



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin  
Pestalozzistraße 1  
19053 Schwerin

Az. 571ppü/013-2020#003  
Datum: 07.03.2022

# **Plangenehmigung**

**gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG**

**für das Vorhaben**

**„Neubau Eisenbahnüberführung Alte Lübecker Chaussee Kiel“**

**in der Hansestadt Kiel**

**Bahn-km 1,000 bis 1,200**

**der Strecke 1022 Kiel - Osterrönfeld, Hansestadt Kiel, Bahn-km  
1,000 bis 1,200 der Strecke 1022, Kiel - Osterrönfeld, Bahn-km  
104,880 der Strecke 1031, Meimersdorf - Kiel Hassee Cittipark**

**Vorhabenträgerin:  
DB Netz AG Regionalbereich Ost  
Arbeitsgebiet Projektrealisierung KIB Süd  
Caroline-Michaelis-Str. 5-11  
10115 Berlin**

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	3
A.1	Genehmigung des Plans .....	3
A.2	Planunterlagen .....	3
A.3	Besondere Entscheidungen .....	5
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen .....	5
A.3.2	Konzentrationswirkung .....	5
A.4	Nebenbestimmungen .....	5
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	5
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege .....	5
A.4.3	Immissionsschutz .....	7
A.4.4	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	11
A.4.5	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	12
A.4.6	Straßen, Wege und Zufahrten .....	13
A.4.7	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	13
A.4.8	Unterrichtungspflichten .....	13
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin .....	13
A.5.1	Zusage gegenüber dem Einwender P1 .....	14
A.6	Sofortige Vollziehung .....	14
A.7	Gebühr und Auslagen .....	14
B.	Begründung .....	15
B.1	Sachverhalt .....	15
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens .....	15
B.1.2	Verfahren .....	15
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	17
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	17
B.2.2	Zuständigkeit .....	17
B.3	Umweltverträglichkeit .....	17
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	18
B.4.1	Planrechtfertigung .....	18
B.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege .....	18
B.4.3	Artenschutz .....	23
B.4.4	Wasserrahmenrichtlinie .....	25
B.4.5	Immissionsschutz .....	27
B.4.6	Sonstige öffentliche Belange .....	29
B.4.7	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	30
B.4.8	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen .....	31
B.5	Gesamtabwägung .....	33
B.6	Sofortige Vollziehung .....	34
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	34
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	35

Auf Antrag der DB Netz AG Regionalbereich Ost, Arbeitsgebiet Projektrealisierung KIB Süd (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgende

## Plangenehmigung

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Neubau Eisenbahnüberführung Alte Lübecker Chaussee Kiel“, in der Hansestadt Kiel, Bahn-km 1,000 bis 1,200 der Strecke 1022, Kiel - Osterrönfeld, Bahn-km 104,880 der Strecke 1031, Meimersdorf - Kiel Hassee Cittipark wird mit den in dieser Genehmigung aufgeführten Nebenbestimmungen genehmigt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Abbruch der beiden vorhandenen Eisenbahnüberführungen Strecke 1022 km 1,115 und Strecke 1031 km 104,880
- Neubau der beiden Eisenbahnüberführungen Strecke 1022 km 1,115 (Lichte Weite ca. 20,00 m; Lichte Höhe  $\geq$  4,22 m (Straße Bestand)) und Strecke 1031 km 104,880 (Lichte Weite ca. 20,00 m; Lichte Höhe  $\geq$  4,44 m (Straße Bestand))
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	<i>Erläuterungsbericht</i> Planungsstand: 27.01.2020, 29 Seiten	<i>genehmigt</i>
2	<i>Übersichtskarte</i> Planungsstand: 20.01.2020, Maßstab 1 :50.000	<i>nur zur Information</i>
3	<i>Lageplan</i> Planungsstand: 20.01.2020, Maßstab 1:000; 1 Blatt	<i>genehmigt</i>

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
4	<i>Bauwerksverzeichnis</i> Planungsstand: 20.01.2020, 11 Seiten	<i>genehmigt</i>
5	<i>Grunderwerbsplan</i> Planungsstand: 20.01.2020, Maßstab 1:1000, 1:500	<i>genehmigt</i>
6	<i>Grunderwerbsverzeichnis</i> Planungsstand 02.12.2019, 2 Seiten zzgl. Abkürzungsverzeichnis	<i>nur zur Information</i>
7	<i>Bauwerkspläne</i> Planungsstand 20.01.2020; Maßstab 1:100/ 1:50 – Unterlage 7.1, Strecke 1022; 1 Blatt – Unterlage 7.2, Strecke 1031; 1 Blatt	<i>genehmigt</i>
8	<i>Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan;</i> Planungsstand 20.01.2020; Maßstab 1:1000; 1 Blatt	<i>genehmigt</i>
9	<i>Kabel- und Leitungsplan</i> Planungsstand 20.01.2020; Maßstab 1:1000 / 1:250; 1 Blatt	<i>genehmigt</i>
10	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan</i> – Erläuterungsbericht Planungsstand 08.07.2021; 44 Seiten – Bestands- und Konfliktplan; Planungsstand 07.06.2021; Maßstab 1:1000; 1 Blatt – Maßnahmenplan; Planungsstand 07.06.2021; Maßstab 1:1000; 1 Blatt – FINK-Maßnahmenblätter 001_V, 002_V, 003_V, 004_A, 005_A, 006_E; 007_E; 008_VA, Planungsstand 08.07.2021	<i>nur zur Information</i> <i>nur zur Information</i> <i>genehmigt</i> <i>genehmigt</i>
11	Schalltechnische Untersuchung – Anlage 1 Erläuterungsbericht Planungsstand 25.11.2019; 26 Seiten – Anlage 2 Betriebsprogramm Bahnstrecken, Planungsstand 22.03.2019; 3 Blätter – Anlage 3 Emissionen Baubetrieb; Planungsstand 25.11.2019; 5 Blätter	<i>nur zur Information</i>
12	<i>Erschütterungstechnische Untersuchung</i> Planungsstand 26.10.2011; 38 Seiten	<i>nur zur Information</i>
13	<i>Baugrunduntersuchung</i> Planungstand 27.05.2014 – Erläuterungsbericht – Anlagen 1 – 5 – Ergänzung zum Baugrundgutachten	<i>nur zur Information</i>
14	<i>Fotodokumentation</i> Planungsstand 27.01.2020; 14 Seiten	<i>nur zur Information</i>
15	<i>Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept</i> Planungsstand 27.01.2020 – Feinkonzept; 30 Seiten – Übersichtslageplan – Plan der Altlastenverdachts- und Kontaminationsflächen – Aufschlusspläne – Analytik	<i>nur zur Information</i>

### A.3 Besondere Entscheidungen

#### A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Eine wasserrechtliche Erlaubnis ist nicht Gegenstand dieser Planrechtsentscheidung.

#### A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Plangenehmigung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

### A.4 Nebenbestimmungen

#### A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Sofern die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung Wasserhaltungsmaßnahmen plant, ist hierfür gemäß §§ 8 und 9 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) rechtzeitig vor Baubeginn eine wasserrechtliche Erlaubnis beim Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamtes zu beantragen.

#### A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.2.1 Es sind die im Landschaftspflegerischen Begleitplan mit integriertem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 10 der Planunterlage) sowie die in den Maßnahmenblättern beschriebenen artenschutzfachlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie die Kompensationsmaßnahmen (LBP-Maßnahmen 001\_V und 009\_VA) einzuhalten und umzusetzen.

A.4.2.2 Im Rahmen der Durchführung des Vorhabens beginnend mit der Baufeldfreimachung, sowie einschließlich der Nachbereitung, ist die Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen und der Nebenbestimmungen aus diesem Plangenehmigungsbeschluss durch eine spezielle Umweltfachliche Bauüberwachung „Naturschutz“ (009\_VA) gemäß dem Umwelt-Leitfaden Teil VII „Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes zu begleiten.

- A.4.2.3 Insbesondere der Baum südlich der Brücke ist zu erhalten und während der Baumaßnahme fachgerecht zu schützen (001\_V). Die Einhaltung der DIN 18920, der RAS LP4 und die Vorgaben des Merkblattes über die Erhaltung von Verkehrsflächen mit Baumbestand der FGSV ist sicherzustellen.
- A.4.2.4 Im Bereich von Baumwurzeln dürfen Erdarbeiten nur in Handarbeit bzw. mit dem Saugbagger ausgeführt werden.
- A.4.2.5 Es ist darauf zu achten, dass die Grünfläche im Bereich von Baumwurzeln und ggf. von Geophytenflächen nicht befahren oder für Ablagerungen benutzt werden darf. Das Informationsblatt „Baumschutz auf Baustellen Vorgabe UNB“ ist dem Bauunternehmer auszuhändigen und die Einhaltung ist sicherzustellen.
- A.4.2.6 Abstimmungen zum Baumschutz sind mit der Landeshauptstadt Kiel (Kontaktdaten siehe Stellungnahme) durchzuführen.
- A.4.2.7 Bei der Ausführung aller Bauarbeiten ist durch besondere Sorgfalt sicherzustellen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Boden oder in das Grundwasser gelangen; die eingesetzten Baumaschinen dürfen keine Ölleckagen aufweisen. Es dürfen nur Baumaschinen eingesetzt werden, die mit schnell biologisch abbaubaren Schmierstoffen bzw. Hydraulikölen betrieben werden.
- A.4.2.8 Der Schutz der angrenzenden Vegetation (Baumschutz Straßenbereich Südseite) und an den Baustelleneinrichtungsflächen hat durch eine flexible Baufeldabgrenzung zu erfolgen.
- A.4.2.9 Im gesamten Vorhabenbereich ist bei der Baufeldfreimachung zu berücksichtigen, dass die Gehölzentfernung und -rückschnitt nur außerhalb der Brutvogelzeit in einem Zeitraum vom 01.10. – 28/29.02. des Folgejahres erfolgen dürfen (008\_VA - § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).
- A.4.2.10 Die Baustelleneinrichtungsflächen und die Böschungen werden nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Nach der Bodenlockerung erfolgt die Wiederbegrünung. Die Böschungen der Verkehrswege werden (zum Schutz vor Bodenerosion) mit einer Gräser-/ Kräutermischung (Regio-Saatgut) angesät (002\_V).
- A.4.2.11 Vor Beginn der Abbrucharbeiten sind die Bauwerke auf einen Besatz von Fledermäusen zu prüfen. Bei Nutzung der Brücke als Winterquartier oder Wochenstube, hat vor Verschluss der Quartiere eine kurzfristige Abstimmung zum weiteren Vorgehen mit dem MELUND/LLUR zu erfolgen (003\_VA). Bei einer ausschließlichen Nutzung als Tagesversteck ist der Verschluss der Quartiere

zulässig, wenn sichergestellt werden kann, dass sich keine Tiere mehr im Quartier befinden. Weitere Vorgaben zu den Brutvögeln finden sich im Maßnahmenblatt.

A.4.2.12 Die Kompensation für den entfallenden Einzelbaum auf der Bahnböschung erfolgt durch die Ersatzpflanzung von zwei standortgerechten, heimischen Laubbäumen Stammumfang 18/20 im Bereich der Baumaßnahme auf dem Gelände der DB Regio AG (005\_A). Nach Abschluss der Baudurchführung 12/2023 ist bis spätestens zum 31.03.2024 die Pflanzung der Ersatzbäume durchzuführen.

A.4.2.13 Die Kompensationsflächen sind der zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Landeshauptstadt Kiel) mitzuteilen. Im Zuge der Vereinfachung wird die Übermittlung der Geometrien im shape-Format empfohlen.

### **A.4.3 Immissionsschutz**

#### **A.4.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

##### **A.4.3.1.1 Allgemeine Regelungen**

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (nachfolgend AVV Baulärm genannt) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) beachtet wird. Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen.

Arbeiten zwischen 20:00 und 07:00 Uhr (Nachtarbeiten) sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen.

##### **A.4.3.1.2 Schallschutzmaßnahmen**

Gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG sind die Baustellen und BE-Flächen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Die Vorhabenträgerin hat Lärmbeeinträchtigungen für Anwohner durch Ausschöpfung aller geeigneten organisatorischen und technischen Maßnahmen zu mindern.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor dem Beginn lärmintensiver Bauarbeiten anhand der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind für alle Gebäudefassaden etagen genau („Immissionsorte“) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehendem Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.

Die detaillierten Prognosen sind für die Beurteilung der Ansprüche auf Ersatzwohnraum bzw. Entschädigung lt. A.4.3.1.5 bzw. A.4.3.1.6 heranzuziehen.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- Es sind geräuscharme Bauverfahren und Baumaschinen zu verwenden. Dabei muss der Schalleistungspegel der eingesetzten Maschinen und Geräte dem Stand der Technik genügen, der sich an den Umweltkriterien der EU-Richtlinien und der 32.BImSchV orientiert.
- Bei Abbrucharbeiten sind an Stelle schlagender Verfahren (Meißel, Hammer, ...) lärm- bzw. erschütterungsärmere Technologien wie z.B. Schneiden, Spalten oder hydraulisches Scheren anzuwenden
- Bei Gründungsarbeiten sind an Stelle von Schlagrammung lärm- bzw. erschütterungsärmere Verfahren wie z.B. Vibrationsrammung, Pressen oder Bohren anzuwenden
- Bei Verdichtungsarbeiten sind möglichst kleine Geräte über kurze Einwirkdauern einzusetzen
- Zur Minimierung der Dauer der Belästigungen sind lärmintensive Tätigkeiten zeitlich zusammenzulegen.
- Der Einsatz automatischer Warnsysteme ohne automatische Pegelanpassung ist nicht zulässig.
- Die gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind innerhalb eines Zeitraums von 30 Tagen in mindestens 18 Nächten einzuhalten.
- Die genannten Immissionsrichtwerte dürfen nicht mehr als vier Nächte in Folge überschritten werden.
- Auf jede Phase der Überschreitung der vorgenannten Immissionsrichtwerte zur Nachtzeit folgt eine Erholungsphase, in der die vorgenannten Immissionsrichtwerte für jeweils mindestens vier Nächte eingehalten werden.



#### **A.4.3.1.3 Baulärmverantwortlicher**

Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen (Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz) einzusetzen. Zu den Aufgaben des BLV gehört u.a.

- Unterstützung der Bauleitung sowie der Baubetriebe bei der Vorbereitung und Durchführung lärmintensiver Arbeiten
- regelmäßige Kontrolle der tatsächlich zum Einsatz gelangenden Maschinen (Maschinenliste; Umweltzeichen bzw. Nachweise über den Schalleistungspegel)
- Überwachung von Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einhaltung von Ruhezeiten)
- Erstellung von detaillierten Prognosen für lärmintensive Bauarbeiten
- Durchführung von Überwachungsmessungen im Falle von lärmintensiven Nacharbeiten
- Informationen der Nachbarschaft
- Ansprechpartner für die betroffene Nachbarschaft, Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamts sowie Umweltbehörden
- Dokumentation der Tätigkeit des BLV.

Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Immissionsschutzbehörde, der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn in Schriftform mitzuteilen.

#### **A.4.3.1.4 Information der Anlieger**

Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.

Sofern die Vorhabenträgerin auf der Grundlage der Lärmprognosen zur Bereitstellung von Ersatzwohnraum verpflichtet ist, sind die Informationspflichten hinsichtlich des zeitlichen Verlaufes und der Nutzung verschiedener Informationsmedien umfangreichst wahrzunehmen.

Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten soll mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

In den ausgegebenen Informationen ist ein erreichbarer Ansprechpartner (einschließlich Kontaktdaten) zu benennen.

#### **A.4.3.1.5 Bereitstellung von Ersatzwohnraum**

Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen zu für Immissionsorte für Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume.

Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin grundsätzlich ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum in dem Falle zu, dass der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nachts nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Ausnahmsweise kann dieser Anspruch entfallen bei unbedingt erforderlichen Nacharbeiten, die nicht länger als zwei aufeinanderfolgende Nächte andauern und bei denen an den betreffenden Immissionsorten der Beurteilungspegel 60 dB(A) nicht überschritten wird.

#### **A.4.3.1.6 Entschädigungsregelungen**

Den betroffenen Eigentümern bzw. gewerblichen Mietern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:

- für Wohnräume für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A),
- für Büro- und Gewerberäume für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 72 dB(A) ohne Eigenlärm,
- für Schlafräume für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel nachts von mehr als 60 dB(A) bzw. Spitzenpegeln von mehr als 70 dB(A).

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der eben bezifferten Beurteilungspegel durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der durch die detaillierte Baulärmprognose ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, welche die eben bezifferten Baulärmpegel überschreiten,

- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind.  
Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit der Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

#### **A.4.3.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Bei den Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass die die Anhaltswerte der DIN 4150 Teile 2 und 3 in Verbindung mit der LAI- Leitlinie zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsemissionen (Nr. 5 ff.) nicht überschritten werden.

Schwingungsintensive Bauarbeiten sind auszuschließen. Es sind erschütterungsarme Verfahren anzuwenden. Auf den Einsatz einer Schlagramme ist zu verzichten und es ist der Einsatz einer Vibrationsramme für die erforderlichen Rammarbeiten vorzusehen.

Vor den Verdichtungsarbeiten des Untergrundes sind Versuchsverdichtungen durchzuführen und durch Messungen die tatsächliche Größe der Erschütterungseinwirkungen zu ermitteln.

Vor und während des gesamten Zeitraums der erschütterungsrelevanten Arbeiten sind an repräsentativen Gebäuden Überwachungsmessungen von einer für Schleswig-Holstein nach § 26 BImSchG bekannt gegebener Messstelle durchführen zu lassen (Dauerüberwachung).

Sollten sich im Zuge dieser Arbeiten Schäden an der Bausubstanz einstellen, sind die Bauarbeiten sofort abubrechen, um die Bautechnologie zu überprüfen.

In Abhängigkeit von der Intensität sind zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung der Belästigungen (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquellen usw.) vorzusehen.

#### **A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Die anfallenden Bau- und Abbruchabfälle sowie Aushubmaterial sind einer ordnungsgemäßen und schadlosen Entsorgung zu zuführen (bzgl. Böden mit erhöhten Herbizidwerten gibt es eine abgestimmte Konkretisierung in der Stellungnahme des Bodenschutzes). Hierbei sind die geltenden abfall- wie auch bodenschutz-rechtlichen

Anforderungen (u.a. Abfallhierarchie und nach dem Merkblatt LAGA M20, TR Boden (2004)) umzusetzen und bei Verwertung von z.B. überschüssigen Bodenmaterial zu berücksichtigen.

#### **A.4.5 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Leitungsträgern in Verbindung zu setzen, um Baumaßnahmen, die geeignet sind, den Bestand oder die Funktionsfähigkeit von Kabeln und Leitungen Dritter zu beeinträchtigen, abzustimmen. Die von den Eigentümern und Betreibern der Kabel und Leitungen im Anhörungsverfahren genannten Ansprechpartner sind in die weitere Planung einzubeziehen und die vorgegebenen Termine für Bauanzeigen bzw. Vorabstimmungen sind soweit wie möglich einzuhalten.

Rechtzeitig vor Baubeginn hat sich die Vorhabenträgerin bzw. die von ihr beauftragten Baubetriebe von den Leitungsträgern in deren Leitungsbestand örtlich einweisen zu lassen.

Bei Arbeiten im Bereich der Kabel und Leitungen sind die auf den Schutz der jeweiligen Anlagen ausgerichteten Sicherheitsbestimmungen bzw. anerkannten Regeln der Technik, Mindestabstände/-abdeckungen und Schutzstreifen/-abstände zu den einzelnen Anlagen einzuhalten und die spezifischen Anforderungen und Hinweise der Leitungsträger zu beachten.

Es ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen (z.B. Suchschachtung), dass Leitungen Dritter überbaut bzw. beschädigt werden.

Bei unvermutet auftretenden Kabeln und Leitungen sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen und der betroffene Leitungsträger zu verständigen.

Den Leitungsträgern ist jederzeit der ungehinderte Zugang zu deren Anlagen für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten zu gewährleisten.

Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahme sind den betroffenen Leitungsträgern anzuzeigen.

#### **A.4.6 Straßen, Wege und Zufahrten**

Während der Bauphase ist die durchgängige Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke zu gewährleisten.

Einschränkungen für die Befahrbarkeit der Anliegergrundstücke sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und zuvor dem betroffenen Personenkreis in geeigneter Form mitzuteilen.

#### **A.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Rechtzeitig vor Inanspruchnahme der lt. Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan für die Durchführung der Baumaßnahmen notwendigen Flächen sind - soweit nicht bereits geschehen - Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Auf den für die Bauausführung vorübergehend benötigten Flächen Dritter hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden und ihr ursprünglicher Zustand so bald wie möglich, spätestens jedoch mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Grundeigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen und ihn angemessen zu entschädigen.

Für die Entziehung bzw. Belastung von Eigentumsrechten (Grundeigentum) besteht gemäß Art. 14 Abs. 3 Sätze 2 und 3 Grundgesetz ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung.

#### **A.4.8 Unterrichtungspflichten**

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, der Landeshauptstadt Kiel und der unteren Naturschutzbehörde möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

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

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieser Plangenehmigung, als sie ihren Niederschlag in den genehmigten Planunterlagen gefunden haben oder in der Plangenehmigung nachfolgend dokumentiert sind.

#### **A.5.1 Zusage gegenüber dem Einwender P1**

Die Vorhabenträgerin wird für dafür Sorge tragen, dass zu Gunsten des Einwenders P 1 während des Zeitraums der bauzeitlichen Grundstücksinanspruchnahme 2 Ersatzstellplätze in fußläufiger Entfernung zur Verfügung gestellt werden.

#### **A.6 Sofortige Vollziehung**

Die Planfeststellungsbehörde ordnet den sofortigen Vollzug dieser Plangenehmigung an.

#### **A.7 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.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

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

Das Bauvorhaben „Neubau Eisenbahnüberführung Alte Lübecker Chaussee Kiel“ hat Erneuerung von zwei Eisenbahnüberführungen zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 1,115 der Strecke 1022 Kiel - Osterrönfeld sowie bei Bahn-km 104,880 der Strecke Meimersdorf – Kiel Hassee in Kiel.

Die beiden Bahnstrecken queren in wenigen Metern Abstand die Alte Lübecker Chaussee und verlaufen anschließend ab der Hamburger Chaussee parallel.

Die beiden bestehenden Eisenbahnüberführungen wurden als eingleisige Dreifeld-Bauwerke mit Stahlüberbau ausgeführt und sind flach gegründet. Sie stammen aus dem Jahr 1924 und sind abgängig. Sie werden vollständig rückgebaut.

Die geplanten Neubauten bestehen aus Stahltröge und werden auf massiven Widerlagern ohne Stützen hergestellt. Die lichte Weite beträgt 20,0 m.

Mit der Erneuerung der Bauwerke ist der Forderung des Straßenbaulastträgers Rechnung zu tragen, zukünftig eine lichte Höhe von 4,70 m zu ermöglichen. Da eine Anhebung der Gradienten der Gleisanlagen ausscheidet, ist im Rahmen eines Ausbaus der Alten Lübecker Chaussee eine gegenüber dem Bestand abgesenkte Gradienten der Straßenverkehrsanlage vorgesehen.

Die bezeichnete Absenkung der Straßengradienten soll im Rahmen des von der Stadt Kiel geplanten Ausbaus der Alten Lübecker Chaussee erfolgen. Dieser Ausbau umfasst Maßnahmen zur Umgestaltung der Fahrbahn und der Nebenanlagen einschließlich der Anpassung von Grundstückszufahrten. Diese sind somit nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens, sondern sind von der zuständigen Planfeststellungsbehörde der Straße (hier Landeshauptstadt Kiel) zu genehmigen.

#### **B.1.2 Verfahren**

Die DB Netz AG Regionalbereich Ost, Arbeitsgebiet Projektrealisierung KIB Süd (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 24.02.2020, Az. I.NP-O-M-K(4), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Neubau Eisenbahnüberführung Alte Lübecker Chaussee Kiel“ beantragt. Der Antrag

ist am 26.02.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 26.03.2020, Az. 571ppü/013-2020#003, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schriftsatz vom 07.05.2020 die Einleitung eines Anhörungsverfahrens bei der zuständigen Anhörsbehörde des Landes Schleswig-Holstein (Amt für Planfeststellung Verkehr (APV)) beantragt. Mit E-Mail vom 03.03.2021 wurde die Einstellung des Anhörungsverfahrens beantragt, da eine zeitnahe Durchführung des Anhörungsverfahrens aufgrund der Arbeitsbelastung des APV nicht gewährleistet war. In Abstimmung mit dem APV und der hier im Einzelfall gegebenen Umstände hat das Eisenbahn-Bundesamt entschieden, ein Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Plangenehmigungsverfahren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingeholt.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt Kiel Stellungnahme vom 27.04.2021, Az.
2.	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Kiel Stellungnahme vom 27.04.2021
3.	Polizeidirektion Kiel Stellungnahme vom 16.04.2021
4.	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Kiel Stellungnahme vom 14.04.2021
5.	Deutsche Telekom Technik GmbH Lübeck Stellungnahme vom 19.03.2021
6.	Stadwerke Kiel AG Stellungnahme vom 21.04.2021
7.	NKT GmbH Co.KG Köln Stellungnahme vom 18.07.2019
8.	NAH.SH Kiel Stellungnahme vom 13.04.2021

Der Einwender unter P 1 ist mit Schriftsatz vom 11.03.2021 die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden. Dazu wurden ihm geeignete Planunterlagen zur



Verfügung gestellt. Der Einwender hat mit Schriftsatz vom 12.04.2021 eine Stellungnahme abgegeben.

## B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

### B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG. Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss.

### 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. 6 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG Regionalbereich Ost, Arbeitsgebiet Projektrealisierung KIB Süd.

## B.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 UVPG (vorprüfungspflichtiges Änderungsvorhaben ohne UVP-Pflicht im Ausgangsvorhaben) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

#### B.4 Materieell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

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

Grundlage der Planung ist der Erhalt der Eisenbahninfrastruktur einer Eisenbahn des Bundes.

Die Planung dient der Erneuerung eines Teilsystems der Eisenbahninfrastruktur, welches aufgrund seines Alters und des baulichen Zustandes nicht mehr den Anforderungen an Sicherheit und Verfügbarkeit gerecht wird.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts

##### **B.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege**

Das beantragte Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne der §§ 14 ff. BNatSchG verbunden. Eingriffe sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Ein wesentlicher Teil der Eingriffe in Natur und Landschaft stellen die temporären sowie dauerhaften Flächeninanspruchnahme dar.

Die Vorhabenträgerin hat die Eingriffe in einem „Landschaftspflegerischen Begleitplan mit integriertem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“ (LBP, Anlage 10.1 der Planunterlagen) beschrieben. Sie hat den LBP auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange in Bezug auf die Darstellung, Bewertung und Kompensation der Eingriffe hin geändert und ergänzt, die im Weiteren in diesem Kapitel kurz beschrieben werden.

Das Vorhaben befindet sich zudem außerhalb von nationalen Schutzgebietskategorien nach § 23 ff. BNatSchG sowie von NATURA-2000-Gebieten. Ein Vorkommen von besonders geschützten Pflanzenarten konnte auf den Eingriffsbereich und dessen Umfeld im Rahmen der Potenzialanalyse nicht projiziert werden. Nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG (S-H) gesetzlich geschützte Biotope werden von der Baumaßnahme nicht beansprucht.

Die Landeshauptstadt Kiel erläutert mit Schreiben vom 27.04.2021, dass seitens des Umweltschutzamtes keine grundsätzlichen Bedenken gegen das o. g. Bauvorhaben bestehen. Aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht wird festgehalten, dass bei der Durchführung der Baumaßnahme es zu bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahmen von Vegetationsbiotoptypen sowie deren erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Betroffen sind grasdominierte Staudenfluren bzw. ruderale Grasfluren, Gebüsch mit heimischen Arten, Ziergehölze und – stauden sowie Rasenflächen. Der kompensationspflichtige Eingriff beträgt 940 m<sup>2</sup>. Das Kompensationserfordernis beträgt 1.410 m<sup>2</sup>. Davon werden 300 m<sup>2</sup> als Ausgleichspflanzung auf der Bahnböschung wiederhergestellt (004\_A). Der verbleibende Ausgleich von 1.100 m<sup>2</sup> erfolgt auf städtischen Flächen im Bereich Hassee (Gemarkung Hassee, Flur 1, Flurstück 87/4) durch die Entwicklung einer Wiese zu einer Gehölzsukzession durch Initialpflanzungen von Gehölzen (007\_E). Im Weiteren kommt es zur Fällung von einem Straßenbaum und einem markanten Einzelbaum. Entsprechend der Stammumfänge sind als Ausgleich 3 Ersatzbäume zu pflanzen. Die Kompensation für den entfallenden Einzelbaum auf der Bahnböschung erfolgt durch die Ersatzpflanzung von zwei standortgerechten, heimischen Laubbäumen Stammumfang 18/20 im Bereich der Baumaßnahme auf dem Gelände der DB Regio AG (005\_A). Nach Abschluss der Baudurchführung 12/2023 ist bis spätestens zum 31.03.2024 die Pflanzung der Ersatzbäume durchzuführen. Die Kompensation für den Entfall des städtischen Baumes erfolgt durch eine zweckgebundene Ersatzzahlung für die Pflanzung eines Straßenbaums in der Kieler Straße Steekberg/Suchsdorf (006\_E). Die erforderlichen Ersatzpflanzungen und Kompensationsmaßnahmen wurden im Vorfeld abgestimmt.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen zum Schutz, zur Vermeidung und Verminderung vor/von Beeinträchtigungen sind umzusetzen (S. 13 bis 14).

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der Termin 31.03.2024 zur Pflanzung der Ersatzbäume in der Ausschreibung durch die Vorhabenträgerin berücksichtigt wird. Alle Auflagen und Hinweise zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen und zum Artenschutz finden in der durch die Vorhabenträgerin zu erstellenden Ausschreibungsunterlage Berücksichtigung. Des Weiteren wird durch die Vorhabenträgerin auch die Bindung einer ökologischen Bauüberwachung berücksichtigt (009\_VA).

Die Forderungen seitens der Landeshauptstadt Kiel finden sich in den Nebenbestimmungen unter dem Punkt A.4.2 wieder.

Das Grünflächenamt hat ebenfalls grundsätzlich keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben. Von der Planung sind zwei Straßenbäume betroffen, die von der Stadt unterhalten werden. Es handelt sich um zwei Sorbus intermedia mit einem Stammumfang von 109 bzw. 127 cm. Der Baum mit 109 cm Stammumfang steht nördlich der Brücke und muss im Zuge der Baumaßnahme entfernt werden. Die erforderliche Ersatzpflanzung wurde im Vorfeld abgestimmt.

Daraufhin folgen weitere Auflagen, die sich in Teil A dieser Plangenehmigung unter dem Kapitel „Naturschutz und Landschaftspflege“ wiederfinden.

Das Grünflächenamt stellt für die vorgesehenen Eingriffe ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus dem städtischen Ausgleichspool zur Verfügung. Sie wurden im Vorfeld der Planung mit der Vorhabenträgerin vereinbart:

1. Gehölzausgleich: In der Sammelersatzmaßnahme Hassee erfolgt die Entwicklung einer Wiese zu einer Gehölzsukzessionsfläche 1.110 m<sup>2</sup> Fläche gem. beiliegendem Plan, Gemarkung Hassee, Flur 1, Flurstück 87/4. Die Fläche ist bereits ökologische Ausgleichsfläche, eine Initialpflanzung wird noch erfolgen.
2. Baumausgleich: Ersatzpflanzung eines Straßenbaumes in Steekberg/ Suchsdorf, Pflanzung einer Quercus robur, StU 18/ 20, incl. Baumsubstrat und 2 Jahre Fertigstellungs- und Entwicklungspflege. Die Pflanzung ist noch nicht erfolgt.

Die Vorhabenträgerin hat den Sachverhalt in der Unterlage 10.1 (S. 21, 22) berücksichtigt. Diesbezüglich wurden die Maßnahmen 006\_EG und 007\_EG in die Ersatzmaßnahmen 006\_E - Pflanzung Straßenbaum und 007\_E - Gehölzpflanzung Flächenpool Hassee unbenannt.

Das Grünflächenamt fordert im weiteren die Aufnahme folgender Auflage in die Plangenehmigung:

„Die Vorhabenträgerin erstattet der Stadt Kiel die Kosten in Höhe von 8.438,00 EUR innerhalb von vier Wochen nach Erhalt der Plangenehmigung. Der Betrag ist in einer Summe an die Landeshauptstadt Kiel (...) unter Angabe des Verwendungszweckes „Ausgleichsmaßnahmen Neubau Eisenbahnüberbrückung Alte Lübecker Chaussee“ zu zahlen. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den vorgenannten Kosten nicht um eine Ersatzzahlung im Sinne des § 15 (6) BNatSchG in Verbindung mit § 9

(4) LNatSchG handelt, sondern um die Inanspruchnahme von Kompensationsmaßnahmen aus dem Flächenpool der LH Kiel gem. § 16 BNatSchG in Verbindung mit § 10 LNatSchG.“

Die Planfeststellungsbehörde führt aus, dass für eine Festsetzung einer Zahlung an die Landeshauptstadt Kiel für die Übernahme der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen (mit befreiender Wirkung) im Planfeststellungsbeschluss keinerlei Veranlassung besteht. Dies wäre nur der Fall bei Zahlung eines Ersatzgeldes im Sinne des § 15 Abs. 6 BNatSchG in Verbindung mit § 9 Abs. 4 LNatSchG.

Gemäß § 12 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Dabei richtet sich der Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausschließlich nach dem naturschutzfachlichen Kompensationserfordernis; monetäre Aspekte sind irrelevant.

Die konkret zu planenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Gegenstand der Planrechtsentscheidung nach § 18 AEG. Die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unterfallen dann der von der Planfeststellungsbehörde wahrzunehmenden Vollzugskontrolle.

Dass sich die DB Netz AG als Vorhabenträgerin bei der Umsetzung ihrer LBP-Maßnahmen Dritter bedient, ist nicht zu beanstanden. Indes sind die Einzelheiten hierzu wie beispielsweise die Kosten außerhalb des Planrechts zu regeln.

In diesem Zusammenhang wird Folgendes angemerkt: Ungeachtet der Hinzuziehung eines Dritten bei der tatsächlichen Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen bleibt der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollumfänglich verantwortlich, vgl. § 12 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG. Zumindest die auf der Grundlage des § 9 Abs. 7 LNatSchG SH erlassene Agenturanerkennungsverordnung (AgentAnerkVO) vom 31.05.2021 bietet vorliegend keine Möglichkeit zur befreienden Übernahme der Kompensationsverpflichtungen nach § 12 Abs. 2 BNatSchG durch die Landeshauptstadt Kiel, da Gebietskörperschaften von der Anerkennung als Agentur ausgeschlossen sind. Aus diesem Grund kann die Auflage, wie vom Grünflächenamt in seiner Stellungnahme vom 27.04.2021 gefordert, nicht aufgenommen werden.

Im Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange legte das MELUND folgende Stellungnahme vom 27.04.2021 vor:

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um einen ortsgleichen Ersatzbau, so dass der Anwendung des „Vereinfachten Verfahrens“ gemäß dem Orientierungsrahmen Straßenbau (LBV-SH 2004) insgesamt zugestimmt werden kann. Der Kompensationsbilanzierung und dem Ergebnis kann insgesamt zugestimmt werden. Die Kompensationsermittlung der zu beseitigenden Einzelbäume über die Baumschutzsatzung der Stadt Kiel wird zugestimmt. Es sind bei der Neuanpflanzung der Ersatzbäume Bäume mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm vorzusehen. Hinsichtlich der Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 BNatSchG (006\_EG u. 007\_EG) ist eine Begründung zu erstellen, wonach eine Real-Kompensation nachvollziehbar ausgeschlossen wird.

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass eine Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 BNatSchG an die zuständige Naturschutzbehörde, in diesem Fall dem MELUND, zu entrichten ist und nicht an die Stadt Kiel zu ergehen hat. Eine Möglichkeit wäre hier über die Stadt Kiel evtl. vorliegende gemäß § 16 BNatSchG bevorratete Kompensationsmaßnahmen (z. B. über Ausgleichsflächenpool) zu gehen. Dies ist beim Umweltamt der Stadt Kiel zu erfragen.

Die Maßnahmen wären dann als gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG definierte Kompensationsmaßnahmen und nicht als Ersatzzahlungen nach § 15 Abs. 6 BNatSchG zu bezeichnen. Darüber hinaus ist laut Planunterlagen (LBP, S. 21) die benannte Vormerkung der Maßnahmen 006\_EG und 007\_EG mit dem 15. Februar 2020 beim Grünflächenamt der Stadt Kiel abgelaufen. Hier ist insgesamt eine Überarbeitung erforderlich.

Die Kompensationsflächen sind entsprechend § 7 Abs. 2 der Ökokonto-Kompensationsverzeichnisverordnung – ÖkokontoVO (GVOBl. 2017, S. 223) zuletzt geändert durch Art. 2 LVO v. 05.07.2018, GVOBl. S. 394) der zuständigen unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen. Im Zuge der Vereinfachung wird die Übermittlung der Geometrien im shape-Format empfohlen.

Die Vorhabenträgerin hat in der Unterlage 10.1 (S. 19) dargelegt, dass die vorhandene verbleibende Fläche im Bereich der Böschung lediglich eine Größe von 300 m<sup>2</sup> hat. Somit stehen keine geeigneten eingriffsnahen Pflanzstandorte zur Verfügung. Bei den Maßnahmen 006\_EG und 007\_EG handelt es sich nicht um Ersatzzahlungen nach

§ 15 Abs. 6 BNatSchG, sondern um Ersatzmaßnahmen bzw. eine Real-Kompensation, deren Kosten die Vorhabenträgerin trägt. Die Maßnahmen wurden dementsprechend in 006\_E - Pflanzung Straßenbaum und 007\_E - Gehölzpflanzung Flächenpool Hassee umbenannt (s. Unterlage 10.1)

Entsprechend einer telef. Abstimmung mit dem Grünflächenamt am 26.05.2021 sind die Maßnahmen 006\_E (alt 006\_EG) und 007\_E (alt 007\_EG) weiterhin vorgemerkt. Die Übersendung erfolgt nach Rücksprache mit dem Grünflächenamt und der Bitte um Bereitstellung der shape-Datei.

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist auf das Kapitel vom Grünflächenamt. Nach Anpassung der Unterlagen, insbesondere der der beiden LBP-Maßnahmen bestehen keine offenen Punkte. Die Maßnahmenblätter (Unterlage 10.4) sind Teil der Planunterlagen und werden festgesetzt. Die entsprechenden Nebenbestimmungen finden sich im Kapitel A.4.2 wieder.

### **B.4.3 Artenschutz**

Da durch die Planung des Vorhabens streng geschützte Arten gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie und heimische Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie) betroffen sein können, wurde eine artenschutzrechtliche Relevanzprüfung durchgeführt, bezogen auf die in § 44 Abs. 1 BNatSchG - unter Berücksichtigung des § 44 Abs. 5 BNatSchG - dargelegten Zugriffsverbote. Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der lokalen Population erhalten bleibt. Ggf. sind vorgezogene artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, die die ökologische Funktion der betroffenen Arten vor Umsetzung der Planung erfüllen müssen. Im Ergebnis kann das Vorkommen der meisten streng geschützten Tier- und Pflanzenarten im Bereich der Baumaßnahme aufgrund ihrer Verbreitung im Allgemeinen und ihrer Lebensraumsprüche im Besonderen weitgehend ausgeschlossen werden.

Die artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG hat ergeben (s. Unterlage 10.1), dass unter Berücksichtigung der dargelegten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen eine vorhabenbedingte Verletzung der Zugriffsverbote für die potenziell vorkommenden Arten aus den Gruppen der Brutvögel und Fledermäuse ausgeschlossen werden kann.

Im Hinblick auf den Artenschutz stellt die Landeshauptstadt Kiel fest, dass artenschutzrechtliche Belange nach § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unter Berücksichtigung der dargelegten Vermeidungsmaßnahmen eine vorhabenbedingte Verletzung der Zugriffsverbote für die potenziell vorkommenden Arten aus den Gruppen der Brutvögel und Fledermäuse ausgeschlossen werden kann. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sei nicht erforderlich.

Das MELUND führt dazu, dass das artenschutzrechtlich relevante Artenspektrum wurde im Ergebnis nachvollziehbar auf die Gruppen Brutvögel und Fledermäuse reduziert. Für die gehölzbrütenden Vögel wird in der Betroffenheitsanalyse richtigerweise angenommen, dass eine Tötung und Verletzung nur vermieden werden kann, wenn die Eingriffe in die Gehölze und die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit vom 01.03.- 30.09. stattfinden. Daraus ist eine zwingend notwendige artenschutzrechtlich begründete Vermeidungsmaßnahme abzuleiten und ein entsprechendes Maßnahmenblatt zu erstellen. Bei einem Abriss der Brücken innerhalb der Brutzeit (01.03.-30.09.) ist zudem eine Negativkontrolle in Bezug auf die Nischenbrüter notwendig. Alternativ können potentielle Nistplätze vor Beginn der Brutzeit fachgerecht entwertet werden. Hierzu ist das Vorgehen der Vermeidungsmaßnahme konkret zu beschreiben und ein Maßnahmenblatt anzufertigen. In Bezug auf die Fledermäuse fand im Jahr 2016 eine gutachterliche Untersuchung statt. Im Rahmen der Untersuchung wurden im Rahmen von mehreren Detektorbegehungen und einer endoskopischen Besatzkontrolle keine Hinweise auf eine Nutzung als Winterquartier oder Wochenstube festgestellt. Soweit möglich wurden die Spalten daraufhin bereits verschlossen. Eine Nutzung der verbleibenden Mauerspalten als Tagesversteck kann nicht ausgeschlossen werden.

Vor Abbruch der Brücken sollen die potentiellen Quartierstandorte erneut gutachterlich überprüft werden (003\_VA). Die Vermeidungsmaßnahme ist an den folgenden Sachverhalt anzupassen/zu ergänzen: „Falls entgegen der Voruntersuchungen und der gutachterlichen Einschätzung im Rahmen der Kontrollen eine Nutzung der Brücken als Winterquartier oder Wochenstube festgestellt wird, ist vor Verschluss der Quartiere eine kurzfristige Abstimmung zum weiteren Vorgehen mit dem MELUND/LLUR notwendig. Bei einer ausschließlichen Nutzung als Tagesversteck ist der Verschluss der Quartiere zulässig, wenn sichergestellt werden kann, dass sich keine Tiere mehr im Quartier befinden.“ In diesem Kontext wird ausdrücklich gefordert, dass eine erneute



Kontrolle der Spalten und auch ein entsprechender Verschluss mit einem hinreichenden Vorlauf zum Beginn des Abrisses durchgeführt werden. Falls entgegen der Erwartung und bisherigen Daten eine besiedelte Wochenstube oder ein besetztes Winterquartier festgestellt werden sollte, würde dies voraussichtlich eine erhebliche Verzögerung im Bauablauf bedeuten. Das Maßnahmenblatt ist entsprechend anzupassen. Zudem wird auf das Alter der Untersuchungen hingewiesen, die aktuell rund 4,5 Jahre zurückliegen. Gemäß der Rechtsprechung und LBV-SH & AfPE (2016) wäre bei einem Alter der Erfassungsdaten von 5 Jahren eine Plausibilisierung der Erfassungen notwendig. Dies ist zu berücksichtigen. Gemäß den heutigen Standards und dem Umweltleitfaden des EBA ist für das Vorhaben eine Umweltbaubegleitung vorzusehen. Dies ist in die Planunterlage (LBP Text, Maßnahmenblätter) entsprechend aufzunehmen.

Die Vorhabenträgerin hat die diversen Vorgaben in die Unterlage 10.1 aufgenommen. Ein entsprechendes Maßnahmenblatt mit der Nr. 008\_VA (Zeitenregelung Baufeldfreimachung) wurde erstellt (inkl. Darstellung in der Planunterlage 10.3) sowie das Maßnahmenblatt Nr. 003\_VA überarbeitet. Eine Plausibilisierung hinsichtlich der Artengruppe Fledermäuse und Brutvögel wird vor Ausführung der Maßnahme durch die umweltfachliche Bauüberwachung (009\_VA) durchgeführt.

#### **B.4.4 Wasserrahmenrichtlinie**

In der Stellungnahme des MELUND wird der Hinweis auf das geltende Verschlechterungsverbot und das Zielerreichungsgebot gemäß Wasserrahmenrichtlinie gegeben. Beide Bewirtschaftungsziele sind gemäß EuGH-Urteil zur Weservertiefung (Urteil vom 1.7.2015, Az. C461/13) unmittelbar bei der Prüfung einer Zulassung von Einzelvorhaben zu beachten. Demnach dürfen keine Maßnahmen zugelassen werden, die die o. g. Zielerreichung „gefährde[n]“ (BVerwG aaO., Rn 582). Durch eine neue Zulassung darf die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm nicht verhindert werden. Daher empfiehlt das MELUND grundsätzlich die Erstellung eines Fachbeitrages nach Wasserrahmenrichtlinie, der die Auswirkungen des Vorhabens bewertet und diese dokumentiert. Der eigentlichen Erstellung eines Fachbeitrages wird eine Ermittlung des Prüfbedarfs vorweggestellt. In diesem wird zunächst überprüft, ob ein Vorhaben einer Prüfung gegenüber dem Verschlechterungsverbot zu unterziehen ist oder eine Verschlechterung aufgrund der Eigenschaften des Vorhabens sowie der Rahmenbedingungen im Gewässersystem bereits im Vorfeld ausgeschlossen werden kann. Dies gilt auch für das Zielerreichungsgebot. In diesem Fall ist keine detailliertere

Prüfung erforderlich. Diese Betrachtung ist allerdings verbal-argumentativ und nachvollziehbar in den Unterlagen dazulegen. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die Beurteilung der wasserwirtschaftlichen Betroffenheit grundsätzlich in der Zuständigkeit der unteren Wasserbehörden liegt.

Die Vorhabenträgerin führt nachvollziehbar aus, dass kein wasserrechtliches Prüferfordernis, weder für Oberflächen- noch für Grundwasserkörper, vorliegt.

Diese Einschätzung basiert auf folgenden Grundannahmen, die sich aus dem Erläuterungsbericht zur technischen Planung, dem BoVEK und dem Baugrundgutachten ableiten.

Die betriebsbedingte Entwässerung der beiden Eisenbahnüberführungen ist über eine geschlossene Fassung der Niederschlagswässer aus dem Gleis- und Schotterkörper über Filtersteine an den neu herzustellenden Widerlagern zu Grundröhren vorgesehen, die in eine vorhandene Entwässerungsleitung gemeinsam mit den Straßenabwässern eingeleitet werden.

Die Grundvoraussetzungen des Ersatzneubauvorhabens bedingen, dass eine veränderte Streckenbelegung nicht eintritt, d. h. es werden weder mehr noch andere Emissionen gegenüber dem Ist-Zustand hervorgerufen. Betriebsbedingt bestehen einerseits keine Änderungen gegenüber den bereits im Ist-Zustand in die Abwasserleitung eingespeisten Niederschlagswässern, andererseits wird zur Behandlung von kommunalem Abwasser (RL 91/271/EWG) die belasteten Abwässer vor ihrer Einleitung in berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper vorbehandelt, aufgrund dessen die Vorgaben der EU-WRRL in Verbindung mit den Umweltqualitätsnormen der OGewV eingehalten werden. Auch die mengenmäßigen Charakteristika der Niederschlagswasserableitung verändern sich nicht.

Hinsichtlich der baubedingten Entwässerung führt die Vorhabenträgerin aus, dass es sich bei der zu errichtenden Hilfsbrücke um eine offene Stützkonstruktion handelt. Das hierbei temporär anfallende Niederschlagswasser trifft auf die Straßenentwässerung, so dass es bauzeitlich zu einer ohne zeitliche Verzögerung eintretenden, gemeinsamen Ableitung der Bahn- und der Straßenniederschlagswässer innerhalb eines räumlich und zeitlich begrenzten Abschnittes in die vorhandene Regenwasserleitung kommt. Unter Verweis auf die Operationalisierung des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbotes der LAWA (Handlungsempfehlung 2017) ist ferner darauf hinzuweisen, dass die maßgebliche Dauer einer Verschlechterung ein

Betrachtungskriterium ist. Kurzzeitige Verschlechterungen können aus Gründen der Verhältnismäßigkeit außer Betracht bleiben, wenn mit Sicherheit davon auszugehen ist, dass sich der bisherige Zustand kurzfristig wiedereinstellt. Dies ist beim betrachteten Vorhaben der Fall.

Bauzeitlich potenziell eintretende Auswirkungen auf den Grundwasserkörper werden aufgrund folgender Rahmenbedingungen ausgeschlossen:

Beim erbohrten Grundwasser handelt es sich um Schichtenwässer, die sich auf wasserstauenden Mergelschichten herausbilden. Der für die Trinkwasserversorgung maßgeblich relevante 3. GWK liegt im gespannten Bereich und wird nicht betroffen. Aufgrund der erbohrten tiefen Grundwasserstände wird auch innerhalb der anstehenden Schichtenwässer eine bauzeitliche Wasserhaltung für unwahrscheinlich erachtet. Im Falle dennoch eintretender Starkregenereignisse kann eine offene Wasserhaltung erforderlich werden. Die gefassten Wassermengen sind gemäß Baugrundgutachten einer „geeigneten Vorflut zuzuführen“, so dass auch hier die Einleitung in die Abwasserleitung vorausgesetzt wird. Ggf. wäre hier eine ergänzende Information einzuholen, ob eine Einleitung auch nach Starkregenereignissen den vorhandenen Leitungsdimensionen angemessen ist. Nur bei fehlendem ausreichendem Fassungsvermögen der DN-250-Leitung wären u. U. ergänzende bauzeitliche Erfordernisse zur gedrosselten Einleitung der Baugrubenwässer zu ergreifen. Allerdings wird sowohl im BoVEK als auch im Baugrundgutachten die Notwendigkeit einer bauzeitlichen Wasserhaltung ausgeschlossen.

Die ausführlichen Formulierungen zur Einhaltung der Belange nach Wasserrahmenrichtlinie sind von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt. Das Eisenbahn-Bundesamt folgt der Argumentation der Vorhabenträgerin. Das Bauvorhaben ist mit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), die über das WHG sowie die OGewV und die GrwV in nationales Recht umgesetzt worden sind, vereinbar. Das Vorhaben genügt den Anforderungen des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots.

## **B.4.5 Immissionsschutz**

### **B.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

Während der sich über einen Zeitraum von ca. einem halben Jahr erstreckenden Bauarbeiten sind Belästigungen der Nachbarschaft durch baubedingte

Lärmimmissionen unvermeidbar. Das berechnete Interesse der Nachbarschaft, von vermeidbaren Belästigungen verschont zu bleiben, wird bei Einhaltung der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen sowie den Festsetzungen dieser Entscheidung gewahrt.

Mit dieser Plangenehmigung wird die Anwendbarkeit der AVV Baulärm klargestellt. Die Vorschrift enthält in Abhängigkeit vom jeweiligen Gebietscharakter einzuhaltende Immissionsrichtwerte.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Bauarbeiten grundsätzlich während der Tageszeit (07:00 Uhr bis 20:00 Uhr) ausgeführt werden können. Erfahrungsgemäß werden bei Nachtarbeiten, die unter Maschineneinsatz erfolgen, die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten. Dennoch wäre ein genereller Ausschluss von Nachtarbeiten unverhältnismäßig; ein Erfordernis einzelner Nachtarbeiten ergibt sich aus der bautechnologisch bedingten, vollständigen Sperrung der Strecke für bestimmte Arbeiten, wie beispielsweise das Herausnehmen bzw. Einsetzen der Überbauten. Diese Bauphasen sind durch den Bauablaufplan gegenüber der Planfeststellungsbehörde bereits dargelegt worden.

Die Vorhabenträgerin hat für jede einzelne Baumaßnahme zu prüfen, ob diese im öffentlichen Interesse dringend erforderlich ist und die Bauarbeiten ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann, Pkt. 5.2.2 der AVV Baulärm. Ein genereller Vorrang des öffentlichen Interesses an der Durchführung der Nachtarbeiten vor den berechtigten Anwohnerinteressen besteht nicht; gewisse Verzögerungen im Bauablauf sind hinzunehmen. Nachtarbeiten stehen unter keinem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsvorbehalt.

Nach dem einschlägigen Immissionsschutzrecht ist die Vorhabenträgerin zur Vermeidung des nach dem Stand der Technik vermeidbaren Baulärms sowie Beschränkung des nach dem Stand der Technik unvermeidbaren Baulärms auf das unvermeidbare Mindestmaß verpflichtet. Zur Durchsetzung Rechtspflicht enthält die Plangenehmigung unter Pkt. A.4.3.1.2 Vorgaben, mit denen u.a. Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11, Anlage 1) übernommen werden.

Wichtig ist eine rechtzeitige und sachdienliche Information der Anwohner über bevorstehende lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten. Hierdurch wird es den Anwohnern ermöglicht, sich auf diese Arbeiten einzustellen und ggf. bereits im Vorfeld

Konflikte auszuräumen. Die Information dient der Erhöhung der Akzeptanz der Bauarbeiten.

Die Bereitstellung von Ersatzwohnraum dient dem Gesundheitsschutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner.

Die Festsetzung einer Entschädigung in Geld dem Grunde nach für den betroffenen Eigentümer beruht auf § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG.

#### **B.4.5.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Es ist davon auszugehen, dass im Verlaufe der Umsetzung des Planvorhabens bei einzelnen Arbeiten Erschütterungen verursacht werden, die auf bauliche Anlagen wie Wohngebäude und die darin befindlichen Anlagen einwirken.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt sind Baustellen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i.S.d. § 22 Abs. 1 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umweltauswirkungen verhindert werden.

Mangels speziellerer rechtlicher Vorgaben geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die eben genannte Betreiberpflicht erfüllt wird, wenn die Vorgaben der DIN 4150 Teile 2 und 3 in Verbindung mit der LAI-Leitlinie zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsemissionen beachtet werden.

Mit den Auflagen zu Punkt A.4.3.2 hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass bei allen erschütterungsintensiven Arbeiten die einschlägigen Anhaltswerte der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 eingehalten werden.

In diesem Kontext ist die Vorhabenträgerin gehalten, die Möglichkeiten zur Beschränkung der baubedingten Erschütterungen auszuschöpfen.

### **B.4.6 Sonstige öffentliche Belange**

#### **B.4.6.1 Perspektivische Zweigleisigkeit der Strecke 1022**

Die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH als Aufgabenträgerin des Landes für die Planung von Nahverkehrsleistungen hat sich als Trägerin öffentlicher Belange im Verfahren geäußert. In ihrer Stellungnahme macht sie geltend, dass der gegenständliche Neubau der EÜ im Zuge der Strecke 1022 der perspektivischen Herstellung der Zweigleisigkeit entgegenstehe. Sie fordert eine Instandhaltung/

Sanierung des vorhandenen Bauwerkes. Dann könne bis zum Jahr 2026 ein zweigleisiges Bauwerk fertiggestellt sein.

Die Vorhabenträgerin lehnt diese skizzierte Verfahrensweise ab. Sie begründet dies mit der unwirtschaftlichen Instandsetzung des Bauwerkes der Strecke 1022. Dieses sei zudem auch kreuzungsrechtlich nicht möglich. Daneben hat die Vorhabenträgerin auch geprüft, ob die nachträgliche Herstellung der Zweigleisigkeit nach Fertigstellung des Ersatzbaus realisierbar ist, und kommt hierbei zu einem positiven Ergebnis.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt in der Gesamtschau der Problematik zu der Feststellung, dass keine zwingenden Gründe ersichtlich sind, in das gegenständliche Planrechtsverfahren dahingehend einzuwirken, dass eine noch nicht verfestigte Planung zu berücksichtigen sei.

Eine etwaige Einbeziehung eines zweigleisigen Ausbaus der Strecke 1022 hätte für das in Rede stehende Plangenehmigungsverfahren die Einstellung bedeutet. Ein neuerliches Verfahren mit den vorgelagerten Planungsstufen und einer in Gänze geänderten Planunterlage hätte die zeitnahe Durchführung des Bauvorhabens infrage gestellt und damit die Verfügbarkeit der beiden Strecken erheblich gefährdet. Insofern die Vorhabenträgerin die Vereinbarkeit der vorliegenden Planung mit derzeit noch nicht konkretisierten Planungsabsichten zusichert, genügt das Planvorhaben den öffentlich-rechtlichen Anforderungen

#### **B.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Die Plangenehmigung stellt verbindlich fest, inwieweit die Inanspruchnahme von Grundstücken oder Rechten Dritter für Zwecke des Planvorhabens (einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen) zulässig ist. Sie bildet jedoch keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Vorhabenträgerin, das Grundstück bzw. Recht eines Dritten zur Realisierung des Planvorhabens zu nutzen. Hierzu bedarf es entweder der Zustimmung des Berechtigten, der Enteignung oder zumindest der vorzeitigen Besitzeinweisung.

Die Vorhabenträgerin ist gehalten, sich ernsthaft um den freihändigen Erwerb der betreffenden Flächen zu angemessenen Bedingungen zu bemühen. Kommt eine Einigung nicht zustande, kann die Vorhabenträgerin nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften die vorzeitige Besitzeinweisung (§ 21 AEG) bzw. die Enteignung (§ 22 AEG) bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde beantragen. Die Entschädigungsforderungen sind dann Gegenstand des nach Landesrecht durchzuführenden Entschädigungsverfahrens.

## **B.4.8 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

### **B.4.8.1 Einwender P1**

Der Einwender ist Inhaber eines Handwerksbetriebes. Der Betrieb ist in objektiv beengter Lage unmittelbar südlich Strecke 1031 gelegen und grenzt an das westliche Widerlager der Eisenbahnüberführung an. Das Grundstück, auf welchem sich der Betrieb befindet, weist eine Gesamtfläche von 1695 m<sup>2</sup> aus. Vorhabenbedingt ist vorgesehen, eine Fläche von 185 m<sup>2</sup> bauzeitlich in Anspruch zu nehmen. Die Vorhabenträgerin begründet die Inanspruchnahme mit der Herstellung einer Stützwand mit Geländer als Flügelmauer, welche angrenzend an das Widerlager parallel zum Gleis geplant ist.

Der Einwender ist mit der bauzeitlichen Inanspruchnahme seines Grundstückes nicht einverstanden. Er macht geltend, dass er einer angenommenen Veränderung seiner Grundstückszufahrt nicht zustimme, da dies eine Verschlechterung der Erschließung seines Grundstückes darstelle. Dies verknüpft er mit der Forderung, die Landeshauptstadt Kiel möge ihn bei der Verlagerung seines Betriebes an einen anderen Standort unterstützen. Gegen die erkennbaren Auswirkungen des Plans im Sinne der darin dargestellten bauzeitlichen Grundstücksinanspruchnahme selbst bringt der Einwender indes keine substantiellen Gründe vor.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich anhand der Planunterlagen und einer Inaugenscheinnahme ein umfassendes Bild der örtlichen Situation machen können. So stellt sich die eingezwängte Lage des Betriebsgrundstückes zwischen der Wohnbebauung und der Gleisanlage als ungünstig für einen Handwerksbetrieb dar, welcher auch auf die Erreichbarkeit mit Lkw angewiesen ist. Insbesondere der Umstand, dass das Grundstück zur Fahrbahn der Alten Lübecker Chaussee abschüssig ist und infolge beim Befahren der Zufahrt die Gefahr des Aufsetzens längerer Fahrzeuge besteht, ist nachteilig zu werten.

Die Fläche, welche für die Errichtung der neuen Eisenbahnüberführung vorübergehend in Anspruch genommen werden soll, wird derzeit insbesondere durch einen Werbeträger, ein Werbeanlage des Handwerksbetriebes sowie 2 Stellplätze genutzt. Sie bildet eine Art Vorplatz vor einem Verkaufsraum/ Büroraum, während in dem hinteren Grundstücksteil sich vermutlich Arbeits- und Lagerstätten befinden.

Ausgehend von der skizzierten Beschreibung sowie der Nutzungsverhältnisse auf dem Betriebsgelände des Einwenders erkennt die Planfeststellungsbehörde die Betroffenheit des Einwenders durch das Planvorhaben jedoch als nur geringfügig an.

Die baubedingte Grundstücksinanspruchnahme ist nicht geeignet, die Aufrechterhaltung des Betriebes des Einwenders nachhaltig zu beeinträchtigen. Dahingehend enthält seine Einwendung keinerlei Hinweise. Mit der Nebenbestimmung **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** und der Zusage der Vorhabenträgerin A.5.1 wird gewährleistet, dass einerseits die Zufahrt zum Grundstück gesichert ist und andererseits weiterhin eine Abstellmöglichkeit für Fahrzeuge besteht. Die darüberhinausgehenden Beeinträchtigungen durch die zeitweilige Demontage der Werbeeinrichtungen sind im Rahmen der Entschädigung für die Grundstücksinanspruchnahme zu klären. Dazu wird auf B.4.7 verwiesen.

Durch die Inanspruchnahme der Teilfläche wird der Grundstückseigentümer nicht in der Ausübung seiner Tätigkeit auf dem übrigen Grundstück wesentlich gestört. Angesichts des geringfügigen Grundstücksanteils, der lediglich bauzeitlich in Anspruch genommen wird, und unter Beachtung der Möglichkeiten der übrigen Nutzungsmöglichkeit des Grundstücks liegt eine nur unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte des Einwenders im Sinne des § 74 Abs. 6 Nr. VwVfG vor. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die vorübergehende Inanspruchnahme überdies entschädigt wird.

Insofern die Einwendung darauf abzielt, sich explizit gegen bauliche Veränderungen der Grundstückszufahrt zum Betriebsgelände des Einwenders zu wehren, verweist das Eisenbahn-Bundesamt auf das straßenrechtliche Genehmigungsverfahren. Im Rahmen des gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Verfahrens sind keine derartigen Baumaßnahmen vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt zudem nicht, dass mit der Festlegung der Gradienten für die betreffenden Eisenbahnstrecken eine Vorentscheidung hinsichtlich der Ausbildung der Kreuzungen mit der Alten Lübecker Chaussee gefallen ist, insofern die anzustrebende Durchfahrtshöhe nur mit einer Absenkung der Straßengradienten erzielt wird. Entsprechende Abstimmungen zwischen den beiden Baulastträgern der Straße bzw. der Schiene sind im Vorfeld der Planung erfolgt. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass skizzierte Vorgehensweise der straßenseitigen Anpassung infolge der erheblich größeren Trassierungsparameter des Systems



Eisenbahn gängige Praxis ist. Darüber hinaus sind allerdings mit Blick auf die Zusammenführung von zwei Eisenbahnstrecken sowie Zwangspunkten mit anderen Überführungsbauwerken Randbedingungen gegeben, die gegen eine bahnseitige Gradientenänderung sprechen.

Es kann indes dahingestellt bleiben, wie die Zufahrt des Einwenders zu gestalten gewesen wäre, wenn die Stadt Kiel auf die grundhafte Erneuerung und Umgestaltung der Alten Lübecker Chaussee verzichtet hätte. In diesem Fall hätte die Vorhabenträgerin lediglich eine Anpassung der Fahrbahn an den Bestand im Sinne einer Folgemaßnahme realisieren müssen.

Mit der Möglichkeit des Einwenders, in dem straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren, innerhalb welchem die bauliche Anpassung der Grundstückszufahrt zu regeln ist, seine diesbezüglichen Belange geltend zu machen, erkennt das Eisenbahn-Bundesamt damit keinen weiteren Entscheidungsbedarf und weist die Einwendung zurück.

#### B.5 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Sie gelangt nach eingehender Prüfung zu der Überzeugung, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange die entgegenstehenden Belange überwiegen. Die Einwendungen von privat Betroffenen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange haben keine privaten oder öffentlichen Belange aufgezeigt, die ein so starkes Gewicht hätten, dass sie den öffentlichen Belang des Bedarfs für dieses Vorhaben überwiegen würden. Insbesondere sind keine Belange geltend gemacht worden bzw. erkennbar zum Vorschein getreten, die gegenüber dem Vorhaben als unüberwindbar anzusehen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat nicht nur jeden einzelnen widerstreitenden öffentlichen und privaten Belang gegen das Interesse an dem Planvorhaben für sich betrachtet, sondern eine Gesamtabwägung aller gegen den Plan sprechenden Belange vorgenommen. Denn selbst wenn jeder einzelne Belang für sich genommen nicht die öffentlichen Interessen an dem Planvorhaben überwiegen sollte, so könnte doch dies eventuell deren Gesamtheit. Aber auch im Ergebnis der so verstandenen Gesamtabwägung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die zu Gunsten des Plans sprechenden Belange überwiegen.

Es sind keine Verstöße gegen striktes Recht ersichtlich. Der Vorhabenträgerin werden Vorkehrungen auferlegt, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

#### B.6 Sofortige Vollziehung

Die Vorhabenträgerin hat mit Schriftsatz vom 30.11.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt einen Antrag auf sofortige Vollziehung dieser Plangenehmigung gestellt.

Das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde hat entsprechend der Nebenbestimmung A.6 die sofortige Vollziehbarkeit der Plangenehmigung angeordnet.

Wie die Vorhabenträgerin in ihrem Antrag nachvollziehbar begründet hat, steht für die Durchführung der Baumaßnahmen ein enger zeitlicher Rahmen zur Verfügung. Dieser wird beeinflusst durch die langfristig anzumeldenden Sperrpausen im Rahmen der Baubetriebsplanung und auch die Verfügbarkeit von speziellen Hilfsbrücken, welche hier zum Einsatz kommen sollen. Zudem befinden sich die vorhandenen Bauwerke altersbedingt in einem Zustand, welcher bei weiterem Zuwarten Betriebsbeeinträchtigungen bis hin zu Streckensperrungen befürchten läßt.

Somit ist die Sicherstellung der Baudurchführung in 2023 in überwiegendem öffentlichen Interesse.

#### 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 die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgericht  
Brockdorff-Rantzau-Straße 13  
24837 Schleswig**

erhoben werden.

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

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Hamburg/Schwerin  
Schwerin, den 07.03.2022  
Az. 571ppü/013-2020#003  
EVH-Nr. 3435058**

Im Auftrag

(Dienstsigel)