



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin
Schanzenstraße 80
20357 Hamburg

Az. 571ppb/023-2023#001
Datum: 20.08.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Aufhebung Bahnübergang Hahnhorst“

in der Stadt Kellinghusen, Amt Kellinghusen, Kreis Steinburg

Bahn-km 53,595

der Strecke 1220 Hamburg-Altona – Kiel

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Hammerbrookstraße 44
200097 Hamburg**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen.....	4
A.3	Konzentrationswirkung	5
A.4	Nebenbestimmungen	5
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	5
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	5
A.4.3	Artenschutz	6
A.4.4	Immissionsschutz.....	6
A.4.5	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	7
A.4.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	8
A.4.7	Straßen, Wege und Zufahrten	8
A.4.8	Ersatzweg	9
A.4.9	Kampfmittel	10
A.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	11
A.4.11	Unterrichtungspflichten	11
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	11
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	11
A.7	Sofortige Vollziehung	11
A.8	Gebühr und Auslagen	12
A.9	Hinweise	12
B.	Begründung	12
B.1	Sachverhalt.....	12
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	12
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	12
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	13
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	15
B.2.1	Rechtsgrundlage	15
B.2.2	Zuständigkeit.....	15
B.3	Umweltverträglichkeit	15
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	15
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	16
B.4.1	Planrechtfertigung	16
B.4.2	Wasserhaushalt	17
B.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege	18
B.4.4	Artenschutz	19
B.4.5	Immissionsschutz.....	20
B.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	21

B.4.7	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	21
B.4.8	Straßen, Wege und Zufahrten	21
B.4.9	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	22
B.4.10	Ersatzweg	22
B.5	Gesamtabwägung	23
B.6	Sofortige Vollziehung	24
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	24
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	25

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Aufhebung Bahnübergang Hahnhorst“ in der Stadt Kellinghusen im Kreis Steinburg, Bahn-km 53,595 der Strecke 1220 Hamburg-Altona – Kiel, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen der Rückbau des Bahnübergangs (BÜ) 48 Hahnhorst bei Bahn-km 53,595 der Strecke 1220 Hamburg-Altona – Kiel.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht , Planungsstand: 16.12.2022, 13 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtsplan , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1:100.000	<i>nur zur Information</i>
2.2	Übersichtslageplan , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1:5.000	<i>nur zur Information</i>
3	Lageplan , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1:1.000	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis , Planungsstand: 16.12.2022, 3 Seiten	festgestellt
5.1	Kreuzungsplan , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1:200	festgestellt
5.2	Markierungs- und Beschilderungsplan , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1:200	festgestellt
6	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1:200	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7	<i>Kabel- und Leitungsplan</i> , Planungsstand: 16.12.2022, Maßstab 1:200	<i>nur zur Information</i>
8	<i>Landschaftspflegerischer Fachbeitrag einschließlich Artenblätter, Bestands- und Konfliktplan, Maßnahmenplan und Maßnahmenblätter</i> , Planungsstand: 16.12.2022, 53 Seiten	<i>festgestellt</i>

A.3 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Die Bauarbeiten und der Einsatz von Maschinen und Geräten sind so durchzuführen, dass schädliche Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf das Grundwasser und oberirdische Gewässer ausgeschlossen sind. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf Gewässer haben können, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Nord anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern (vgl. Maßnahme 004_V).

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.2.1 Maßnahmen vor Baubeginn

Zum Baumschutz sowie Schutz des geschützten Biotops sind als Grenze und Anfahrerschutz Schutzzäune aufzustellen. Die Schutzzäune sind mindestens eine Woche vor Baubeginn aufzustellen (vgl. Maßnahme 001_V).

A.4.2.2 Maßnahmen während des Baubetriebs

Aufgrund des Umfangs der Maßnahme ist eine umweltfachliche Bauüberwachung im Fachgewerk Naturschutz zu stellen. Zu den Aufgaben gehört auch die Kontrolle und Freigabe des Baufeldes sowie die Überwachung der Vergrämnungsmaßnahmen im Vorfeld (vgl. Maßnahme 003_VA_V).

A.4.2.3 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

Die temporär beanspruchte Fläche ist nach Abschluss der Bauarbeiten fachgerecht und zeitnah in den Ursprungszustand zurückzusetzen. Hierzu erfolgen als vorbereitende Maßnahme die Tiefenlockerung der Fläche zur Unterstützung der Wiedereinstellung durch Eigenentwicklung (vgl. Maßnahme 005_V).

A.4.3 Artenschutz

Im Januar oder Februar des jeweiligen Baujahres ist die Vegetation im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche und im Baufeld zu entfernen.

Spätestens Anfang Februar sind die Kriechtierzäune (klassische Amphibien- und Reptilienzäune) entlang der BE-Flächengrenzen sowie entlang des Baufeldes zu errichten. Die genaue Lageausweisung findet sich im LFB-Maßnahmenplan. Die Funktionsfähigkeit dieser Leiteinrichtung ist bis zum Ende der Baumaßnahmen aufrecht zu erhalten und regelmäßig instand zu setzen.

Die umweltfachliche Bauüberwachung hat zu überprüfen, ob der Eingriffsbereich individuenfrei ist und hat einzelne Individuen in die eingriffsfreien Bereiche umzusetzen (vgl. Maßnahme 002_VA).

A.4.4 Immissionsschutz

Bei Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen sowie bei Planung und Organisation des Bauablaufs ist der Einsatz „leiser“ Baumaschinen vorzusehen, d. h. solcher Baumaschinen, die der 32. BImSchV sowie der Richtlinie 2000/14/EG entsprechen.

Im Zuge der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, bei der Planung und Organisation des Bauablaufes sowie bei der Baudurchführung ist der Einsatz „lärmarmen“ Bauverfahren umzusetzen. Baugeräte und -maschinen sind zur Vermeidung von Störgeräuschen, die vom nicht ordnungsgemäßen Zustand verursacht werden können, vor Ort regelmäßig zu warten.

Im Vorfeld der Maßnahme sind die vor Ort tätigen Mitarbeiter über „lärmarmes“ Verhalten einzuweisen. Dies hat den Hinweis auf die Vermeidung unnötiger Leerlaufzeiten von Baugeräten und -maschinen zu beinhalten.

Lärmintensive Nachtarbeiten (zwischen 20:00 und 7:00 Uhr) oder Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sollen im Zuge der Maßnahme grundsätzlich nicht durchgeführt werden.

Die nächtliche Dauerbeleuchtung der Baustelle ist zu vermeiden.

A.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Bei allen Maßnahmen ist Vorsorge zu treffen, dass schädliche Bodeneinwirkungen, welche eine Verschmutzung, unnötige Vermischung oder Veränderung des Bodens, Verlust von Oberboden, Verdichtung oder Erosion hervorrufen können, vermieden werden.

Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall – LAGA TR Boden - (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.

Die weitere Verwendung bzw. die Entsorgung der bei den Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sowie Aushub- und Abbruchmassen hat auf der Grundlage des Entsorgungskonzepts gemäß Planunterlage 1, Nummer 10.5 zu erfolgen.

Dazu sind im Einzelnen:

- die Verwertungs- und Entsorgungsvorgänge so zu organisieren, dass Abfälle ohne Zwischenlagerung vom Ausbauort auf zur Abfuhr bestimmte Fahrzeuge verbracht werden; dabei soll die Verwertung bereits auf der Baustelle bzw. bei Abbruch und Verladung durch Getrennthalten zu separierender Bauabfällen vorbereitet werden. Bauabfälle (Bauschutt, Baustellenabfälle) sind sodann zur Verwertung einer zugelassenen Aufbereitungsanlage zuzuführen;
- bei der Verwertung von Abfällen die interne Verwertung einer externen Verwertung vorzuziehen; dem Bedarf entsprechend die wiederverwendungsfähigen Abfälle (z.B. Bodenaushub) zu nutzen und dabei die umweltfachlichen Anforderungen (insbesondere Grundwasserschutz) zu beachten;
- Boden und Altschotter gemäß den Bestimmungen der aktuell gültigen LAGA (2004)-Richtlinie wiederzuverwenden;

- anfallender Betonbruch/Bauschutt entsprechend der LAGA M20, „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, technische Regeln“ (1997) zu bewerten;

- der Verwertungs- und Entsorgungsvorgang, sowohl für gefährlichen als auch für nicht gefährlichen Abfall, durch das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV) zu dokumentieren; sollten - insbesondere im Boden/Bodenaushub - Auffälligkeiten (organoleptisch, analytisch) ersichtlich werden, ist der Kreis Steinburg, Untere Bodenschutzbehörde, IV12 Wasser und Boden, Viktoriastraße 16-18, 25524 Itzehoe, Telefon: 04821/69 301, wasserbehoerde@steinburg.de zu benachrichtigen, damit die weitere Verfahrensweise festgelegt werden kann.

Sofern im Bereich des Vorhabens Hausmüll (Farbeimer, Elektroschrott etc.) aufgefunden wird, ist dieser getrennt voneinander zu entsorgen.

A.4.6 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.

Auf Kabel und Leitungen, die sich außerhalb des Planfeststellungsbereichs befinden, die aber zur Bauausführung überfahren werden müssen, ist besondere Rücksicht zu nehmen.

Bei unvermutet auftretenden Kabeln und Leitungen sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen und der betroffene Leitungsträger ist unverzüglich zu verständigen. Den Leitungsträgern ist jederzeit der ungehinderte Zugang zu ihren Anlagen für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten zu gewähren. Die entsprechenden Dienstbarkeiten auf Privatgrund sind für die Leitungsträger in den jeweiligen Grundbüchern zu sichern.

Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahmen sind den betroffenen Leitungsträgern nachweislich anzuzeigen.

A.4.7 Straßen, Wege und Zufahrten

Die Vorhabenträgerin hat die Ausführungsplanung sowie Baubegleitung, Abnahmen und Freigaben für den Bau bzw. die Änderung von Straßenanlagen mit dem Straßenbaulastträger (Stadt Kellinghusen, Amt Kellinghusen, Hauptstraße 14, 25548

Kellinghusen) und der Straßenverkehrsbehörde (Kreis Steinburg, Ordnungsamt, Verkehrsaufsicht, Adenauerallee 8, 25524 Itzehoe) abzustimmen.

Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine gemeinsame Wegeschau des Auftraggebers mit dem bauausführenden Unternehmen sowie der Stadt Kellinghusen, Amt Kellinghusen zur Schadensaufnahme an den jeweiligen Wirtschaftswegen als Beweissicherung der aktuellen Wegezustände durchzuführen.

Änderungen und Umbauten an der L 295 (Quarnstedter Straße) sind mit dem LBV.SH, Standort Itzehoe (Breitenburgerstraße 37, 25524 Itzehoe) abzustimmen.

A.4.8 Ersatzweg

Zur Erschließung der östlich des zurückzubauenden Bahnübergangs gelegenen landwirtschaftlichen Grundstücke wird die Zulässigkeit der nachfolgend näher beschriebenen Grundstücksinanspruchnahmen zur Umsetzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens im Sinne enteignungsrechtlicher Vorwirkung festgestellt. Es wird ein dingliches Wegerecht eingeräumt mit dem Ziel, die Erreichbarkeit der östlich des verfahrensgegenständlichen Bahnübergangs gelegenen Grundstücke mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen sicherzustellen.

Auf den Flurstücken 505 und 42/6 der Flur 4 der Gemarkung Vorbrügge wird ein dingliches Wegerecht zugunsten der Flurstücke 43/8, 23/2, 24/2 und 25/3 der Flur 4 der Gemarkung Vorbrügge eingeräumt.

Ab der südlichen Grenze der Flurstücke 505 und 42/6 wird zunächst ein 5 m breiter Abstandsstreifen vorgesehen, nördlich davon ein 3,5 m breiter Weg und nördlich von diesem ein 1,5 m breiter Abstandsstreifen zur landwirtschaftlich genutzten Fläche. Der vergleichsweise große Abstand zur südlichen Grundstücksgrenze ist erforderlich, weil hier die Mühlenbek fließt. Ab der westlichen Grenze des Flurstücks 42/6 wird ein 3 m breiter Abstandsstreifen frei gehalten, östlich davon ein 3,5 m breiter Weg vorgesehen und östlich hiervon ein 1,5 m breiter Abstandsstreifen zur landwirtschaftlichen Fläche. Hierdurch sollen landwirtschaftliche Fahrzeuge westlich von der auf dem Flurstück 42/6 vorhandenen Baumreihe die Flurstücke 43/8 und 23/2 erreichen können, sodass diese auch ohne den verfahrensgegenständlichen Bahnübergang bewirtschaftet werden können. Der geschilderte Ersatzweg ist auch in dem diesem Planfeststellungsbeschluss als Anlage beigefügten Lageplan vom 16.09.2025 dargestellt.

Das Wegerecht gestattet die Nutzung des Weges zur Bewirtschaftung der durch den Weg erschlossenen landwirtschaftlichen Grundstücke. Eine Befestigung oder sonstige Herrichtung des Weges muss nicht vorgenommen werden.

Der Bahnübergang darf erst für den Verkehr gesperrt werden, wenn der beschriebene Ersatzweg mindestens aufgrund einer schuldrechtlichen Vereinbarung oder einer vorzeitigen Besitzeinweisung tatsächlich genutzt werden kann. Die durch den Ersatzweg erschlossenen Grundstücke müssen lückenlos zugänglich bleiben. Wird der Bahnübergang gesperrt, bevor das dingliche Wegerecht eingetragen ist, ist die Eintragung des Wegerechts von der Vorhabenträgerin unverzüglich herbeizuführen.

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten der Eintragung des dinglichen Wegerechts.

Der Eigentümer der Flurstücke 505 und 42/6 der Flur 4 der Gemarkung Vorbrügge ist für die Belastung seiner Grundstücke mit dem genannten dinglichen Wegerecht und für den an seinen Grundstücken eintreten Wertverlust durch den längeren Anfahrtsweg aus Kellinghusen von der Vorhabenträgerin angemessen zu entschädigen.

Der Eigentümer der Flurstücke 43/8, 23/2, 24/2 und 25/3 der Flur 4 der Gemarkung Vorbrügge ist für den an seinen Grundstücken eintretenden Wertverlust durch den Entfall der Erschließung über einen öffentlichen Weg und durch den längeren Anfahrtsweg aus Kellinghusen von der Vorhabenträgerin angemessen zu entschädigen.

Soweit zwischen der Vorhabenträgerin und den betroffenen Grundeigentümern keine Einigung über die Entschädigung zustande kommt, kann die Landesenteignungsbehörde eine Regelung treffen. Falls die Erreichbarkeit der betroffenen Grundstücke im Zuge der Umsetzung des Vorhabens mehr als durch die Planfeststellung gedeckt beeinträchtigt wird, kann die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Vollzugskontrolle Maßnahmen treffen oder eine Änderung der Planfeststellung vornehmen.

A.4.9 Kampfmittel

Die Stadt Kellinghusen ist nicht in der Auflistung der Gemeinden mit bekannten Bombenabwürfen, Anlage zu § 2 Abs. 3 der Landesverordnung zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit durch Kampfmittel des Landes Schleswig-Holstein vom 7. Mai 2012 (Kampfmittelverordnung) gelistet. Sofern bei den Bauarbeiten dennoch Kampfmittel entdeckt werden, gelten die Anzeige- und

Sicherungspflichten des § 3 Abs. 2 Kampfmittelverordnung, d.h. die Vorhabenträgerin ist in diesem Fall verpflichtet, dies unverzüglich der örtlichen Ordnungsbehörde, der Kreisordnungsbehörde oder der nächstgelegenen Polizeidienststelle anzuzeigen.

A.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Vor Inanspruchnahme der für die Baumaßnahme notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, rechtzeitig Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Auf den für die Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücken 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 Baumaßnahme funktional wiederhergestellt wird.

A.4.11 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind den folgenden Stellen möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen: dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin; der Stadt Kellinghusen, Amt Kellinghusen, Am Markt 9, 25548 Kellinghusen; dem Landkreis Steinburg, Victoriastraße 16-18, 25524 Itzehoe.

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 dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

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

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

A.9 Hinweise

Im Bereich des Bahnübergangs ist der Regelbettungsquerschnitt nach Ril. 820 herzustellen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Aufhebung Bahnübergang Hahnhorst“ hat den vollständigen Rückbau des Bahnübergangs und den Abriss des Betonschalthauses zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 53,595 der Strecke 1220 Hamburg-Altona – Kiel in der Stadt Kellinghusen im Kreis Steinburg. Der BÜ 48 Hahnhorst befindet sich in Stadtrandlage östlich des Stadtkerns von Kellinghusen.

Der öffentlich gewidmete Feldweg, welcher den Bahnübergang kreuzt, führt von der Kreisstraße K1 Quarnstedter Straße auf dem Gebiet der Stadt Kellinghusen auf die Bahnstrecke zu. Das öffentlich gewidmete Flurstück des Wegs führt anschließend noch etwa 100 Meter in die landwirtschaftlichen Flächen hinein.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 04.01.2023 eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Aufhebung BÜ 48 Hahnhorst“ beantragt. Der Antrag ist am 05.01.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 07.11.2024, Az. 571ppb/023-2023#001 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, § 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein
2.	Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein
3.	Kreis Steinburg
4.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal
5.	ExxonMobil Production Deutschland GmbH
6.	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
7.	GLH-Auffangesellschaft für Telekommunikation mbH
8.	GlobalConnect Netz GmbH
9.	PLEdoc GmbH
10.	SPIE SAG GmbH
11.	TenneT TSO GmbH
12.	Verizon Deutschland GmbH
13.	Vodafone Deutschland GmbH
14.	energy grid service GmbH
15.	1&1 Versatel Deutschland GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein, Stellungnahme vom 15.01.2025
4.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal, Stellungnahme vom 11.12.2024
5.	ExxonMobil Production Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 10.12.2024
6.	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH, Stellungnahme vom

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	10.12.2024
7.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Stellungnahme vom 10.12.2024
8.	GlobalConnect Netz GmbH, Stellungnahme vom 12.12.2024
9.	PLEdoc GmbH, Stellungnahme vom 14.01.2025
10.	SPIE SAG GmbH, Stellungnahme vom 11.12.2024
11.	TenneT TSO GmbH, Stellungnahme vom 10.12.2024
12.	Verizon Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 10.12.2024
13.	Vodafone Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 06.01.2025
14.	energy grid service GmbH, Stellungnahme vom 13.01.2025
15.	1&1 Versatel Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 14.01.2025

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Schleswig-Holstein, Stellungnahme vom 22.01.2024
3.	Kreis Steinburg, Stellungnahme vom 22.01.2024

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen für das Vorhaben wurden auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 09.12.2024 bis 08.01.2025 öffentlich zu jedermanns Einsicht im Internet veröffentlicht.

Aufgrund der Veröffentlichung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen von der Veröffentlichung des Plans durch die Bekanntmachung der Planveröffentlichung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Die Planfeststellungsbehörde hat die erhobenen Einwendungen und die eingegangenen Stellungnahmen mit einem Einwender und der Vorhabenträgerin am 19.08.2025 in Hamburg in den Räumen des Eisenbahn-Bundesamts erörtert.

Alle Einwender wurden gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG mit Schreiben vom 18.07.2025 unter Beigabe einer Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Einwendung von dem Erörterungstermin benachrichtigt.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben Aufhebung BÜ Hahnhorst musste die UVP-Pflicht nicht näher untersucht werden und keine UVP durchgeführt werden. Nach § 14a Abs. 1 Nr. 5 UVPG ist die Erneuerung eines Bahnübergangs nach der Nummer 14.8 der Anlage 1 des UVPG von der Prüfung der UVP-Pflicht befreit. Das Vorhaben betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen gemäß Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 Quadratmetern. Gegenstand des Vorhabens ist ferner allein der Rückbau des im Bestand vorhandenen Bahnübergangs. Insofern liegt hier eine geringfügige Änderung vor,

deren Umweltauswirkungen aufgrund des geringen Umfangs und der kurzen Dauer der Baumaßnahmen als unerheblich im Sinne des UVPG einzustufen sind.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Für das Vorhaben besteht eine Planrechtfertigung.

Diese ist ungeschriebene Voraussetzung jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Die Planrechtfertigung kann sich aus einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ergeben, die für die Planfeststellung verbindlich ist und grundsätzlich die Nachprüfung ausschließt. Erforderlich ist eine Eisenbahnplanung auch, wenn das Vorhaben fachplanerischen Zielen, hier des AEG, entspricht und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten, öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Ob das Wohl der Allgemeinheit den Zugriff auf das einzelne Grundstück letztlich erfordert, hängt von der weiteren planerischen Konkretisierung des Vorhabens in der Planfeststellung ab und entscheidet sich deshalb erst in der planerischen Abwägung.

Das Vorhaben entspricht den Zielen des AEG aufgrund der durch den Rückbau zu erwartenden nachhaltigen Erhöhung der Betriebssicherheit, sowie der Steigerung der Streckenverfügbarkeit. Eine Erhöhung der Betriebssicherheit ist ein in § 1 AEG definiertes Ziel des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Die Steigerung der Streckenverfügbarkeit dient ebenfalls der Erhöhung der Attraktivität des Verkehrsangebots auf der Schiene.

Die zu erwartende Erhöhung der Betriebssicherheit ergibt sich aus der Tatsache, dass bei höhengleichen Kreuzungen immer eine erhöhte Betriebsgefahr besteht. Auch bei höhengleichen Kreuzungen, die auf dem Stand der Technik sind, gibt es immer die Gefahr, dass es zu einem technischen Fehler kommt. Dies gilt in verstärkter Weise bei Bahnübergängen, die nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik sind. Die Strecke 1220 Hamburg-Altona – Kiel gehört im Abschnitt Bahnhof Elmshorn – Bahnhof Neumünster zum Leistungsnetz der DB InfraGO AG und stellt im konventionellen TEN die derzeit wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Korridor Südeuropa – Skandinavien dar. Der Streckenabschnitt ist bis auf den Bahnhof Wrist mit moderner ESTW-Technik ausgerüstet. Täglich verkehren derzeit insgesamt 129

Züge des SPNV, SPFV und SGV über den Bahnübergang. Die Strecke ist für den Verkehr mit überlangen Zügen (835 m) freigegeben. Auf der zweigleisig elektrifizierten Strecke ist Fahren auf dem Gegengleis ständig eingerichtet (GWB).

Der bauliche Zustand des Bahnübergangs entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und erfordert dringend Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der Verfügbarkeit der Strecke. Die Sicherungstechnik ist als elektrische Anrufschränke in der Technik NFA60 errichtet worden und bis heute 38 Jahre in Betrieb. Die Anlagentechnik ist abgängig. Die technische Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) ist notwendig, d.h. die im Bestand bedienergesteuerte Anlage müsste durch eine rechnergesteuerte, automatische BÜSA ersetzt werden. Für die vorhandene BÜSA besteht ein Umbauverbot, welches eine Erweiterung oder Verminderung technischer Komponenten der Anlage weitestgehend ausschließt.

Die Planrechtfertigung für die Aufhebung eines Bahnübergangs kann auch auf die gesetzliche Wertung des EBKrG gestützt werden. Nach § 2 Abs. 1 EBKrG sind neue Kreuzungen, bei der die Straße dafür geeignet ist Kfz-Verkehr aufzunehmen, als Überführungen und nicht als Bahnübergänge zu errichten. Dieser Wertung lässt sich entnehmen, dass Bahnübergänge grundsätzlich zu verhindern sind. Diese negative Bewertung kann auf bereits bestehende Bahnübergänge insoweit übertragen werden, als dass diese möglichst durch Überführungen zu ersetzen oder zurückzubauen sind.

Zudem führt die Aufhebung des Bahnübergangs 48, der durch eine elektrische Anrufschränke gesichert wird, zu einer Steigerung der Streckenverfügbarkeit. Der jetzige Zustand der elektrischen Anrufschränke ist nicht signalabhängig, d.h. das Öffnen der Schranke wird allein vom Fahrdienstleiter veranlasst. Diese Betriebsweise führt im Vergleich zum aktuellen Stand der Technik zu einer verlangsamten Freigabe des Schienenweges und daher auch zu Einschränkungen bei der Vergabe von Trassen. Bei Rückbau des Bahnübergangs bestünde diese Verzögerung nicht mehr und die Anzahl der verfügbaren Trassen wäre höher, was zu einer erhöhten Streckenverfügbarkeit führen würde.

B.4.2 Wasserhaushalt

B.4.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Die vorliegende Planung löst keine wesentliche Änderung der bestehenden Entwässerungssituation aus. Durch den Abbruch wird die natürliche Versickerung des

Niederschlagswassers im Bahnübergangsbereich wiederhergestellt. Eine wasserrechtliche Erlaubnis ist hierfür nicht erforderlich.

B.4.2.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Vorhaben ist mit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie, die über das WHG, das LWG SH sowie die Oberflächengewässerverordnung und die Grundwasserverordnung in nationales Recht umgesetzt worden sind, vereinbar. Es genügt insbesondere den Anforderungen des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots. Der Planfeststellungsbeschluss enthält unter Nummer A.4.1 Auflagen, welche auf die Beachtung der allgemeinen Sorgfaltspflichten (§ 5 Abs. 1 WHG) gerichtet sind (Maßnahme 004_V). Die Ermächtigungsgrundlage für diese Auflage ergibt sich aus § 100 WHG.

B.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Dem Vorhaben stehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht entgegen. Die Biotoptypen wurden im gesamten Wirkraum des Vorhabens kartiert (Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Unterlage 8.1). Faunistische Erhebungen wurden durchgeführt und die Erfassung der Fauna wurde für die jeweiligen Artengruppen weiter konkretisiert.

Das Vorhaben stellt aufgrund der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme einen Eingriff gemäß § 14 BNatSchG dar, genügt jedoch den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG. Bei Umsetzung der in den Maßnahmenblättern beschriebenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden vermeidbare Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft unterlassen.

Im konkreten Fall rührt der Eingriff in Natur und Landschaft aus der Tatsache, dass bauzeitlich Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt werden. Eine Vermeidung dieses Eingriffs ist nicht möglich, da die Baustelleneinrichtungsfläche für die Durchführung des Vorhabens unverzichtbar ist.

Weitere Eingriffe können durch Vermeidungsmaßnahmen nach § 13 BNatSchG so weit reduziert werden, dass sie die Erheblichkeitsschwelle unterschreiten.

Zwar befindet sich im direkten Umfeld des Plangebiets ein nach § 30 BNatSchG besonders geschütztes Biotop, nämlich ein Knick. Dieses besonders geschützte Biotop wird jedoch durch die Einrichtung der BE-Fläche nicht berührt. Vielmehr

kommt es durch die Einrichtung der BE-Fläche temporär zum Verlust einer kleinen Fläche (28 m²) mit mittlerem Biotopwert.

Durch die Maßnahme 005_V wird sichergestellt, dass diese Fläche nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder in ihren Ursprungszustand zurückversetzt wird. Die Maßnahme 001_V führt außerdem zu einer Vermeidung von Schäden von nicht in unmittelbarer Nähe befindlichen Biotopen, sowie zum grundsätzlichen Vegetations- und Gehölzschutz.

Ein anlagenbedingter Eingriff nach § 14 BNatSchG liegt nicht vor, da der Bahnübergang als Anlage im konkreten Fall zurückgebaut werden soll und von ihr daher auch kein Eingriff ausgehen kann.

B.4.4 Artenschutz

Das Vorhaben genügt den einschlägigen Artenschutzregelungen. In Form einer in den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag integrierten Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Unterlage 8.1, S. 27 ff.) werden in Bezug auf die Anhang-IV-Arten mögliche Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG untersucht.

Nach Einschätzung des vorhandenen Lebensraumpotentials ist bezüglich der Avifauna, der terrestrischen Säugetiere und der Amphibien nicht davon auszugehen, dass sich diese Tiere im Vorhabenbereich aufhalten. Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 BNatSchG kann insofern ausgeschlossen werden. Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag kommt aufgrund eigener Erhebungen im Untersuchungsgebiet zum Ergebnis, dass durch den hohen Deckungsgrad durch Gehölze ein Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse (*Lacerta agilis*) trotz der vorhandenen Saumstrukturen im Großteil des Untersuchungsgebietes ausgeschlossen werden kann. Lediglich die Böschungen nördlich des Bahnübergangs besäßen Lebensraumpotential.

Die Darlegungen zu den Datengrundlagen der Untersuchung sowie zur Auswahl der einer näheren artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogenen Arten sind plausibel.

Zwar besteht hinsichtlich der nachgewiesenen Reptilienarten die Gefahr, dass es im Rahmen der Bauarbeiten zu Tötungsrisiken einzelner Tiere kommen kann. Dieses Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann jedoch durch die Maßnahme 002_VA vermieden werden. Diese beinhaltet unter anderem die folgenden aufeinander aufbauenden Maßnahmen:

- Im Januar/Februar des jeweiligen Baujahres ist die Vegetation (je nach Witterung im Rahmen von 3 Zyklen im Abstand von 2 Wochen) im Bereich der BE-Fläche und im Baufeld sowie ggf. weitere eingebrachte Materialien zu entfernen. Dies dient zur frühzeitigen Entwertung der Flächen und fördert die Vergrämung der sich nach der Winterruhe aktivierenden Reptilien-Fauna.
- Spätestens Ende Januar/Anfang Februar sind die Kriechtierzäune (klassische Amphibien- und Reptilienzäune) entlang der BE-Flächengrenzen sowie entlang des Baufeldes zu errichten. Die genaue Lageausweisung findet sich im LFB-Maßnahmenplan. Die Funktionsfähigkeit dieser Leiteinrichtung ist bis zum Ende der Baumaßnahmen aufrecht zu erhalten und regelmäßig instand zu setzen.
- Die umweltfachliche Bauüberwachung hat zu überprüfen, ob der Eingriffsbereich individuenfrei ist und hat einzelne Individuen in die eingriffsfreien Bereiche umzusetzen.

B.4.5 Immissionsschutz

Das Vorhaben stellt keinen Bau und keine wesentliche Änderung von Eisenbahnen dar, wegen derer gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen wäre, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Das Vorhaben hat im Übrigen keinen Einfluss auf die Zugfrequenz und Streckenhöchstgeschwindigkeit, sodass praktisch kein zusätzlicher Verkehrslärm durch das Vorhaben verursacht wird. Entsprechend löst das Vorhaben keine betriebsbedingten Erschütterungen im Sinne von § 3 Ziff. 1 und 2 BImSchG aus, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft herbeizuführen.

Das Vorhaben ist durchaus geeignet, Geräuschimmissionen durch den Betrieb von Baumaschinen auf der Baustelle hervorzurufen, die als solche der Beurteilung durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) unterliegen. Das Vorhaben beinhaltet indes nur kleinteilige Arbeitsschritte, die nach ihrer Art und konkreten Durchführung auf vorübergehende, punktuelle Schallimmissionen, wie bspw. Abbrucharbeiten des Schalthauses, Erdarbeiten und kurze Strecken von Oberbauerneuerungen räumlich und zeitlich eng begrenzt sind. Hinzu tritt, dass mit dem Gewerbegebiet Blocksberg die nächstgelegene Bebauung etwa 400 Meter entfernt liegt. Wohnbebauung ist noch weiter entfernt.

Beeinträchtigungen von besonders geschützten Gebieten wie FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Nationalparks, Biosphärenreservate, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsteile sind ebenso nicht ersichtlich. Bei Einhaltung der in diesem Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Nebenbestimmungen zum Schutz vor bauzeitlichen Geräuschemissionen sind deren Auswirkungen auf Menschen und Tiere als gering anzusehen.

Mit dem Ausschluss nächtlicher Dauerbeleuchtung wird dem Interesse des Tierschutzes unter Berücksichtigung des Ausnahmecharakters der Vornahme nächtlicher Bauarbeiten Rechnung getragen.

B.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die allgemeine Verpflichtung, sich bei Einwirkungen auf den Boden so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden, ergibt sich aus den in § 4 Abs. 1 Bundesbodenschutzgesetz formulierten Pflichten zur Gefahrenabwehr.

Der Kreis Steinburg als Bodenschutzbehörde hat im Verfahren der Herstellung des Benehmens keine Anmerkungen zu Aspekten des Bodenschutzes vorgetragen. Die Verpflichtung, konkrete Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast auf einem Grundstück unverzüglich der zuständigen Bodenschutzbehörde mitzuteilen, ergibt sich aus § 2 Abs. 1 des Landesbodenschutzgesetzes.

B.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Nach den von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Vorabfragen und Vorabstimmungen bei Leitungsträgern (Telekommunikationsunternehmen, Kabelnetzbetreiber, Wasserversorgungs- und Entsorgungsunternehmen, Gas- und Stromnetzbetreiber) ist von keiner Betroffenheit auszugehen. Mit den verfügbaren Nebenbestimmungen wird dem öffentlichen Interesse an der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der örtlichen Infrastruktur im Übrigen auch für den Fall, dass bauzeitlich weitere Ver- oder Entsorgungsanlagen angefordert werden, Rechnung getragen.

B.4.8 Straßen, Wege und Zufahrten

Der Bahnübergang ist von landwirtschaftlichen Nutzflächen umgeben. Die bauzeitliche oder anlagenbedingte Verschlechterung der Erschließung privater

Grundstücke, die Wohnzwecken dienen, ist insoweit von vornherein nicht zu besorgen.

Angesichts des im Bestand fehlenden öffentlichen Verkehrs über den Bahnübergang und der auch sonst nur marginalen Nutzung sind keine verkehrlichen Konflikte bei der etwaigen bauzeitlichen Nutzung des Wirtschaftswegs zu erwarten.

Das Verkehrszeichen 150, das auf einen beschränkten Bahnübergang hinweist, ist zu entfernen. Bei Verkehrsteilnehmern darf nicht der Eindruck erweckt werden, dass hier eine Querung der Strecke möglich sei.

B.4.9 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Zu den plangegenständlichen Flächeninanspruchnahmen ist festzustellen, dass diese abgesehen von dem unter A.4.8 dargestellten Ersatzweg ausschließlich Flächen im Eigentum der Vorhabenträgerin betreffen. Im Erörterungstermin konnte ermittelt werden, dass sich die Inanspruchnahme von Flächen für den Ersatzweg, die sich nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden, auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt. Im Ergebnis wird die Flächeninanspruchnahme von der Planfeststellungsbehörde als erforderlich für die Realisierung des Vorhabens eingeordnet.

B.4.10 Ersatzweg

Der im Tenor unter A.4.8 und dem diesem Planfeststellungsbeschluss als Anlage beigefügten Lageplan vom 16.09.2025 näher beschriebene Ersatzweg ist erforderlich, um die Erreichbarkeit der Flurstücke 43/8, 23/2, 24/2 und 25/3 der Flur 4 der Gemarkung Vorbrügge sicherzustellen.

An dem Erörterungstermin am 19.08.2025 hat einer der zwei grundstücksbetroffenen Einwander teilgenommen. Nach dem Ergebnis der Erörterung ging die Vorhabenträgerin zum Zeitpunkt der Antragstellung davon aus, dass mit den betroffenen Grundstückseigentümern rechtzeitig eine vertragliche Lösung herbeigeführt werden könne, weshalb die Planung für den Ersatzweg nicht in den Plansatz aufgenommen wurde.

Im Rahmen des Erörterungstermins konnte ermittelt werden, dass der Ersatzweg zweckmäßigerweise entlang der Mühlenbek eingerichtet wird. Maßgeblich hierfür ist, dass die dienenden Grundstücke dort am trockensten sind und daher am besten befahren werden können. Weil diese Grundstücke auch gegenwärtig schon mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden, ist nach Auffassung der

Planfeststellungsbehörde nichts dafür ersichtlich, dass der vorgesehene Ersatzweg auf Kosten der Vorhabenträgerin befestigt oder in sonstiger Weise ausgebaut werden müsste.

Der Eigentümer der Flurstücke 505 und 42/6 der Flur 4 der Gemarkung Vorbrügge ist für die Belastung seiner Grundstücke mit dem dinglichen Wegerecht zu entschädigen. Der Eigentümer der Flurstücke 43/8, 23/2, 24/2 und 25/3 der Flur 4 der Gemarkung Vorbrügge ist für die Verschlechterung der Erschließung seiner Grundstücke, also dafür, dass diese nach der Aufhebung des Bahnübergangs nur noch über einen dinglich gesicherten Weg auf fremden Grundstücken und nicht mehr über einen öffentlichen Weg erreicht werden können, zu entschädigen.

Ferner sind sowohl der Eigentümer der genannten Flurstücken 505 und 42/6 als auch der Eigentümer der genannten Flurstücke 43/8, 23/2, 24/2 und 25/3 wegen der an ihren Grundstücken eintretenden Wertminderung durch den längeren Anfahrtsweg aus Kellinghusen zu entschädigen. Dieser Anspruch aus § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG setzt voraus, dass sich die Beeinträchtigung der Nutzbarkeit der Grundstücke als Sonderopfer darstellt. Der Umweg muss zu erheblichen und dauerhaften Bewirtschaftungserschwernissen führen, die den Ertragswert des Grundstücks senken und den Eigentümer im Vergleich zur Allgemeinheit ungleich und unzumutbar belasten (zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 18. Dezember 1987 – 4 C 49.83 –). Vorliegend müssen die genannten Grundstücke aus Kellinghusen kommend über die Kellinghusener Straße in Quarnstedt angefahren werden, wodurch ein Umweg von etwa 1,9 Kilometern entsteht. Die Vorhabenträgerin hat nach dem Erörterungstermin vom 19.08.2025 ein Gutachten vom 14.11.2020 zur Bewertung der Beeinträchtigung der Grundstücke des Einwenders P-01 vorgelegt, nach dessen näheren Feststellungen der verlängerte Anfahrtsweg von 1,9 Kilometern eine erhebliche wirtschaftliche Beeinträchtigung verursacht. Diese überschreitet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Zumutbarkeitsschwelle und ist daher für alle betroffenen Grundstücke nicht entschädigungslos hinzunehmen.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überwiegen die mit der Aufhebung des Bahnübergangs verbundenen Vorteile die ausgelöst

Beeinträchtigungen. Die mit dem Vorhaben verfolgten, öffentlichen Interessen sind geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

Beidseits der Eisenbahntrasse liegen landwirtschaftlich genutzte Flächen. Der Bahnübergang wird gegenwärtig nur selten durch zwei bekannte Nutzer, nämlich die Einwander in diesem Verfahren, benutzt. Diese können entschädigt werden, wie in diesem Planfeststellungsbeschluss vorgesehen. Ansonsten findet kein öffentlicher Verkehr über den Bahnübergang statt.

Die zu erwartenden Einwirkungen auf die Umwelt werden so weit als möglich vermieden und fallen insgesamt wenig ins Gewicht. Artenschutzrechtliche Beeinträchtigungen werden durch die in den Nebenbestimmungen festgesetzten Maßnahmen wirksam ausgeschlossen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss 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.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgericht

Brockdorff-Rantzau-Straße 13

24837 Schleswig

gestellt und begründet werden.

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

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin

Hamburg, den 20.08.2026

Az. 571ppb/023-2023#001

EVH-Nr. 3488996

Im Auftrag

(Dienstsiegel)