise und Anregungen aus der Stellungnahme des LBEG in der weiterführenden Planung zu berücksichtigen. Die genannten Vorgaben werden laut der Vorhabenträgerin eingehalten.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Zusage der Vorhabenträgerin zur Kenntnis und dokumentiert sie in Kap. A.5.3 dieses Beschlusses.

#### **B.4.6.2 Kritik an Kompensationsmaßnahmen**

In einer Einwendung werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen am Brunsberg (Buchholz) kritisiert. So würden die darin vorgesehenen Waldbaumaßnahmen und die damit verbundene Finanzierung in die Zuständigkeit des Landkreises Harburg fallen. Es wird zudem beanstandet, dass die durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen nicht eingriffsnah im Raum Seevetal vorgenommen werden.

Die Vorhabenträgerin erläutert zu den Ausgleichsmaßnahmen, dass, es nicht möglich sei die Ausgleichsflächen im Raum Seevetal umzusetzen. Hierzu würden die Böden im Kompensationspool LK Am Brunsberg durch Waldumwandlung-Entwicklung von Eichenmischwald aufgewertet (Unterlage 14). Im Zusammenhang mit der Waldumwandlung erklärt die Vorhabenträgerin, dass eine zu starke Auslichtung der Bestände, Kahlschläge und Neupflanzung von fremdländischen Baumarten nicht geplant seien.

Die Planfeststellungsbehörde wertet die Aussage der Vorhabenträgerin bzgl. der Waldumwandlung am Brunsberg als Zusage und dokumentiert diese in Kap. A.5.13 dieses Beschlusses. Hinweise aus der Einwendung zur Korrektur von Flächenangaben in den Maßnahmenblättern 034\_A und 036\_A wurden von der Vorhabenträgerin umgesetzt. Die angepassten Maßnahmenblätter liegen der Planfeststellungsbehörde vor.

Weitere Stellungnahmen und Einwendungen mit Bezug zu den naturschutzfachlichen Unterlagen wurden im Rahmen der Anhörung nicht erhoben. Die vorgelegten Unterlagen sind aus sich der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Demnach besteht kein Regelungsbedarf.

#### **B.4.7 Arten- und Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Arten- und Gebietsschutzes vereinbar. Im Einzelnen:

Im Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Unterlage 15) wird plausibel dargelegt, dass Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG unter Einbeziehung der genannten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (027\_V, 029\_V, 031\_VA, 033\_VA, 030\_CEF, 032\_CEF und 034\_CEF) nicht verletzt werden. Eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Das FFH-Gebiet DE 2526-331 „Seeve“ quert eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der Zugbildungsanlage Maschen unterirdisch. Flächeninanspruchnahme ist

damit nicht verbunden. Bereits auf Ebene der FFH-Vorprüfung (Unterlage 16) wird plausibel dargelegt, dass mit hinreichender Sicherheit auszuschließen ist, dass das Vorhaben mit erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes 2526-331 „Seeve“ und der entsprechenden Erhaltungsziele und der zu schützenden Arten verbunden ist. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens wurden keine Einwände im Zusammenhang mit den Unterlagen zum Arten- und Gebietsschutz erhoben. Die Abteilung Naturschutz/Landschaftspflege des Landkreises Harburg äußert bzgl. der naturschutzfachlichen Sachverhalte keine Bedenken. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die entsprechenden Unterlagen ebenfalls nicht zu beanstanden, es besteht kein Regelungsbedarf.

#### **B.4.8 Immissionsschutz**

Das Vorhaben genügt den lärmbeeinträchtigten Belangen der Anwohner nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4.1) in angemessener Form. Im Einzelnen:

##### **B.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm (Unterlage 18.3) ist das Bauvorhaben voraussichtlich mit einer nicht unerheblichen Baulärmentwicklung verbunden. Gemäß dem Erläuterungsbericht der genehmigten Planunterlagen (Unterlage 1, Pkt. 9.3.7) plant der Vorhabenträger umfangreiche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, um den Baulärm in einem zumutbaren Rahmen zu halten. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als Richtgröße für die Zumutbarkeit hebt der Vorhabenträger dabei aufgrund der gegebenen Vorbelastung des planbetroffenen Bereichs durch Schienenverkehrslärm in der Weise auf projektspezifische Richtwerte an, dass diese mindestens 5 dB(A) unter der Vorbelastung aus dem Schienenverkehr, sowie 5 dB(A) unter 70 dB(A) tags sowie 60 dB(A) nachts liegen. Weiterhin bleiben die projektspezifischen Richtwerte im Nachtzeitraum mindestens 5 dB(A) unter dem Richtwert im Tageszeitraum. An weiter entfernt liegenden Gebäuden westlich der Gleise betragen die projektspezifischen Richtwerte 55 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts. Wegen der Einzelheiten wird auf die schalltechnische Untersuchung zum Baulärm, Unterlage 18.3, Pkt. 5 Vorbelastung, verwiesen.

Weiterhin wurden durch die Vorhabenträgerin Anpassungen des Bauablaufes eingeplant um eine Senkung der Beurteilungspegel zu erzielen. So wurden die

lärmintensiven Arbeiten teilweise in den Tageszeitraum verlegt und statt lärmintensiver Rammarbeiten mit einer Schlagramme leisere Bohrverfahren bzw. Rammarbeiten mit einer Vibrationsramme gewählt.

Darüber hinaus beabsichtigt die Vorhabenträgerin weitere Maßnahmen umzusetzen:

- Da an den baulärbetroffenen Gebäuden teilweise mit baubedingten Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu rechnen ist und die Vorhabenträgerin eine Unterbringung der davon betroffenen Bewohner in Ausweichquartieren (Hotels) über einen längeren Zeitraum nicht als sinnvoll erachtet, sollen die aus dem Eisenbahnbetriebslärm in dem hier verfahrensgegenständigen Bereich resultierenden passiven Lärmschutzansprüche bereits vor Baubeginn erfüllt werden, um den Betroffenen Gelegenheit zu geben, Schutzmaßnahmen rechtzeitig umzusetzen.
- An weiteren Gebäuden in dem hier verfahrensgegenständigen Bereich, die keinen Anspruch auf passiven Schallschutz aus dem Eisenbahnbetriebslärm haben, werden baulärmbedingte passive Schallschutzmaßnahmen für die schützenswerten Räume vor Baubeginn realisiert, da an diesen Gebäuden voraussichtlich für mehr als 4 Wochen baubedingte Beurteilungspegel von über als 60 dB(A) im Nachtzeitraum auftreten können.
- Die Vorhabenträgerin benennt eine baulärmverantwortliche Person, die für etwaige Probleme des Baulärms zuständig ist, bei Bedarf Schallschutzmaßnahmen koordiniert und als AnsprechpartnerIn für betroffene BürgerInnen zur Verfügung steht.
- Falls notwendig, werden den BewohnernInnen von Gebäuden, in denen kein passiver Schallschutz umgesetzt wird, bei Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts externe Übernachtungsmöglichkeiten (Hotels) angeboten.
- Alle Betroffenen werden rechtzeitig über die bevorstehenden Arbeiten ausführlich informiert.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das oben benannte Schutzkonzept der Vorhabenträgerin geeignet, die baulärbetroffenen Belange der planbetroffenen AnwohnerInnen - auch im Hinblick auf eine etwaige Gesundheitsgefährdung – angemessen zu berücksichtigen. Gemäß der Auflage A.4.1.1.5 ist eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, wenn trotz aller Schutzmaßnahmen Überschreitungen der projektspezifischen Immissionsrichtwerte auftreten, wobei

Auflage A.4.1.1.4 ergänzend ein Lärmmonitoring vorsieht, so dass die dokumentierten Messungen als Grundlage für etwaige Entschädigungsstreitigkeiten dienen können.

#### **B.4.8.1.1 Kritik an auftretendem Baulärm und vermeintlicher Gesundheitsgefährdung**

Sofern in Einwendungen Befürchtungen einer Gesundheitsgefährdung im Zusammenhang mit Auswirkungen des Baulärms geäußert werden, verweist die Vorhabenträgerin auf die Berücksichtigung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV) zum Schutz vor Baulärm. Sie erläutert, dass im Zuge der Baustellenplanung vor Beginn der jeweiligen Einzelbaumaßnahme mögliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert werden. Dabei kämen im Einzelfall entsprechende Schutzmaßnahmen oder zeitliche Beschränkungen in Betracht. Insbesondere werde Nacharbeit nur dann vorgesehen, wenn sie aus betrieblichen Zwängen nicht zu vermeiden sei. Sofern EinwenderInnen im Rahmen der Anhörung Fragen aufgeworfen haben, inwiefern ihre Grundstücke vom Baulärm betroffen sein werden, verweist die Vorhabenträgerin auf die Unterlage 18 der Planfeststellungsunterlagen.

In einer Einwendung wird vorgebracht, dass bauzeitlich erhebliche Lärmbelastigungen für Wohnungen für SeniorenInnen erwartet werden. So wird befürchtet, dass insbesondere Freisitze/Balkone nicht mehr wie bisher genutzt werden könnten. Aus diesen Grund werden zusätzliche Schallschutzmaßnahmen gefordert. Die Vorhabenträgerin erläutert daraufhin, dass im Rahmen der Untersuchungen zu baubedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.3) für die einzelnen Baumaßnahmen Untersuchungen durchgeführt wurden. Treten Überschreitungen der projektspezifischen Richtwerte auf, würden laut der Vorhabenträgerin temporäre Schallschutzmaßnahmen geprüft. Dabei würde sowohl die Höhe der Überschreitung, als auch die Dauer in die Prüfung mit eingestellt. Dabei würden auch Zugängigkeit der Baustelle und Auswirkungen auf den Bauablauf eine Rolle spielen. Im Zuge der Baustellenplanung vor Beginn der jeweiligen Einzelbaumaßnahme würden mögliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert.

In Einwendungen wird Kritik an einer erhöhten Lärmbelastigung durch Baustellenverkehr in Form von LKW-Fahrten und Schienenverkehr, insbesondere in Anbetracht der mehrjährigen Bauzeit, geäußert. Zudem wird kritisiert, dass die Höhe

des zusätzlichen Zugaufgebotes bei der Beurteilung notwendiger baubedingter Lärmschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt wurde. Die Vorhabenträgerin, erklärt diesbezüglich im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass die mit dem Baustellenverkehr verbundenen Lärmbelastungen im Schallgutachten berücksichtigt wurden.

Das Schutzkonzept der Vorhabenträgerin gegen Auswirkungen des Baulärms ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Insbesondere das teilweise kritisierte Eintreten von Gesundheitsgefährdung ist bei Beachtung des vorgesehenen Schutzkonzeptes nicht zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen zu baubedingten Lärmimmissionen in Kap. B.4.8.1 dieses Beschlusses hin.

#### **B.4.8.1.2 Kritik an der Untersuchung zu baubedingten Lärmimmissionen**

Sofern in Einwendungen auf falsche Adressen in Unterlage 18.3 hingewiesen wurde bzw. gefordert wurde, dass einzelne Gebäude in der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm berücksichtigt werden sollten, wurde dies durch die Vorhabenträgerin überprüft und ggf. angepasst. Die Angepasste Unterlage 18.3 wurde der Planfeststellungsbehörde im Nachgang des Anhörungsverfahrens vorgelegt.

In mehreren Einwendungen wird kritisiert, dass gemäß Untersuchung zum baubedingten Schallimmissionen eine Aufstellung von temporären Schallschutzwänden aus Platzgründen bzw. wegen der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Zugbetriebes nicht möglich sei. Es wird in diesen Zusammenhang darauf hingewiesen, dass gemäß Baustelleneinrichtungsplan in dem Bereich Mattenmoorstraße Hausnummer 70 bis 89 ein ca. 7 m breiter Streifen verfügbar sei. Zudem wird kritisiert, dass aus der Unterlage nicht hervorgeht, wann der Errichtungszeitpunkt der Schallschutzwände geplant sei.

Gegenüber der Planfeststellungsbehörde konkretisiert die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 30.Juli.2021 ihre Aussagen zur aufstellen temporärer Lärmschutzwände. Sie stellt u. a. dar, dass in einigen Bereichen Lärmschutzwände mit einer Höhe von 6 – 7 m aufgestellt werden müssten, um eine effektive Abschirmung vom Baulärm zu erreichen. Lärmschutzwände dieser Art würden entsprechende Gegengewichte benötigen, die ebenso Platz beanspruchen würden. Insbesondere im Gleisbereich sei dieser Platz nicht gegeben. Dies gilt vor allem für die Bereiche, in denen die nächstgelegenen Gleise als Baustraße bzw. zum Abwickeln des regulären Zugverkehrs erforderlich sind. Darüber hinaus seien temporäre Schallschutzwände

jede Nacht bei betroffenen Häusern aufzustellen und anschließend abzubauen, was mit zusätzlichen Immissionen von einem Bagger bzw. einem Mobilkran verbunden ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Aussagen der Vorhabenträgerin nachvollziehbar. Hierdurch scheidet die Aufstellung von temporären Lärmschutzwänden mit einer Höhe aus, die überhaupt Lärmschutzwirkung entfalten könnten, dementsprechend kann der Vorhabenträgerin die Aufstellung bauzeitlicher Lärmschutzwände nicht auferlegt werden.

Zu der Kritik aus mehreren Einwendungen, dass in der Vergangenheit bei Arbeiten im Bahnbereich Sirenen mit starken Lärmimmissionen verwendet wurden und den fehlenden Aussagen dazu in den Planunterlagen erläutert die Vorhabenträgerin, dass auf Hup- und Signalgeräusche während der Baudurchführung nicht verzichtet werden kann, da die Bauarbeiten bei laufendem Eisenbahnbetrieb ausgeführt würden, damit die bestehenden Verkehrsverbindungen für die Nutzer weitestgehend erhalten bleiben. Damit Gefährdungen der auf der Baustelle Beschäftigten vermieden würden, seien umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen erforderlich. Bei Durchführung von Bauarbeiten in einem gesperrten Gleis (Arbeitsgleis) oder von Arbeiten bei Betrieb im Nachbargleis werden die Bauarbeiter durch akustische Warnsysteme (AWS, Huptöne) bei herannahenden Zügen gewarnt. Das Warnsignal müsse in einem Abstand von einem Meter mindestens 3 dB(A) lauter sein als die lauteste Maschine.

Die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zur Erforderlichkeit von Warnsignalgebern aus Gründen der Arbeitssicherheit ist plausibel. Die Planfeststellungsbehörde verweist in diesem Zusammenhang auf Kap. A.9.3 dieses Beschlusses, wonach Warnsignalgeber mit automatischer Pegelanpassung (APA) in Anlehnung an die Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.04.2016 (Geschäftszeichen Pr.3354-33hui/005-8009#005) zu verwenden sind. Im Übrigen verweist die Planfeststellungsbehörde bzgl. grundsätzlichen Kritikpunkten an der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen auf die Ausführungen und Regelungen in Kap. B.4.8.1 dieses Beschlusses.

#### **B.4.8.1.3 Kritik an Nachtarbeiten**

In Einwendungen wird ein Verbot nächtlicher Baumaßnahmen (vor allem Rammungen und LKW-Verkehr) gefordert. In einer Einwendung wird vorgebracht, dass Arbeiten am Tag und in der Nacht, auch am Wochenende für die Dauer von 5 Jahren oder länger nicht hinnehmbar seien.

Die Vorhabenträgerin erklärt im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass sie, falls erforderlich, die antragsgegenständlichen Arbeiten auch in nächtlichen Sperrpausen und am Wochenende durchführen werde. Sie sei sich der nötigen Erholungs- und Regenerationsphasen der AnwohnerInnen bewusst, bittet aber auch um Verständnis dafür, dass sie öffentliche Interessen berücksichtigen müsse. Die zügige Durchführung von Bauarbeiten stelle ein abwägungserhebliches öffentliches Interesse dar. Dies komme letztlich auch den AnwohnernInnen zugute, da sich die Gesamtdauer der Beeinträchtigung verkürzen lasse. Dazu verweist die Vorhabenträgerin auf ein Urteil des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Rheinland-Pfalz vom 10.10.2018 – Az. 8 C 11694/17. OVG, S. 29.

Sie erläutert außerdem, dass die detaillierte Bauphasenplanung mit Bezug auf erforderliche Gleissperrungen nicht Teil der eingereichten Antragsunterlagen sei. Im Rahmen der Optimierung des Bauablaufs werde versucht, die lärmintensiven Baumaßnahmen, soweit möglich, im Tageszeitraum durchzuführen. Wo dies nicht möglich sei, werden Bauverfahren ausgewählt, welche eventuell auftretende Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm begrenzen. Das Schutzkonzept sehe ebenfalls eine Vermeidung von unnötigen LKW-Fahrten im Nachtzeitraum vor. Bei deutlicher Überschreitung der projektspezifischen Richtwerte über einen längeren Zeitraum werden passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht gezogen.

Die Vorhabenträgerin erklärt außerdem, dass zur Genehmigung von Arbeiten, die notwendigerweise in der Nacht, an Wochenenden oder an Feiertagen durchgeführt werden müssten, die zuständigen Behörden eingebunden würden. Insofern erfolge hierüber die Beteiligung der Bevölkerung während notwendiger Arbeiten in der Nacht.

Die Erläuterungen der Vorhabenträgerin sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel, darüber hinaus verweist sie auf Ausführungen und Regelungen in Kap. B.4.8.1 dieses Beschlusses. Damit ist insgesamt den in Zusammenhang mit Baulärm stehenden betroffenen Belangen ausreichend Rechnung getragen.

#### **B.4.8.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Unterlage 18.1 stellt die Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen auf Grundlage der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269), dar. Darin wurden die Beurteilungspegel nach Vorgabe der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ mithilfe



geeigneter Software zur Geräuschimmissionsberechnung (CadnaA der Firma DataKustik, Version 2018 MR 1) ermittelt.

Mit Bezug auf § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV wurde die Art der betroffenen baulichen Anlagen und Gebiete „entsprechend der Schutzbedürftigkeit“ auf Grundlage einer Ortsbesichtigung anhand der tatsächlichen Nutzung eingestuft. Die Einstufung ist dem Übersichtsplan der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 18.1.1) sowie der Ergebnistabelle im Anhang 4 der Unterlage 18.1 zu entnehmen.

Die methodische Grundlage der schalltechnischen Untersuchung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fachgerecht. Die Ermittlung der Beurteilungspegel sowie die Einstufung der betroffenen baulichen Anlagen wurden plausibel abgearbeitet und sind nicht zu beanstanden.

Zur Ermittlung, ob eine wesentliche Änderung der Schallsituation nach den Beurteilungskriterien der 16. BImSchV vorliegt wurden gemäß Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamt (Fachstelle Umwelt vom 13.12.2012) maßgebliche Immissionsorte innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts berücksichtigt.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es für Immissionsorte innerhalb des Bauabschnitts infolge der baulichen Änderungen zu Pegelminderungen, in Einzelfällen von bis zu 4,0 dB(A) im Beurteilungszeitraum Tag und von bis zu 4,5 dB(A) im Beurteilungszeitraum Nacht kommen wird. Das Kriterium der wesentlichen Änderung bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV wird an insgesamt 170 Gebäuden im Tageszeitraum und an 266 Gebäuden im Nachtzeitraum erfüllt. Aus diesem Grund besteht an diesen Gebäuden ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Bzgl. der untersuchten Kleingärten wird festgestellt, dass bei diesen im Bereich der Baumaßnahme das Kriterium der wesentlichen Änderung nicht erfüllt ist, da keine Pegelerhöhung von 3 dB(A) bzw. eine Erhöhung der Beurteilungspegel von 70 dB(A) im Tageszeitraum stattfindet, so dass hier kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Weiter kommt das Schallgutachten zum Ergebnis, dass es außerhalb des Bauabschnittes zu geringen Pegelminderungen, in Einzelfällen von bis zu 0,3 dB(A) im Beurteilungszeitraum Tag und von bis zu 0,2 dB(A) im Beurteilungszeitraum Nacht kommt. An 3 Gebäuden wird das Kriterium der wesentlichen Änderung bei

gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erfüllt, so dass dort ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Bei Anspruch auf Lärmvorsorge ist sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden, sofern die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Hierzu legte die Vorhabenträgerin einen schalltechnischen Variantenvergleich vor (Unterlage 18.2). Die Prüfung der Verhältnismäßigkeit erfolgte dabei nach dem Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil VI.

Im Rahmen des Variantenvergleichs wurden die Bereiche mit Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß ihrer Bebauungsstruktur zu vier Teilbereichen zusammengefasst, um aktive Schallschutzmaßnahmen zu bestimmen. Das Lärmschutzkonzept wurde anhand des Kostenaufwandes der Schutzmaßnahmen in Relation zu den gelösten Schutzfällen hergeleitet. Im Ergebnis wurde eine Kombination der Verfahren besonders überwachtes Gleis (büG) mit Schallschutzwänden von 2 bis 5 m Höhe als bevorzugende aktive Schallschutzmaßnahmen festgestellt. Für die verbleibenden Schutzfälle mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte werden passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach ergänzend vorgesehen.

Unter Anwendung des Lärmschutzkonzeptes wird innerhalb des Baubereiches eine mittlere Pegelminderung an allen untersuchten Gebäuden und Kleingärten von 5,6 dB(A) erreicht. Die maximale Pegelminderung im Nahbereich der Bahnanlagen beträgt bis zu 18,1 dB(A).

Für 24 Gebäude im Tageszeitraum und 218 Gebäude im Nachtzeitraum können die Immissionsgrenzwerte mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept nicht eingehalten werden, hierfür werden passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach ergänzend vorgesehen.

Außerhalb des Baubereiches wird eine mittlere Pegelminderung an allen untersuchten Gebäuden von 2,4 dB(A) erreicht. Die maximale Pegelminderung beträgt bis zu 13,1 dB(A). Für 3 Gebäude besteht ein ergänzender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung sowie die Herleitung des Lärmschutzkonzeptes sind in sich schlüssig und nachvollziehbar und werden von der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis nicht beanstandet (wegen der Einzelheiten

wird auf die Untersuchung zu betriebsbedingte Schallimmissionen - Unterlage 18.1 und den schalltechnischen Variantenvergleich – Unterlage 18.2 verwiesen).

#### **B.4.8.2.1 Kritik an der Datengrundlage der Untersuchung zu betriebsbedingten Lärmimmissionen**

In einer Einwendung wurde die Untersuchungen zu betriebsbedingten Schallimmissionen für nicht ausreichen erachtet und unterstellt, dass nicht alle relevanten Daten und Besonderheiten des durch das Bauvorhaben betroffenen Umfeldes in hinreichender Form berücksichtigt wurden.

Es wurde konkret kritisiert, dass im Anhang 1 zur Unterlage 18.1 für die Strecken 1720, 1255 und 1280 Daten herangezogen wurden, die keine Dieseltraktion berücksichtigen, da dies die tatsächlichen Verhältnisse nicht abbilden würde. Es wird die Befürchtung geäußert, dass im Güterverkehr ältere Lokomotiven und Waggons verwendet würden, die besonders hohe Schall- und Abgasemissionen verursachen. Zudem wird erklärt, dass vermeidbarer Schienenlärm ganz erheblich von den vorhandenen Weichen und Signalen verursacht werde, deren Anzahl sich im Zuge der Baumaßnahme erhöht. Auch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem werde die Situation nicht verbessern.

Im Weiteren wird hinterfragte, ob ohne empirische Messungen hinreichend berücksichtigt wurde, dass der von der Baumaßnahme betroffene Streckenabschnitt mehrmals täglich von Erzzügen befahren werde. Es wird vermutet, dass nach Umsetzung des Vorhabens Schallemissionen dieser Züge von den Betonwänden des Überwerfungsbauwerkes reflektiert werden.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass das Betriebsprogramm sich auf den Prognosehorizont 2030 beziehe. Das Betriebsprogramm und die Zusammensetzung der Züge und der Traktion sei in Anhang 1 zur Unterlage 18.1 dokumentiert. Da es sich um eine Prognose für das Jahr 2030 handle, welches auf dem Bundesverkehrswegeplan beruhe, seien die übergebenen Daten als korrekt anzusehen. Darüber hinaus lege laut der Vorhabenträgerin die 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, die bei einem Neubau bzw. bei einer wesentlichen Änderung von Eisenbahnen entstehen würden, fest und schreibe das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels vor. Die Schallauswirkungen des Vorhabens würden auf der Grundlage dieser Vorschriften durch eine schalltechnische Untersuchung ermittelt. Die Vorhabenträgerin erläutert, dass das

angewendete Berechnungsverfahren in der Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen) verbindlich vorgeschrieben sei. In der Richtlinie seien sowohl die anzunehmenden Eingangswerte als auch die zu berücksichtigenden Kriterien klar geregelt. Es würden hierin auch die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vorgegeben. Die Lage der Baumaßnahme und die Lage der Immissionsorte sowie abschirmende Hindernisse würden in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen und würden somit ein Abbild der tatsächlichen Situation bilden. Auch Schallreflektionen würden so berücksichtigt.

Zu dem lärmabhängigen Trassenpreissystem erwidert die Vorhabenträgerin, dass mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt habe. Auf das reguläre Trassenentgelt werde seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt seien. Mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem werde ein finanzieller Anreiz zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf leise Bremstechnik gesetzt. Darüber hinaus dürften laut der Vorhabenträgerin das am 30.03.2017 vom Bundestag verabschiedete Schienenlärmschutzgesetz alle Güterwagen ab Ende 2020 nur noch mit einer Verbundstoffbremssohle fahren. Durch die Verbundstoffbremssohle würden die Güterwagen weniger Lärm als Güterwagen verursachen, die derzeit mit einer Grauguss-Bremssohle ausgerüstet seien. Die Güterwagen mit der neuen Verbundstoffbremssohle seien dann bis zu 10 dB(A) leiser, das entspreche in der Wahrnehmung durch das menschliche Ohr eine Halbierung des Lärms. Im Jahre 2019 waren laut der Vorhabenträgerin bereits über 90% der 60.000 Güterwagen von DB Schenker Rail auf die Flüstersohle umgerüstet worden.

Zur vorgebrachten Kritik an nicht durchgeführten Schallmessungen an einzelnen Objekten, erwidert die Vorhabenträgerin, Schallpegelmessungen an keinem Gebäude durchgeführt wurden, da entsprechend der Rechtslage berechnete Beurteilungspegel zu Grunde gelegt werden.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wurde die Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.1) ordnungsgemäß durchgeführt, sowohl die Dimensionierung baulicher Anlagen als auch die Kapazität der Gleisanlage sind darin entsprechend berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde verweist im Übrigen auf die Ausführungen und Regelungen in Kap. B.4.8.2 dieses Beschlusses. Weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

#### **B.4.8.2.2 Forderungen nach passivem Schallschutz**

Es wurde mehrfach kritisiert, dass für Objekte bzw. einzelne Fassaden sowie Außenbereiche gemäß der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.1) kein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach festgestellt wurde. Zudem wurde vereinzelt darauf hingewiesen, dass Adressen falsch angegeben sowie redaktionelle Fehler bestehen.

Die Vorhabenträgerin stellt im Rahmen der Gegenäußerungen klar, dass der Umbau des Knoten Hamburg Meckelfeld gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) schalltechnisch untersucht und beurteilt wurde. Sie erläutert weiter, dass Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach bestünde, wenn eine wesentliche Änderung der Schallsituation gemäß 16. BImSchV vorliege. Grundlage der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen sei die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung – 24. BImSchV). Bestehe unter Berücksichtigung der vorhandenen Bausubstanz ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, habe die Vorhabenträgerin den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendung dafür zu erstatten. Die Art und der Umfang der Schallschutzmaßnahmen werden von einem unabhängigen Gutachter festgelegt.

Die Vorhabenträgerin hat entsprechende der Einwendungen Überprüfungen der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.1) vorgenommen und gegenüber den EinwendernInnen jeweils erläutert, wo eine wesentliche Änderung der Schallsituation vorliege und demnach ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach bestünde. Wo zu den Objekten zum „Wohnen im Freien“ geeignete und bestimmte Flächen – sogenannte Außenwohnbereiche – gehören, bestehe aus Sicht der Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Entschädigung. Zu den Außenwohnbereichen zählten auch Balkone und Terrassen. Die Höhe der Entschädigungen richte sich neben dem Wert des Grundstücks auch nach der Höhe der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für den Tageszeitraum. Im Rahmen der Überprüfung festgestellter Korrekturbedarf wurde von der Vorhabenträgerin entsprechend vorgenommen.

Der Planfeststellungsbehörde wurde die korrigierte Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.1) im Anschluss an das Anhörungsverfahren vorgelegt. Es ergibt sich kein Regelungsbedarf.

#### **B.4.8.2.3 Kritik an Schallschutzmaßnahmen bzw. dem Variantenvergleich Schallschutz**

In mehreren Einwendungen wird der Lärmschutz auf der Seite zur Mattenmoorstraße /Große Wiesen (hier: Lärmschutzwand 1) als nicht ausreichend kritisiert.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen ein umfangreicher Variantenvergleich (Unterlage 18 der Planfeststellungsunterlagen) bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurde, der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig seien. Dieser ergab, dass zusätzliche bzw. höhere Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich als unverhältnismäßig anzusehen seien.

Zur Kritik, dass ein westlich der Bahnstrecken befindlicher Damm im Bestand, im Rahmen der Untersuchung zu betriebsbedingten Lärmimmissionen bzw. im Rahmen der Berechnungen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall nicht berücksichtigt wurde, erläutert die Vorhabenträgerin, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung die örtlichen Gegebenheiten in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen wurden. Dabei wurden auch bestehende Wälle im Prognose-Nullfall ohne Baumaßnahme berücksichtigt. Im Prognosefall mit Baumaßnahme wurden laut der Vorhabenträgerin Änderungen an bestehenden Wällen berücksichtigt. Und in das Berechnungsmodell eingestellt. Die Vorhabenträgerin erwidert weiter, dass im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchungen ein umfangreicher Variantenvergleich (Unterlage 18 der Planfeststellungsunterlagen) bezüglich der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurde, der als Grundlage für die Abwägung der Frage diene, ob die Kosten für aktiven Schallschutz verhältnismäßig seien. Dabei werde der gesamte Teilbereich untersucht. Die vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen führten zu einer deutlichen Reduzierung der Beurteilungspegel. Der Schallschutz sei laut Vorhabenträgerin, wie bereits erklärt, verhältnismäßig anzusehen, da die deutlichen Schallschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung der Beurteilungspegel führen. Die Ergebnisse zeigten, dass die Schallschutzwand an den Gleisen deutliche wirksamer sei, als der bestehende Wall. Zudem wird in Einwendungen Angaben im Zusammenhang mit der Lärmschutzwand 2 im Bereich des zu verändernden Erdwalls kritisiert. So sei die tatsächliche geplante Höhe und auch die zukünftige Beschaffenheit des Erdwalls unklar.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die angesprochene Schallschutzwand eine Höhe von 5 m über Schienenoberkante aufweise und entsprechend umgesetzt werde. Durch die Trassierungsanpassung des Ausziehgleises rücke das Gleis näher an den Erdhügel heran und eine Anpassung des Erdwalls werde erforderlich (siehe hierzu Unterlage 9 – Querschnitte sowie den Erläuterungsbericht). Der Wall werde in dem Bereich, in dem er teilweise abgetragen werde, neu bepflanzt. Die Neubepflanzung werde nach kurzer Zeit die Wertigkeit der bestehenden Bepflanzung erreichen.

Es wird Kritik an der durch die Vorhabenträgerin in Unterlage 18.2 ermittelte Vorzugsvariante zum betriebsbedingten Schallschutz geübt, diese sei nicht nachvollziehbar. So bitten Einwender um eine erneute Abwägung der Varianten T2-V6 mit büG und T2-V4 mit büG.

Die Vorhabenträgerin verweist im Zusammenhang mit der Kritik an der Variantenuntersuchung auf Unterlage 18.2, wo ein umfangreicher Variantenvergleich dokumentiert sei. In Bezug auf den Teilbereich 2 der Untersuchung erläutert die Vorhabenträgerin, dass die Schallschutzvariante mit 5 m Außenwand und 3 m Mittelwand zwischen den Strecken 1255-2 und 1280-2 bzw. zwischen Strecke 1280-1 und 1036 als verhältnismäßig angesehen werde. Die Kosten je gelösten Schutzfall betragen ca. 19,9 Tsd. €. Erhöhe man laut der Vorhabenträgerin die Außen- und Mittelwände weiter bzw. positioniert zusätzliche Schallschutzwände zwischen den Strecken 1280-2 und 1255-1, so würden die Kosten je gelösten Schutzfall ansteigen, ohne dass deutlich mehr Schutzfälle zusätzlich gelöst werden. Außerdem seien auch die Belange wie Verschattung und Stadtbild in die Entscheidung mit einzubeziehen.

Es wird zudem der in der Planunterlage 18.2 angewandte Kostenansatz für Ansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen zum passiven Schallschutz kritisiert. Es wird beanstandet, dass in den Planfeststellungsunterlagen keine Regelung des Verfahrensablaufs zu den durch das Vorhaben erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen und deren Kostenerstattung enthalten seien. Es wird um Klarstellung bzw. Zusicherung gebeten, dass die gesamten notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen von der Deutsche Bahn AG übernommen werden (§ 42 Abs. 2 BImSchG) und dass der Anspruch auf Entschädigung durch Überschreitung der zulässigen Grenzwerte für die Außenwohnbereiche individuell festgestellt wird (§ 42 Abs. 1 BImSchG).

Die Vorhabenträgerin erläutert zu den Kosten für die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen, dass bei Einhaltung oder Unterschreitung der

gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) davon auszugehen sei, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche in der Nachbarschaft von Verkehrswegen ausgeschlossen werden könnten. Verbleiben Überschreitungen der Grenzwerte, so bestehe ein Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz dem Grund nach. Dieser umfasse entsprechend der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) neben der baulichen Verbesserung von Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume auch den Einbau schallgedämmter Lüftungselemente in Schlafräumen oder Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Letztere gewährleisten einen ausreichenden Luftaustausch bei hoher Schalldämmung und niedrigem Eigengeräusch, ein Öffnen der Fenster zu belüftungszwecken sei nicht mehr erforderlich. Zu den Umfassungsbauteilen würden sämtliche Außenbauteile, d. h. sowohl die Fenster als auch – sofern vorhanden – Rollladenkästen, Heizungsrisen, Dachflächen etc. zählen. Die Vorhabenträgerin sagt zu die anfallenden Kosten vollständig zu übernehmen. Mit Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses entstehe der Anspruch auf Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen. Die Realisierung der passiven Schallschutzmaßnahmen erfolge nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses im Zuge der Baumaßnahme und in Kooperation mit den Hauseigentümern (Antragsstellung, Ortstermine, Angebotseinholung etc.). Die passiven Schallschutzmaßnahmen würden spätestens bis zur Inbetriebnahme abgeschlossen sein. Die Vorhabenträgerin erläutert weiter, dass nachdem der Planfeststellungsbeschluss für das Projekt vorliege, in einem nachgeordneten gesonderten Verfahren durch einen Gutachter ermittelt werde, ob Maßnahmen am Gebäude erforderlich seien oder nicht. Ein Formular für die Erstattung der Kosten sei nur dann erforderlich, wenn das Unternehmen für den Einbau der passiven Schallschutzmaßnahmen nicht von der Vorhabenträgerin direkt beauftragt werde. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen, die durch den Gutachter im nachgeordneten gesonderten Verfahren festgelegt würden, zu übernehmen.

Wie in Kap. B.4.8.2 dieses Beschlusses dargestellt, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Anlass die Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.1) sowie die schalltechnische Variantenuntersuchung (Unterlage 18.2) zu beanstanden. Sie verweist auf die Ausführungen und Regelungen in Kap. B.4.8.2 hin. Die Planfeststellungsbehörde



dokumentiert die Zusagen der Vorhabenträgerin bzgl. der ordnungsgemäßen Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen in Kap. A.5.10 dieses Beschlusses. Im Übrigen sind die Aussagen der Vorhabenträgerin im Zusammenhang mit der Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen eines nachgeordneten Verfahrens korrekt, dies ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, entsprechende Regelungen sind nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Ferner erscheinen der Planfeststellungsbehörde die Ausführungen der Vorhabenträgerin sachgerecht und plausibel, so dass kein weiterer Regelungsbedarf besteht.

#### **B.4.8.2.4 Kritik an Kapazitätssteigerung sowie einer vermeintlichen Gesundheitsgefährdung**

In mehreren Einwendungen wird die Befürchtung geäußert, dass mit verstärkten Zugverkehren zu rechnen sei. Insbesondere würde die Zunahme der Güterverkehre in den kommenden Jahren und die schwereren Lasten zu erhöhtem Lärm führen. Es werden Lärmschutzmaßnahmen und die Einhaltung gesetzlicher Lärmhöchstgrenzen Tag und Nacht gefordert. Darüber hinaus wird befürchtet, dass Lärmpegel die Zumutbarkeit überschreiten und zu Gesundheitsrisiken führen. Dabei wird davon ausgegangen, dass aufgrund der hohen Grundbelastung gesundheitliche Gefahren bereits durch eine geringe Erhöhung des Lärmpegels drohen. Außerdem wird befürchtet, dass die Feinstaubbelastung sich noch weiter in gesundheitsgefährdende Belastungen steigern und die Lebenserwartung der Anwohner verringern.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der schalltechnischen Untersuchung die prognostische Verkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2030 zugrunde liege. Regelungen, welche die zukünftige Verkehrsbelastung betreffen, fänden daher insofern Eingang in die Planfeststellung, als sie die Grundlage für die bauliche Gestaltung des Vorhabens bilden und für die dort vorausgesetzte Verkehrsfunktion maßgeblich seien. Die Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 16. BImSchV) gehe von für den Beurteilungszeitraum ermittelten Zugzahlen aus, d. h. für die Schallsituation sei eine Prognose zu erstellen, die Ausgangspunkt für die Schallbeurteilung sei. Sollte sich später herausstellen, dass die Prognose aufgrund nicht vorhersehbarer Wirkungen falsch wäre, könnten ggf. Vorkehrungen angeordnet werden, die nachteilige Wirkungen, die im Verfahren nicht berücksichtigt worden seien, ausschließen.

Sie erläutert außerdem, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) ausgeschlossen werden. Dies gelte auch für gesundheitlich relevante Leistungs-, Lern- und Konzentrationsstörungen. Sie erklärt außerdem, dass infolge des Vorhabens keine Gesundheitsschäden durch Feinstaubbelastung zu erwarten seien. Gesundheitsschäden durch Staubbelastung seien nach den Ergebnissen verschiedenster Untersuchungen vornehmlich auf Feinstaubemissionen durch den Betrieb von Verbrennungsmotoren zurückzuführen, im Verkehrsbereich also auf den Abgasausstoß von Kraftfahrzeugen. Feinstaubemissionen durch den Schienenverkehr würden vor allem durch den Abrieb von Rädern und Schienen entstehen. Dieser Schienen- und Leitungsabrieb bestehe vor allem aus größeren Partikeln, verbleibe zum Teil im Bahnkörper oder lagere sich in einem sieben bis maximal zehn Meter breiten Streifen entlang der Trasse ab. Die geplanten Lärmschutzwände sowie die als landschaftspflegerischen Maßnahme vorgesehenen Randbegrünungen der Bahnanlage würden als zusätzliche Staubbarrieren dienen.

Ferner sei aus Sicht der Vorhabenträgerin auch durch die Vorgaben für die Zulassung von Materialien für die Bremsen bei Schienenfahrzeugen sichergestellt, dass keine Gesundheitsschäden durch Feinstaubbildungen entstehen würden. Die Zulassung von Materialien für Bremskomponenten und -bauteile in bzw. an Schienenfahrzeugen sei in Europa einheitlich geregelt und nehme über entsprechende eisenbahnrechtliche Vorschriften der Europäischen Union und das nachgeschaltete „Technische Regelwerk“ Bezug auf die einschlägigen Vorgaben des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC). Nach den Merkblättern UIC 541-3 (gelte für Bremsbeläge von Scheibenbremsen) und UIC 541-4 (gelte für Bremsklotzsohlen aus Verbundstoff) sei dort der Einsatz von gesundheitsgefährdenden Stoffen grundsätzlich und namentlich von Asbest untersagt. Dies betreffe laut der Vorhabenträgerin demzufolge alle auf dem Netz der Vorhabenträgerin verkehrenden Schienenfahrzeuge unabhängig von dem jeweiligen Eigentümer oder Herkunftsland. Soweit es Fahrzeuge der Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns betreffe, werde in den technischen Einkaufsbedingungen für Bremsbauteile die Einhaltung der genannten UIC-Merkblätter gefordert.

Die Vorhabenträgerin erläutert außerdem, dass nach § 27 Abs. 1 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) die zuständigen

Behörden zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen für Gebiete oder Ballungsräume mit Überschreitungen eines Immissionsgrenzwertes verpflichtet seien. Demgegenüber bestehe jedoch keine Verpflichtung im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen zu garantieren (vgl. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteil vom 11.10.2017 – Az. 9 A 14.16 zu einem Straßenvorhaben). Eine wesentliche Beeinflussung der Gesamtsituation bezogen auf das Schutzgut „Luft“ sei durch das Vorhaben zudem aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht zu erwarten.

Der Ausbau des öffentlichen Schienenverkehrs und damit die Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs dient zudem letztlich auch der Verbesserung der Luftqualität. Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene trage laut der Vorhabenträgerin gerade dazu bei, die Straßenverkehrsimmissionen zu minimieren, von denen primär Beeinträchtigungen der Luftqualität ausgehen würden.

Im Zusammenhang mit Befürchtungen einzelner EinwenderInnen, dass aufgrund des Verkehrsaufkommens die Nutzung von Außenwohnbereichen nicht wie in gewohnter Weise möglich sein und dadurch die Lebensqualität eingeschränkt würde, verweist die Vorhabenträgerin auf die Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.1), wo der Anspruch Betroffener auf Lärmvorsorge hergeleitet wird. Die Vorhabenträgerin erklärt weiter, dass Immissionsgrenzwerte im Tageszeitraum maßgeblich für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich seien. Dort wo die Immissionsgrenzwerte eingehalten seien, sei der gesetzlich vorgeschriebene Schutz für den Außenwohnbereich erfüllt, so dass in diesen Fällen kein Entschädigungsanspruch wegen Wertminderung.

Die Vorhabenträgerin hat eine Untersuchung zu betriebsbedingten Lärmimmissionen (Unterlage 18.1) sowie einen schalltechnischen Variantenvergleich (Unterlage 18.2) vorgelegt. Aus Unterlage 18.1 geht hervor, wer auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach hat, in Unterlage 18.2 hat sie die Wahl der aktiven Schallschutzmaßnahmen plausibel hergeleitet. Somit sind sowohl aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. In diesem Zusammenhang verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen und Regelungen in Kap. B.4.8.2 dieses Beschlusses. Aus den Erläuterungen der Vorhabenträgerin geht zudem hervor, dass die Kapazität der Gleisanlage im Rahmen der Schalluntersuchung entsprechend berücksichtigt wurde. Die Ausführungen der Vorhabenträgerin im Zusammenhang mit einer befürchteten Gesundheitsgefährdung sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht

und plausibel. Soweit in Einwendungen gefordert wird, dass eine im Schallgutachten angesprochene Minderung von Schallimmissionen zu erwarten ist, besteht kein Rechtsanspruch auf diese Lärminderung. Es besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

#### **B.4.8.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Ausweislich der Prognoseberechnung, die im Rahmen der „Untersuchung zu baubedingten Erschütterungsimmissionen“ (Unterlage 18.5) vorgenommen wurde können an einzelnen Gebäuden Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3 während Rammarbeiten im Nahbereich nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der schalltechnisch relevanten Ramm- und vereinzelt Abbrucharbeiten ergeben sich im Übrigen Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der VDI 2719 im Tages- und Nachtzeitraum.

Die Vorhabenträgerin erläutert im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten durch die Wahl geeigneter Baugeräte und -verfahren minimiert würden.

Im Anhörungsverfahren wurde von der Vorhabenträgerin mehrfach gefordert in Bezug auf baubegleitende Erschütterungen Überwachungsmessungen während der Bautätigkeiten vorzunehmen. Entsprechende Messungen sind im Rahmen von Schutzvorkehrungen bereits durch die Vorhabenträgerin vorgesehen, dies geht aus dem festgestellten Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 9.3.8) hervor. So sollen insbesondere an den Gebäuden, für die Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3 nicht ausgeschlossen werden können, Messungen erfolgen. Auf dieser Grundlage soll nach Möglichkeit Einfluss auf den Bauablauf genommen werden, um die Intensität der Erschütterungsimmissionen zu verringern, zumindest aber zu dokumentieren. Weiterhin können auf Grundlage der Messergebnisse ggf. Schutzmaßnahmen für die Anwohner getroffen werden.

Bereits auf dieser Grundlage sind die entsprechenden Messungen für die Vorhabenträgerin verpflichtend. Dennoch sagt die Vorhabenträgerin baubegleitende Messungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu. Die Zusage wird von der Planfeststellungsbehörde in Kap. A.5.8 dokumentiert. Darüber hinaus sagt die Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu, vor Baubeginn eine Beweissicherung u.a. an potentiell betroffenen Gebäuden vorzunehmen. Diese Zusage ist in Kap. A.5.9 dokumentiert. Damit ist von EinwendernInnen befürchteten Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen, schweres Baufahrzeug sowie

wesentlich höheren Verkehrsaufkommen durch Baustellenverkehr sowie der Frage wer dafür hafte bzw. Forderungen von EinwendernInnen wonach AnliegernInnen im Bereich von Baustellenzufahrten kein Schaden an Gebäuden aufgrund schwerer Lasten, Lkw-Fahrten etc. entstehen dürfe, in angemessener Form Rechnung getragen.

Die Planfeststellungsbehörde ordnet im Übrigen die allgemeinen Nebenbestimmungen unter Kap. A.4.1.1.1 dieses Beschlusses zum Bauablauf, Bauverfahren und Information der Anwohner sowie Kap. A.4.1.1.2 zur Einhaltung der DIN 4150 Teil 2 und 3 an. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der Nebenbestimmungen besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf. Mit den vorgesehenen Maßnahmen und den Regelungen dieses Beschlusses ist den vorgetragenen Kritikpunkten im Zusammenhang mit baubedingten Erschütterungen ausreichend Rechnung getragen.

#### **B.4.8.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen**

Die Prognoseberechnungen der Erschütterungsimmissionen ergibt, dass an zwei Immissionsorten (Wagenwerkweg 22 und 24) aufgrund der geplanten Weichenverbindung bei km 166,0 der Strecke 1720 (Weichen 1112 und 1113) eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 bei gleichzeitiger Erhöhung um mehr als 25 % vorliegt. Um eine erhebliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen an den beiden Gebäuden zu vermeiden, sind Schutzmaßnahmen erforderlich. In der „Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen“ (Unterlage 18.4) wird eine Schwellenbesohlung als geeignete Maßnahme empfohlen.

Darüber hinaus kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Anhaltswerte der DIN 4150- 2 an den übrigen Gebäuden zwar teilweise überschritten werden, allerdings verringern sich die Gesamtmissionen in der Regel, da ein größerer Teil der Züge auf den innenliegenden Gleisen 1012 und 1023 abgewickelt wird. Eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um mehr als 25 % würde selbst dann nicht erreicht, wenn man davon ausginge, dass der komplette Güterverkehr der Strecke 1255 über die beiden Streckengleise abgewickelt würde. Insoweit ist im übrigen Untersuchungsgebiet nicht mit einer erheblichen Zunahme der Erschütterungen zu rechnen, sodass kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen besteht.

Die Beurteilungskriterien für den sekundären Luftschall werden im gesamten Untersuchungsgebiet sowohl im Prognosenullfall, als auch im Prognoseplanfall eingehalten.

Auf eingewandte Kritikpunkte an der Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen, z.B. dass keine Messwerten sondern Schätzungen/Prognosen vorgenommen wurden, keine parallelfahren von Zügen Berücksichtigung fanden sowie am Ergebnis der Untersuchung, wonach nicht mit einer erheblichen Zunahme der Erschütterungen durch die Baumaßnahme gerechnet wird, erwidert die Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass in der Untersuchung, zur Beurteilung von Erschütterungen aus der Bahnstrecke die Anhaltswerte der DIN-Norm 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2, herangezogen werden. Dabei handle es sich um das maßgebliche Regelwerk mit strengen Anforderungen an den Schienenverkehr. Allerdings handle es sich dabei um Anhaltswerten nicht etwa um Grenzwerte. Tatsächlich entspreche es der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass im Falle einer Vorbelastung durch bestehende Quellen zu prüfen sei, ob sich die Vorbelastung wesentlich erhöhe. Das betreffe analog auch den sekundären Luftschall. Es gebe verschiedene Urteile, in denen die auch hier angesetzten Unterschiedsschwellen (25% bezüglich der Erschütterungen, 2,1 dB(A) bezüglich des sekundären Luftschalls) bestätigt wurden. Die Vorhabenträgerin erläutert weiter, dass eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 für allgemeine Wohngebiete zwar nicht gänzlich ausgeschlossen werden könne, es darauf aber auch nicht ankäme, weil sich keine wesentliche Erhöhung der Immissionen ergebe. Die Frage, ob eine Erhöhung um mindestens 25 % erfolge, hänge nicht vom Gebietscharakter (WA oder GE) ab. Die Notwendigkeit für eine zusätzliche Messung dränge sich aus Sicht der Vorhabenträgerin aus den genannten Gründen nicht auf.

Im Zusammenhang mit der Kritik an nicht berücksichtigten parallelfahren erläutert die Vorhabenträgerin, dass sofern mehrere Züge parallel fahren würden, diese entsprechend ihrer Anzahl – und damit entsprechend der von ihnen erzeugten Schwingungsenergie – berücksichtigt würden. Insgesamt enthalte ein Schwingungsereignis, das von zwei Zügen gleichzeitig erzeugt werde, eine höhere Schwingungsenergie als von einem einzelnen Zug erzeugt werde. Dem werde dadurch Rechnung getragen, dass eben zwei Schwingungsereignisse in die Bemessung der Beurteilungsgrößen eingehen. Eine nennenswerte Wirkung der Schallschutzwände auf Erschütterungen sei der Vorhabenträgerin nicht bekannt. Man

könne prinzipiell erwarten, dass ein Teil der Schwingungsenergie an den Fundamenten der Lärmschutzwände gestreut bzw. reflektiert werde. Es bestehe aus Sicht der Vorhabenträgerin kein Grund zu der Annahme, dass es zu Verstärkungen der Schwingungen komme. Die gemessenen Emissionen würden als Grundlage der Prognosen herangezogen. Dabei komme es nicht auf die Ursache von bestimmten, nicht genauso erwarteten Effekten an. Tatsächlich gehe die Prognose von höheren Geschwindigkeiten und damit noch höheren Immissionen aus als sie während der Messungen festgestellt wurden.

Die Vorhabenträgerin weist zudem darauf hin, dass Weichen im Zuge der Erschütterungsprognose mit entsprechenden Zuschlägen berücksichtigt wurden, dies werde, so die Vorhabenträgerin im Bericht zur Erschütterungstechnischen Untersuchung dargelegt. Die Behauptung, es erfolgten durch die beabsichtigten Baumaßnahmen „wesentliche Änderungen an den bestehenden Strecken“ wird von der Vorhabenträgerin zurückgewiesen, weil genau diese Frage die Aufgabenstellung im Zuge der Erschütterungstechnischen Untersuchung war und eben das Ergebnis der Prognose genau dieses nicht bestätigt.

Zu Forderungen von Maßnahmen am Schienenweg, z.B. dem Abdämpfen des Schalls durch Isolierung und Abfedern der Bodenwellen oder die Dämmung des Überwerfungsbauwerkes erläutert die Vorhabenträgerin, dass die Planung der Gleisanlagen entsprechend dem geltenden Regelwerk und nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Empfehlungen aus dem Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchungen erfolge. Der Unterlage 18 (Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung) könne entnommen werden, dass eine Prognoseberechnung für Erschütterungen und sekundären Luftschall durchgeführt wurde. Die Ergebnisse würden in der Planung berücksichtigt.

Im Zusammenhang mit der in Einwendungen geäußerten Besorgnis des Verlustes der Lebensqualität und dem Wertverlust von Immobilien erklärt die Vorhabenträgerin, für die Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen die Anhaltswerte der DIN-Norm 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 3 herangezogen werden. Die Norm nennt Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden nicht zu erwarten seien. Sie würden in der Größenordnung um etwa ein 20-faches über den Anhaltswerten zum Schutze von Menschen in Gebäuden nach der DIN-Norm 4150, Teil 2 liegen. Die Ergebnisse der Prognoseberechnungen ergaben, dass im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt an keinem Gebäude

Schäden oder Folgeschäden aus dem Betrieb der Bahnstrecke zu erwarten seien. Aufgrund der Größenordnung der prognostizierten Immissionen seien auch in keinem Fall Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Erschütterungen zu befürchten.

Die in der Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungen (Unterlage 18.4) empfohlene Schwellenbesohlung wird der Vorhabenträgerin im Rahmen der Nebenbestimmung unter Kap. A.4.1.3 dieses Beschlusses aufgegeben. Darüber hinaus sind die Erläuterungen der Vorhabenträgerin zu den in der Anhörung vorgebrachten Einwände plausibel. Es besteht kein weiterer Regelungsbedarf. Mit der auferlegten Schwellenbesohlung ist gewährleistet, dass die erwarteten Erschütterungen in einem zumutbaren Rahmen bleiben. Bedenken wegen etwaiger Gebäudeschäden oder auch einer beeinträchtigten Lebensqualität ist damit hinreichend Rechnung getragen.

#### **B.4.9 Denkmalschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

Aus den Angaben des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) und des UVP-Berichtes (Unterlage 17) geht hervor, dass es vorhabenbedingt nicht zu Auswirkungen auf Kulturgüter kommt.

##### **B.4.9.1 Stellungnahme des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege (NLD)**

Das NLD weist in seiner Stellungnahme auf die Anzeigepflicht von Kulturdenkmalen (§ 14 NDSchG) hin. Sachen oder Spuren, bei denen Anlass zu der Annahme gegeben sei, dass sie Kulturdenkmale sind (Bodenfunde) seien, seien unverzüglich der Gemeinde, der für Landkreis Harburg zuständigen Denkmalbehörde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege (gem. § 22 NDSchG) anzuzeigen.

Die Vorhabenträgerin sagt die Forderungen zu erfüllen.

Die Planfeststellungsbehörde dokumentiert die Zusage der Vorhabenträgerin in Kap. A.5.5 dieses Beschlusses. Darüber hinaus besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.



#### **B.4.10 Brand- und Katastrophenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Brand- und Katastrophenschutz betreffenden Belangen vereinbar.

##### **B.4.10.1 Stellungnahme der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH**

Die Metronom Eisenbahngesellschaft mbH äußert in Ihrer Stellungnahme Befürchtungen über erschwerte Flucht- und Rettungsbedingungen durch die Dimensionierung von Fluchtwegen und Fluchttüren in den zu errichtenden Lärmschutzwänden.

Die Vorhabenträgerin verweist diesbezüglich auf die EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ entsprechende Dimensionierung der Rettungswege und Fluchttüren. Die Anforderungen der Richtlinie werden ausweislich der Planunterlagen, des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, Kap. 10.8) und des Rettungswegekonzeptes (Unterlage 23), erfüllt.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von den für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stellen keine Bedenken vorgetragen. Insofern besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass Zuwegungen zu Rettungswegen im Ereignisfall für die Zwecke der Fremdrettungskräfte zur Verfügung stehen müssen.

##### **B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4.2) mit Belangen bzgl. öffentlicher Ver- und Entsorgungsanlagen vereinbar.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, die Sicherung der bestehenden öffentlichen Ver- und Entsorgungsleitungen im Sinne der Stellungnahmen der Leitungsträger zu gewährleisten. Um den Belangen der Leitungsträger ausreichend Rechnung zu tragen, ordnet die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmungen in Kap. A.4.2.1 dieses Beschlusses zur frühzeitigen Abstimmung mit den Leitungsträgern und Kap. A.4.2.2 zur Berücksichtigung der Stellungnahmen der Leitungsträger an. Damit besteht insofern kein weiterer Regelungsbedarf.

#### **B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten**

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4.3) mit Belangen im Zusammenhang mit Straßen, Wegen und Zufahren vereinbar.

##### **B.4.12.1 Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Lüneburg**

Das staatliche Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg äußert keine Bedenken bzgl. der Belange des Arbeitsschutzes. Im Übrigen werden aus Sicht des staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes die Belange des anlagenbezogenen Immissionsschutzes, soweit durch das Gewerbeaufsichtsamt eine Immissionsschutzrechtliche Aufsicht gegeben wäre, durch das Vorhaben nicht erkennbar berührt. Es wird gebeten folgenden Hinweis in den Bescheid aufzunehmen:

„Bei der Ausführung der Straßenbauarbeiten sind die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I Nr. 35 vom 18.06.1998 S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 27.06.2017 (BGBl. I 1966) zu beachten. Sofern eine der in § 2 Abs. 2 BaustellV genannten Bedingungen erfüllt wird, ist dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt spätestens 2 Wochen vor Errichtung der Baustelle eine Vorankündigung (Anhang 1 der BaustellV) zu übermitteln.“

Die Vorhabenträgerin sagt die Beachtung der Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. 1 Nr. 35 vom 18.06.1998 S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 27.6.2017 (BGBl. 11966) zu. Darüber hinaus sagt die Vorhabenträgerin einer Übermittlung einer Vorankündigung wie beschrieben zu.

Die Planfeststellungsbehörde dokumentiert die Zusage der Vorhabenträgerin in Kap. A.5.1 dieses Beschlusses. Damit besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

#### **B.4.13 Kampfmittel**

##### **B.4.13.1 Stellungnahme des LGLN – Kampfmittelbeseitigungsdienstes**

Laut dem Kampfmittelbeseitigungsdienstes des LGLN liegen für die Planfläche verschiedene Empfehlungen vor (Luftbildauswertung, Sondierung, kein Handlungsbedarf).

Zu den Flächen mit den Empfehlungen zur Luftbildauswertung bzw. Sondierung erteilt das LGLN folgende Hinweise. Hinsichtlich der erforderlichen Gefahrenerforschungsmaßnahmen bittet das LGLN sich an die örtlich zuständige Gefahrenabwehrbehörde (Stadt oder Gemeinde) zu wenden. Diese werde über das Ergebnis der Auswertung in Kenntnis gesetzt. Da bei den Sondierungen auch Munition aufgefunden werden könne, deren Entsorgung aus Billigkeitsgründen kosten erfolgen, empfiehlt das LGLN im Interesse eines eventuellen Erstattungsanspruches die Sondierungen erst nach einer erfolgten Preisanfrage (drei Firmen) zu vergeben.

Zu den Flächen mit der Empfehlung „Kein Handlungsbedarf“ erteilt das LGLN folgende Hinweise. Die vorliegenden Luftbilder könnten laut der LGLN nur auf Schäden durch Abwurfkampfmittel überprüft werden. Sollten bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, seien umgehend die zuständigen Polizeidienststellen, das Ordnungsamt oder der Kampfmitteldienst des Landes Niedersachsen bei der RD Hameln-Hannover des LGLN zu benachrichtigen. In der vorstehenden Empfehlung seien die Erkenntnisse aus der Zeit vor der Einführung des Kampfmittelinformationssystems Niedersachsen (KISNi), dem 11.06.2018, nicht eingeflossen, da sie nicht dem Qualitätsstand von KISNi entsprechen. Sie könnten natürlich trotzdem von den Kommunen in eigener Zuständigkeit berücksichtigt werden.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und werde die Empfehlungen in der weiteren Planung berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde wertet die Aussage der Vorhabenträgerin, die Empfehlungen des LGLN in der weiteren Planung zu berücksichtigen, als Zusage und dokumentiert diese in Kap. A.5.2 dieses Beschlusses. Darüber hinaus besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

#### **B.4.14 Sonstige öffentliche Belange**

Das Vorhaben ist mit sonstigen öffentlichen Belangen vereinbar. Im Einzelnen:

##### **B.4.14.1 Stellungnahme vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUSBw)**

Das BAIUSBw gibt an keine Einwände gegen das Vorhaben zu haben. Die A1 gehöre zwar zum Militärstraßengrundnetz, solange aber am Baukörper und der Tragfähigkeit der A1 keine Änderungen vorgenommen werden, wird dem Vorhaben zugestimmt.

Die Vorhabenträgerin versichert, dass keine Änderungen an dem Baukörper und der Tragfähigkeit der A1 geplant seien.

Änderungen an der A1 sind nicht Gegenstand der Antragsunterlagen damit besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Regelungsbedarf.

#### **B.4.14.2 Stellungnahme der Stadt Buchholz i. d. Nordheide**

Die Stadt Buchholz i. d. Nordheide hat keine Bedenken gegen die geplante Durchführung von Kompensationsmaßnahmen im Buchholzer Stadtgebiet. Es wird darauf hingewiesen, dass die zeitnahe Umsetzung der übrigen im Bundesverkehrswegeplan für den Großknoten Hamburg vorgesehenen Maßnahmen aus Sicht der Stadt Buchholz i.d. Nordheide dringend erforderlich ist. Die Strecke Maschen – Buchholz solle zudem zukünftig stärker für zusätzliche Angebote im Personennahverkehr genutzt werden, um die erheblichen Probleme beim SPNV zu lösen sowie Angebotserweiterungen umzusetzen.

Die Stadt Buchholz befürchtet nach der Fertigstellung des Überwerfungsbauwerkes in Meckelfeld auf der Strecke Maschen – Buchholz eine Zunahme insbesondere des Güterverkehrs. Es solle nicht die hiermit verbundene Lärmbelastung entlang der Strecke außer Acht gelassen werden, wovon die Stadt Buchholz besonders betroffen sei. Die Stadt verweist auf die insgesamt drei hochbelasteten Bahnstrecken im Stadtgebiet, an denen jeweils nur kleine Teilabschnitte mit Lärmschutzwänden ausgestattet seien. Es sei daher aus Sicht der Stadt Buchholz folgerichtig, die Baumaßnahmen in Meckelfeld zum Anlass zu nehmen und in den bewohnten Bereichen entlang der Strecke Maschen – Buchholz zusätzlichen Lärmschutz, z.B. im Rahmen des Bundesprogramms zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen, zu installieren.

Weiterhin sei es aus Buchholzer Sicht dringend erforderlich, die notwendigen Baumaßnahmen so zu organisieren, dass der in Spitzenzeiten ohnehin schon überlastete Personennahverkehr nicht wesentlich gestört werde.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass das Betriebsprogramm nicht aus dem Projekt heraus vorgegeben werde, sodass im Rahmen des Projektes keine Zusagen diesbezüglich gemacht werden können.

Zum Vorschlag möglicher Lärmsanierungen im Stadtgebiet der Stadt Buchholz i. d. Nordheide teilt die Vorhabenträgerin mit, dass der Streckenabschnitt Maschen-Buchholz außerhalb des Projektbereichs liege, sodass im Rahmen des Projektes

Knoten Hamburg, Paket 1, Maßnahme 2 Meckelfeld kein Lärmschutz in den bewohnten Bereichen entlang der Strecke errichtet werden könne. Darüber hinaus sei die Aufnahme in das Bundesprogramm zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen nicht Teil dieses Planfeststellungsantrages und könne aus diesem Grund nicht zugesagt werden.

Es sei ebenfalls im Interesse der Vorhabenträgerin die Auswirkungen auf den Zugverkehr so gering wie möglich zu halten. Dennoch seien für eine derartige Baumaßnahme, deren Charakter durch die Insellage geprägt sei, Sperrpausen notwendig. Wann und in welchem Umfang diese stattfinden, sei derzeit in der Prüfung.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen der Vorhabenträgerin, den Forderungen kann aus den dort geschilderten Gründen nicht nachgekommen werden. Eine Aufnahme der Eisenbahnstrecke bei Buchholz i. d. Nordheide in das Bundesprogramm zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Regelungsbedarf.

#### **B.4.14.3 Stellungnahme der Deutschen Bahn AG – Immobilien Nord**

Gegen das Planfeststellungsverfahren bestehe aus Sicht der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen bei Beachtung und Einhaltung der Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus der Stellungnahme keine Bedenken. Durch die Planung dürfte der DB Energie GmbH keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen entstehen. Die Deutsche Bahn AG verweist dementsprechend auf die Stellungnahme der DB Energie GmbH vom 10.01.2020 (Az.: I.ET-W-n 1 RP) und bittet um Beachtung. Vor Beginn von Baumaßnahmen innerhalb des Schutzstreifens werde um Information zwecks Unterweisung des arbeitsverantwortlichen auf die vorhandenen Gefahren gebeten.

Die Deutsche Bahn AG macht auf die Grundstücke im Bramweg 22, 24 und 25 und auf die Grundstücke im Wagenwerksweg/Bramweg (Vereinshaus Meckelfeld Bahnlandwirtschaft (BLW) aufmerksam, welche durch die Deutsche Bahn AG aus der vorhandenen Wasserleitung versorgt werde. Für die Übergabe der Baustelleneinrichtungsfläche lfd. Nr. 186 des Bauwerksverzeichnisses bittet die Deutsche Bahn AG rechtzeitig um Information, damit die Nutzung vor Ort mit einem Übergabeprotokoll geregelt werden könne.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Forderungen zu erfüllen.

Die Planfeststellungsbehörde dokumentiert die Zusage der Vorhabenträgerin in Kap. A.5.4 dieses Beschlusses. Darüber hinaus besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Regelungsbedarf.

#### **B.4.14.4 Stellungnahme der Gemeinde Seevetal**

Die Gemeinde Seevetal begrüßt das Vorhaben grundsätzlich, weil aufgrund der Planung erstmals ein aktiver Lärmschutz größeren Umfangs in Form von Lärmschutzwänden – insbesondere für die Ortslage Meckelfeld – vorgesehen werde. Sie erhebt folgende Einwände. Vor Baubeginn fordert die Gemeinde Seevetal eine Beweissicherung für den baulichen Zustand aller betroffenen gemeindlichen Straßen, die zu den in den Unterlagen aufgeführten Baustelleneinrichtungsplätzen führen, vom Vorhabenträger auf eigene Kosten durchzuführen. Diese Maßnahme sei laut der Gemeinde Seevetal erforderlich, um nach Abschluss der Bautätigkeiten Rückschlüsse auf eventuelle Schäden ziehen zu können. Die Auswahl der zu begutachtenden Straßen sei mit der Gemeinde abzustimmen.

Aus den schalltechnischen Untersuchungen, die die Bauphase betreffen, gehe hervor, dass es über einen längeren Zeitraum zu einem z.T. erheblichen Baulärm kommen werde, der insbesondere die nahe der Gleisanlagen befindlichen Wohngebiete in Meckelfeld belaste. Da dem Grunde nach für eine Vielzahl der Häuser zusätzlich ein Anspruch auf passiven Lärmschutz bestehe, sollten aus Sicht der Gemeinde Seevetal alle betroffenen Gebäude (auch nicht nur die aufgeführten Gebäude entlang der Mattenmoorstraße, des Wagenwerksweges und der Straße Koppel) im Vorgriff auf die Bautätigkeiten den passiven Lärmschutz erhalten. Außerdem sollte die nach den Unterlagen (Unterlage 18.3) vorgesehene Bestellung eines Baulärmverantwortlichen als Ansprechpartner für die Bevölkerung während der Bauzeit zwingend vorgenommen und die Person(nen) der Öffentlichkeit und der Gemeinde rechtzeitig angezeigt werden.

Aus den Planunterlagen entnehme die Gemeinde Seevetal weiterhin, dass die vorhandene Rampe samt Böschungen zurückgebaut werde und dafür zwei neue Rampen, die ausschließlich über Stützwände stabilisiert werden, entstehen sollten. In der vorliegenden Untersuchung finden sich laut der Gemeinde Seevetal keinerlei Hinweise, inwieweit mutmaßliche Schallreflexionen, die von diesem Bauwerk und den Wänden ausgehen könnten, zu einer Verschärfung der betriebsbedingten Lärmproblematik führen werde. Vorsorglich werden deshalb von der Gemeinde Seevetal die Forderung erhoben, die Stützwände der Rampen mit

schallabsorbierenden Materialien auszustatten oder vergleichbare technische Lösungen zu entwickeln, so dass eine Resonanzwirkung ausgeschlossen werden könne.

Zudem sollte aus Sicht der Gemeinde Seevetal zeitgleich mit dem Beginn der Bauarbeiten auch die vorgesehenen Lärmschutzwände errichtet werden, damit diese bereits während des Baubetriebs ihre lärmindernde Wirkung entfalten könnten. Die nicht mit einem aktiven Lärmschutz versehenen Bereiche Meckelfelds, insbesondere entlang der Straßen Wagenwerkweg und Seevedeich (beidseits der Bahnanlagen), seien nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens umgehend in das bundeseigene Programm der freiwilligen Lärmsanierung aufzunehmen, so dass die auch dort vorhandene Lärmbelastung entsprechend reduziert werden könne. Auf die nach Aussage des bei der DB für die Lärmsanierung zuständigen Mitarbeiters geplante Aufnahme der südöstlich der Autobahn 1 gelegenen Bereiche in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes und deren zeitliche Folge nach Planfeststellungsbeschluss werde ausdrücklich von der Gemeinde Seevetal verwiesen, ebenso wie auf den anhängigen Rechtsstreit in der Sache (Östliches Umfahrgleis Maschen).

Da der Eingriff in Seevetal erfolgen wird, sei es laut der Gemeinde Seevetal bei ihr Maßgabe, dass auch der Ausgleich im Gemeindegebiet möglichst im gleichen Naturraum stattfinde. Flächen aus dem gemeindlichen Ökokonto stehen hierfür allerdings nicht zur Verfügung. Damit kritisiert die Gemeinde die externe Kompensationsmaßnahme im Bereich Brunsberg in Buchholz, obwohl die zu erwartenden Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild in der Gemeinde Seevetal stattfinden werden.

Im Übrigen weist die Gemeinde Seevetal darauf hin, dass sie auf die Verlautbarung des Landes Niedersachsen und der Landesnahverkehrsgesellschaft LNVG verlässt, dass mit Fertigstellung und Inbetriebnahme des Überwerfungsbauwerkes Meckelfeld auf der Strecke 1280 (Hamburg-Jesteburg-Ramlshoh-Buchholz) ein schienengebundener Personennahverkehr (SPNV) im Stundentakt mit Verlängerung der Züge der Heidebahn nicht nur grundsätzlich möglich sei, sondern hierfür bahnseitig Vorplanungen eingeleitet werden. Eine Erwähnung im Planfeststellungsbeschluss werde von der Gemeinde Seevetal erwartet.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme der Gemeinde Seevetal zur Kenntnis. Die Vorhabenträgerin erläutert, dass unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d.h. der Zustand von

potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen, Bauwerken und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggfs. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen dokumentiert werde. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung werden vor Baubeginn mit der Gemeinde Seevetal abgestimmt. Nach Abschluss der Baumaßnahme werde der Zustand erneut dokumentiert. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d.h. Schäden, werden laut Vorhabenträgerin auf der Grundlage ermittelt und erhoben, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen, insbesondere also ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Schaden und der Baumaßnahme bestehe. Insoweit sagt die Vorhabenträgerin zu, den Urzustand funktional wiederherzustellen und die Kosten zu Lasten der Vorhabenträgerin gehen.

Die Vorhabenträgerin führt in ihrer Gegenäußerung aus, dass sie zum Schutz vor Baulärm die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm) berücksichtigen werde. So würden laut der Vorhabenträgerin im Zuge der Baustellenplanung vor Beginn der jeweiligen Einzelbaumaßnahme mögliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert. Dabei kämen im Einzelfall entsprechende Schutzmaßnahmen oder zeitliche Beschränkungen in Betracht. Die Vorhabenträgerin werde, soweit möglich, die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV vorziehen. Da dies u. a. von der Mitarbeit der betroffenen Eigentümer abhängen, könne die Vorhabenträgerin dies nicht gesichert zusagen. Der Hinweis zu dem Baulärmverantwortlichen werde von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträgerin sagt zu einen Baulärmverantwortlichen zuzusagen.

Das Stützbauwerk (Rampen, Überwerfungsbauwerk) werde laut der Vorhabenträgerin auf der Gemeinde zugewandten Seite (westliche Rampe) hochabsorbierend verkleidet. Die nicht verkleideten Bereiche der Rampen des Überwerfungsbauwerkes werden in Bezug auf eventuell auftretende Reflexionen bei Berechnung entsprechend Schall 03 berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin gibt zu, dass der Hinweis darauf leider in der schalltechnischen Untersuchung vergessen wurde zu erwähnen. Die schalltechnische Untersuchung werde dahingehend korrigiert.

Die Vorhabenträgerin sei bemüht, die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die Forderung mit Beginn der Bauarbeiten auch die vorgesehenen Lärmschutzwände zu errichten, könne die Vorhabenträgerin aber derzeit nicht nachkommen. Die Vorhabenträgerin erklärt dazu,



dass der Bauablauf kein Bestandteil des Antrags auf Planfeststellung sei, sodass dieser zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht erarbeitet wurde. Die detaillierte Planung des Bauablaufs finde erst nachfolgend statt. Ferner würden die Lärmschutzwände die Erreichbarkeit der Baustelle stark beeinträchtigen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Lärmsanierungsprogramm kein Bestandteil des Bauprojekts sei und somit auch nicht Bestandteil des Antrags auf Planfeststellung. Eine Zusage, dass „die nicht mit einem aktiven Lärmschutz versehenen Bereiche Meckelfelds“ – „nach Abschluss des 18 Planfeststellungsverfahrens umgehend in das bundeseigene Programm der freiwilligen Lärmsanierung“ aufgenommen werden sollen, könne von der Vorhabenträgerin nicht erfolgen.

Die Vorhabenträgerin erwidert zu den Kompensationsmaßnahmen, dass naturräumlich das Vorhabengebiet östlich der Bahntrasse der Naturräumlichen Unterregion Watten und Marschen (NLWKN 2010) zuzuordnen sowie westlich der Bahnstrecke der Naturräumlichen Unterregion Lüneburger Heide (vgl. Unterlage 14.1 S.11). Eine genaue Aufschlüsselung der Eingriffe östlich und westlich der Grenze der Naturräume des NLWKN sei nicht zielführend, da zum einen, wie von der Gemeinde Seevetal richtig dargestellt, in Seevetal keine Flächen aus dem gemeindlichen Ökokonto zur Verfügung stehen würden und zum anderen der Landkreis Harburg – Abteilung Naturschutz und Landschaftspflege die Kompensationsmaßnahme am Brunsberg (Unterregion Lüneburger Heide) vorgeschlagen habe, sodass ein Ausgleich dort stattfinden könne. Die Eingriffsregelung wurde laut der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Landkreis Harburg erarbeitet (vgl. Unterlage 14.1 S. 15).

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sie eine „Erwähnung im Planfeststellungsbeschluss“ nicht zusagen könne. Das Betriebsprogramm sowie angesprochene Vorplanungen seien nicht Bestandteil des Projekts und des Planfeststellungsverfahrens.

Die Planfeststellungsbehörde dokumentiert die Zusagen der Vorhabenträgerin bzgl. der Beweissicherung, der passiven Schallschutzmaßnahmen und der baulärmverantwortlichen Person in den Kap. A.5.9, A.5.11 und A.5.10 dieses Beschlusses. In Bezug auf die Anmerkungen der Gemeinde Seevetal zur Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahme und der baulärmverantwortlichen Person verweist die Planfeststellungsbehörde zudem auf Kap. A.4.1.1. Daraus geht hervor, dass die Vorhabenträgerin die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen und die

Benennung einer baulärmverantwortlichen Person bereits als vermeidende Maßnahmen vorsieht.

Die Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 18.1) im Zusammenhang mit der hochabsorbierenden Verkleidung wurde von der Vorhabenträgerin vorgenommen, die überarbeiteten Planunterlagen wurden der Planfeststellungsbehörde vorgelegt und sind nicht zu beanstanden.

Im Übrigen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen der Vorhabenträgerin, weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

#### **B.4.14.5 Stellungnahme des Landkreises Harburg**

Die Stabstelle Kreisentwicklung/Wirtschaftsförderung des Landkreises Harburgs führt aus, dass in der zeichnerischen Darstellung zum Regionalen Raumordnungsprogramm für den Planfeststellungsabschnitt 1 ein Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke festgelegt sei, zudem befinde sich dort der Rangierbahnhof Maschen, der als Vorranggebiet Anlage mit großen Flächenbedarf festgelegt sei. Dieser Rangierbahnhof sei von nationaler Bedeutung für die Funktionsweise des Güterverkehrs. Des Weiteren wurde bei Meckelfeld laut der Stabstelle ein Vorranggebiet Bahnhof/Haltepunkt entlang des Vorranggebietes Haupteisenbahnstrecke vorsorglich gesichert, da dieser Haltepunkt die Erschließung des westlichen Teils des Ortsteils Meckelfeld verbessern solle. Dadurch wäre eine bessere Anbindung von Seevetal-Maschen an die Strecke Hamburg-Bremen gegeben. Eine mögliche Erweiterung des Angebotes des SPNV werde von der Stabstelle begrüßt. Während der Baumaßnahme wünscht die Stabstelle einen möglichst störungsarmen Verkehrsfluss sowohl auf den Schienen als auch auf den umliegenden Straßen.

Die Stellungnahme des Landkreises Harburg werde von der Vorhabenträgerin und in der weiterführenden Planung berücksichtigt.

Es besteht kein Regelungsbedarf.

#### **B.4.14.6 Stellungnahme der IHK Niedersachsen und IHK Lüneburg-Wolfsburg**

Im Sinne einer Kapazitätserweiterung der Schienenverbindung vom und zum Hamburger Hafen begrüße die IHK Niedersachsen vor dem Hintergrund der in Zukunft weiter steigenden Schienengüterverkehre die beschriebene Maßnahme. Im Rahmen der Bauausführung weise sie daraufhin, dass Störungen des Schienengüterverkehrs bestmöglich zu vermeiden seien, um die Kapazität der zur

Verfügung stehenden Schienenverbindungen aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus bittet die IHK Niedersachsen um Berücksichtigung der Interessen benachbarter Gewerbebetriebe, die auf ihre jeweiligen Zufahrten rund um Baustelleneinrichtungen angewiesen seien. Die Stellungnahme der IHK Lüneburg-Wolfsburg ist inhaltlich gleich der Stellungnahme der IHKN.

Die Vorhabenträgerin erläutert, es liege ebenfalls im Interesse der Vorhabenträgerin im Rahmen der Bauausführung Störungen des Schienengüterverkehrs bestmöglich zu vermeiden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Regelungsbedarf.

#### **B.4.14.7 Stellungnahme der Polizeiinspektion Harburg (PI Harburg)**

Die Polizei begrüße den Ausbau des Schienenverkehrs, befürchte allerdings Probleme aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens durch Baustellenverkehr und aufgrund der erhöhten Lärmbeeinträchtigungen für die unmittelbaren Anwohner. Bzgl. des erhöhten Verkehrsaufkommens führt die PI Harburg aus, dass in den Ausführungen der Vorhabenträgerin erläutert werde, dass Materialien u. a. überwiegend über die Schiene transportiert werden sollen. Das werde laut der PI Harburg aufgrund der zu erwartenden Mengen alleine aus Sicht der Machbarkeit kaum anders möglich sein. Dennoch stehe zu befürchten, zumal eine große Lagerfläche „Maschen“ eingerichtet werde, dass nicht unerhebliche Mengen an Material per LKW transportiert werden müssten. Darüber hinaus würden weitere BE-Flächen geschaffen, die ebenfalls – vor allem durch Wohngebiete – von LKW befahren werden. Das vermutlich zu erwartende, erhöhte Aufkommen an Baustellenverkehr werde aus Sicht der PI Harburg in den Unterlagen nicht näher beziffert. Ob sich daraus Verkehrsprobleme bei der Anbindung an das öffentliche Netz, respektive an nahen Verkehrsknoten ergeben, lasse sich anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht abschätzen. Ob daher eine Verkehrsuntersuchung im Hinblick auf den Baustellenverkehr erforderlich sei, sei für die PI Harburg zum jetzigen Zeitpunkt nicht erkennbar.

Bzgl. der erhöhten Lärmbeeinträchtigungen teilt die PI Harburg mit, dass in den Planungen bereits vorgesehen werde, die Beeinträchtigungen der Anwohner so gering wie möglich zu halten. Unvermeidbare Lärmspitzen bittet die PI Harburg frühzeitig zu kommunizieren, damit die Betroffenen sich rechtzeitig auf die Veränderungen einstellen könnten. Gleichzeitig bittet die PI Harburg um frühzeitige Information der Polizei über lärmverursachende Baumaßnahmen, gerade nachts, da

bei Beschwerden – gerade nachts – oftmals zuerst die Polizei um Rat gefragt werde. Aus diesem Grunde halte die PI Harburg es auch für unabdingbar, zumindest für die Nächte in denen lärmintensiv gearbeitet werde, Ansprechpartner für Beschwerden, Fragen etc. durch die Bahn AG oder den AN vorzuhalten.

Insgesamt halte die PI Harburg aufgrund der Dauer der Baumaßnahme und der damit verbundenen Beeinträchtigungen eine intensive begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für erforderlich.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Bauablaufplanung kein Bestandteil der Planfeststellungsunterlage sei, sodass zum Zeitpunkt der Antragseinreichung keine genaue Aussage über den zu erwartenden Baustellenverkehr getroffen werden könne. Die zu erwartenden Baustellenverkehre werden laut der Vorhabenträgerin, wie von der PI Harburg richtig erkannt, überwiegend über die Schiene abgewickelt. Bezüglich der Lärmbeeinträchtigung werde die Vorhabenträgerin die Polizei sowie die Anwohner rechtzeitig über besonders lärmverursachende Bauarbeiten informieren, soweit dies möglich sei. Eine intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit liege ebenfalls im Interesse der Vorhabenträgerin.

Aus dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 8.1) geht bereits hervor, dass vorgesehen ist, den größten Teil der umfangreichen Materiallieferungen zur und Abtransporte von der Baustelle über die Schiene abzuwickeln. Hierdurch sollen die angrenzenden Gebiete durch die Baumaßnahme nicht noch zusätzlich belastet werden. Zudem wird dieses geplante Vorgehen in der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin nochmal bestätigt.

Die Planfeststellungsbehörde dokumentiert die Zusage der Vorhabenträgerin im Zusammenhang mit der rechtzeitigen Benachrichtigung der AnwohnerInnen bei besonders lärmintensiven Bauarbeiten in Kap. A.5.6 dieses Beschlusses. Um den Belangen des Immissionsschutzes im Zusammenhang mit baubedingten Immissionen ausreichend Rechnung zu tragen, ordnet die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus die Nebenbestimmungen unter Kap. A.4.1.1 an. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

#### **B.4.15 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

Das Vorhaben ist unter Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Kap. A.4 und A.5) mit den sonstigen privaten Einwendungen, Bedenken und Forderungen vereinbar. Im Einzelnen:

Für private Stellungnahmen, die sich auf Themen des Immissionsschutzes beziehen, wird insoweit auf die Ausführungen in Kap. B.4.8 sowie die Regelungen in Kap. A.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für Forderungen gegenüber der Vorhabenträgerin zur Übernahme von Kosten für Schallschutzmaßnahmen, die unabhängig von diesem Vorhaben durch Private selbst umgesetzt wurden oder für Kosten von Schallschutzmaßnahmen, die über den gesetzlichen Anspruch, durch das Vorhaben entstehen gibt es keine Rechtsgrundlage sie sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und werden hiermit zurückgewiesen.

Im Zusammenhang mit Einwenden bzgl. Berichterstattungen von Informationsveranstaltungen stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass Inhalte von Informationsveranstaltungen und Berichterstattungen nicht Gegenstand der Planfeststellung sind, sie werden zurückgewiesen.

Einwendungen zum Ablauf des Anhörungsverfahrens z.B. der Übersichtlichkeit der Antragsunterlagen, werden zurückgewiesen, da das Anhörungsverfahren ordnungsgemäß abgelaufen ist, es wird auf Kap. B.1.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Sofern Einwendungen Hinweise auf Bäume und Gehölze im Bereich des Vorhabens enthalten, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen und Regelungen in Kap. B.4.6 dieses Beschlusses hin. Die Planunterlagen enthalten mit Unterlage 14 eine fachgerechte Abarbeitung der Eingriffsregelung nach § 15 BNatschG, weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

Soweit davon abweichende individuelle Problempunkte angezeigt werden wird im Folgenden darauf Eingegangen:

In mehreren Einwendungen wird die geplante Zufahrt zur Baustelle über die Straße Melkerstieg kritisiert. Es wird eine Beeinträchtigung der Anlieger und der Sicherheit (es wird auf einen Kinderspielplatz/Kindergarten und Kindertagesstätte sowie Sportplatz hingewiesen, der Melkerstieg würde von vielen Kindern gequert) durch LKW-Verkehr befürchtet. Es wird von der Nutzung der Straße Melkerstieg für Schwerlasttransporte abgeraten, da diese nach Auffassung von EinwendernInnen dafür nicht ausgelegt sei. Zudem wird auf eine Verkehrsberuhigung der Straße Melkerstieg mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hingewiesen.

Darüber hinaus wird die Nutzung der Mattenmoorstraße sowie die Einschätzung der Vorhabenträgerin kritisiert, dass Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion

dadurch nicht in Anspruch genommen würden. Es wird darauf hingewiesen, dass sich auf der Mattenmoorstraße zum Teil unbefestigte und ungenügend ausgebaute Straßenabschnitte befänden. Zudem wird die Tragfähigkeit des Straßenabschnittes angezweifelt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zu- und Abfahrten über das nordöstliche Meckelfeld, Rönneburger Straße und An den Höfen durch einen sehr eng gewachsenen Ortsteil mit größtenteils einspuriger und schwer einsehbarer Verkehrsführung verlaufen und sich dort zwei Kindergärten und eine Grundschule befänden. Die Belastung sei ein zusätzliches Gefährdungspotential und nicht tragbar.

Im Übrigen wird im Zusammenhang mit baubedingtem LKW-Verkehr kritisiert, dass aus den Planunterlagen nicht hervorgeht, mit welcher Größe und Art von Verkehrsbelastungen während der Materiallieferungen zur und Abtransporte von der Baustelle zu rechnen sei.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche (88/11, 83/5, 4/112) ein Pfad für Fußgänger befinde.

Die Vorhabenträgerin stellt im Rahmen des Anhörungsverfahrens klar, dass es sich beim Melkerstieg, der Mattenmoorstraße und dem nordöstlichen Teil Meckelfelds um öffentlich gewidmete Straßen handle, die somit für den Gemeingebrauch freigegeben seien. Die Zu- und Abfahrt erfolge mit StVO-zugelassenen Fahrzeugen. Materiallagerungen sind auf der Mattenmoorstraße nicht vorgesehen. Für die als unbefestigt bezeichneten Straßenabschnitt „Mattenmoorstraße Hausnummer 70 bis 89“ liege keine Nutzungseinschränkung vor, es handle sich um keine außergewöhnliche Nutzung. Die Unterhaltung und Verkehrssicherheit würden bei Straßenbaulastträger liegen. Ferner liege keine Einbahnstraßenregelung vor. Die derzeitige Straßenfläche liege nicht auf privaten Flächen. Es sei grundsätzlich vorgesehen, den größten Teil der umfangreichen Materiallieferungen zur und von der Baustelle über die Schiene abzuwickeln.

Zu dem Wanderpfad im Bereich der Einrichtungsfläche (88/11, 83/5, 4/112) erwidert die Vorhabenträgerin, dass es sich bei dem Pfad nicht um eine gewidmete Wegeverbindung handle und ein Ersatz nicht vorgesehen sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass konkrete Aussagen zur Frequentierung der Baustelle im Rahmen des Bau- und Materialtransports in der Ausführungsplanung zu erwarten sind. Aus dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 8.1) geht hervor, dass vorgesehen ist, den größten Teil der umfangreichen Materiallieferungen zur und Abtransporte von der Baustelle über die Schiene

abzuwickeln. Hierdurch sollen die angrenzenden Gebiete durch die Baumaßnahme nicht noch zusätzlich belastet werden.

Mit dem Hinweis auf Kinderspielplatz/Kindergarten/Kindertagesstätte und Grundschule sowie einen Sportplatz wird ein Gefahrenpunkt eröffnet. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der dort entstehende Baustellenverkehr nach den einschlägigen gesetzlichen Regelungen z.B. Straßenverkehrsordnung abgewickelt wird. Im Übrigen gibt es keine Hinweise darauf, dass sich der Baustellenverkehr außerhalb des Wirkungszwecks der Benutzung der öffentlichen Straßen bewegt.

In einer Einwendung werden Verunreinigungen durch Baufahrzeuge und Staubentwicklung befürchtet. Zudem wird in einer Einwendung eine Reinigung privater Fahrzeuge, Häuser und Grundstücke von Staub und Dreck, auch auf Verlangen während der Baumaßnahme gefordert.

Die Vorhabenträgerin erläutert in diesem Zusammenhang, dass ein üblicher Verunreinigungsgrad im Rahmen einer bestimmungsgemäßen Nutzung der betreffenden Straße/Anlage lägen und diese ohne weitere Maßnahmen zumutbar seien. Die Vorhabenträgerin werde die bauausführenden Firmen vertraglich verpflichten und dies auch überwachen, nur Baumaschinen einzusetzen, die die gesetzlichen Anforderungen an die Abgasemissionen erfüllen. Soweit möglich und verhältnismäßig würden Maßnahmen zur Verminderung von Staubentwicklung während der Bauarbeiten durchgeführt. Hierzu gehören das regelmäßige und zeitnahe Beseitigen von Verunreinigungen durch Baustellenverkehr, eine Befeuchtung zur Staubbindung bei Abbrucharbeiten sowie von Baustraßen in besonders sensiblen Bereichen mit einer unmittelbar an den Baustellenbereich heranreichenden Wohnbebauung bei ungewöhnlich trockener Witterung.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Kap. A.4.1.4 dieses Beschlusses zu stofflichen Immissionen und auf die Zusage der Vorhabenträgerin zur Nutzung von Baumaschinen Kap. A.5.12. Darüber hinaus erscheinen die Ausführungen der Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und plausibel, so dass kein weiterer Regelungsbedarf besteht.

In einer Einwendung wird ein Grundwasseranstieg mit der Folge von drückendem Grundwasser im Bereich eines Grundstückes befürchtet.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens verweist die Vorhabenträgerin auf Unterlage 20 (Geotechnische Berichte), wo die hydrologischen Verhältnisse eingehend beurteilt

wurden und entsprechend in der Planung berücksichtigt würden. Auf Anfrage der Planfeststellungsbehörde wurde ein potentieller Grundwasseranstieg im Bereich von Gebäuden durch die Baumaßnahmen von der Vorhabenträgerin in einer ergänzenden Untersuchung überprüft. Im Ergebnis ist eine Absenkung des Grundwassers im Bereich des Grundstückes des Einwenders innerhalb der natürlichen, örtlichen Schwankungsbreite der Grundwasserstände möglich. Eine Gefahr der Vernässung des Geländes durch die Baumaßnahme besteht nicht.

Sofern in Einwendungen Schäden an Gebäuden durch Bremsstaub der Güterzüge etc. befürchtet wird, erläutert die Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens, das die Bedenken nicht berechtigt seien. So erfolge die Staubentwicklung im Regelbetrieb z. B. aus Abrieb von Fahrdrabt oder Bremsen in enger Abhängigkeit vom Bahnverkehr. Der größte Teil des entstehenden Staubes werde durch die Lärmschutzwand und im Schotterbett zurückgehalten. Der Anteil des Feinstaubes (PM10), der vom Schienenverkehr erzeugt werde, sei im Vergleich zum Autoverkehr sehr gering. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte seien durch Bahnverkehr aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht zu erwarten.

Auf Befürchtungen einzelner Einwender von Schäden durch eine eventuelle Grundwasserabsenkung wie z.B. Setzrisse. Verweist die Vorhabenträgerin auf das Beweissicherungsverfahren im Vorfeld der Baumaßnahme.

Die Zusage der Vorhabenträgerin zum Beweissicherungsverfahren ist in Kap. A.5.9 dieses Beschlusses dokumentiert. Weiterer Regelungsbedarf besteht nicht. Für die geäußerten Bedenken im Zusammenhang mit einem pot. Grundwasseranstieg wurden im Anhörungsverfahren keine entsprechenden Hinweise von den Fachbehörden vorgebracht, die Ausführungen der Vorhabenträgerin hierzu sind plausibel. In Bezug auf stoffliche Immissionen wird auf die Nebenbestimmung in Kap. A.4.1.4 verwiesen. Darüber hinaus besteht kein Regelungsbedarf.

## **B.5 Gesamtabwägung**

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Dabei waren insbesondere die eisenbahnbetrieblichen Belange sowie die Belange im Zusammenhang mit immissionsschutzrechtlichen Fragestellungen betroffener AnwohnerInnen zu berücksichtigen. In die Abwägung eingegangen sind u. a. auch



Belange des Gewässer- und Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Artenschutzes.

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der eisenbahnbetrieblichen Belange (Anforderungen an die betriebliche Sicherheit, die Tragsicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks) aufgestellt. Den o.g. weiteren Belangen kann im Rahmen des Vorhabens durch Zusagen der Vorhabenträgerin und Nebenbestimmungen jedoch ebenso Rechnung getragen werden. Das Vorhaben stellt sich somit als zulassungsfähig dar.

#### **B.6 Sofortige Vollziehung**

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO ist der vorliegende, Bundesverkehrswege betreffende Planfeststellungsbeschluss sofort vollziehbar.

#### **B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Bundesverwaltungsgericht  
Simsonplatz 1  
04107 Leipzig**

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Bundesverwaltungsgericht  
Simsonplatz 1  
04107 Leipzig**

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Hannover  
Hannover, den 17.11.2021  
Az. 581ppa/014-2019#002  
EVH-Nr. 3421966**