



Eisenbahn-Bundesamt, Pestalozzistraße 1, 19053 Schwerin

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1

Telefon: +49 (385) 7452-0

Telefax: +49 (385) 7452-5149

E-Mail: Sb1-hmb-swn@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 21.01.2026

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

571pph/018-2025#007

EVH-Nummer: 3541115

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „VST Neumünster - Erneuerung der Bahnsteige und Bahnsteigdächer“, Bahn-km 74,531 bis 74,922 der Strecke 1040 Neumünster - Flensburg in Neumünster

Bezug: Antrag vom 30.06.2025, Az. G.011304147 & G.011304121

Anlagen: -

Verfahrensleitende Verfügung

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 2 UVPG.

Das Vorhaben hat die Erneuerung der Bahnsteige 1 bis 3 einschließlich der Bahnsteigdächer der Verkehrsstation (VST) Neumünster zum Gegenstand. Die Maßnahme unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Hausanschrift:
Pestalozzistraße 1, 19053 Schwerin
Tel.-Nr. +49 (385) 7452-0
Fax-Nr. +49 (385) 7452-5149
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b UVPG. Es stellt die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG durch die Erweiterung einer solchen mit einer anlagebedingten Flächeninanspruchnahme von 5.000 m² oder mehr dar.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch. Dieses stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP. Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht) nach den §§ 6 bis 14a UVPG zu treffen.

Die Feststellung der UVP-Pflicht erfolgt vorliegend von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens das der Zulassungsentscheidung dient gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG.

Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 und 5 UVPG i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 2 UVPG durchzuführen.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vorliegende Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind in die Prüfung einzubeziehen.

1 Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens werden insbesondere hinsichtlich der Kriterien der Nr. 1 Anlage 3 UVPG beurteilt.

Wesentliche Merkmale des Vorhabens nach Nr. 1 Anlage 3 UVPG sind:

Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Maßnahme zur Modernisierung von einem Personenbahnhof. Die VST befindet sich an der Strecke 1040 Neumünster – Flensburg in Bahn-km 74,531 bis km 74,922 in Ortslage von Neumünster. Die vorgesehenen Maßnahmen umfassen die Erneuerung der drei vorhandenen Mittelbahnsteige, der Bahnsteigdächer und der Ausstattung,

Beleuchtung und Telekommunikationsanlagen. Im selben Bauzeitraum erfolgt in einem Parallelvorhaben die Erneuerung der Personenaufzüge im Bereich der Bahnsteige.

Das beantragte Vorhaben umfasst die Erneuerung der Bahnsteige 1 bis 3 sowie der Bahnsteigdächer und Treppenaufgänge. Die drei vorhandenen Bahnsteige werden gesamthaft zurückgebaut und in konventioneller Bauweise (Stahlbetonfertigteile und Erdkern) neu hergestellt. Alle vorhandenen Einbauten, Einhausungen und Dächer werden mit Ausnahme des Bahnsteigdachs auf Bahnsteig 1 rückgebaut.

Gegenüber der Bestandslänge von ca. 230 m wird der Bahnsteig 1 um ca. 2 m verkürzt. Die Breite des neuen Bahnsteiges richtet sich nach der Gleislage und beträgt 3,4 m bis 8,0 m.

Der Bahnsteig 2 wird gegenüber der Bestandslänge von rund 400 m um ca. 24 m verkürzt. Die nicht mehr benötigten Bahnsteigmehrlängen der Bahnsteige 1 und 2 werden vollkommen und ersatzlos rückgebaut. Die Breite des neuen Bahnsteiges liegt zwischen 2,12 m und 8,0 m.

Der Bahnsteig 3 wird um ca. 53 m eingekürzt. Hier werden nur die Bahnsteigkanten abgebrochen. Der Bahnsteig bleibt als Ausbaureserve erhalten. Die Breite des Neubaus beträgt 3,4 m bis 11,2 m.

Die Bahnsteigdächer der Bahnsteige 2 und 3 werden vollständig rückgebaut und in Anlehnung an das bereits vor 20 Jahren erneuerte Dach des Bahnsteigs 1 neu errichtet.

In der Bauzeit von ca. 730 Tagen entstehen bauzeitlich sowie abrissbedingt sonstige Staubemissionen. Baulärm in nach der AVV schutzwürdiger Umgebung sowie bauzeitliche Erschütterungen sind nicht auszuschließen. Die Zunahme bzw. Verlagerung des Verkehrslärms wurde untersucht.

Boden

Dem anlagebedingten Flächenbedarf von 7.374 m² steht ein dauerhafter Rückbau versiegelter Fläche von 320 m² entgegen. Zur geringeren Versiegelung durch den Neubau der Bahnsteige im Vergleich zur dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch die Bestandsbahnsteige, werden 40 Masten dauerhaft zurückgebaut. Baubedingt werden 19.933 m² beansprucht. Die bauzeitlichen Bodenbewegungen umfassen ein Volumen von 11.200 m³.

Wasser

Anfallende Niederschläge von den Bahnsteigdächern und den nicht überdachten Bahnsteigoberflächen werden gefasst und in Rohrrigolen zur Versickerung innerhalb der Bahnsteige abgeleitet. Die Einleitung/gesammelte Versickerung in das Grundwasser liegt bei dauerhaft max. 34,9 l/s (max. 1.100.606 m³/a).

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Für den anlagebedingten Verlust von sechs Kopfbäumen (3 Ahorne und 3 Robinien) im Zuge der Erneuerung der Bahnsteige wird eine Fläche von 10 m² pro gerodetem Baum angesetzt. Daraus ergibt sich ein Gesamtverlust standortgerechter und heimischer Vegetation von 60 m².

Abfallaufkommen

Baubedingt fallen teerhaltige Produkte und asbesthaltige Baustoffe als gefährliche Abfälle an. Die Bauabfälle nach AVV 17 werden auf insgesamt rund 7.485 t geschätzt. Davon sind schätzungsweise 3.282 t nicht-gefährliche mineralische Bauabfälle nach AVV 17 05. Es fallen keine zusätzlichen betriebsbedingten Abfälle an.

Emissionen

Die Untersuchungen zum Baulärm und den Bauerschütterungen im Schallgutachten vom 24.04.2025 kommen zu dem Ergebnis, dass in der schutzbedürftigen Nachbarschaft Überschreitungen der Anforderungen der AVV Baulärm und somit Betroffenheiten bei der angrenzenden Wohnbebauung auftreten können. Abrissbedingt entstehen Staubemissionen und Baulärm in schutzwürdiger Umgebung. Es kommt zudem zu bauzeitlichen Erschütterungen. Überschreitungen nach DIN 4150 (Erschütterungen) sind ebenfalls nicht auszuschließen. Die Abbruch- und Stopfarbeiten sind im Tag- und Nachtzeitraum vorgesehen. Es werden u. a. Erschütterungsanregungen durch den Einsatz eines Baggers mit Abbruchmeißel sowie einer Stopfmaschine erwartet.

Das Vorhaben beinhaltet Betankungen auf der Baustelle bzw. der Betriebsanlage.

Die Baumaßnahmen an der VST Neumünster wirken mit weiteren baulichen Erneuerungen an der Verkehrsstation zusammen:

- Modernisierung Empfangsgebäude der VST Neumünster
- Sanierung der drei Personenaufzüge und ihrer Mundhäuser (erfolgt parallel im gleichen Bauzeitraum)
- Erneuerung Fahrgastinformationsanlagen (FIA) und Dynamischer Schriftanzeiger (DSA)
- Schaltgruppen im Gleis 5/6 (Bahnsteig 3)
- Neubau der Trafostation DB Energie

- 50 Hz Netzentflechtung im EG: Anschluss an neuen Trafo
- Neubau Lärmschutzwand
- Bos Digitalfunk
- Erneuerung EÜ Bahnhofstraße
- Durchstich Personenunterführung (PU) Nord
- Stützwand Kattenstieg Neumünster
- Empfangsgebäude pmb-net

2 Standort des Vorhabens

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit eines Gebietes wird insbesondere hinsichtlich der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UPG unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich beurteilt.

Das Vorhaben wird inmitten des dicht besiedelten Bereichs eines Oberzentrums, der Stadt Neumünster, umgesetzt. Die Verkehrsstation ist zentral gelegen und grenzt an Wohn- und Siedlungsgebiete. Die betroffenen Stadtbereiche stellen einen baulich zusammenhängenden Siedlungsraum dar und gelten gem. § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG als dicht besiedeltes Gebiet. Der Eingriffsbereich ist bereits anthropogen stark vorbelastet und überprägt.

Im weiteren Umkreis befinden sich keine höherwertigen, naturnahen Landschaftselemente und Oberflächengewässer. Das Fließgewässer Schwale, das < 500 m südöstlich der Verkehrsstation zu einem Teich (Schwaletal) angestaut wird, ist ein rechter Nebenfluss der Stör und entwässert über die Elbe in die Nordsee.

Die Verkehrsstation liegt zum Teil im Trinkwasserschutzgebiet „Neumünster“ in der Zone III B und III A.

Im Untersuchungsraum befinden sich zwei Grundwasserleiter:

- Grundwasserkörper im Hauptwasserleiter: Stör-Geest und östl. Hügelland EI08 - gefährdeter oberflächennaher Wasserkörper – Deckung kleiner 30 m – nicht abgedeckt – ungeschützt – gefährdeter Grundwasserleiter
- Tiefer Grundwasserkörper: Südholstein N8 – geschützt

Innerhalb des Untersuchungsgebiets im unmittelbaren Bereich um die VST Neumünster befinden sich keine Oberflächengewässer. Die im weiteren Umkreis fließende Schwale ist durch die

Entfernung von rund 500 m und der zwischen dem Fließgewässer, dem Stausee und der Verkehrsstation befindlichen innerstädtischen Bebauung hinreichend geschützt. Ebenso wenig ist durch die baubedingte Wasserhaltung ein Einfluss auf die Oberflächengewässer anzunehmen. Das Vorhaben ist mit Gewässerbenutzungen gem. § 9 WHG verbundenen.

Sonstige höherwertige Landschaften wie Wälder, historische Knicklandschaften und Gebiete mit besonderer Erholungseignung befinden sich mehrere Kilometer vom Zentrum Neumünsters entfernt.

Es liegen weder Schutzgebiete von nationaler oder internationaler Bedeutung im Baufeld noch im Bereich der geplanten Baustelleneinrichtungsflächen.

Im Umfeld der Baumaßnahme sind Altlasten bzw. Altlastverdachtsflächen vorhanden. Im Bereich der VST Neumünster in den Abschnitten Strecke 1220 km 74,600 bis km 74,900 und der Strecke 1042 km – 0,100 bis km 0,300 ist im Untergrund ein Lösemittelschaden bekannt. Dieser liegt tiefer als die von der Maßnahme betroffene Bodenschichten der Bahndammauffüllungen. Somit sind keine weiterführenden Altlastenuntersuchungs- oder Sanierungsmaßnahmen im Sinne der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) erforderlich.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter werden anhand der Kriterien unter 1. und 2. beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVPG Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden.

Es sind Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG im geringen Maße betroffen. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind jedoch nicht zu erwarten. Betroffen sind die Schutzgüter Mensch und die menschliche Gesundheit, Boden, Wasser und Tiere, Pflanzen sowie die biologische Vielfalt.

Schutzgut Mensch, insbesondere der menschlichen Gesundheit

Im Zuge der Bauausführung entstehen Bauerschütterungen und Lärmimmissionen. Den nahegelegenen Wohngebäuden wird während der Ruhezeiten am Tag (werktags 6:00 bis 7:00 Uhr bzw. 19:00 bis 22:00 Uhr sowie sonn- und feiertags: 6:00 bis 22:00 Uhr) eine höhere Schutzbedürftigkeit eingeräumt.

Dem Baufeld und den geplanten Baustelleneinrichtungsflächen sind durch den urbanen Vorhabenbereich und der damit verbundenen hohen Vorbelastung sowie der geringen Reichweite der Maßnahmen eine sehr geringe zusätzliche Belastung durch Baulärm und Erschütterungen zuzusprechen. Diesen kann durch die von der Vorhabenträgerin geplanten Maßnahmen ausreichend begegnet werden. Die Lärmimmissionen sind durch den Betrieb des Bahnhofs und der urbanen Lage bereits hoch.

Bei den vorgesehenen Abbruch- und Stopfarbeiten handelt es sich um Baumaßnahmen mit einem vergleichsweise geringen bis mäßigen Anteil an erschütterungsintensiven Baugeräten. Im Hinblick auf die Einhaltung der zulässigen Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen können die Arbeiten als vergleichsweise unkritisch betrachtet werden.

Beim Einsatz von Vibrationsplatten zur Bodenverdichtung ist die Baumaßnahme von einem hohen Anteil an erschütterungsintensivem Baugerät betroffen. Sofern zwischen dem Ort der Krafteinleitung keine Schwingungsbrücken bestehen (z. B. Festgesteinsschicht, Stahlbetonverbau), können beim Einsatz von Vibrationsplatten potenzielle Betroffenheiten im Abstand bis zu ca. 20 m im Tagzeitraum und bis zu 50 m im Nachtzeitraum auftreten. Besonders erschütterungsintensive Arbeiten (Abbruch, Gründung) sind auf ein Minimum im Nachtzeitraum zu begrenzen. Für alle Anwohner in einem Abstand von bis zu 100 m im Umkreis des Vorhabens können Belästigungen durch Bereitstellung von Ersatzwohnraum in Bauphasen mit besonders erschütterungsintensiven Arbeiten ausgeschlossen werden.

Schutzwert Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Verluste für die Schutzwerte Tiere und Pflanzen wiegen wegen des geringen Eingriffsumfangs nicht schwer. Mögliche Auswirkungen werden durch umfangreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen erheblich verringert (s. Artenschutzfachbeitrag Unterlage 11.4).

Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Erneuerung einer bestehenden Bahnanlage mit kleinflächigen Eingriffen in die angrenzenden Biotopstrukturen.

Es befinden sich neben Ruderalgebüschen auch ältere Baumbestände im Eingriffsbereich, die Lebensräume für europäische Vogelarten darstellen. Gleichfalls bieten die Bahnhofsgebäude und Bahnsteigdächer Vögeln Nistmöglichkeiten. Beeinträchtigungen der gesetzlich streng geschützten Arten Europäische Brutvögel sowie allen heimischen Fledermäusen sind durch die Festlegung der Vermeidungsmaßnahmen auszuschließen.

Verbotsverletzungen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG können unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Für den anlagebedingten Verlust von sechs Kopfbäumen im Zuge der Erneuerung der Bahnsteige wird eine Fläche von 10 m² pro gerodetem Baum angesetzt. Daraus ergibt sich ein Gesamtverlust standortgerechter und heimischer Vegetation von 60 m². Die erfassten Bäume (3 Ahorne und 3 Robinien) wurden mit einem mittleren Biotoptwert nach BKompV 2020 eingestuft. Alle weiteren kartierten Biotoptypen wurden einer sehr geringen bis geringen Wertstufe zugeordnet.

Alle im Einwirkbereich des Vorhabens liegenden Biotope wurden entsprechend § 4 Abs. 2 BKompV in Tabelle 1 Kapitel 3.6 erfasst und bewertet.

Der sich aus der Rodung der sechs Einzelbäume auf den Bahnsteigen ergebene biotopwertbezogene Kompensationsbedarf wird durch die Reservierung der entsprechenden Ökopunkte ausgeglichen bzw. durch eine Maßnahme im gleichen Naturraum ersetzt. Die zu ersetzenen bzw. auszugleichenden Maßnahmen haben mit Blick auf den Standort bzw. den Größenumfang keine erheblichen Umweltauswirkungen zur Folge. Neben den Maßnahmen, deren Eingriffspotenzial vermieden oder vermindert wird, wird keine zusätzliche Bodenversiegelung erfolgen.

Schutzwert Wasser

Im gesamten Baustellenbereich sind durch die vorgesehene Vermeidungsmaßnahme zum Schutz von Wasser und Boden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Trinkwasserschutzgebietes zu erwarten.

Schutzwert Boden und Fläche

Da der Neubau der Bahnsteige bereits auf stark überformten und versiegelten Böden erfolgt und nach Rückbau der Bestandsbahnsteige weniger dauerhaft versiegelte Fläche einnimmt, sind durch die Neuversiegelung keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin (Erläuterungsbericht, Landschaftspflegerischer Begleitplan inkl. Bestands-, Konflikt- und Maßnahmenplan, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Formblatt 3 für die Feststellung der UVP-Pflicht nach §§ 5 ff. UVPG und der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung), ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die Baumaßnahmen an der VST Neumünster wirken mit weiteren baulichen Erneuerungen an der Verkehrsstation zusammen, die allesamt einen punktuellen Eingriff im urbanen Raum mit geringer Reichweite beinhalten. Da das Vorhaben bereits auf stark überformten und versiegelten Boden erfolgt, sind durch die Neuversiegelung keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbstständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit bekannt gegeben durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie wird zudem im zentralen Internetportal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekannt gegeben gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-UVP-Portal-VwV.

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, Pestalozzistraße 1, 19053 Schwerin nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig