



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin  
Schanzenstraße 80  
20357 Hamburg

Az. 571ppo/018-2024#001  
Datum: 07.01.2026

# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 Abs. 1 AEG**

**für das Vorhaben**

**„ESTW Westerland (2. Baustufe) Verlängerung Gl. 128“**

**in der Gemeinde Sylt  
im Landkreis Nordfriesland**

**Bahn-km 227,000 bis 237,000**

**der Strecke 1210 Elmshorn - Westerland**

**Vorhabenträgerin:  
DB InfraGO AG  
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement,  
I.IA-N-N-KIE  
Hammerbrookstraße 44  
20097 Hamburg**

## Inhaltsverzeichnis

|       |                                                                         |    |
|-------|-------------------------------------------------------------------------|----|
| A.    | Verfügender Teil .....                                                  | 4  |
| A.1   | Feststellung des Plans .....                                            | 4  |
| A.2   | Planunterlagen.....                                                     | 4  |
| A.3   | Konzentrationswirkung .....                                             | 6  |
| A.4   | Nebenbestimmungen .....                                                 | 6  |
| A.4.1 | Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....                               | 6  |
| A.4.2 | Naturschutz und Landschaftspflege .....                                 | 7  |
| A.4.3 | Artenschutz .....                                                       | 10 |
| A.4.4 | Immissionsschutz.....                                                   | 11 |
| A.4.5 | Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....                       | 16 |
| A.4.6 | Brand- und Katastrophenschutz .....                                     | 17 |
| A.4.7 | Allgemeine bauzeitliche Schutzvorkehrungen .....                        | 17 |
| A.4.8 | Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....   | 17 |
| A.4.9 | Unterrichtungspflichten .....                                           | 18 |
| A.5   | Zusagen der Vorhabenträgerin .....                                      | 18 |
| A.5.1 | Zusage gegenüber dem Kreis Nordfriesland .....                          | 18 |
| A.6   | Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ..... | 18 |
| A.7   | Sofortige Vollziehung .....                                             | 18 |
| A.8   | Gebühr und Auslagen .....                                               | 18 |
| A.9   | Hinweise .....                                                          | 19 |
| A.9.1 | Hinweise zu Kampfmitteln .....                                          | 19 |
| A.9.2 | Hinweise zu Bodendenkmälern .....                                       | 19 |
| B.    | Begründung .....                                                        | 20 |
| B.1   | Sachverhalt.....                                                        | 20 |
| B.1.1 | Gegenstand des Vorhabens.....                                           | 20 |
| B.1.2 | Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....                        | 20 |
| B.1.3 | Anhörungsverfahren.....                                                 | 20 |
| B.2   | Verfahrensrechtliche Bewertung .....                                    | 23 |
| B.2.1 | Rechtsgrundlage .....                                                   | 23 |
| B.2.2 | Zuständigkeit.....                                                      | 23 |
| B.3   | Umweltverträglichkeit .....                                             | 24 |
| B.4   | Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....                      | 24 |
| B.4.1 | Planrechtfertigung .....                                                | 24 |
| B.4.2 | Variantenentscheidung .....                                             | 24 |
| B.4.3 | Wasserhaushalt .....                                                    | 27 |
| B.4.4 | Naturschutz und Landschaftspflege .....                                 | 28 |
| B.4.5 | Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....                               | 32 |
| B.4.6 | Artenschutz .....                                                       | 32 |

|        |                                                                       |    |
|--------|-----------------------------------------------------------------------|----|
| B.4.7  | Immissionsschutz.....                                                 | 34 |
| B.4.8  | Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....                     | 41 |
| B.4.9  | Brand- und Katastrophenschutz .....                                   | 41 |
| B.4.10 | Allgemeine bauzeitliche Schutzvorkehrungen .....                      | 42 |
| B.4.11 | Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ..... | 42 |
| B.4.12 | Berücksichtigung der Klimaschutzziele.....                            | 44 |
| B.5    | Gesamtabwägung.....                                                   | 45 |
| B.6    | Sofortige Vollziehung .....                                           | 46 |
| B.7    | Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....                            | 46 |
| C.     | Rechtsbehelfsbelehrung .....                                          | 47 |

Auf Antrag der DB InfraGO AG, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement, I.IA-N-N-KIE, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg (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 „ESTW Westerland (2. Baustufe) Verlängerung Gl. 128“ in der Gemeinde Sylt im Landkreis Nordfriesland, Bahn-km 227,000 bis 237,000 der Strecke 1210 Elmshorn - Westerland, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Verlängerung des Stumpfgleises 128 von 535 Metern auf 575 Meter.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

| Unterlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung                                                        | Bemerkung                  |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 1         | <b>Erläuterungsbericht</b> , Planungsstand: 10.01.2024, 20 Seiten                       | <b>festgestellt</b>        |
| 2.1       | <b>Übersichtskarte</b> , Planungsstand: 12.01.2024, Maßstab 1:15000                     | <i>nur zur Information</i> |
| 2.2       | <b>Übersichtskarte</b> , Planungsstand: 12.01.2024, Maßstab 1:10000                     | <i>nur zur Information</i> |
| 2.3       | <b>Übersichtslageplan</b> , Planungsstand: 12.01.2024, Maßstab 1:2000                   | <i>nur zur Information</i> |
| 3         | <b>Lageplan</b> , Planungsstand: 12.01.2024, Maßstab 1:1000, Planzeichen: GP_03_01_LP-0 | <b>festgestellt</b>        |
| 4         | <b>Bauwerksverzeichnis</b> , Planungsstand: 10.01.2024, 1 Blatt                         | <b>festgestellt</b>        |
| 5.1       | <b>Grunderwerbsplan</b> , Planungsstand: 12.01.2024,                                    | <b>festgestellt</b>        |

| Unterlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung                                                                                                                                  | Bemerkung           |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|           | Maßstab 1:1000, Planzeichen: GP_05_01_GE-0                                                                                                                        |                     |
| 6         | <b>Grunderwerbsverzeichnis</b> - verschlüsselt, Planungsstand: 10.01.2024, 1 Blatt                                                                                | <b>festgestellt</b> |
| 7         | <b>Sicherungstechnischer Übersichtsplan</b> , Planungsstand: 12.01.2024, Planzeichen: GP_LST_SI_UP_1210                                                           | nur zur Information |
| 8         | <b>Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan</b> , Planungsstand: 12.01.2024, Maßstab 1:1000, Planzeichen: GP_09_01_BE-0                                     | <b>festgestellt</b> |
| 9         | <b>Trassierungslageplan</b> , Planungsstand: 12.01.2024, Maßstab 1:1000, Planzeichen: GP_03_01_LP-0                                                               | nur zur Information |
| 10        | <b>BoVEK-Kurzkonzept</b> , Verlängerung des Stumpfgleises 128 (alt 108) im Bf. Westerland, Strecke 1210, km 235,9+71 – 236,1+71 vom 04.03.2022, 25 Seiten         | <b>festgestellt</b> |
| 11.1      | <b>Geotechnischer Bericht</b> – Signalmaste vom 26.02.2020, 32 Seiten                                                                                             | nur zur Information |
| 11.2      | <b>Geotechnischer Bericht</b> – Kabelkanäle und Rohrdurchlässe vom 28.02.2019, 87 Seiten                                                                          | nur zur Information |
| 11.3      | <b>Geotechnischer Bericht</b> – Gleisfeldbeleuchtung vom 19.03.2020, 68 Seiten                                                                                    | nur zur Information |
| 11.4      | <b>Geotechnischer Bericht</b> – Gleisverlängerung (Gl 128), Weichenverbindung (W18 – W19) vom 23.03.2020, 50 Seiten                                               | nur zur Information |
| 12.1      | <b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b> – Erläuterungsbericht, Planungsstand: 13.03.2023, 59 Seiten                                                           | <b>festgestellt</b> |
| 12.2      | <b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b> – Maßnahmenblätter, Planungsstand: 13.03.2023, 17 Blätter                                                             | <b>festgestellt</b> |
| 12.3      | <b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b> – Bestands-, Konflikt- und Maßnahmenplan, Planungsstand: 21.07.2022, Maßstab 1:1500, Planzeichen-Nr.: Plan 14.3       | <b>festgestellt</b> |
| 13.1      | <b>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag</b> , Planungsstand: 27.09.2022, 21 Seiten                                                                                  | <b>festgestellt</b> |
| 13.2      | <b>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag</b> – Artenblätter, Planungsstand: 10.01.2024, 24 Blätter                                                                   | <b>festgestellt</b> |
| 14.1      | <b>FFH-Relevanzabschätzung</b> – FFH-Gebiet DE 1016-392 „Dünen- und Heidelandschaften Nord- und Mittel-Sylt“, Planungsstand: 13.03.2023, 21 Seiten                | nur zur Information |
| 14.2      | <b>FFH-Relevanzabschätzung</b> – FFH-Gebiet DE 1016-391 „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“, Planungsstand: 13.03.2023, 29 Seiten | nur zur Information |
| 15.1      | <b>Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung</b> – Baubedingte Immissionen,                                                                               | <b>festgestellt</b> |

| Unterlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung                                                                                                     | Bemerkung                  |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
|           | Planungsstand: 10.01.2024, 43 Seiten                                                                                                 |                            |
| 15.2      | <b>Schalltechnische Untersuchung – Betriebsbedingte Immissionen</b> , Planungsstand: 10.01.2024, 36 Seiten                           | <i>nur zur Information</i> |
| 15.3      | <b>Schalltechnische Untersuchung – Anlage 1: Detailbewertung zu Frage Nr. 3.1.3a – Baulärm</b> , Planungsstand: 10.01.2024, 3 Seiten | <i>nur zur Information</i> |

### A.3 Konzentrationswirkung

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

### A.4 Nebenbestimmungen

#### A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Für den Baubetrieb gelten die zum Schutz des Bodens und des Wassers planfestgestellten Schutzauflagen gemäß Maßnahme Nr. 007\_V, Erhalt der natürlichen Bodenstruktur und Schutz des Oberbodens, siehe Ziffer A.4.2.2. Diese gelten mit folgenden Konkretisierungen:

- Behälter, in denen bauzeitlich Betriebsstoffe (wassergefährdende Stoffe) gelagert werden, müssen doppelwandig sein oder sind in ausreichend dimensionierten Auffangeinrichtungen zu lagern, sodass Bodenverunreinigungen oder nachteilige Veränderungen des Grundwassers nicht zu besorgen sind.
- Flächen, welche zur Betankung als dauerhafte Abstellfläche für Maschinen und Fahrzeuge und/oder als Lagerfläche für grundwassergefährdende Substanzen vorgesehen sind, sind bodenseitig und flüssigkeitsundurchlässig abzudichten.
- Es sind Geräte und Hilfsmittel (z.B. Ölbinder, Besen, Schaufeln, Behältnisse) zur Aufnahme evtl. ausgelaufener Betriebsmittel vorzuhalten. Ausgelaufene Betriebsmittel müssen unverzüglich aufgenommen und entsprechend den

abfallrechtlichen Bestimmungen entsorgt werden. Das mit dem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen befasste Personal ist in die Sorgfaltspflichten einzuweisen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.3.2 verwiesen.

#### **A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege**

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen zum Zweck der Durchführung der Bauarbeiten ist auf die im Grunderwerbsplan (Unterlage 5.1) bezeichneten Flächen zu begrenzen.

Die Vorhabenträgerin hat die im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1), den Maßnahmenblättern (Unterlage 12.2) sowie dem Bestands-, und Konflikt- und Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) beschriebenen naturschutzfachlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

##### **A.4.2.1 Maßnahmen vor Baubeginn**

Maßnahme 006 VA; Amphibienschutzzaun.

Im Bereich der BE-Flächen nördlich der Bahnlinie wird ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufgestellt. Dieser wird, sofern möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die Umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, sodass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten und wird erst nach dem Abschluss der Arbeiten abgebaut. Im Laufe der Bauzeit erfolgen regelmäßige Kontrollen, im Zuge derer mögliche Schäden festgestellt und repariert werden. Je nach Erfordernis können durch die Umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festgelegt werden, die zu schützen sind.

Maßnahme 009 ÖK; Ökokonto Keitumer Marsch 1.

Nach Durchführung der Verlängerung des Stumpfgleises 128 verbleibt ein Kompensationsbedarf von 9.030 Wertpunkten für den Verlust von Biotoptypen, der nach entsprechender Umrechnung durch die Ersatzzahlung von 35.058,70 € ab das Ökokonto Keitumer Marsch 1 zu kompensieren.

Naturschutzfachliches Ziel des Ökokontos ist die Entwicklung von struktur-, blüten und artenreichem, mesophilem Dauergrünland feuchter Standorte für Wiesenvögel und Amphibien, hier vor allem der Moorfrosch.

#### **A.4.2.2 Maßnahmen während des Baubetriebs**

##### Maßnahme 001 V; Umweltfachliche Bauüberwachung.

Im Rahmen der Baumaßnahmen wird eine Umweltfachliche Bauüberwachung eingesetzt. Diese ist zuständig für die Begleitung der im LBP festgelegten Maßnahmen sowie für die Einhaltung von rechtlichen Vorgaben hinsichtlich Arten-, Landschafts-, Boden- und Gewässerschutz. Zudem wird durch regelmäßige (14-tägig) Berichterstattung die zuständige Naturschutzbehörde durch die Umweltfachliche Bauüberwachung über die Arbeiten und Einhaltung der Vorgaben und Maßnahmen informiert.

##### Maßnahme 003 VA; Reduktion der Lichtemissionen auf das nötige Minimum und Einsatz von Richtstrahlern.

Die nächtlichen Lichtemissionen durch die Baustellenbeleuchtung werden auf das nötige Minimum reduziert. Zudem werden für die Beleuchtung Richtstrahler eingesetzt, die ausschließlich das Baufeld ausleuchten. Somit wird die Lockwirkung auf Insekten und somit auf Fledermäuse reduziert. Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse im Eingriffsbereich kann so vermieden werden.

##### Maßnahme 004 V; Schutz wertvoller Vegetationsstrukturen nach RAS - LP 4.

Zum Schutz und Erhalt von an den Trassenbereich angrenzenden Gehölzen und anderen wertvollen Biotopen (Gewässer) werden Einrichtungen nach RAS - LP 4 und DIN 18920 installiert. Bäume werden im Bereich der Baumkronentraufe, zuzüglich 1,50 m allseitig mit einem Zaun gesichert. Bodenüberdeckungen im Wurzelbereich sind zu vermeiden. Wo sie unumgänglich sind, muss der Wurzelbereich nach RAS - LP 4 geschützt werden. Abgrabungen im Wurzelraum erhaltenswürdiger Gehölze sind nach DIN 18915 unzulässig bzw. manuell durchzuführen. Langfristige Austrocknungen von Wurzelräumen sind durch Wurzelvorhänge zu vermeiden. Die im Plan angegebenen Flächen sind mit einem Schutzzaun (mit Verweis auf RAS - LP 4) zu umzäunen, um so mögliche Beeinträchtigungen zu vermeiden.

##### Maßnahme 005 VA; Bauzeitenregelung für die Baufeldfreimachung.

Nach dem Holzungsverbot gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG zum allgemeinen Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen sind Gehölzfällungen nur in dem Zeitraum



vom 01.10. bis 28. / 29.02. durchzuführen. Da Fledermäuse länger aktiv sein können, werden zu fällende Gehölze im Oktober durch die Umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert und ggf. verschlossen, um eine Tötung von Fledermäusen in den Tagesverstecken auszuschließen. Um eine Schädigung von überwinternden Amphibien auszuschließen, sind Wurzelstockrodungen (also die Entfernung des Wurzelstocks eines gefälltten Gehölzes) sowie sonstige Erdarbeiten im Zusammenhang mit den erforderlichen Vegetationsabträgen außerhalb der Winterruhezeit, also zwischen Anfang Mai und Ende September, durchzuführen.

Maßnahme 007 V; Erhalt der natürlichen Bodenstruktur und Schutz des Oberbodens.

Zum Schutz des Oberbodens und zum Erhalt der natürlichen Bodenstruktur sind die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben (BBodSchG, BBodSchV), DIN-Normen (u. a. DIN 18300, DIN 18915, DIN 19731) und Richtlinien (RAS-LP 2) sowie die Anforderungen des Leitfadens „Bodenschutz auf Linienbaustellen“ (LLUR 2020) zu beachten. Dort, wo Oberboden abgetragen werden muss, wird dieser vor Verdichtung sowie Vermischung bzw. Verunreinigung mit Schadstoffen, insbesondere pflanzenschädlicher Stoffe (z. B. Ölen), geschützt. Boden der durch Öle, Fette, Benzin oder andere pflanzenschädliche Stoffe verschmutzt ist, ist auszutauschen. Die Zwischenlagerung der Bodenschichten erfolgt abseits vom Baubetrieb in geordneten Bodenmieten. Zum Schutz vor Verdichtung und Vernässung ist die Oberbodenlagerung auf eine Höhe von max. 2 m zu beschränken und ein Befahren des Bodenlagers auszuschließen. Bei einer längeren Lagerung (> 1-2 Monate) wird der Boden zum Schutz vor Erosion und Austrocknung mit einer Zwischenbegrünung nach DIN 18915 versehen. Zur Vermeidung von Verschlämmungen und Verdichtungen sind Abtrag, Einbau und Rekultivierung des Bodens bei geeigneter Witterung durchzuführen. Besonders in feuchten Bereichen sind in Regenphasen keine Bodenarbeiten vorzunehmen. In diesen Bereichen ist außerdem die Verwendung von Baggermatten zur Schonung der Böden sinnvoll.

#### **A.4.2.3 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten**

Maßnahme 002 V; Wiederherstellung von bauzeitlich beanspruchten Flächen.

Nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgt auf allen baubedingt in Anspruch genommenen Flächen eine Flächenrekultivierung. Die Flächen sind entsprechend ihres Ausgangszustands wiederherzustellen. Die Rekultivierung der Flächen findet im Regelfall statt, sobald die Arbeiten in den jeweiligen Bereichen abgeschlossen sind.

Für die beanspruchten Gebüschbestände finden im Anschluss an die Bodenrekultivierung Neupflanzungen dem Ursprungszustand entsprechend statt. Dafür sind standortgerechte, herkunftsgesicherte, gebietsheimische Arten zu verwenden. Die Neupflanzung der Gebüsche erfolgt im Rahmen der Umweltfachlichen Bauüberwachung in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde.

#### Maßnahme 008 V; Bodenrekultivierung.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die temporär in Anspruch genommenen Flächen schnellstmöglich wieder in den Ausgangszustand zu versetzen und zu rekultivieren. Dies beinhaltet u. a. eine Bodenlockerung, die Wiederaufbringung des ursprünglichen Oberbodens, die Herstellung eines dem Gelände angepassten Planums des Oberbodens sowie eine Wiederansaat / -anpflanzung der ursprünglichen Biotoptypen. Ein Auftrag ortsfremden Bodens ist zu vermeiden. Sämtliche Fremdstoffe werden vollständig entfernt und erosionsgefährdete Flächen schnellstmöglich begrünt. Zur Vermeidung von Verschlämmungen und Verdichtungen erfolgt Abtrag, Einbau und die Rekultivierung des Bodens bei geeigneter Witterung. Die Anforderungen des Leitfadens „Bodenschutz auf Linienbaustellen“ (LLUR 2020) sind zu beachten.

#### **A.4.2.4 Umweltfachliche Bauüberwachung**

Für die Dauer der Bauarbeiten, jedoch insbesondere im Zuge der Baufeldfreimachung ist eine „generelle“ umweltfachliche Bauüberwachung gem. den Anforderungen des EBA-Umweltleitfadens Teil VII vom Juni 2025 zur Überwachung der LBP-Maßnahmen einzusetzen.

Zur Begründung der Ziffer A.4.2 wird auf Ziffer B.4.4 verwiesen.

#### **A.4.3 Artenschutz**

Die Vorhabenträgerin hat die im Landespflegerischen Fachbeitrag, Erläuterungsbericht, Unterlage 12.1, Ziffer 3.4.1, den Maßnahmenblättern (Unterlage 12.2), dem Bestands-, und Konflikt- und Maßnahmenplan (Unterlage 12.3), dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 13.1) sowie den Artenblättern (Unterlage 13.2) beschriebenen artenschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen durchzuführen.

Wegen der artenschutzbezogenen Inhalte der Maßnahmen 003\_VA, 005\_VA und 006\_VA wird auf die Darstellungen unter Ziffer A.4.2.1 und Ziffer A.4.2.2 verwiesen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.6 verwiesen.

#### **A.4.4 Immissionsschutz**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, während der Durchführung der Baumaßnahme die Einhaltung der aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsbestimmungen sowie der VDI-Richtlinien und sonstigen rechtlichen und technischen Vorschriften zur Minderung von Immissionsbelastungen zu beachten. Schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Absatz 1 BImSchG).

##### **A.4.4.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

Bei der Durchführung der Baumaßnahmen sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), insbesondere die Immissionsrichtwerte einzuhalten. Dazu sind folgende Schutzmaßnahmen zu ergreifen:

###### **A.4.4.1.1 Schallschutzmaßnahmen**

Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind. Dabei muss der Schallleistungspegel der eingesetzten Maschinen und Geräte dem Stand der Technik genügen, der sich an den Umweltkriterien der EU-Richtlinien und der 32. BImSchV orientiert. Die Vorhabenträgerin hat im Bauvertrag lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren vorzuschreiben, soweit dies bautechnisch möglich ist.

Die Einrichtung der Baustelle hat unter Gesichtspunkten der Lärmminimierung (z. B. Positionierung von lärmerzeugenden Elementen möglichst entfernt von der angrenzenden Bebauung, Positionierung von potentiell lärmabschirmenden Elementen wie Baustellencontainer unter Ausnutzung der lärmabschirmenden Wirkung) zu erfolgen. Der Einsatz von lauten Maschinen (z.B. Kreissägen, Kompressoren) soll innerhalb einer Abschirmung, Einhausung o.ä. erfolgen.

Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als erforderlich zu betreiben. Maschinen sind regelmäßig zu warten und instand zu setzen.

Zur Minimierung der Dauer der Belästigungen sind lärmintensive Tätigkeiten zeitlich zusammenzulegen und lärmintensive Tätigkeiten zu Tageszeiten mit höheren Empfindlichkeiten (z.B. Mittagszeit, abends) zu vermeiden.

Auf gegenläufiges Anschlagen der Bohrgeräte sowie Anschlagen der Schaufeln von Baggern zwecks Abklopfens der anhaftenden Erde ist zu verzichten.

Die Einsatzzeit immissionsrelevanter Baumaschinen bzw. entsprechende Bauabläufe sind auf eine durchschnittliche tägliche Betriebsdauer von bis zu 8 Stunden während der Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr zu beschränken. Im Übrigen ist die Arbeitszeit besonders lärmerzeugender Baufahrzeuge und -maschinen zu reduzieren, soweit hierdurch die Gesamtbauzeit nicht wesentlich verlängert wird.

Lärmintensive Bautätigkeiten sollen auf den Beurteilungszeitraum Tag – 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr – konzentriert werden. Zu den lärmintensiven Bautätigkeiten zählen insbesondere Abbruch-, Gründungs- und Gleisbauarbeiten. Im Übrigen sind solche Bautätigkeiten im Beurteilungszeitraum Tag – 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr – durchzuführen, für die dies bau- und ablauflogistisch mit Blick auf die Umsetzung der Arbeiten (ohnehin) vorgesehen ist.

Die ausnahmsweise Durchführung der oben genannten lärmintensiven Arbeiten im Nachtzeitraum – 20:00 Uhr bis 7:00 Uhr – soll auf Bautätigkeiten begrenzt werden, die zeitlich gebündelt werden müssen, um zuvor definierte Sperrpausenzeiträume einhalten zu können.

Der Einsatz von Automatischen Warnsystemen (AWS) ohne automatische Pegelanpassung ist unzulässig. Ist der alleinige Einsatz einer festen Absperrung etwa aus Arbeitsschutzgründen und / oder bauplanerischer Sicht nicht ausreichend bzw. nicht möglich, sind Warnsysteme zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine Automatische Pegelanpassung (APA) verfügen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.7.1.3 verwiesen.

#### **A.4.4.1.2 Überwachungsmaßnahmen**

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

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

Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Immissionsschutzbehörde, dem Bezirksamt Mitte, dem Eisenbahn-Bundesamt und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

#### **A.4.4.1.3 Information der Anlieger**

Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Anlieger sind rechtzeitig vor Baubeginn sowie während der Bauarbeiten vor dem Beginn besonders lärmintensiver Bautätigkeiten zu informieren. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten soll ca. zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Unbeschadet der Pflicht zur unverzüglich nach Kenntnis zu erfolgenden Mitteilung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten soll die Benachrichtigung mit einem solchen zeitlichen Vorlauf erfolgen, dass Anliegern die temporäre Bezugnahme von Ersatzwohnraum ermöglicht wird.

In der Information ist ein erreichbarer Ansprechpartner (einschließlich Kontaktdaten) zu benennen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.7.1.4 verwiesen.

#### **A.4.4.1.4 Entschädigungsregelungen**

Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen für Tage zu, an denen sich auf Grundlage des vorgenannten Baustellenmonitorings an Immissionsorten ein Beurteilungspegel tagsüber von mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume sowie nachts von mehr als 60 dB(A) bezogen auf Schlafräume ergibt.

Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Beeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:

- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume, jeweils ermittelt auf Grundlage des Baustellenmonitorings;
- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume, jeweils ermittelt auf Grundlage des Baustellenmonitorings;
- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm, jeweils ermittelt auf Grundlage des Baustellenmonitorings;
- für Immissionsorte für die Anzahl der Nächte mit einem Beurteilungspegel von mehr als 57 dB(A) bis zu 60 dB(A) bezogen auf Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, jeweils ermittelt auf Grundlage des Baustellenmonitorings;
- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber für Außenwohnbereiche überschreitet. Der Anspruch entfällt jedoch für Tage und Nächte, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der vorstehend als den Entschädigungsanspruch in Geld dem Grunde nach auslösend festgelegten, jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der auf Grundlage des Baustellenmonitorings an Immissionsorten

ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, die die Werte überschreiten, welche vorstehend jeweils als den Entschädigungsanspruch dem Grunde nach auslösend festgelegt werden;

- die Anzahl der Tage und Nächte, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage und Nächte, an denen Ersatzwohnraum auf Grundlage des Baustellenmonitorings wegen Überschreitung des oben genannten, hierfür maßgeblichen Pegelwerte bereitgestellt wird, sind hierbei nicht zu berücksichtigen. Tage, an denen die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm auch außerhalb der regulären Bauzeiten überschritten werden, sind bei der Bemessung der Entschädigung besonders zu berücksichtigen.
- für die Höhe der Entschädigung der Außenwohnbereiche ist, soweit für diese nach obigen Maßgaben auf Grundlage des Baustellenmonitorings ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach besteht, das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkB1.) 1997, S. 434, entsprechend anzuwenden.

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

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.7.1.5 verwiesen.

#### **A.4.4.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Zum Schutz von Menschen in Gebäuden durch bauzeitliche Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Ausgabe Juni 1999) eingehalten werden.

Zum Schutz der Bauwerke vor bauzeitlichen Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Ausgabe Dezember 2016) eingehalten werden.

Im Zuge der gemäß Ziffer A.4.4.1.3 festgelegten Information der Anlieger über bauzeitlichen Lärm ist zudem über erschütterungsspezifische bauzeitliche Immissionen mit dem Informationsinhalt gemäß Punkt 6.5.4.3 der DIN 4150-2 zu informieren.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.7.2 verwiesen.

#### **A.4.4.3 Stoffliche Immissionen**

Die Vorhabenträgerin hat die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Staub und Abgasen durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen. Für die Bauarbeiten sind, dem Stand der Technik entsprechend, ausschließlich Maschinen und Fahrzeuge einzusetzen, die mit einem Partikelminderungssystem ausgestattet sind oder eine grüne Plakette tragen. Staub entwickelnde Materialien bzw. Haufwerke solcher Materialien sind abzudecken oder zu befeuchten sowie bei erheblicher Staubentwicklung die staubentwickelnden Bereiche zu befeuchten.

Sowohl unter dem Aspekt der Feinstaubentwicklung laufender Motoren als auch zur Vermeidung von Staubaufwirbelungen ist darauf zu achten, dass Motoren von Fahrzeugen und Geräten, die sich nicht im Arbeitseinsatz befinden, abgestellt werden und unnötige Leerfahrten unterbleiben.

Ebenfalls unter dem Aspekt der Vermeidung von Staubaufwirbelungen ist bei trockener Witterung eine Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit in der Nähe der Bebauung in Betracht zu ziehen.

Es sind Maßnahmen zur Begrenzung der stofflichen Immissionen bei Durchführung der Abrissarbeiten zu treffen. Unter Berücksichtigung der bautechnischen Anforderungen sind die folgenden immissionsmindernden Maßnahmen in Betracht zu ziehen:

- Erhöhung des Feuchtegehalts des Abbruchmaterials
- Vermeidung der Überladung und des Zwischenabwurfs durch Greifer beim Umschlag
- Minimierung der Fallstrecken beim Abwerfen; ggf. staubmindernde Abdeckungen bei Abbruchmaßnahmen
- möglichst großstückiger Abtransport von Abbruchmaterial.

Zur Begründung wird auf Ziffer **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** verwiesen.

#### **A.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Die weitere Verwendung bzw. die Entsorgung der bei den Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sowie Aushub- und Abbruchmassen hat auf der Grundlage des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept – Kurzkonzept (Unterlage 10) zu erfolgen.



Die Vorhabenträgerin hat für das Bauvorhaben das BoVEK so zu konkretisieren, dass auf Grundlage des BoVEK-Kurzkonzepts für eine baubegleitende Deklarationsanalyse Sorge getragen und die Entsorgung auf Grundlage der Ergebnisse der Analyse vorgenommen wird.

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.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.8 verwiesen.

#### **A.4.6 Brand- und Katastrophenschutz**

Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung ist jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten.

Beim Einrichten der Baustellen sind, soweit nicht bereits in Vorabstimmungen verbindlich festgelegt, die notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.9 verwiesen.

#### **A.4.7 Allgemeine bauzeitliche Schutzvorkehrungen**

Bei der Einrichtung der Baustelle hat die Vorhabenträgerin ihre Verkehrssicherungspflicht zu beachten; insbesondere ist die Baustelle gegen den Zutritt unbefugter Dritter zu sichern. Verschmutzungen an öffentlichen Wegen sind umgehend zu beseitigen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.10 verwiesen.

#### **A.4.8 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Vor Inanspruchnahme der laut Grunderwerbsverzeichnis und –plan (Unterlagen 5.1 und 6) für die Baumaßnahme notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen und soweit möglich, rechtzeitig Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

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

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.11 verwiesen.

#### **A.4.9 Unterrichtungspflichten**

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, der Gemeinde Sylt und dem Kreis Nordfriesland möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

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

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

##### **A.5.1 Zusage gegenüber dem Kreis Nordfriesland**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die unterzeichnete Kompensationsvereinbarung zur Ausbuchung der Ökopunkte des Ökokontos „Keitumer Marsch 1“ (ÖK 120-1) an den Kreis Nordfriesland in seiner Funktion als Untere Naturschutzbehörde zu übersenden.

#### **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**

### **A.9.1 Hinweise zu Kampfmitteln**

Die Gemeinde Sylt ist in der Auflistung der Gemeinden mit bekannten Bombenabwürfen, Anlage der Landesverordnung zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit durch Kampfmittel des Landes Schleswig-Holstein (Kampfmittelverordnung) vom 29. April 2025 nicht gelistet.

Sofern die Bauarbeiten gleichwohl Kampfmittel entdeckt werden, gelten die Anzeige- und Sicherungspflichten des § 5 Abs. 1 Kampfmittelverordnung, d.h. die Vorhabenträgerin ist in diesem Fall verpflichtet, dies unverzüglich der Landesordnungsbehörde oder der nächstgelegenen Polizeidienststelle anzuzeigen.

### **A.9.2 Hinweise zu Bodendenkmälern**

Wer gemäß § 15 des Denkmalschutzgesetzes für Schleswig-Holstein Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

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

Das Bauvorhaben „ESTW Westerland (2. Baustufe) Verlängerung Gl. 128“ hat die Verlängerung des Stumpfgleises 128 von 535 Meter auf 575 Meter zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 227,000 bis 237,000 der Strecke 1210 Elmshorn - Westerland in Westerland.

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

Die DB InfraGO AG, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement, I.IA-N-N-KIE, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 31.05.2024, Az. I.IA-N-N-KIE, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „ESTW Westerland (2. Baustufe) Verlängerung Gl. 128“ beantragt. Der Antrag ist am 31.05.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Mit Schreiben vom 08.07.2024 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 23.08.2024 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 05.09.2024, Az. 571ppo/018-2024#001, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

#### **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 des Landes Schleswig-Holstein |
| 2.       | Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein            |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                                  |
|----------|----------------------------------------------|
| 3.       | Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein      |
| 4.       | Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein |
| 5.       | Nahverkehrsbund Schleswig-Holstein           |
| 6.       | RDC Deutschland GmbH                         |
| 7.       | neg Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH      |
| 8.       | Gemeinde Sylt – Inselverwaltung              |
| 9.       | Kreis Nordfriesland                          |
| 10.      | DB Fernverkehr AG – Inselverkehr Sylt        |
| 11.      | Energieversorgung Sylt GmbH                  |
| 12.      | Deutsche Telekom Technik GmbH                |
| 13.      | Vodafone Kabel Deutschland GmbH              |

Folgende Träger öffentlicher Belange haben keine Stellungnahme abgegeben:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                                                                                          |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.       | Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein |
| 2.       | Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein            |
| 3.       | Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein                                                              |
| 5.       | Nahverkehrsbund Schleswig-Holstein                                                                   |
| 6.       | RDC Deutschland GmbH                                                                                 |
| 7.       | neg Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH                                                              |
| 8.       | Gemeinde Sylt – Inselverwaltung                                                                      |
| 10.      | DB Fernverkehr AG – Inselverkehr Sylt                                                                |
| 11.      | Energieversorgung Sylt GmbH                                                                          |

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                                                                                                                                     |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.       | Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein<br>Stellungnahme vom 20.10.2025, Az.: Sylt-OT Westerland-DB<br>Strecke 1210-Verlängerung Gleis 128 |
| 9.       | Kreis Nordfriesland                                                                                                                             |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                                                                     |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------|
|          | Stellungnahme vom 11.11.2025, Az.: 4.62.2.05-Westerland                         |
| 12.      | Deutsche Telekom Technik GmbH<br>Stellungnahme vom 07.10.2025, Az.: ohne        |
| 13.      | Vodafone Kabel Deutschland GmbH<br>Stellungnahme vom 05.11.2025, Az.: S01445376 |

Keine der Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen.

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

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden in der Zeit vom 06.10.2025 bis einschließlich 05.11.2025 auf dem Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben des Bundes zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt. Maßgeblich für die Einwendungsfrist war daher die Veröffentlichung im Internet. Ende der Einwendungsfrist war der 19.11.2025. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf dem Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben des Bundes oder der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängert diese nicht.

Zeit und Ort der Veröffentlichung im Internet wurde als Informationsangebot auf dem Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben des Bundes und durch Bekanntmachung am 29.09.2025 durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich gemäß § 18a Abs. 3 AEG bekannt gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und Auslegung der Planunterlagen ist eine Einwendung von Privatbetroffenen eingegangen.

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

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

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

#### **B.1.3.4 Erörterung**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat vorliegend nach pflichtgemäßer Ermessensausübung von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf die Durchführung eines in

Planrechtsverfahren nach dem AEG fakultativen Erörterungstermins zu verzichten, § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG. Maßgeblich hierfür ist zunächst der Umstand, dass von Seiten Privater Einwender nur eine Stellungnahme einging. Die bereits mit den Antragsunterlagen hergereichten ergänzenden Unterlagen, die Abstimmungen mit ganz überwiegend Grundstücksbetroffenen enthalten, lassen weiteren entscheidungserheblichen Vortrag von Betroffenen, für dessen Einbringen in das Verfahren es auf den Erörterungstermin ankäme, unwahrscheinlich erscheinen.

Im Anhörungsverfahren wurden keine Einwände von Trägern öffentlicher Belange erhoben, die es zu erörtern gäbe. Hinsichtlich der privaten Einwendung hat die Vorhabenträgerin Unterlagen zu mehreren bereits stattgefundenen Austauschen und Terminen unter anderem unter Leitung des Bürgermeisters der Gemeinde Sylt mit dem Einwender vorgelegt, in denen eine Einigung zwischen dem Einwender und der Vorhabenträgerin versucht wurde. Aus diesen Unterlagen ist ersichtlich, dass eine Einigung zwischen den Parteien als ausgeschlossen gilt. Eine Erörterung hätte aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes zu keinem dem Sinn und Zweck des Erörterungstermins entsprechenden Erfolg geführt. Zusätzlich stehen aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes allein Rechtsfragen in Rede, für die auf Grundlage einer abgeschlossenen Sachverhaltsermittlung entschieden werden können.

Weiterer Bedarf der Sachverhaltsermittlung durch einen Erörterungstermin ist in der Gesamtschau der zum Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen, sowie der dazu von der Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt hergereichten Erwiderungen nicht ersichtlich.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

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

### **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den

Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin .

### **B.3 Umweltverträglichkeit**

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, Nummer 14.8.3 der Anlage 1 zum UVPG. Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1, Abs. 5, Anlage 3 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

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

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

Das Vorhaben hat die Verlängerung des Stumpfgleises 128 (alt 108) von bislang 535 Meter auf 575 Meter zum Gegenstand.

Die Planung dient der Verbesserung der Betriebsabwicklung im Bahnhof Westerland, der Verkürzung von Schließzeiten des Bahnübergangs Königskamp sowie der Verringerung von Immissionsbelastungen für Umwelt und Anwohner. Das Gleis 128 weist bislang eine Länge von 535 Metern auf. Damit ist es lang genug, um drei Autozuggruppen sowie eine Lokomotive aufzunehmen. Ein gewöhnlicher Autozug besteht indes regelmäßig aus vier Autozuggruppen. Dies schränkt die Abstellkapazitäten am Bahnhof Westerland ein und macht zur Abstellung und zur Zugbildung zusätzliche Rangierfahrten notwendig. Diese zusätzlichen Rangierfahrten führen zu einer Verzögerung des Betriebsablaufes aufgrund belegter Gleise, zu längeren Schließzeiten des dem Bahnhof am nächsten liegenden Bahnübergang Königskamp sowie einer Erhöhung von Immissionen. Nach Angaben der Vorhabenträgerin ist das Autozugaufkommen und den letzten Jahren gestiegen und hat zu einer überlasteten Schienenstrecke geführt, welche durch die Verlängerung des Gleises 128 zu einer Entlastung beiträgt.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

#### **B.4.2 Variantenentscheidung**

Eine Nullvariante konnte für das Vorhaben nach überblicksartiger Prüfung ausscheiden, da die vorhabengegenständliche Verbesserung der Betriebsabwicklung sowie die Reduzierung von Immissionen durch zusätzliche Rangierfahrten nicht auf



diese Weise zu erzielen ist. Diesbezüglich wird auf die Erwägungen verwiesen, welche die Planrechtfertigung des Vorhabens tragen, siehe Ziffer B.4.1.

Eine alternative Variante wäre die Verlängerung des Gleises 110 östlich des Bahnübergangs Königskamp. Hierdurch käme es zu keiner dauerhaften Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter. Mit dieser Variante hat sich die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 3, sowie einzelnen ergänzenden Unterlagen auseinandergesetzt.

Nach einschlägiger Prüfung kommt das Eisenbahn-Bundesamt zu dem Ergebnis, dass die alternative Verlängerung des Gleises 110 statt der beantragten Verlängerung des Gleises 128 keine so überwiegenden Vorteile bietet, welche die alternative Verlängerung des Gleises 110 zur Vorzugsvariante erheben würde.

Um den mit der Gleisverlängerung gewünschten Erfolg zu erreichen, müsste die Vorhabenträgerin zwei Weichen östlich des Bahnübergang Königskamp mit Anbindung an das bestehende Gleis 110 einbauen. Der Einbau dieser Weichen im unmittelbaren Bereich des Bahnübergang Königskamp führte zu einer Reduzierung der bestehenden Straßenbreite des Bahnübergangs, was die Herstellung des technisch geforderten Straßenquerschnittes sowie eines Fußweges über den Bahnübergang verhinderte. Der Bahnübergang würde nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes keine ausreichend sichere Benutzung für jede Fahrzeugart gewährleisten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Bahnübergang von keinem Fahrzeug mehr benutzt werden könnte. Darüber hinaus wäre eine Benutzung des Bahnübergangs durch Fußgängerkehr mangels Fußweges nicht mehr ausreichend sicher möglich. Um die Gleise passieren zu können, wären Fußgänger gezwungen, entweder nach Westen um den Bahnhof Westerland samt Autoreisezuganlage zu gehen (ca. 2 km Entfernung) oder nach Osten auf die Straßenüberführung Keitumer Landstraße auszuweichen (ca. 750 m Entfernung). Es ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrssituation für das Gebiet östlich des Bahnhofs Westerland aufgrund eines potentiellen Wegfalls des Bahnübergangs Königskamp nachhaltig verschlechtern und zu einer Überlastung der Straßenüberführung Keitumer Landstraße führen würde.

Zusätzlich wäre eine zusätzliche Weiche unmittelbar an die bestehende Weiche 45 einzubauen. Damit das Gleis 110 die erforderliche Nutzlänge von 575 m erreicht, müsste dieses nach Osten verlängert werden, was den Einbau einer vierten Weiche zum Anschluss an das Gleis 109 notwendig machen würde.

Der Einbau von insgesamt vier neuen Weichen zöge die Notwendigkeit mit sich, das in Keitum geplante Elektronische Stellwerk entgegen der bisherigen Planung um die für die Weichen notwendige signaltechnische Ausrüstung zu erweitern. Diese Erweiterung umfasse die Errichtung von vier Weichenantrieben, ein Achszähler für die Errichtung von zusätzlichen Gleisfreimeldeanlagen, die Errichtung von zusätzlichen Lichtsperrsignalen für Rangierstraßen, zusätzliche Kabel sowie ein Softwarewechsel für die Umsetzung der Erweiterungsmaßnahmen. Das Verfahren für das Elektronische Stellwerk wurde beim Eisenbahn-Bundesamt mit Plangenehmigung vom 13.10.2022 (Az. 571ppc/014-2021#004) bereits abgeschlossen, sodass hier eine Planänderung oder gar ein neues Planverfahren mit entsprechenden Planüberarbeitungen und Kosten notwendig wäre. Nach Angaben der Vorhabenträgerin wären zumindest Erweiterungsmaßnahmen für den Kabeltiefbau notwendig, welche eine erneute planrechtliche Beurteilung mit sich führten.

Zusätzlich zu dem bereits genannten trägt der Einbau von vier zusätzlichen Weichen einen erhöhten mittel- und langfristigen Instandhaltungsaufwand, da zum einen sowohl die Weichenanlagen selbst als auch deren elektronische Ausrüstung zusätzlich gewartet werden muss. Hinzu kommt, dass nach einer Kostenschätzung der Vorhabenträgerin die Kosten für die alternative Verlängerung des Gleises 110 in Kosten in siebenstelliger Höhe verursachen würde und damit auch aus wirtschaftlicher Betrachtung heraus keinen Vorzug gebietet, gerade im Vergleich zur Beantragten Variante, welche Baukosten im nur fünfstelligen Bereich aufweist.

Der alternativen Gleisverlängerung von Gleis 110 steht gegenüber, dass durch die beantragte Variante ein Grunderwerb des Grundstückes Flur Nr. 6, Flurstück Nr. 171 der Gemarkung Tinnum mit einer zu erwerbenden Fläche von 796 m<sup>2</sup> (Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6, lfd. Nr. 1) sowie ein Grunderwerb des Grundstückes Flur Nr. 6, Flurstück Nr. 196 der Gemarkung Tinnum mit einer zu erwerben Fläche von 90 m<sup>2</sup> (Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6, lfd. Nr. 2) notwendig wird.

Die Fläche mit der lfd. Nr. 1 ist in Form eines Rechteckes entlang der Bahntrasse unter der Straßenüberführung Keitumer Straße belegen. Das Grundstück weist eine Fläche von insgesamt 2.086 m<sup>2</sup> auf, ist unbebaut und wird nach Kenntnis des Eisenbahn-Bundesamtes auch in sonst keiner Weise wirtschaftlich genutzt. Aufgrund seiner Lage direkt anliegend an der vorhandenen Bahntrasse, seiner Unbebaubarkeit unter der Straßenüberführung und seiner länglichen Ausgestaltung ist nicht

erkennbar, dass der bisherige Eigentümer durch die Inanspruchnahme von 796 m<sup>2</sup> in der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstücks unverhältnismäßig eingeschränkt wird.

Die Fläche mit der lfd. Nr. 2 liegt östlich angrenzend an die Fläche mit der lfd. Nr. 1 und hat nach Angaben der Vorhabenträgerin eine zumindest in Teilen gewerblich als vermietende Ferienwohnung genutzte Bebauung (Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 10.1). Das Grundstück weist eine Fläche von insgesamt 2.130 m<sup>2</sup> auf, von der die im Nordwesten liegende Ecke des Grundstücks in einer Größe von 90 m<sup>2</sup> von der Vorhabenträgerin zur Vorhabenrealisierung dauerhaft beansprucht werden wird. Aufgrund der im Vergleich zum Restgrundstück minimalen dauerhaften Inanspruchnahme von unter einem Zwanzigstel der Gesamtgrundstückgröße sieht das Eisenbahn-Bundesamt die Flächeninanspruchnahme als verhältnismäßig an. Die sich auf dem Grundstück befindliche gewerbliche Ferienwohnung-Vermietung wird durch die Inanspruchnahme des Teilstücks von 90 m<sup>2</sup> nicht eingeschränkt.

### **B.4.3 Wasserhaushalt**

#### **B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen**

Von der Baumaßnahme sind keine Oberflächengewässer betroffen. Anfallendes Niederschlagswasser stellt zwar nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) Abwasser dar, soweit es auf bebauten Flächen niedergeht. Das Niederschlagswasser soll indes den Vorgaben in § 55 Abs. 2 WHG nach diffus im Boden versickern, sodass keine wasserrechtliche Benutzung nach § 9 WHG vorliegt, die eine wasserrechtliche Erlaubnis erfordert. Unter Einhaltung der Auflagen unter Ziffer A.4.1 sind zudem keine wasserwirtschaftlichen Belange ersichtlich, die einer ortsnahe Versickerung entgegenstehen.

Der Kreis Nordfriesland als untere Wasserbehörde hat im Zuge des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

#### **B.4.3.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Das Vorhaben liegt nicht im Geltungsbereich eines Wasserschutzgebietes, eines Heilquellenschutzgebietes oder eines Überschwemmungsgebietes. Ein Entwässerungskonzept war nicht zu erstellen, da keine vom Vorhaben induzierten zusätzlichen Entwässerungsbedarfe anfallen. Wegen der ortsnahe Versickerung bleibt die Menge des dem Grundwasser zugeführten Wassers im Wesentlichen gleich.

Das Bauvorhaben ist mit den Vorgaben der WRRL, die über das WHG, das LWG sowie die OGewV und die GrwV in nationales Recht umgesetzt worden sind, vereinbar.

Der Punkt A.4.1 enthält weitere Auflagen, welche auf die Beachtung der der Vorhabenträgerin obliegenden allgemeinen Sorgfaltspflichten (§ 5 Abs. 1 WHG) gerichtet sind.

Des Weiteren dienen auch die in Ziffer A.4.5 enthaltenen Bestimmungen zum Umgang mit Bodenmaterial in Abhängigkeit von dessen Güte dem Schutz des Grundwassers.

#### **B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege**

Dem Vorhaben stehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht entgegen. Die Biotoptypen wurden im gesamten Wirkraum des Vorhabens kartiert (siehe Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.3). Faunistische Erhebungen wurden durchgeführt und die Erfassung der Fauna wurde für die jeweiligen Artengruppen weiter konkretisiert.

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

##### **B.4.4.1 Vermeidungsmaßnahmen**

Bereits aus dem Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.3, geht in Zusammenhang mit dem Grunderwerbsplan, Unterlage 5.1, hervor, dass die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sich im Wesentlichen aus der flächenmäßig größeren, jedoch nur temporären bauzeitlichen und der geringfügigen, jedoch dauerhaften anlagebedingten Flächeninanspruchnahme ergeben. Die Beeinträchtigungen sind im Kern dadurch veranlasst, dass anlagebedingt das bereits vorhandene Gleis 128 um 40 Meter verlängert wird, was neben der Vegetationsbeseitigung mit einer Flächenneuversiegelung verbunden ist.

Eine Minimierung der Eingriffsintensität unterhalb der mit dem plangegegenständlichen Vorhaben verbundenen Effekte ist indes zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht möglich. Die Lage des Bauwerks ist durch die Lage

des Gleises 128 vorgegeben. Eine Verlängerung eines anderen Gleises oder die Verschiebung des Gleises 128 hat die Vorhabenträgerin unter Zugrundelegung von Aspekten wie den voraussichtlichen Kosten und dem effektiven Bahnbetrieb im Rahmen der Variantenentscheidung nachvollziehbar verneint (siehe Ziffer B.4.2).

Hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsflächen sowie der Anlage von Baustraßen liegt der Planung ebenfalls ersichtlich die Vermeidung übermäßiger Inanspruchnahmen von Natur und Landschaft zugrunde. Dies ergibt sich aus der dichten Anlehnung der Baustelleneinrichtung an die bestehende Erschließung und die ausschließliche Nutzung bereits vegetationsloser Flächen nördlich des Vorhabens unmittelbar auf der anderen Seite der Bahntrassen.

Insofern wird durch Beschränkung der Baustelleneinrichtungsflächen auf den planfestgestellten Umfang (Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4, lfd. Nr. 11 und 12) und flankierende Vermeidungsmaßnahmen der durch § 15 Abs. 1 Satz 1, 2 BNatSchG geforderten Eingriffsvermeidung im Rahmen des Möglichen Rechnung getragen. Des Weiteren können die zu erwartenden Konflikte durch Vermeidungsmaßnahmen gem. § 13 BNatSchG auf ein unerhebliches Maß minimiert werden. Diese Maßnahmen beinhalten:

- den Einsatz einer Umweltfachlichen Bauüberwachung zum Ausschluss von Umweltschäden und Sicherstellung einer sachgerechten Durchführung der aufgeführten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (001\_V);
- die Wiederherstellung der bauzeitlich beanspruchten Flächen durch Rekultivierung, um den Ausgangszustand der Flächen wiederherzustellen (002\_V und 008\_V);
- der Schutz wertvoller Vegetationsstrukturen durch Einrichtungen nach RAS – LP 4 und DIN 18920 (004\_V);
- der Erhalt der natürlichen Bodenstruktur und des Schutzes des Oberbodens (007\_V).

Die unter Einbeziehung der Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen auf den Naturhaushalt – mögliche temporäre Vitalitätsverluste angrenzender, jedoch geschützter Vegetation, Restrisiken hinsichtlich des Schadstoffeintrags durch Baumaschinen, temporäre Schadstoffemissionen, temporäre Verlärmung, Erschütterung und visuelle Störungen – sind nach dem Maßstab der Bundeskompensationsverordnung gering und führen nicht zu separaten Ausgleichspflichten (siehe Ziffer B.4.4.2).

#### **B.4.4.2 Ermittlung von Eingriff und Ausgleich**

Indes werden durch das Bauvorhaben auch unvermeidbare Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG hervorgerufen. Das Erfordernis der Flächeninanspruchnahme ergibt sich weitgehend aus der Modernisierung des BÜ und der damit verbundenen Anpassung an aktuelle Sicherheitsstandards. Eine weitere Reduzierung der Flächeninanspruchnahme ist aus technischen Gründen nicht möglich.

Der Kompensationsbedarf des Vorhabens wurde über die seit dem 3. Juni 2020 für die Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich anzuwendende Verordnung über die Vermeidung und die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (BKompV) ermittelt. Nach der BKompV sind als Grundbewertung zunächst wertpunktmäßige Ersatzbedarfe für den Eingriff in betroffene Biotope zu quantifizieren. Darüber hinaus ist eine Zusatzbewertung für die Schutzgüter Tiere, Wasser, Klima und Luft abhängig davon erforderlich, wenn schutzgutbezogen erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere zu erwarten sind, sowie für das Schutzgut Landschaftsbild, wenn mindestens eine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten ist. Auf dieser Grundlage wurden folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen für das Vorhaben ermittelt, die zu kompensationspflichtigen Eingriffen im Sinne der BKompV führen:

- Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsfläche und Baufelder führen zu einem baubedingten Verlust von Biotopen, die nicht an denselben Standorten wertgleich wiederhergestellt werden können. Dies ist bedingt durch die gegenüber dem Altgehölzbestand reduzierten Funktionen von Neuanpflanzungen sowie die Beschränkung von Pflanzmöglichkeiten in der streckenbegleitenden Rückschnittzone.
- Die anlagebedingte Verlängerung des Gleises führen zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme und Vollversiegelung, d.h. zu einer Entziehung der Flächen aus den Funktionen des Naturhaushalts.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Ermittlungen zu den im Untersuchungsraum vorhandenen Biotoptypen (Landespflegerischer Fachbeitrag, Erläuterungsbericht, Unterlage 12.1, S. 21 ff.) lassen ebenso wenig Defizite erkennen wie die daraus abgeleiteten Bewertungen des nach BKompV erforderlichen Umfangs der biotopwertbezogenen Kompensation (Landespflegerischer Fachbeitrag, Erläuterungsbericht, Unterlage 12.1, S. 47 ff.). Erwartungsgemäß lösen die anlagenbedingte Inanspruchnahme von Urbanem Gebüsch mit heimischen Arten und sonstiges heimisches Laubgehölz den größten Anteil des Kompensationsbedarfs aus.

Zugleich liegt auf der Hand, dass die bauzeitliche Beseitigung von Gehölzstrukturen durch standortgetreue 1:1-Wiederbepflanzung wertpunktmäßig nicht vollumfänglich in Ausgleich gebracht werden kann, weil die Neuanpflanzungen (noch) nicht dieselben Funktionen für den Naturhaushalt leisten können wie alte Gehölze. Somit wurde der Eingriff, wie von § 15 BNatSchG gefordert, die Beeinträchtigung soweit wie möglich im Sinne des § 9 BKompV durch Wiederherstellung der betroffenen Funktion des Naturhaushalts im Eingriffsraum ausgeglichen. Es ist nicht zu beanstanden, dass für das errechnete Kompensationsdefizit von 9.030 Punkten durch Ausgleichsmaßnahmen auf Flächen des Ökokonto „Keitumer Marsch 1“ der Gemarkung Archsum und der Gemarkung Keitum der Gemeinde Ost-Sylt in der in den Maßnahmenblättern (Unterlage 12.2, Maßnahme 009\_ÖK) beschriebenen Weise ausgeglichen wird.

Soweit sich aus dem Eingriff in die Schutzgüter Biotope, Tiere und Landschaftsbild keine über die Biotopbewertung hinausgehenden Kompensationspflichten ergeben, wird dies im Landespflegerischer Fachbeitrag, Erläuterungsbericht, Unterlage 10.1, S. 50 fachlich zutreffend abgeleitet. Wegen der Kleinräumigkeit des Eingriffs und der Vermeidung von Eingriffen in Biototypen mit hoher Bedeutung liegt ein Eingriff besonderer Schwere in die Schutzgüter Biotope und Tiere nicht vor. Ein wegen seiner Erheblichkeit kompensationspflichtiger Eingriff in das Schutzgut Landschaftsbild ist ebenfalls nicht gegeben. Zum einen hat das Vorhaben den Charakter einer nur geringfügigen Verlängerung des Bestandsbauwerks, sodass keine nennenswerten Auswirkungen auf die Gemeindesilhouette bestehen.

Der Kreis Nordfriesland in seiner Funktion als Untere Naturschutzbehörde hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens der Nutzung des Ökokontos „Keitumer Marsch 1“ sowie der Wertpunktberechnung von 9.030 Punkten zugestimmt.

#### **B.4.4.3 Umweltfachliche Bauüberwachung**

Die generelle umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert die Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen, sodass auch die vorgesehenen Berichtspflichten ermöglicht werden.

Zudem ist festzustellen, dass die Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Kontrolle der Umsiedlungsmaßnahmen von Amphibien/Reptilien, die Aufstellung von Vegetationsschutzzäunen sowie die Kontrolle bauzeitlich genutzter Flächen als naturschutzfachlich jedenfalls so komplex einzuordnen ist, dass für eine genehmigungskonforme Realisierung eine ergänzende, umweltorientierte Steuerung,

die Umweltfachlichen Bauüberwachung zielführend ist (vgl. Eisenbahn-Bundesamt, Umweltleitfaden Teil VII – Umweltfachliche Bauüberwachung, Stand Juni 2025).

#### **B.4.5 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)**

Ca. 0,3 km nördlich des geplanten Vorhabens befindet sich das FFH-Gebiet DE 1016-392 „Dünen- und Heidelandschaften Nord- und Mittel-Sylt“. Die Insel Sylt, auch welcher das Vorhaben realisiert werden soll, ist umschlossen vom Teilraum 1 des FFH-Gebiets DE 0916-391 „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“. Für beide Schutzgebiete sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Wie die FFH-Relevanzabschätzungen für beide Schutzgebiete nachvollziehbar dargestellt haben (Unterlagen 14.1 und 14.2, jeweils Ziffer 4), kommt es im Zuge der Vorhabenrealisierung zu keiner Beeinträchtigung eines allgemeinen oder speziellen Erhaltungszieles oder einer Einwirkung auf eines der Schutzgüter. Eine Fernwirkung auf die Schutzgebiete kann aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens sowie der Abschirmwirkung des Ortsteils Westerland nicht zu befürchten.

#### **B.4.6 Artenschutz**

Das Vorhaben genügt den einschlägigen artenschutzrechtlichen Anforderungen. In Form eines Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Unterlage 13.1) werden in Bezug auf die Anhang-IV-Arten und die europäischen Vogelarten mögliche Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG untersucht. Die Biotopausstattung des Untersuchungsgebietes lässt ausweislich der in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung berücksichtigten Potenzialabschätzung Vorkommen wertgebender Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nur aus den Artengruppen Amphibien, Avifauna sowie – beschränkt auf Fledermäuse – nach Anhang IV geschützte Säugetiere erwarten. Geschützte Pflanzenarten sowie Reptilien kommen im Projektgebiet nicht vor, sodass eine Beeinträchtigung auszuschließen ist. Im Untersuchungsgebiet wurden keine betroffenen Vogelarten explizit nachgewiesen, das Vorhabengebiet stellt jedoch einen potentiellen Lebensraum für Teichhühner, Mäusebussard, Sperber, Waldohreule, Brutvögel mit Bindung an Gewässer (Austernfischer, Blässhuhn, Graugans, Höckerschwan, Kanadagans, Stockente, Weißwangengans), Brutvögel mit Bindung an ältere Baumbestände / Höhlenbrüter (Dohle, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Kohlmeise, Star), Brutvögel mit Bindung an Gebüsche und sonstige Gehölze (Amsel, Birkenzeisig, Blaumeise, Bluthänfling, Buchfink, Dorngrasmücke, Elster, Fitis, Gartengrasmücke, Grünfink, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kuckuck, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe,



Ringeltaube, Rotkehlchen, Singdrossel, Stieglitz, Türkentaube, Wintergoldhähnchen, Zaunkönig, Zilpzalp) sowie sonstige Nahrungsgäste (Blässgans, Kurzschnabelgans, Ringelgans, Saatgans, Goldregenpfeifer, Bekassine, Uferschnepfe, Kornweihe, Heringsmöwe, Silbermöwe, Sturmmöwe, Lachmöwe) (Artenblätter, Unterlage 13.2). Aufgrund von Kartierungen und Einzelfunde ist von einem potentiellen Vorkommen von Breitflügel- und Zwergfledermaus auszugehen (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 13.1, S. 7 f.). Zudem ist hinsichtlich von Amphibien ein Vorkommen der Kreuzkröte und des Moorfrosches möglich (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 13.1, S. 9). Die Darlegungen zu den Datengrundlagen der Untersuchung sowie zur Auswahl der einer näheren artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogenen Arten sind plausibel.

Nach den Ergebnissen der Artenschutzrechtlichen Betrachtung sind Verbotverletzungen hinsichtlich des potentiellen Vorkommens von Brutvögeln mit Bindung an Gewässer bereits aufgrund fehlender geeigneter Habitat-Strukturen als hinreichend sicher ausgeschlossen. Hinsichtlich potentiell vorkommender Fledermäuse, Amphibien, Brutvögel mit Bindung an ältere Baumbestände / Höhlenbrüter, Brutvögel mit Bindung an Gebüsche und sonstige Gehölze sowie Nahrungsgästen besteht allerdings die Gefahr, dass es dennoch im Rahmen der Bauarbeiten zu Tötungsrisiken einzelner Tiere kommen kann, welche das Baufeld betreten könnten. In Bezug auf Europäische Vogelarten befinden sich im Eingriffsbereich Gehölze, welche eine potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätte darstellen.

Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zum Zeitpunkt der Umsetzung der maßgeblichen Arbeiten ausschließen zu können, sind daher folgende, im plangenehmigten Maßnahmenblatt festgeschriebene Maßnahmen vorgesehen:

- Die Reduktion der Lichtemissionen auf das nötige Minimum und Einsatz von Richtstrahlern, um die Lockwirkung auf Insekten und somit auf Fledermäuse zu reduzieren (003\_VA);
- Die Bauzeitregelung für die Baufeldfreimachung, um das Holzungsverbot nach § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG einzuhalten und eine Tötung einzelner Individuen während der Brutzeit zu verhindern (005\_VA);
- Die Aufstellung eines Amphibienschutzzaunes, um ein Betreten des Baufeldes durch Amphibien zu verhindern (006\_VA).

Zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes ist bei Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen.

#### **B.4.7 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 Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Das Vorhaben hat indes Einfluss auf die Zugfrequenz, da durch die Verlängerung des Gleises weniger Rangierfahrten notwendig sind. Insoweit verringert das Vorhaben die Häufigkeit des Zugbetriebes und sorgt hierdurch für eine Verringerung des Verkehrslärms, sodass sich aus dem Vorhaben keine betriebsbedingten Schutzmaßnahmen ableiten lassen (Schalltechnische Untersuchung zu betriebsbedingten Immissionen, Unterlage 15.2). Mangels hinreichender Erhöhung des Lärmpegels stellt das Vorhaben zudem keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dar, sodass auch hiernach keine Schutzmaßnahmen notwendig sind.

Entsprechend löst das Vorhaben keine betriebsbedingten Erschütterungen im Sinne von § 3 Ziff. 1 und 2 BImSchG aus, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

##### **B.4.7.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

###### **B.4.7.1.1 Rechtliche Grundlagen**

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens auch dessen Herstellung umfasst.

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer

erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm). Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann.

Die AVV Baulärm sieht unter Ziffer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung abgestufte Immissionsrichtwerte vor. Bei der Zuordnung der Gebietsnutzungen sind im Allgemeinen die in rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Flächennutzungen zu Grunde zu legen. Gemäß Ziffer 3.2.2 AVV Baulärm ist jedoch dann von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebiets auszugehen, wenn diese im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung abweicht.

#### **B.4.7.1.2 Baubedingte Lärmimmissionen**

Das Eisenbahn-Bundesamt geht mit den Darstellungen der Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1, Ziffer 4, davon aus, dass an allen drei geplanten Arbeitstagen Arbeiten sowohl in der Tageszeit von 07:00 bis 20:00 Uhr als auch in der Nachtzeit von 20:00 bis 07:00 Uhr stattfinden werden. Ausweislich der Angaben zur Bauzeit im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Ziffer 8.1) sollen die Arbeiten in den Frühlings- und Herbstmonaten, aufgrund des starken Reiseverkehrs im Sommer nicht aber in der Zeit von Juni bis September.

Ausweislich der Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1, Ziffer 4, kommen sowohl im Tagzeitraum auch im Nachtzeitraum folgende Maschinen zum Einsatz:

- Lkw
- (Zweiwege-)Bagger
- Stopfmaschine
- Trennschleifer
- Mobilkran

Grundsätzlich wirken die Bauarbeiten bei dem gegenständlichen Vorhaben auf Immissionsorte ein, welche die Schutzbedürftigkeit verschiedener Gebiete aufweisen. So liegen südlich des Vorhabens Gebiete, welche die Schutzbedürftigkeit von allgemeinen Wohngebieten sowie Mischgebieten aufweisen. Nördlich des Vorhabens liegen Gebiete, welche die Schutzbedürftigkeit von Mischgebieten und Gewerbegebieten aufweisen.

In der Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1 wurde die Prognose ausgearbeitet, dass es während der gesamten drei Tage der Vorhabenarbeitszeit in der Nachtzeit zu Immissionswerten bis zu 67 dB(A) kommen wird. Diese Beurteilungspegel, die auch gemessen an der Misch-, Gewerbe- und Wohngebietenutzung Immissionsrichtwertüberschreitungen der AVV Baulärm darstellen und im gesundheitsschädlichen Bereich liegen, fallen während der gesamten drei Tage an, die zur Realisierung des Vorhabens benötigt werden.

Mit der Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1 darf zu Recht davon ausgegangen werden, dass die Schutzwürdigkeit der Baulärmbetroffenen bei bereits vorherrschendem Lärmpegel durch Schienen- und Straßenverkehrslärm jedenfalls dann gemindert ist, wenn diese Vorbelastung höher liegt als die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Angesichts der vorstehend bezeichneten Spitzenwerte, wie sie an einigen Immissionsorten erwartet werden, kommt die Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urt. v. 10.07.2012 – 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1393, Rn. 32 ff.) zum Ergebnis, dass für die gesamte Bauzeit im Nachtzeitraum der Baulärm faktisch und rechtlich jedoch nicht für ca. 160 Gebäude im Einflussbereich der Lärmimmissionen von Lärmvorbelastungen aus Verkehrslärm absorbiert wird. Da in der gesamten Durchführungszeit durchgehend gearbeitet werden soll, werden somit Lärmbelastungen teilweise im gesundheitsschädlichen Bereich prognostiziert, denen etwa mit bloßem geschlossen Halten der Fenster nicht mehr hinreichend entgegengewirkt werden kann. Dementsprechend sind für das Vorhaben Schutzmaßnahmen vor bauzeitlichen Immissionen zu prüfen.

#### **B.4.7.1.3 Schallschutzmaßnahmen**

Da die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Wesentlichen im Zuge der durchgehenden Tag- und Nachtbauarbeiten entstehen, erscheint es naheliegend, Beschränkungen der Betriebsdauer sowie Nachtarbeit aufzuerlegen. Ein genereller Ausschluss von Nachtarbeiten durch diesen Planfeststellungsbeschluss wäre mit Blick auf die Konsequenzen für die

Gesamtbauzeit, die nicht nur unter dem Aspekt der kurzen Arbeitsdauer von drei Tagen und Verfügbarkeit des Bauwerks, sondern auch wegen der sich entsprechend verlängernden Baulärmsituation abwägungsrelevant ist, unverhältnismäßig. Durch ein Verbot der Nachtarbeit würde sich nach Ansicht des Eisenbahn-Bundesamtes die tatsächliche Bauzeit voraussichtlich verdoppeln, was mit nicht nur mit einer längeren Belastung in der Tageszeit, sondern auch mit einer längeren Belastung des bereits überlasteten Bahnnetztes in Westerland führen würde. Die Vorhabenträgerin ist jedoch nicht von der Prüfung entbunden, die Dauer besonders lärmintensiver Baumaßnahmen gerade nachts soweit wie möglich zurückzufahren, sobald ersichtlich wird, dass für das Erreichen des bauphasengemäßen, bautechnisch und bauphysikalisch erforderlichen Baufortschritts das Ausschöpfen des Nachtzeitraums bzw. die Ausdehnung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer über 8 Stunden hinaus nicht erforderlich ist.

Ebenfalls vor dem Hintergrund der zeitlichen Komprimierung der Bauabläufe sind diese nicht (weiter) hinter die von der Vorhabenträgerin ohnehin vorgesehenen Beschränkungen der Einsatzzeiten aufzuerlegen. Die aufgenommene Auflage nimmt Bezug auf Punkt 6.7.1 der AVV Baulärm. Bei einer Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer von bis zu 8 Stunden während der Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr bzw. von bis zu 6 Stunden während der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr wird bei der Ermittlung des Beurteilungspegels eine Zeitkorrektur abgezogen. Die Bauabläufe bei dem Vorhaben gestalten sich derart, dass die tatsächlichen Arbeitszeiten der eingesetzten Maschinen und die Arbeitsabläufe sich innerhalb dieser Einsatzzeiten bewegen (Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1, S. 23 f.).

Das Aufstellen von temporären (mobilen) Schallschutzwänden ist nicht praktikabel. Soweit die Aufstellung nicht schon wegen der bauphysikalischen Zugänglichkeitserfordernisse an maßgeblichen Stellen ausscheidet, stellt auch die kurze Dauer der Baumaßnahme von drei Tagen einen Grund gegen die Praktikabilität dar.

Die schalltechnisch optimierte Aufstellung von längerfristig an einem Standort aufgestellten Baumaschinen und die weiteren organisatorischen und baubetriebsbezogenen Maßgaben zur Verringerung von Baulärm sind nach Erfahrungen der Planfeststellungsbehörde ohne Beeinträchtigung des Bauablaufs umzusetzen; angesichts des von der Planfeststellungsbehörde nicht gerätekonkret

vorzugebenen Maschineneinsatzes ist diese Aufstellung indes erst auf Ebene der Ausführungsplanung festzulegen.

Entsprechend der Allgemeinverfügung des EBA vom 11.04.2016 (Az.: Pr.3354-33hui/005-8009#005) sind an Baustellen von Bahnbetriebsanlagen, die sich in einem Abstand von weniger als 1.000 m u.a. zu Mischgebieten und Wohngebieten befinden, nur noch AWS zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine APA verfügen. Dabei darf der Schallpegel der Warnsignalgeber an der unteren Grenze des Dynamikbereichs der APA maximal 97 dB(A) erreichen. Damit wird die generelle Nutzung von AWS-Anlagen ohne APA untersagt. Die Regelungen der Allgemeinverfügung, die für Baustellen erlassen worden sind, die der Instandhaltung oder Instandsetzung dienen, sind, da in mehreren Bauphasen Arbeiten unter rollendem Rad stattfinden, auf den Brückenneubau übertragbar und daher hier ebenfalls umzusetzen.

#### **B.4.7.1.4 Informationen der Anlieger und Baulärmüberwachung**

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend, insbesondere über lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten zu informieren. Dabei schließt die Informationsverpflichtung die Benennung eines erreichbaren Ansprechpartners ein. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner geleistet. Diese hängt davon ab, dass der zu informierende Betroffenenkreis räumlich zutreffend erfasst wird und ein zeitlicher Vorlauf der Information gewahrt ist, der es den Betroffenen ermöglicht, sich rechtzeitig auf die lärm- und erschütterungsintensiven Bauarbeiten einzustellen. Dabei ist der Zeitraum zu berücksichtigen, der erforderlich ist, um eine alternative Unterbringungsmöglichkeit sich organisatorisch zu verschaffen, bereitzustellen und aufzusuchen (vgl. Ziffer B.4.7.1.5).

Die Vorgabe zum Einsatz eines Baulärmverantwortlichen dient der Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und insbesondere auch zur Vorbeugung bzw. Unterbindung vermeidbarer Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm und auch baubedingte Erschütterungen.

#### **B.4.7.1.5 Entschädigungsregelungen**

Wie dargestellt ist zu erwarten, dass während der gesamten Nachtbauphasen an zehn Gewerbeobjekten und Wohnnutzungen in unmittelbarer Umgebung der Baumaßnahme die Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) nachts nicht mehr

eingehalten ist (Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1, S. 26, zudem Anlage 3.4 der Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung).

Angesichts der relativen Kürze der Zeitspanne sind passive Schallschutzmaßnahmen wie etwa der Einbau von Schallschutzfenstern, die hier ausschließlich für die Bauzeit nutzbar gemacht werden könnten, als nicht verhältnismäßig anzusehen.

Sofern die betroffenen Eigentümer für die Anwohner ihren Anspruch auf die Bereitstellung von Ersatzwohnraum (vgl. Ziffer A.4.4.1.4) nicht nutzen, hat die Vorhabenträgerin für die verbleibenden unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm gem. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

Die Maßgaben zur Entschädigung der Baulärmimmissionen dem Grunde nach leiten sich aus der obergerichtlich bestätigten Berücksichtigung der in der 24. BImSchV vorausgesetzten schalldämmenden Wirkung von Außenwänden und geschlossenen Fenstern bei üblichen Raumgeometrien her. Demnach ist bei durch Baustellenlärm verursachten Außenlärmpegeln von 67 dB(A) für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume immissionsschutzfachlich die Annahme gerechtfertigt, dass Überschreitungen eines Innenraumpegels von 40 dB(A) bzw. von 45 dB(A) nicht zu erwarten sind.

Dementsprechend wäre Lärmschutz in Form passiver Maßnahmen erst bei Überschreiten der genannten Außenlärmpegel von 67 dB(A) bzw. 72 dB(A) zu gewähren.

Die Vorhabenträgerin hat die Baulärmüberwachung darauf abzustimmen, dass die Erfassungs- und Datengrundlage für die Entschädigungen hergestellt wird und die Entschädigungsregelungen umsetzbar sind. Dieser Entschädigungsanspruch steht dem jeweils betroffenen Eigentümer zu. Mieter und Pächter können ihre ggf. bestehenden Minderungsansprüche gegenüber dem Vermieter bzw. Verpächter geltend machen.

#### **B.4.7.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Eine für Anlagenbetreiber und Überwachungsbehörden gleichermaßen bundesweit rechtsverbindliche Klärung der Frage, wann Erschütterungsimmissionen auf bauliche Anlagen und auf Menschen in Gebäuden als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind, existiert nicht. Die Bewertung der Erheblichkeit von Belästigungen bzw. Nachteilen durch Erschütterungseinwirkungen im Sinne des BImSchG ist daher anhand von einzelfallbezogenen Gutachten vorzunehmen. Dementsprechend wurden

zu baubedingten Erschütterungen Prognosen und Bewertungen in der Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1 vorgenommen.

Wie bereits mit Blick auf die baubedingten Schallimmissionen ausgeführt, sind Baustellen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i.S.d. § 22 Absatz 1 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umweltauswirkungen verhindert werden. Mangels speziellerer rechtlicher Vorgaben geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die vorgenannte Betreiberpflicht erfüllt wird, wenn die Vorgaben der DIN 4150 Teile 2 und 3 in Verbindung mit der LAI-Leitlinie zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsemissionen beachtet werden. Mit den Auflagen gemäß Ziffer A.4.4.2 hat die Vorhabenträgerin darauf hinzuwirken, dass bei allen erschütterungsintensiven Arbeiten die einschlägigen Anhaltswerte der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 eingehalten werden. In diesem Kontext sind ist die Vorhabenträgerin gehalten, die Möglichkeiten zur Beschränkung der baubedingten Erschütterungen auszuschöpfen.

Als wesentliche Aussage der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1, Ziffer 6.2.4 und 6.3 ist im Ergebnis festzuhalten, dass der Großteil der für Erschütterungsimmissionen relevanten Arbeiten durch Stopfarbeiten erwartet werden. Durch die Bautätigkeiten werden keine Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150- 3 prognostiziert. Anhand des geplanten Bauablaufes sowie der einzusetzenden Baumaschinen sind Überschreitungen der Anhaltswerte für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden nach DIN 4150-2 nur bei Gebäuden mit Wohnungen oder vergleich genutzten Räumen mit geringerem Abstand als 20 m zum Baufeld zu befürchten. Ausweislich der Baulärm- und Erschütterungsuntersuchung, Unterlage 15.1, Ziffer 6.3 befinden sich indes keine entsprechenden Gebäude innerhalb des Abstandes von 20 m, sodass mangels zu erwartender Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teile 2 und 3 keine weiteren Schutzmaßnahmen notwendig sind.

Um der Nachbarschaft dennoch die Möglichkeit zu geben, sich auf die erschütterungsintensiven Arbeiten einzustellen sowie eine höhere Akzeptanz für die Erschütterungswirkungen zu erreichen, ist im Vorfeld eine anlassbezogene Information über die anstehenden Arbeiten erforderlich. Es erscheint dabei eine Information jedenfalls derjenigen Anlieger, bei denen die Erschütterungen – wenn auch Unterhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-2 – wahrnehmbar sind, als zielführend, dass etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des



Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 nicht zu erwarten sind.

#### **B.4.7.3 Stoffliche Immissionen**

Während der Umsetzung des Vorhabens ist in der Nachbarschaft mit zusätzlichen baubedingten Belastungen durch Staub- und Abgasimmissionen zu rechnen. Die Vorhabenträgerin hat die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Staub und Abgasen durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen. Bezüglich der Einsatzmodalitäten von Baumaschinen wird insofern der Aspekt der Verringerung der Immissionen durch Baulärm um die Komponente der damit einhergehenden Verringerung stofflicher Immissionen ergänzt. Die Vorgaben zur Reduzierung der Staubbelastung tragen dem Umstand Rechnung, dass das Vorhaben zwar nicht mit großvolumigen Erdarbeiten verbunden ist, der Baustellenbereich sich jedoch in innergemeindlicher Lage befindet.

#### **B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Die Vorhabenträgerin hat nach den bahninternen Vorschriften ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) in Form eines Kurzkonzepts erstellt, Unterlage 10. Dieses ist, entsprechend der Angaben der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 10.5 sowie der Defizitanalyse des BoVEK, Unterlage 10, Ziffer 5, bauzeitlich um eine Deklarationsanalyse zu ergänzen und die Umsetzung der Entsorgung darauf abzustimmen.

Die abfallwirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens ist unter Berücksichtigung der typischerweise bei Gleisverlängerungen anfallenden Rückbaumaterialien unter der Prämisse der Wiedereinbaubarkeit von Bodenaushub als gut beherrschbar einzuordnen. Es fallen Oberboden, Bodenaushub, Altschotter, Betonschwellen und Schienen an. Die anfallenden Abfälle werden analysiert und deklariert; für die zu erwartenden Mengen stehen hinreichend dimensionierte, bodenseitig gut zu schützende Flächen in nicht übermäßig empfindlicher Lage zur Verfügung. Gemäß BoVEK werden, sofern nicht wiederverwendbare Stoffe vorgefunden werden, diese fachgerecht der Entsorgung zugeführt und diese nachgewiesen.

#### **B.4.9 Brand- und Katastrophenschutz**

Das Vorhaben wirft anlagenbedingt keine zusätzlichen Konflikte für den Brand- und Katastrophenschutz auf. Unbeschadet des Standorts im besiedelten Gemeinderaum

ändert sich angesichts des Charakters der Gleisverlängerung um nur 40 m auf Grundstücken ohne entsprechende Erschließung an der anlagebedingten Erreichbarkeit der sich in nächster Nähe befindlichen Gebäude nichts. Bereits aus bauordnungsrechtlichen Gründen ist dafür Sorge zu tragen, dass Unterflurhydranten nicht überbaut werden. Auch sonst ergeben sich – so auch im Endzustand – keine Auswirkungen auf die Löschwasserversorgung. Feuerwehrflächen und -zufahrten werden anlagebedingt nicht verändert. Für das Gleis selbst, welches nicht dem Aufenthalt von Personen dient und keine Innenräume aufweist, sind die gebäudebezogenen Anforderungen der §§ 5, 14 Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO) sowie die Anforderung an die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges gemäß § 33 LBO nicht einschlägig.

Bauzeitliche Konflikte des Vorhabens mit dem Brand- und Katastrophenschutz werden durch Nebenbestimmungen (Benachrichtigungspflichten, Zugänglichkeit öffentlicher Wasserversorgung) so adressiert, dass die Voraussetzungen des Brand- und Katastrophenschutzes gewährleistet sind.

#### **B.4.10 Allgemeine bauzeitliche Schutzvorkehrungen**

Die Vorgabe der Umzäunung und Absicherung dient dazu, Gefährdungen Einzelner, der Allgemeinheit und der Umwelt abzuwehren. Die Vorhabenträgerin wird durch sie auch verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzuleiten, falls dennoch eine Gefahr eintritt. Die Sicherung der Baustelle ist geeignet und erforderlich, um die Umgebung zu schonen und die Unfallgefahr für Dritte, insbesondere Kinder, zu vermindern. Die Nebenbestimmung dient ferner kriminalpräventiven Zwecken, insbesondere der Sicherung der Baugeräte und des Baumaterials gegen Wegnahme und Beschädigung; ferner soll verhindert werden, dass sich betriebsfremde Personen im Bereich der Baustelle der sozialen Kontrolle entziehen können.

#### **B.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche geplante Flächeninanspruchnahmen kritisch geprüft und - soweit notwendig – auch gegenüber der Vorhabenträgerin hinterfragt. Als rechtlicher Maßstab diene hierfür, dass die Planung das Ziel verfolgen muss, die Inanspruchnahme von Flächen, die sich nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden, auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Durch die Verlängerung des Gleises 128 wird aber dennoch Grunderwerb erforderlich. Die

Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Grundinanspruchnahme auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt wurde.

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

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

Soweit im Rahmen des Anhörungsverfahrens von Seiten eines privaten Einwender Einwände gegen die Grundstücksinanspruchnahme aufgrund bereits vorhandener Bebauung eingereicht wurden, überzeugen diese nicht. Laut der Einwendung wird das Flurstück 171 für überdachte Stellplätze mit Solaranlage benötigt. Eingereicht hierfür wurde ein Ausschnitt eines Plans, an dem sich weder die Lage der Stellplätze einem Flurstück noch der näheren Umgebung zuordnen lassen. Auf Nachfrage des Eisenbahn-Bundesamtes hat die Vorhabenträgerin aktuelle Fotografien des zu verlängernden Gleises sowie der hier streitigen Flurstücke 171 und 196 zur Verfügung gestellt. Die Fotografien zeigen, dass die hier von der Vorhabenträgerin zu erwerbenden Grundstücksteile keine Bebauung oder Nutzungen aufweisen, sondern vor allem durch ungezähmte Vegetation hervorstechen. Entsprechende Baugenehmigungen oder Bauanträge für die vom Einwender behauptete Nutzung der Flurstücksteile wurden nicht vorgelegt.

Soweit weiterhin vorgetragen wurde, die über das Flurstück 171 verlaufende Straßenüberführung Keitumer Landstraße „illegal“ errichtet worden sei und abgebrochen werden müsse, bestehen keine Anhaltspunkte für die Richtigkeit dieses Einwandes, noch ist die bauliche Rechtmäßigkeit der Straßenüberführung Teil dieses Planfeststellungsverfahrens. Auch sind dem Eisenbahn-Bundesamt keine potentiellen

Probleme hinsichtlich der Durchfahrtshöhe unter der Straßenüberführung und dem unter der Überführung geplanten Bahnverkehr bekannt oder offensichtlich.

#### **B.4.12 Berücksichtigung der Klimaschutzziele**

Nach § 13 Abs. 1 S. 1 des Klimaschutzgesetzes des Bundes (KSG) haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes (Minderung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um 55 %) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele (für die Jahre bis 2030 sektorenweise festgelegte Jahresemissionsmengen) zu berücksichtigen. Die Norm dient der Umsetzung der Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris, entsprechend der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Demnach ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Insofern ist das Vorhaben mit der Maßgabe des § 3 KSG abzugleichen, inwieweit es mit den nationalen Klimaschutzzielen korrespondiert, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens 65 % und bis 2040 um mindestens 88 % zu mindern.

Im Gegensatz zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält das AEG keine ausdrückliche oder implizite Klarstellung, dass die Erbringung vom Verkehrsleistungen mit dem Verkehrsträger Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der Klimawirkung als besonders vorteilhaft einzustufen ist. Gleichwohl ist diese Bewertung als verkehrs- und umweltwissenschaftlich anerkannt sowie empirisch über die verkehrsträgerbezogenen Erfassungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen belegt anzusehen.<sup>1</sup> Dementsprechend gehört es zum Teil des von der aktuellen Bundesregierung erklärtermaßen fortzuführenden nationalen Klimaschutzplans, im Verkehrssektor Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene, unter anderem durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit

---

<sup>1</sup> „Die wichtigsten Ergebnisse für die mittlere Klimawirkung der Verkehrsarten sind wie folgt: Beim Personenverkehr schneiden die Bus- und Schienenverkehre bezogen auf einen Personenkilometer am besten ab. Dabei ist der Fernverkehr besser als der Nahverkehr [...]“; in: Umweltbundesamt, Ökologische Bewertung von Verkehrsarten – Abschlussbericht, S. 19, abrufbar unter:

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_156-2020\\_oekologische\\_bewertung\\_von\\_verkehrsarten\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_156-2020_oekologische_bewertung_von_verkehrsarten_0.pdf), zuletzt abgerufen am 28.05.2025.

des Schienennetzes vorzusehen.<sup>2</sup> Das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben befördert die als klimagerechte anzuerkennende Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, indem durch die Verlängerung des Gleises 128 weniger Rangierfahrten notwendig sind. Es wird auf die Planrechtfertigung, Ziffer B.4.1 verwiesen.

Dem steht nicht entgegen, dass das Vorhaben mit in gewissem Umfang unvermeidlichen, baustellenüblichen Emissionen und Transportverkehren einhergeht, die bei abstrakter Betrachtung als temporäre Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele gewertet werden könnten. Indes wäre es widersprüchlich, Infrastrukturmaßnahmen für klimafreundliche Verkehrsträger wie den (hier zudem mit elektrischer Traktion betriebenen) Schienenverkehr als tauglichen bzw. gesetzgeberisch gerade intendierten Inhalt der in § 9 KSG vorgesehenen Klimaschutzprogramme anzuerkennen, um solche Maßnahmen sodann unter akzentuierter Bewertung bauzeitlicher Emissionen abzulehnen. Ein solcher Bewertungsmechanismus ist aus § 13 Abs. 1 S. 1 KSG nicht abzuleiten, da Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs schlechterdings nicht ohne bauliche Aktivitäten zu erreichen sind, die zunächst dem Grunde nach mit Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele einhergehen werden.

## **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.

Der Bedarf an der Gleisverlängerung ergibt sich aus der effizienteren Betriebsabwicklung und der damit verbundenen erhöhten Abstellkapazität für Autoreisezüge. Nach alledem rechtfertigt die dauerhafte Gewährleistung der sicheren und reibungslosen Bewältigung des aktuellen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens auf der Schiene die Baumaßnahme.

Den ebenfalls mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen wird mittels entsprechender Planungsdetails sowie Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Auswirkungen auf den Naturhaushalt werden durch entsprechende und mit der

---

<sup>2</sup> Klimaschutzplan 2050, Kabinettsbeschluss, S. 52, abrufbar unter: [https://www.bmu.de/publikation?tx\\_bmu\\_bpublications\\_publications%5Bpublication%5D=395&cHash=fc0e9f72eb62f61e4ddaea4f748f3eb8](https://www.bmu.de/publikation?tx_bmu_bpublications_publications%5Bpublication%5D=395&cHash=fc0e9f72eb62f61e4ddaea4f748f3eb8) ; zuletzt abgerufen am 28.05.2025.

Unteren Naturschutzbehörde abgestimmte Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen vermieden bzw. ausgeglichen, sodass keine negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt zu erwarten sind.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt die dauerhafte Inanspruchnahme von hier bislang ungenutzten Flächen als rechtserhebliche, im Ergebnis aber unvermeidliche sowie nach Art, Dauer und Ausmaß verhältnismäßige Beeinträchtigung an. Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausreichend begründet, dass eine Inanspruchnahme von Grundstücken sowohl aus betriebstechnischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht kurzfristig und auch aus längerer Sicht nicht in Frage kommt.

Das Vorhaben ist geeignet und erforderlich, um die angestrebten Planungsziele herbeizuführen. Ihm stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, dass dies zu einer Versagung der Zulassung führen oder zu Planänderungen Anlass geben würde. Eindeutig vorzugswürdige Alternativen, mittels derer das verfolgte Planungsziel mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Rechte und Belange erreicht werden könnte, sind nicht erkennbar.

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

Dem Antrag auf Zulassung des Vorhabens wird damit nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

## **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 Obergerichts**

**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 Obergerichts**

**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 07.01.2026**

**Az. 571ppo/018-2024#001**

**EVH-Nr. 3517530**

Im Auftrag

(Dienstsiegel)