

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand	3
2	Planrechtfertigung	4
3	Variantenvergleich	4
4	Beschreibung des vorhandenen Zustandes der Anlagen	5
4.1	Gleisanlagen	5
4.2	Bahnübergänge	6
4.3	Kabeltrassen	6
4.4	Hochbauten	6
4.5	Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (Signalanlagen)	6
4.6	Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlage)	6
4.7	Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom	6
5	Beschreibung des geplanten Zustandes der Anlagen	7
5.1	Verlängerung Stumpfgleis 128	7
6	Tangierende Planungen	7
7	Temporär zu errichtende Anlagen	7
8	Baustelleneinrichtung und Transportwege	7
8.1	Bauzeit	7
9	Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes	8
9.1	Betroffenes Fachrecht	8
9.2	Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung	8
9.3	Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen	9
9.3.1	Naturschutz	9
9.3.2	Artenschutz	9
9.4	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange	9
9.4.1	Schutzgut „Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt“	9
9.4.2	Schutzgut „Boden“	10
9.4.3	Schutzgut „Wasser“	10
9.4.4	Schutzgut „Klima, Luft“	11
9.4.5	Schutzgut „Landschaft“	11
9.4.6	Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“	11
9.4.7	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	11

9.5	Rechtliche Bewertung	12
9.5.1	Screening	12
9.5.2	FFH-Verträglichkeit	12
9.5.3	Landschaftsschutz	12
9.5.4	Eingriffsregelung gemäß BNatSchG	12
9.5.5	Artenschutz	12
10	Weitere Rechte und Belange	13
10.1	Grunderwerb	13
10.2	Kabel und Leitungen	14
10.3	Straßen und Wege	14
10.4	Kampfmittel	14
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	14
10.6	Gewässer	17
10.7	Land- und Forstwirtschaft	17
10.8	Brand- und Katastrophenschutz	18
11	Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen	19

1 Antragsgegenstand

Beschreibung der Maßnahme

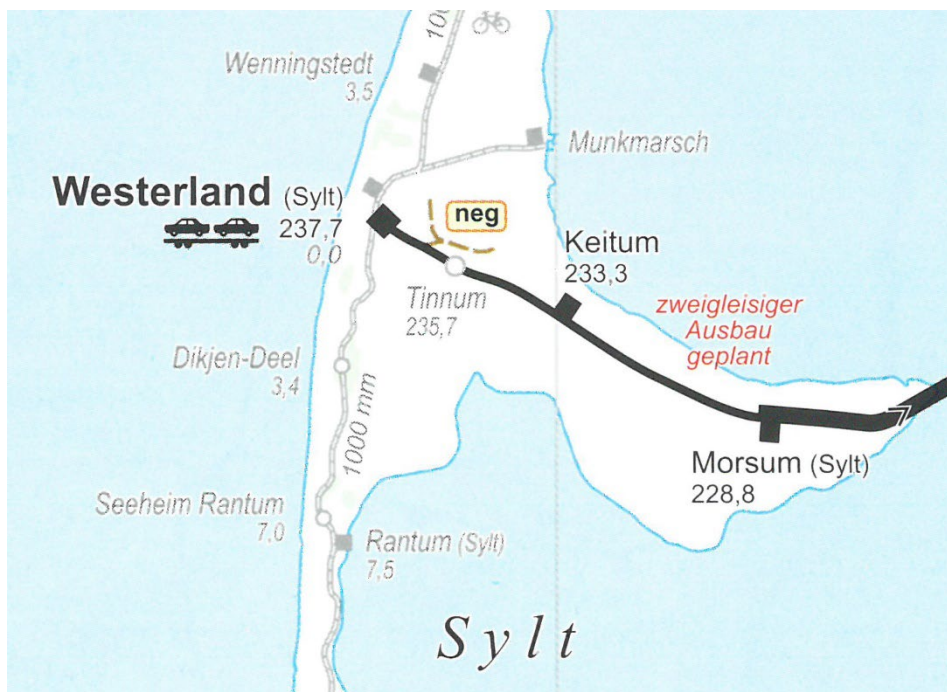
Im Rahmen des Projektes Elektronisches Stellwerk (ESTW) Westerland soll der Bahnhof Westerland (Sylt) in das Elektronische Stellwerk in Keitum (ESTW-A Keitum) integriert und zukünftig aus Husum ferngesteuert werden.

Gegenstand dieses Planrechtsantrages ist die Verlängerung des Stumpfgleises 128 (alt 108).

Der Neubau der Weichenverbindung W18 – W19 sowie der Rückbau des Stellwerkes wurden bereits in einem gesonderten Antrag beantragt. Der übrige Projektumfang ist nicht planrechtsrelevant und wird im Folgenden nur zur Information erläutert und dargestellt.

Bei dem vorhandenen Stellwerk handelt es sich um ein mechanisches Stellwerk, das um das Jahr 1930 errichtet wurde und mittlerweile technisch abgängig ist. Eine Erweiterung des bestehenden Stellwerkes ist sehr aufwändig und wirtschaftlich nicht vertretbar, da Ersatzteile nur noch als Einzelanfertigungen verfügbar sind.

Lage im Netz



Die geplante Baumaßnahme befindet sich im Netz der DB InfraGO AG, Region Nord. Betroffen ist der Bf Westerland (Sylt) der Strecke 1210 Elmshorn – Westerland (Sylt).

Der Bahnhof Westerland liegt in Form eines Kopfbahnhofs am östlichen Rand der Innenstadt des Ortsteils Westerland der Gemeinde Sylt. Er bildet das nördliche Ende der Marschbahn (Strecke 1210 Elmshorn - Westerland) bei Streckenkilometer 237,6. Angefahren wird er heute durch die Züge des Regionalverkehrs und die für die Insel Sylt sehr bedeutsamen Autozüge. Darüber hinaus enden hier mehrmals täglich verschiedene Intercity-Züge des SPFV, die direkte Verbindungen in die deutschen Ballungsgebiete Rhein-Ruhr und Rhein-Main herstellen, ebenso nach Berlin und Dresden. Zur Bedienung der Gleisanschlüsse verkehren regelmäßig Nahgüterzüge.

- | | |
|---------------|--------------------|
| - Bundesland: | Schleswig-Holstein |
| - Landkreis: | Nordfriesland |

- Gemeinde / Gemarkung:	Westerland (Sylt)
- Strecke:	1210 Elmshorn – Westerland (Sylt)
- Streckenabschnitte:	Keitum - Westerland
- Lage im TEN:	keine TEN-Strecke
- Streckencharakteristik:	nicht elektrifiziert / GSM-R
- Streckenklasse:	D4 22,5 t (8,0 t/m)
- Lichtraumprofil:	G2
- Gleisanzahl:	1-gleisig
- Ausrüstung mit PZB:	ja
- Geschwindigkeit:	Abschnitt Keitum – Westerland : bis 100 km/h
- Verkehr:	Mischverkehr Personen- und Güterzüge

2 Planrechtfertigung

Verlängerung des Stumpfgleises 128 (alt 108) im Bf Westerland (Sylt)

Das Stumpfgleis 128 (alt 108) kann bislang mit einer Nutzlänge von 535 Metern nur 3 Autozuggruppen (3 x 138 m = 414 m) und eine Lokomotive aufnehmen. Dies schränkt die Abstellkapazitäten im Bahnhof Westerland ein und macht zur Abstellung bzw. Zugbildung zusätzliche Rangierfahrten erforderlich, um die Wagengruppen eines gewöhnlichen Autozuges (bestehend aus 4 Gruppen) auf verschiedene Abstellgleise aufzuteilen. Vor dem Hintergrund des gestiegenen Autozugaufkommens und der überlasteten Schienenstrecke sind die bisherigen Abstellkapazitäten daher nicht ausreichend.

Die Verlängerung des Stumpfgleises 128 (alt 108) auf 575 Meter Nutzlänge (Erweiterung um 40 m gegenüber dem Istzustand) ermöglicht eine Erweiterung der Abstellkapazität im Bahnhof Westerland.

Die 575 m Gleisnutzlänge ergibt sich aus folgender Betrachtung:

- km 236,570 – Standort Ls 37L128X
 - km 235,988 – Beginn Umbau Gl. 128 (Gleisende hinter Prellbock)
 - km 235,995 – Standort Prellbock
- ergibt 582 m Gleislänge, abzüglich 7 m von Gleisende bis Standort Prellbock,
ergibt eine Gleisnutzlänge von 575 m.

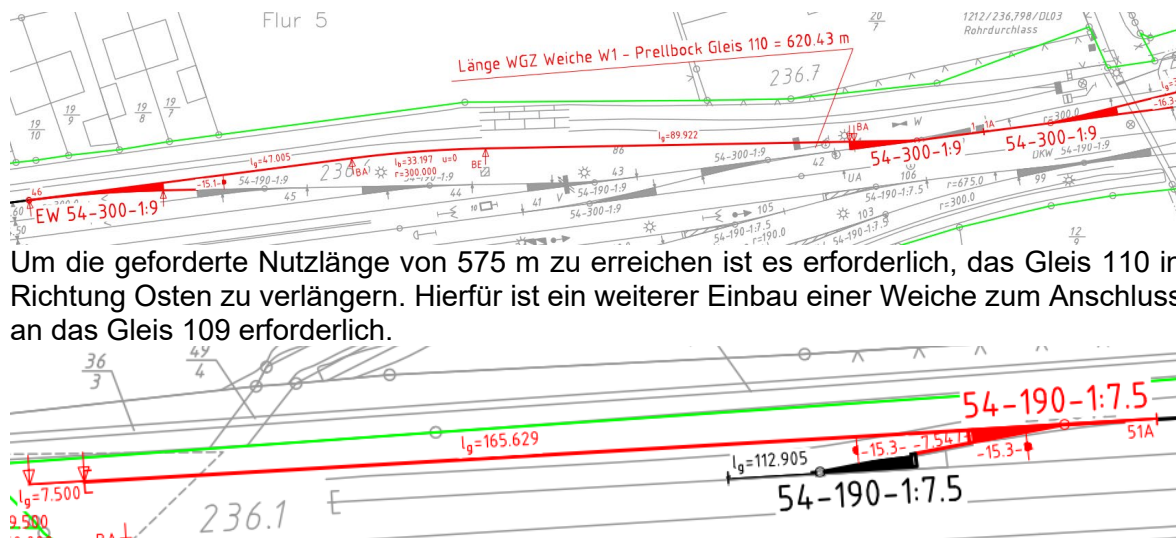
Dies verbessert nicht nur die Betriebsabwicklung im Bahnhof und auf der Strecke, sondern verkürzt auch die Schließzeiten des BÜ Königskamp und verringert die Lärm- und Immissionsbelastungen für Umwelt und Anwohner durch die sonst erforderlich werdenden zusätzlich nötigen Rangierfahrten.

3 Variantenvergleich

Die Verlängerung des Gleises 108 hat zur Folge, dass eine dauerhafte Inanspruchnahme von Privatgrundstücken erfolgen muss.

Es wurde eine Machbarkeitsuntersuchung für die Herstellung der benötigten Abstellkapazität erstellt, mit dem Ziel eine technische Lösung zu finden, die eine dauerhafte Inanspruchnahme von Privatgrundstücken nicht erforderlich macht.

Die Variante beinhaltet den Einbau von zwei Weichen im Bereich östlich des Bahnüberganges Tinnum mit Anbindung an das bestehende Gleis 110. Hierfür ist eine zusätzliche Weiche unmittelbar im Anschluss an die bestehende Weiche 45 einzubauen.



Um die geforderte Nutzlänge von 575 m zu erreichen ist es erforderlich, das Gleis 110 in Richtung Osten zu verlängern. Hierfür ist ein weiterer Einbau einer Weiche zum Anschluss an das Gleis 109 erforderlich.

Die untersuchte alternative Variante ist aus folgenden Gründen nicht umsetzbar:

- Errichtung von 4 Weichen und Neutrassierung des zu nutzenden Abstellgleises mit massiven Eingriff in den bestehenden Spurplan,
- Durch den Einbau der Weichen im unmittelbaren BÜ-Bereich kommt es zu einer Reduzierung der bestehenden Straßenbreite im Bahnübergang Tinnum,
- Somit ist die Herstellung des geforderten Straßenquerschnittes einschließlich Fußweg nicht mehr gewährleistet.
- Durch den Einbau von 4 zusätzlichen Weichen sind weitere Aufwendungen für die signaltechnische Ausrüstung im geplanten Elektronischen Stellwerk erforderlich:
 - Errichtung von 4 Weichenantrieben,
 - Achszähler für die Errichtung von zusätzlichen Gleisfreimeldeanlagen,
 - zusätzliche Kabel,
 - Errichtung von zusätzlichen Lichtsperrsignalen für die Rangierstraßen,
 - Softwarewechsel für die Umsetzung der dargelegten Maßnahmen im ESTW.
- In diesem Zusammenhang sind Erweiterungsmaßnahmen für den Kabeltiefbau erforderlich.
- Durch den Einbau von 4 zusätzlichen Weichen erhöht sich der Instandhaltungsbedarf mittel- und langfristig.
- Die Umsetzung dieser alternativen Variante ist mit erheblichen finanziellen Mehraufwendungen verbunden.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes der Anlagen

4.1 Gleisanlagen

Bf Westerland

Der Bahnhof Westerland ist ein Kopfbahnhof. Das durchgehende Hauptgleis -als Fortsetzung des Streckengleises in den Bahnhof- ist Gleis 1. Es gibt zwei Mittelbahnsteige für den Personenverkehr zwischen den Gleisen 1 und 2 sowie 3 und 4. An den Gleisen 11 und 12 befinden sich die Laderampen für den Autozugverkehr. Zwischen den Gleisen 1 und 11 sowie 4 und 12 befinden sich Handweichen zum Umsetzen der Triebfahrzeuge des Autozuges.

Nördlich befinden sich drei Ortsstellbereich, die über die Weiche 61 angeschlossen sind. (siehe Unterlage 7)

Südlich gibt es einen Abstellbereich, der über die doppelte Kreuzungsweiche 99 anschließt. Rangierfahrten aus den Abstellbereichen erfolgen über Wartevorrücksignale auf Befehl des Fahrdienstleiters bzw. auf ein Hs-Signal.

Die Weichen in beiden Abstellbereichen sind Handweichen, bis auf Weiche 48 im nördlichen Abstellbereich. Alle anderen Weichen im Bahnhof sind fernbedient, bis auf die Weichenverbindung 39 und 40 in den Gleisen 1 und 7 sowie 37 und 38 in den Gleisen 4 und 5.

4.2 Bahnübergänge

BÜ 236,7 - Königskamp

Der Bahnübergang befindet sich im Bf Westerland in km 236,790. Er befindet sich in der Gemarkung Tinum. Die Straße Königskamp ist eine Gemeindestraße. Auf der südwestlichen Seite mündet die Straße Borigwai unmittelbar im Kreuzungsstück ein. Auf der nordwestlichen Seite existiert ein Fußweg. Der Bahnübergang ist mit einer mechanischen Vollschrankenanlage ausgerüstet.

Die Bedienung erfolgt von einem Bediener, dessen Bediencontainer sich im II. Quadranten befindet. Die Schließung des Bahnüberganges erfolgt auf Anforderung durch den Fahrdienstleiter des Stw Wla. Die Schließzeit für diesen Bahnübergang ist sehr hoch.

4.3 Kabeltrassen

Das vorhandene Kabelgefäßsystem besteht aus Beton- und aufgeständerten Kunststoff-Kabelkanälen, Gleisquerungen und verrohrten Kabeltrassen sowie den zugehörigen Kabelschächten.

4.4 Hochbauten

Das Fahrdienstleiterstellwerk „Wla“ befindet sich in ca. km 237,2. Am Bahnübergang „Königskamp“, km 236,790 befindet sich ein Container für den Schrankenwärter.

4.5 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (Signalanlagen)

Der Bf Westerland ist mit einem mechanischen Stellwerk ausgerüstet. Die Bedienung erfolgt vom Fahrdienstleiterstellwerk „Wla“ in ca. km 237,2.

4.6 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlage)

Die Kabeltrassen im Bereich des Bahnhofes Westerland sind teilweise in Trogkanal und Erdlegung ausgeführt, in denen das Streckenfernmeldekabel, das Beilaufkabel, die LWL-Kabel und die Bahnhofskabel verlegt sind. Der Kabelknotenpunkt ist das Stellwerk „Wla“.

4.7 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom

Fernbediente Weichen sind mit einer elektrischen Weichenheizung (EWH) 50 Hz ausgestattet. Die Gleisanlagen des Bahnhofes Westerland (Sylt) (Abstell- und Verladeanlagen) sind mit Gleisfeldbeleuchtung ausgestattet. Zur Versorgung abgestellter Schienenfahrzeuge sind an den Gleisen der Abstellanlage Elektranen vorhanden.

Der Bahnhof Westerland (Sylt) besitzt keine Oberleitungsanlage.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes der Anlagen

5.1 Verlängerung Stumpfgleis 128

Das Stumpfgleis 128 (alt 108) wird auf eine Nutzlänge von 575 m verlängert, um die Abstellkapazität zu erhöhen. Dies erfolgt mit einem Rückbau des bestehenden Bahnhofsgleises 128 (alt 108) von 27 m (km 236,034 bis km 236,061). Das Gleis wird verlängert bis Bahn km 235,988. Die neue Gleislage ersteckt sich von Bahn km 236,095 bis Bahn km 235,988 (107,2 m). Im Anschlussbereich des bestehenden Gleises (bis km 236,227) erfolgen Lage- und Höhenanpassungen. Mit Radien von 350 m wird eine zusätzliche Verziehung geplant, um den Abstand von 3,29 m zum Zwangspunkt der Brückenstützen zu gewährleisten. Das Gleis wird dann nach der neuen Trassierung mit W14K-54-B70 2.6 – 1667 unter Einhaltung der vorhandenen Zwangspunkte aufgebaut (Unterlage 3 und 9).

Für den Bereich der Gleisverlängerung erfolgt Erdaushub bis max. 50 cm unter die geplante Schwellenunterkante. Um die geforderte Tragfähigkeit zu gewährleisten erfolgt eine Nachverdichtung. Es erfolgt ein Einbau einer Planumsschutzschicht.

6 Tangierende Planungen

Die Ausrüstung des Bahnhofes Westerland erfolgt mit einem ESTW. Die neu zu errichtenden signaltechnischen Anlagen werden an das bestehende ESTW-A in Keitum angeschlossen. Dabei werden umfangreiche Kabeltiefbauarbeiten für die Aufnahme der signaltechnischen Kabelanlage und die Gründung von Signalmasten erforderlich.

Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Bahnhof Westerland erfolgt der Neubau der Weichenverbindung W18 – W19.

Nach Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes erfolgt der Rückbau des Stellwerksgebäudes „Wla“.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Im Rahmen der Gleisverlängerung erfolgt die temporäre Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen.

8 Baustelleneinrichtung und Transportwege

Zwei Baustelleneinrichtungsflächen wurden unmittelbar neben der vorhandenen Strecke dahingehend angeordnet, dass ein Transport der Rückbaustoffe und der Neumaterialien über Streckengleise erfolgen kann (Unterlage 8).

Mit der Größe der bereitgestellten BE-Flächen wird die Lagerung der voraussichtlich anfallenden Aushub- und Abbruchmaterialien (Schüttgut) sichergestellt. Die BE-Flächen können nicht über die Straßen erreicht werden.

8.1 Bauzeit

Die Arbeiten werden voraussichtlich im Jahr 2026 durchgeführt. Auf Grund des starken Reiseverkehrs in den Sommermonaten werden die Arbeiten im Frühjahr sowie im Herbst und Winter durchgeführt. Von Juni bis September können keine Bauarbeiten erfolgen, die den

Zubringerverkehr sowie die Rangiertätigkeiten der Autoreisezüge behindern bzw. beeinflussen.

Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2026 vorgesehen.

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

Für das geplante Vorhaben wurden ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP, Unterlage 12.1), ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB, Unterlage 13) sowie jeweils eine FFH-Relevanzabschätzung für die Gebiete DE 1016-392 und DE 0916-391 erstellt. Weiterhin wurde eine Umwelterklärung mit "Angaben der Vorhabenträgerin für die Feststellung der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) aufgrund einer allgemeinen oder standortbezogenen Vorprüfung" erstellt. Die Auswirkungen auf die Naturgüter und das Landschaftsbild wurden untersucht und entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen entwickelt. Die ausführlichen Darstellungen können den jeweiligen Unterlagen (LBP, AFB, FFH-Relevanzuntersuchungen) entnommen werden.

9.1 Betroffenes Fachrecht

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes sind folgende rechtliche Vorgaben zu berücksichtigen:

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) – Durchführung einer Vorprüfung gemäß § 7 UVPG
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG) – Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans, Erstellung eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrags, Erstellung einer FFH-Relevanzabschätzung für die FFH-Gebiete DE 0916-391 und DE 1016-392
- Verordnung über die Vermeidung und die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung (Bundeskompensationsverordnung – BkompV) – Ermittlung des Kompensationsbedarfs

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

Es sind allgemeine Maßnahmen der guten fachlichen Praxis wie geringstmögliche Flächeninanspruchnahme und Rodung von Gehölzen gem. § 39 BNatSchG, Beachtung von BBodSchG, BBodSchV sowie der entsprechenden DIN-Normen, Verwendung von einwandfreiem Gerät, Schutz von Grund- und Oberflächenwasser vor Schadstoffeinträgen durch ordnungsgemäße Handhabung der Maschinen sowie die Witterungsverhältnisse zum Schutz vor Staubentwicklung umzusetzen.

Zusätzlich sind folgende Maßnahmen zum Schutz der im LBP beschriebenen Schutzgüter umzusetzen:

- 001_V: Umweltfachliche Bauüberwachung
- 002_V: Wiederherstellung von bauzeitlich beanspruchten Flächen
- 003_VA: Reduktion der Lichtemissionen auf das nötige Minimum und Einsatz von Richtstrahlern
- 004_V: Schutz wertvoller Vegetationsstrukturen nach RAS – LP 4
- 005_VA: Bauzeitenregelung für die Baufeldfreimachung
- 006_VA: Amphibienschutzzaun
- 007_V: Erhalt der natürlichen Bodenstruktur und Schutz des Oberbodens
- 008_V: Bodenrekultivierung

Da kein erheblicher baulicher Eingriff in den Schienenweg geplant ist, sind keine wesentlichen Änderungen betriebsbedingter Immissionen zu erwarten.

Zur Minimierung baubedingter Schallimmissionen werden im Zuge der Ausschreibung nachfolgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Weitestgehende Reduzierung lärmintensiver Bautätigkeiten im Beurteilungszeitraum Nacht (20:00 bis 7:00 Uhr)
- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren

Neben den oben beschriebenen Maßnahmen werden nachfolgende von Bauzeiten und Bauphasen unabhängige Maßnahmen berücksichtigt:

- Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen.
- Umfangreiche Instruktion der Arbeiter und insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle.
- Einsatz einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

9.3.1 Naturschutz

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist die Maßnahme 009_ÖK „Ökokonto Keitumer Marsch 1“ der Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein zum Ausgleich anlagebedingter Biotopbeeinträchtigungen (Konflikt T/P 2) vorgesehen.

9.3.2 Artenschutz

Die Maßnahme 009_ÖK „Ökokonto Keitumer Marsch 1“ dient neben dem Ausgleich anlagebedingter Biotopverluste auch dem Ausgleich von Lebensraumverlusten für Vogelarten mit Bindung an Gehölze (Konflikt T/P 4).

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

Die Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter sind Gegenstand der umweltfachlichen Untersuchungen im LBP (Unterlage 12.1) dieser Planung.

9.4.1 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt“

Baubedingte Wirkungen treten während der Bauphase auf und sind in erster Linie mit der Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen), dem Baubetrieb (Verkehr von Baufahrzeugen, Ausführung der Bauarbeiten) und den Umbauarbeiten der Gleisanlagen verbunden. Durch die Errichtung von BE-Flächen entstehen temporäre Flächenverluste. Weiterhin kommt es zu Lärm, Erschütterungen und optischer Beunruhigung durch Licht, Bewegungen und die Anwesenheit von Menschen.

Die biologische Vielfalt wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Baubedingte Auswirkungen:

- baubedingter Verlust von urbanem Gebüsch heimischer Arten,
- baubedingter Verlust von Lebensräumen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit einhergehende Verletzung / Tötung wertgebender Brutvogelarten,
- erhöhtes Kollisionsrisiko für Fledermäuse durch Baustellenbeleuchtung,

- baubedingte Beeinträchtigung von Amphibien.

Anlagebedingte Auswirkungen:

- Anlagebedingter Verlust von sonstigem heimischen Laubgehölz und Gebüsch mit heimischen Arten,
- Anlagebedingter Lebensraumverlust von Vogelarten mit Bindung an Gehölze.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

9.4.2 Schutzgut „Boden“

Durch den Baustellenverkehr, die eingesetzten Baumaschinen sowie einer eventuellen Teilversiegelung (Aufschotterung) kann es im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen zu einer Beeinträchtigung der Bodenstruktur und der Funktionen von Böden geringer Bedeutung kommen. Besonders der Bodenabtrag sowie die Verdichtung und Verformung der Bodenschichten kann eine Folgeerscheinung für die Aktivität von Bodentieren und für das Pflanzenwachstum bewirken. Zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen werden die Maßnahmen 007_V „Erhalt der natürlichen Bodenstruktur und Schutz des Oberbodens“ sowie 008_V „Bodenrekultivierung“ umgesetzt. Es kommt demnach zu keiner erheblichen Beeinträchtigung.

Durch Leckagen an Baufahrzeugen und in Materialdepots kann es während der Bauphase im Bereich des Baufeldes zu Schadstoffeinträgen (z. B. Treibstoff, Schmiermittel) in den Boden kommen. Unter Berücksichtigung der generell vorgesehenen Sicherheitsstandards im Baustellenbetrieb mit entsprechenden Verhaltens- und Schutzmaßnahmen sind die möglichen baubedingten Schadstoffeinträge als nicht erheblich einzustufen.

Im Rahmen des Vorhabens kommt es zu einer dauerhaften Versiegelung und einem Verlust der natürlichen Bodenfunktionen von ca. 602 m² Boden geringer Bedeutung. Die dauerhafte Versiegelung ist als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten. Eingriffe in weitere Schutzgüter und Funktionen sind nach § 7 Abs. 2 BKompV (2020) nur bei Vorliegen einer „erheblicher Beeinträchtigung besonderer Schwere“ selbständig kompensationspflichtig.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

9.4.3 Schutzgut „Wasser“

Durch die temporäre Überschüttung der BE-Flächen mit Schotter geht eine geringfügige Verminderung der Versickerung sowie der Grundwasserneubildungsrate einher. Da nach Abschluss des Baubetriebes die Flächen zurückgebaut und der Boden rekultiviert wird, können sich die ursprünglichen hydrogeologischen Verhältnisse kurzfristig wieder einstellen. Eine erhebliche Beeinträchtigung für den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers ist, da der beanspruchte Bereich im Vergleich zum gesamten Grundwasserkörper klein ist, nicht zu erwarten.

Nicht vollständig auszuschließen ist die temporäre Kontamination von Grundwasser mit Öl, Schad- und Schmierstoffen, die durch Leckagen an Baufahrzeugen und Materialdepots auftreten können. Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung ist durch geringmächtige bis fehlende Deckschichten als „ungünstig“ einzustufen, sodass der Eintrag von Schadstoffen in den Grundwasserkörper möglich ist. Beeinträchtigungen des Grundwassers in Form von baubedingten Schadstoffeinträgen sind unter Berücksichtigung der generell vorgesehenen Sicherheitsstandards im Baustellenbetrieb mit entsprechenden Verhaltens- und Schutzmaßnahmen jedoch als nicht erheblich zu werten.

Durch das Vorhaben kommt es anlagebedingt zu einer Neuversiegelung und Überbauung offener Bodenflächen von insgesamt etwa 602 m² und zu einer entsprechenden geringfügig reduzierten Versickerung der Niederschlagsmengen. Die neuversiegelte Fläche ist im Verhältnis zum Einzugsgebiet sehr gering und das anfallende Oberflächenwasser kann in direkter Umgebung diffus versickern. Erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund der Neuversiegelung und Überbauung sind nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf das Grundwasser sind nicht zu prognostizieren.

Durch das Vorhaben sind keine bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern zu erwarten.

9.4.4 Schutzgut „Klima, Luft“

Durch den erforderlichen Maschineneinsatz sind geringfügige Beeinträchtigungen der lokalen Lufthygiene möglich. Die eingesetzten Maschinen und Dieselmotoren entsprechen dem Stand der Technik und werden gemäß § 22 BImSchG betrieben. Damit kann diese Beeinträchtigung auf ein Minimum reduziert und infolge der kurzzeitigen Auswirkung als unerheblich eingestuft werden.

Es sind keine zusätzlichen erheblichen anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu erwarten, die das bestehende Maß überschreiten.

9.4.5 Schutzgut „Landschaft“

Durch die baubedingte Inanspruchnahme von landschaftsbildprägenden Gehölzen kommt es zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Nach Beendigung des Baustellenbetriebs wird die ursprüngliche Nutzung wiederhergestellt. Durch das bereits stark vorbelastete Landschaftsbild im Untersuchungsraum sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Anlagebedingt kommt es zum Verlust von Gebüsch mit heimischen Arten und sonstigen heimischen Laubgehölzen. Diese gehen dauerhaft verloren. Durch die Kleinräumigkeit, die Vorbelastung und die sehr geringe Bedeutung des Untersuchungsraumes für das Landschaftsbild sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

9.4.6 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Auswirkungen auf die Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten. Es ist weder eine besondere Kulturlandschaft vorhanden, noch sind Bodendenkmäler betroffen.

9.4.7 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wirkungen, die durch eine gegenseitige Beeinflussung der Schutzgüter entstehen können, sind nicht zu erwarten.

Denkmalschutz

Durch das Vorhaben werden keine Denkmäler berührt oder beeinträchtigt, die das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein in der Denkmalliste (Stand 18.03.2019) führt. Ebenso sind keine archäologischen Fundstellen bekannt (GRE 2019). Auch bedeutsame Sachgüter sind nach derzeitigem Kenntnisstand im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

9.5 Rechtliche Bewertung

9.5.1 Screening

Anhand einer Vorprüfung gemäß § 7 UVPG wurde die UVP-Pflicht des Vorhabens ausgeschlossen.

9.5.2 FFH-Verträglichkeit

In der Umgebung des Vorhabens befinden sich folgende FFH-Gebiete:

- DE 1016-392 „Dünen und Heidelandschaften Nord- und Mittel-Sylt“ (ca. 0,3 km nördlich),
- DE 0916-391 „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ (ca. 0,8 km westlich bzw. 1,6 km südlich bzw. 0,8 km nordöstlich),
- DE 1115-301 „Rantumbecken“ (ca. 1,6 km südlich),
- DE 1116-391 „Küstenlandschaft Ost-Sylt“ (ca. 1 km östlich),
- DE 1115-391 „Dünenlandschaft Süd-Sylt“ (ca. 2,8 km südwestlich).

In zwei durchgeführten FFH-Relevanzprüfungen (DE 1016-392, DE 0916-391) wurde festgestellt, dass von dem geplanten Vorhaben keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele ausgehen. Die anderen Natura 2000-Gebiete liegen außerhalb des Wirkraums des Vorhabens, sodass auch hier Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Auf eine vertiefende Erheblichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG kann somit verzichtet werden.

9.5.3 Landschaftsschutz

Im Rahmen des LBP (Unterlage 12.1) wurden die Anforderungen des BNatSchG zum Schutz der Vielfalt, Eigenart, Schönheit und des Erholungswertes der Landschaft berücksichtigt.

Das Vorhaben befindet sich nicht in einem Landschaftsschutzgebiet. Auch andere besonders geschützte Gebiete, kulturhistorisch bedeutsame Landschaften, charakteristische Landschaftselemente, Erholungsschwerpunkte u.ä. befinden sich nicht im vorhabenbezogenen Untersuchungsraum. Dem Schutzgut Landschaft wird daher eine sehr geringe Bedeutung gemäß BKompV zugeordnet.

9.5.4 Eingriffsregelung gemäß BNatSchG

Da es sich bei dem Vorhaben um einen Eingriff in Natur und Landschaft handelt (unversiegelte Flächen werden überplant und in Teilbereichen überbaut), ist die Erarbeitung eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes erforderlich. Die Eingriffe können durch entsprechende Maßnahmen vermieden oder vermindert werden.

9.5.5 Artenschutz

Im Rahmen des Vorhabens werden z. T. Biotopstrukturen und faunistische Lebensräume in Anspruch genommen. Es ist nachzuweisen, dass das Vorhaben aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig ist. Dazu wurde im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag geprüft, ob durch das Vorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für die in § 7, Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG definierten besonders und streng geschützten Pflanzen- und Tierarten ausgelöst werden können.

Im Zusammenhang mit den geplanten Baumaßnahmen sind für die betroffenen Artengruppen Fledermäuse, Avifauna und Amphibien Vermeidungsmaßnahmen vorzusehen. Demnach sind höhlenbrütende Vogelarten, zwei Fledermausarten und Amphibienarten sowie

deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten betroffen. Zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 (1) sind folgende Vermeidungsmaßnahmen einzuhalten:

1. Reduktion der Lichtemissionen auf das nötige Minimum und Einsatz von Richtstrahlern (Maßnahme 003_VA)
2. eine Bauzeitenregelung für die Baufeldfreimachung (Maßnahme 005_VA),
3. Amphibienschutzzaun (Maßnahme 006_VA).

Als Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wird festgestellt, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen nicht verletzt werden. Eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 1 BNatSchG ist somit nicht erforderlich. Somit ist das Vorhaben aus artenschutzfachlicher Sicht zulässig. Zusätzlich wird eine umweltfachliche Bauüberwachung vorgesehen.

Umweltverträglichkeit

Unter Berücksichtigung der Merkmale des Vorhabens und der Standorte des Vorhabens sowie unter Beachtung der geplanten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gehen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG hervor. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht ableiten.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Durch die Verlängerung des Stumpfgleises inklusive der Herstellung der Kabeltrasse ist eine dauerhafte Inanspruchnahme von 2 Privatgrundstücken erforderlich:

- Gemarkung Tinnum, Flur 6, Flurstück 171, Größe 2.086 m², Erwerbsfläche 796 m² (unbebautes Grundstück)
- Gemarkung Tinnum, Flur 6, Flurstück 196, Größe 2.130 m², Erwerbsfläche 90 m²

Vor dem Hintergrund des Eingriffs in das Eigentum Dritter hat die Vorhabenträgerin planerisch Untersuchungen dazu angestellt, inwieweit der Eingriff in das Grundstückseigentum Dritter möglichst vermieden bzw. verringert werden kann. Aufgrund der in Kapitel 2 und 3 beschriebenen betrieblichen und örtlichen Zwänge bestanden letztlich keine mit verhältnismäßigem Aufwand realisierbaren Alternativen, die mit der Verlängerung des Abstellgleises verfolgten Ziele ohne die Inanspruchnahme der oben genannten Grundstücke zu erreichen.

Nach Kenntnis der Vorhabenträgerin werden die auf dem Flurstück 196 befindlichen Gebäude von dem betroffenen Eigentümer mindestens in Teilen gewerblich im Sinne einer Ferienvermietung genutzt und als solche auch öffentlich auf Buchungsportalen inseriert.

Eine Beeinträchtigung der auf dem Flurstück 196 betriebenen Ferienwohnungsvermietung ist jedoch aufgrund der Inanspruchnahme in lediglich äußerster Randlage wegen der damit verbundenen Geringfügigkeit auszuschließen. Damit ist die Verhältnismäßigkeit der Inanspruchnahme des Grundstücksteils vor dem Hintergrund der Gebotenheit der Maßnahme aus Sicht der Vorhabenträgerin gegeben.

Bereits in frühen Leistungsphasen hat die Vorhabenträgerin den Kontakt zu dem betroffenen Eigentümer der oben genannten Flurstücke gesucht und - teilweise im Beisein

des Bürgermeisters der Gemeinde Sylt - Bemühungen angestellt, zu einer einvernehmlichen Verhandlungslösung zu gelangen, die der DB InfraGO AG die dauerhafte Inanspruchnahme der benötigten Flächen ermöglicht.

Die im Rahmen mehrerer Korrespondenzen und Gespräche von dem betroffenen Grundstückseigentümer vorgetragenen Aspekte können von der Vorhabenträgerin gleichwohl nur als grundsätzliche, nicht unmittelbar auf das konkrete Bauvorhaben bezogene Ablehnung einer Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn verstanden werden. Der Grundstückseigentümer stellt nur dann die Zustimmung zur Inanspruchnahme der für die Maßnahme erforderliche Fläche in Aussicht, wenn andere, nicht mit dem Bauvorhaben in Zusammenhang stehende Forderungen erfüllt werden.

10.2 Kabel und Leitungen

Kabel und Leitungen Dritter sind im Baufeld nicht betroffen.

10.3 Straßen und Wege

Zur Abwicklung des Baustellenverkehrs werden öffentlich gewidmete Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs in Anspruch genommen. Vor Aufnahme der Bautätigkeit wird der Zustand der Straßen dokumentiert.

10.4 Kampfmittel

Die Überprüfung des vorgesehenen Baubereiches auf Kampfmittel durch den Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein ergab keinen weiteren Handlungsbedarf.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Entsprechend ihrer öffentlich-rechtlichen Verpflichtung zur Gefahrenabwehr gemäß § 4 Abs. 3 BBodSchG hat die DB InfraGO AG die Aufgabe ihre Flächen so zu sanieren, dass dauerhaft keine Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit entstehen. Im Rahmen des sogenannten 4-Stufen-Programms „Ökologische Altlasten“ hat das ‚Kundenteam Altlasten-/ Entsorgungsmanagement Region Nord‘ (CR.R O51) die Aufgabe, sämtliche Aktivitäten zur Erfassung, Untersuchung und Sanierung von Altlasten, altlastverdächtigen Flächen, Verdachtsflächen und schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) durchzuführen.

Im Zuge des 4-Stufen-Programms wurde der Standort „5001 Westerland“, dem das Planungsvorhaben räumlich zuzuordnen ist, über die in Tabelle 1 aufgeführten altlastentechnischen Untersuchungen bewertet.

Tabelle 1: Untersuchungen im Zuge des 4-Stufen-Programms „Ökologische Altlasten“, Standort 501 Westerland

	Gutachten:	Autor:	Datum:
Historische Erkundung [U1]:	Historische Erkundung, Schleswig-Holstein, Landkreis Nordfriesland, 5001 Westerland	Dr. Köhler & Dr. Pommerening Harsum	10.06.1998
Orientierende Untersuchung [U2]:	Orientierende Untersuchung, Schleswig-Holstein, Landkreis Nordfriesland, 5001 Westerland	Umwelt Ingenieur Consult, Kiel	01.10.2001
Detailuntersuchung [U3]	Detailuntersuchung, Schleswig-Holstein, Landkreis Nordfriesland, Standort 5001 Westerland	Ifu GmbH, Stendal	16.01.2004

	Gutachten:	Autor:	Datum:
Ergänzende Detailuntersuchung / Gefährdungsabschätzung [U4]	Stufe IIa, Gefährdungsabschätzung; KF 37, Tanklager Knudsen; Standort 5001 Westerland	Dipl.-Ing. Mücke GmbH, Bad Schwartau	09.01.2004
Ergänzende Detailuntersuchung / Gefährdungsabschätzung [U5]	Stufe IIa, Gefährdungsabschätzung; KF 38, Tanklager Hake; Standort 5001 Westerland	Dipl.-Ing. Mücke GmbH, Bad Schwartau	09.01.2004

Die in Tabelle 2 aufgeführte Altlastenverdachtsfläche 003 (Lokunfall 1990) liegt im östlichen Bereich des Planungsvorhabens „Stumpfgleis 128“. Die Verdachtsfläche weist für das Planungsvorhaben keine Relevanz auf, da hier unmittelbar im Anschluss an den Lokunfall ein lokaler Bodenaustausch vorgenommen wurde. Die Verdachtsfläche wurde noch einmal untersucht und, nachdem keine Bodenkontaminationen mehr nachgewiesen wurden, aus dem Altlastenverdacht entlassen.

Tabelle 2: ALVF/KF im Bereich des Planungsvorhabens am Standort 5001 Westerland

ALVF/KF Nummer.	ALVF/KF Bezeichnung	Einstufungen (gem. Handbuch)
003	Lokunfall 1990	HK 0

Abfalltechnische Voruntersuchungen und Ergebnisse

Im Rahmen der Baugrunduntersuchungen für die Oberbau- und Tiefbaumaßnahmen zur geplanten Gleisverlängerung des Gleises 128 von km 235,988 – km 236,095 wurden im Rahmen der geotechnischen Erkundungen zwei Sondierbohrungen (BS 5 und BS 5a) und eine schwere Rammsondierung abgeteuft. Die Lage der Sondierungsansatzpunkte ist dem Lageplan in Anlage 2 der Unterlage 10 BoVEK zu entnehmen.

Eine sandige Auffüllung mit Schotter- und Ziegelbeimengungen wurde bis in eine Tiefe von bis zu 1,2 m (BS 5a) erschlossen. Darunter folgte in der Sondierung BS 5a bis 2,2 m ein stark organischer Marschboden von weicher Konsistenz. Unterhalb der Auffüllung bzw. dem Marschboden sind Fein- bis Mittelsande bis zu den Endteufen in 5 m Tiefe vorhanden. Der unterhalb des Marschbodens anstehende Sand im Bereich der Sondierung BS 5a ist gemäß den ausgeführten schweren Rammsondierungen entsprechend der festgestellten Schlagzahlen vorwiegend mitteldicht gelagert. Der gewachsene Sand im Bereich der Sondierung BS 5 ist vorwiegend dicht gelagert.

Aus den Sondierungen BS 5 und BS 5a wurden Bodenproben entnommen und tiefenorientiert zu drei Bodenmischproben vereinigt. Die Bodenmischproben wurden gemäß der Parameterliste der LAGA TR Boden (2004) untersucht. Bahntypische Herbizide wurden nicht untersucht. Die abfallrechtliche Einstufung der relevanten Untersuchungsergebnisse sind in Tabelle 3 aufgeführt.

Tabelle 3: Abfallrechtliche Einstufung der Untersuchungsergebnisse der Bodenuntersuchungen

Misch-Probenbezeichnung	Entnahmetiefe [m u. OK]	Bodenart / Aushubmaterial	Einstufungsrelevante Untersuchungsergebnisse	Abfallrechtliche Einstufung gem. LAGA	AVV-Schlüsselnummer
MP 1	0,00 – 0,35	Humose Auffüllung	TOC: 2,0 % (Kupfer: 21 mg/kg/Z1)	Z 2	17 05 04
MP 2	0,35 - 1,20	Sandige	TOC: 0,52 %	Z 1.1	17 05 04

Misch-Probenbezeichnung	Entnahmetiefe [m u. OK]	Bodenart / Aushubmaterial	Einstufungsrelevante Untersuchungsergebnisse	Abfallrechtliche Einstufung gem. LAGA	AVV-Schlüsselnummer
		Auffüllung			
MP 3	1,20 – 5,00	Gewachsener Sand		Z 0	17 05 04

Entsorgungskonzept

Bei der Erstellung des Entsorgungskonzeptes ist nach dem Grundsatz „Verwertung geht vor Beseitigung“ zu verfahren.

Eine Zusammenfassung der in der Bauabwicklung anfallenden Abfälle ist der Anlage 1 (Entsorgungskonzept – Unterlage 10 - BoVEK) zu entnehmen. Diese stellt in tabellarischer Form alle zur Entsorgung anstehenden Materialien dar. Dabei ist darauf zu achten, dass es sich gemäß § 3 (1) KrWG nur dann um Abfall handelt, wenn sich der Erzeuger der Materialien entledigt, entledigen will bzw. entledigen muss (beispielweise aufgrund hoher Schadstoffgehalte).

Beschreibung anfallender Abfälle

Abfalltechnische Voruntersuchungen liegen im gegenwärtigen Planungsstand nur zum Teil vor. Im Zuge der baubegleitenden Abfalldeklaration müssen noch Laboruntersuchungen vorgenommen werden.

Für die Entsorgung von quantitativer Bedeutung sind vsl. Bodenaushub, Altschotter, Betonschwellen Schienen. In Tabelle 4 werden die Massenschätzungen der anfallenden Abfälle den entsprechenden AVV-Abfallschlüsselnummern zugeordnet. Bei einer Wiederverwertung von Abfällen (bspw. Betonschwellen, Aushubboden) würden sich die in Tab. 4 aufgeführten Massen entsprechend verringern.

Tabelle 4: Einteilung der Aushubmassen und Rückbaumaterialien nach AVV Schlüsselnummern und Abfallmengen

Herkunft	Abfallbezeichnung	AVV-Schlüsselnr.	Menge
Rückbau und Neubau Gleis	Oberboden	17 05 04	155 t
Rückbau Gleis	Bodenaushub	17 05 04	240 t
Rückbau Gleis	Altschotter	17 05 07* / -08	191 t
Rückbau Gleis	Betonschwellen	17 05 04	82 Stk
Rückbau Gleis	Schienen (2 x 35 m)	17 05 04	107 m

Abfalldeklaration

Die Abfalldeklaration erfolgt im Zuge der Baumaßnahme. Alle anfallenden Aushub- und Abbruchmaterialien werden dafür in sortenreinen Haufwerken, bis max. 500 m³, bzw. 1.000 t auf der Bereitstellungsfläche temporär bereitgestellt. Die Bewertung ist, angelehnt an die LAGA PN 98 über mindestens eine Mischprobe pro Haufwerk durchzuführen. Materialien mit organoleptischen Auffälligkeiten werden strikt voneinander getrennt bereitgestellt.

Die abfallrechtliche Bewertung (Deklaration) erfolgt materialspezifisch. Die Untersuchungsumfänge sind den entsprechenden Rechtsverordnungen zu entnehmen.

Durch die Gleisverlängerung fallen während der Bauausführung Bodenaushub, Bauschutt, Schotter sowie ggf. anderweitige baubedingte Abfälle an.

Bei der geplanten Entsorgung der o.g. Abfälle wird nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, insbesondere unter der Beachtung des Grundsatzes der Vorrangigkeit der Vermeidung - Verwertung (Entsorgung) - Beseitigung der Abfälle, verfahren.

Unter Berücksichtigung der geltenden Nachweisverordnung für die Entsorgung von Abfällen, erfolgt die Dokumentation bzw. der Nachweis einer regelgerechten Entsorgung sowohl von gefährlichen Abfällen, als auch von nicht gefährlichen Abfällen über das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV).

Unter Beachtung der DB Richtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahme Planen, Durchführen, Abnehmen, Dokumentieren und Abschließen“ wurde für das o.g. Projekt ein „Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept“ erstellt (Unterlage 10).

Aus der Altlastenauskunft der DB Immobilien, Kundenteam Altlasten / Entsorgungsmanagement, geht hervor, dass im relevanten Bereich Altlastenverdachtsflächen mit einer maximalen Einstufung von HK 1.2 vorliegen. Da bis zu einer Einstufung von HK 1.2 / GK 1.2 die Maßnahmenwerte der Bundes-Boden-Schutz-Verordnung nicht überschritten werden, sind die Belastungsgrade als Abfallproblem zu verstehen. Diese sind gemäß dem KrWG und weiteren gesetzlichen Bestimmungen (u.a. den technischen Regeln für die Verwertung von mineralischen Abfällen der LAGA) behandeln. Sollten während der Maßnahme kontaminierte Bereiche oder gefährliche Abfälle angetroffen werden, werden die entsprechenden Sicherheitsvorschriften (u.a. gemäß der DGUV-Regel 101-004 „Kontaminierte Bereiche“) beachtet.

Alle anfallenden Aushubmassen werden baubegleitend einer abschließenden Haufwerksanalytik unterzogen.

Zur Realisierung des Vorhabens ist die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen erforderlich, die teilweise über die für das Vorhaben selbst benötigten Flächen hinausgehen (sog. Baustelleneinrichtungsflächen). Für die temporäre Bereitstellung zur Entsorgung und ggf. Behandlung von Aushub- und Abbruchmassen ist eine Bereitstellungsfläche notwendig. Lage und Umfang der Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsfläche ist in dem Baustelleneinrichtungsplan dargestellt. Die wesentlichen Parameter bei der Auswahl dieser Flächen waren Örtlichkeit und Nähe zur Bahntrasse, kurzfristige Erreichbarkeit über Hauptverkehrsstraßen, überwiegende Nutzung von DB-eigenen Grundstücken, die Lage von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten sowie eine möglichst geringe Beeinträchtigung der umgebenden Wohnbebauung. Alle Baustelleneinrichtungsflächen stehen in einem engen funktionalen Zusammenhang mit der beantragten Baumaßnahme und sind für die Realisierung des Vorhabens erforderlich.

Die Bereitstellung der ausgebauten Abfälle erfolgt sortenrein getrennt nach Abfallarten und Belastungsklassen in Haufwerken mit einer Größe von 500 m³. Auf der Bereitstellungsfläche wird darüber hinaus die Beprobung für die anschließende Deklarationsanalytik durchgeführt. Die Bereitstellungsfläche wird zum Schutz von Boden und Gewässern so eingerichtet (Vlies, auflagernde mineralische Arbeitsschicht) und betrieben, dass Schadstoffeinträge in den Untergrund verhindert werden. Gefährliche Abfälle werden zum Schutz gegen Auswaschen durch Niederschlagswasser und gegen Staubverwehung mit Folie abgedeckt.

Die ausführende Firma wird das Entsorgungskonzept der Vorhabenträgerin zur Prüfung vorlegen.

10.6 Gewässer

Die Baumaßnahme lässt keine Betroffenheiten der Gewässer erkennen.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Die Baumaßnahme lässt keine Betroffenheiten der Land- und Forstwirtschaft erkennen.

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Die Erstellung eines Brandschutzkonzeptes für die Verlängerung des Gleises 128 ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht erforderlich.

11 Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

Abzw.	Abzweig
AEG	Allgemeines Eisenbahn-Gesetz
AG	Aktiengesellschaft
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang
DB	Deutsche Bahn
DB AG	Deutsche Bahn Aktien-Gesellschaft
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DN	Nennweite von Rohren und Schächten in [mm]
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EG	Erdgeschoss
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	ausgelagerter Stellrechner des ESTW
EWH	elektrische Weichenheizung
EWHA	elektrische Weichenheizungsanlage
Flimas	geografisches Informationssystem für das Immobilienmanagement
Fü	Fernüberwachung
GP	Genehmigungsplanung
GSM-R	Global System for Mobile Communication - Rail
Hs-Signale	Hauptsignale
Hp	Hauptsignalabhängigkeit
HV	Hauptverteilung
IVL	Ingenieurvermessung Lageplan
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz

LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LNatSchG	Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturenschutzgesetz)
LzH/F	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußweg
m	Meter
Pz	Personenzug
RAS	Richtlinie für die Anlage von Straßen
Ra10	Rangierhalttafel
Ril	Richtlinie der DB AG
SGV	Schienengüterverkehr
SO	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
Stw	Stellwerk
t	Tonnen
t/m	Tonnen pro Meter
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
TEN	Transeuropäisches Netz
TRGS	Technische Regeln für Gefahrstoffe
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v	Geschwindigkeit
v _e	Entwurfsgeschwindigkeit
v _{max}	maximale Geschwindigkeit (Höchstgeschwindigkeit)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz