



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin
Pestalozzistraße 1
19053 Schwerin

Az. 571ppo/017-2023#010
Datum: 07.11.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„S4 Bhf. Bad Oldesloe Umbau Bst. 3 u. 4 Anpassung Trassierung u.
Weichen im Bf. sowie Verlängerung Überholgleis 39 auf 835m“**

**in der Gemeinde Bad Oldesloe
im Kreis Stormarn**

Bahn-km 23,698 bis 25,608

der Strecke 1120 Lübeck - Hamburg

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
I.NI-N-S2
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	9
A.1	Feststellung des Plans	9
A.2	Planunterlagen	9
A.3	Besondere Entscheidungen	15
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	15
A.3.2	Konzentrationswirkung	20
A.4	Nebenbestimmungen	20
A.4.1	Abweichungen vom Regelwerk	20
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	20
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege	21
A.4.4	Artenschutz	23
A.4.5	Immissionsschutz	24
A.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	29
A.4.7	Denkmalschutz	32
A.4.8	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	33
A.4.9	Straßen, Wege und Zufahrten	34
A.4.10	Kampfmittel	34
A.4.11	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	35
A.4.12	Barrierefreiheit	35
A.4.13	Unterrichtungspflichten	35
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	36
A.6	Vorbehalt	38
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	38
A.8	Sofortige Vollziehung	38
A.9	Gebühr und Auslagen	38
B.	Begründung	39
B.1	Sachverhalt	39
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	39
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	39
B.1.3	Anhörungsverfahren	40
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	44
B.2.1	Rechtsgrundlage	44
B.2.2	Zuständigkeit	45
B.3	Umweltverträglichkeit	45
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	45
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	45
B.4.1	Planrechtfertigung	45

B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	47
B.4.3	Abschnittsbildung	48
B.4.4	Variantenentscheidung.....	49
B.4.5	Raumordnung und Landesplanung	49
B.4.6	Wasserhaushalt	50
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	52
B.4.8	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....	57
B.4.9	Artenschutz	57
B.4.10	Immissionsschutz.....	59
B.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	65
B.4.12	Denkmalschutz.....	67
B.4.13	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	67
B.4.14	Straßen, Wege und Zufahrten	67
B.4.15	Kampfmittel	68
B.4.16	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	69
B.4.17	Berücksichtigung der Klimaschutzziele	70
B.5	Gesamtabwägung	73
B.6	Sofortige Vollziehung	74
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	74
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	74

Abkürzungsverzeichnis

16.BImSchV	„Verkehrslärmschutzverordnung“ vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036) in der aktuellen Fassung
32.BImSchV	„Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 29.08.2002 (BGBl. I 2002, 3478) in der aktuellen Fassung
4.BImSchV	„Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-schutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen)“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.05.2017 (BGBl. I 2017, 1440) in der aktuellen Fassung
a.a.R.d.T.	allgemein anerkannte Regeln der Technik
Abs.	Absatz
AbwV	„Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserverordnung)“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.06.2004 (BGBl. I S. 1108, 2625) in der aktuellen Fassung
AEG	„Allgemeines Eisenbahngesetz“ vom 27.12.1993 (BGBl. I 1993, 2378, 2396) in der aktuellen Fassung
ALV	Altlastenfläche
ALVF	Altlastenverdachtsflächen
AöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
AVV Baulärm	„Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen –“ vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970)
AwSV	„Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ vom 18.04.2017 (BGBl. I 2017, 905) in der aktuellen Fassung
Az	Aktenzeichen
BAB	Bundesautobahn
Bahn-km	Bahnkilometer
BBodSchG	„Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten – Bundes-Bodenschutzgesetz“ vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502) in der aktuellen Fassung
BBodSchV	„Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung“ vom 09.07.2021 (BGBl. I S. 2598, 2716) in der aktuellen Fassung
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche

BEVVG	„Bundeseisenbahnverwaltungsgesetz“ vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) in der aktuellen Fassung
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGebG	„Gesetz über Gebühren und Auslagen des Bundes – Bundesgebührengesetz“ vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154) in der aktuellen Fassung
BImSchG	„Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I 2013, 1274) in der aktuellen Fassung
BKompV	„Verordnung über die Vermeidung und die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung – Bundeskompensationsverordnung“ vom 14.05.2020 (BGBl. I S. 1088)
BNatSchG	„Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege - Bundesnaturschutzgesetz“ vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009, 2542) in der aktuellen Fassung
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BSK	Brandschutzkonzept
BSWAG	„Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)“ vom 15.11.1993 (BGBl. I 1993, 1874) in der aktuellen Fassung
BUKEA	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVM MV	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Abteilung Verkehrsoptimierung
BWV	Bauwerksverzeichnis
bzw.	beziehungsweise
ca.	zirka
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DIN 4150-2	„Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“

DIN 4150-3	„Erschütterungen im Bauwesen; Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen“
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBABGebV	„Besondere Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stelle und der bestimmten Stelle – Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt“ vom 21.07.2021 (BGBl. I S. 3183) in der aktuellen Fassung
EBO	„Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ vom 08.05.1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) in der aktuellen Fassung
EIGV	„Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem – Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung“ vom 11.08.2018 (BGBl. I 2018, 1270) in der aktuellen Fassung
ErsatzbaustoffV	„Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke – Ersatzbaustoffverordnung“ vom 09.07.2021 (BGBl. I, S. 2598)
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVH	Einzelvorhaben
FFH	Fauna, Flora, Habitat
FFH-RL	„Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen“ vom 22. 07. 1992 (ABl. EG Nr. L 206/7) in der aktuellen Fassung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GrwV	„Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung)“ vom 09.11.2010 (BGBl. I S. 1513) in der aktuellen Fassung
HSE	Hamburger Stadtentwässerung
i.S.d.	im Sinne des
i.V.m.	in Verbindung mit

IfSG	„Gesetz zur Verhütung und Bekämpfung von Infektionskrankheiten beim Menschen (Infektionsschutzgesetz)“ vom 20.07.2000 (BGBl. I 2000, S. 1045) in der aktuellen Fassung
KampfmittelVO	„Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung)“ vom 13.12.2005 (HmbGVBl. 2005, S. 557) in der aktuellen Fassung
KrWG	„Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen – Kreislaufwirtschaftsgesetz“ vom 24.02.2012 (BGBl. I, 212) in der aktuellen Fassung
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
max.	maximal
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NachwV	„Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen – Nachweisverordnung“ vom 20.10.2006 BGBl. I 2298) in der aktuellen Fassung
Nr.	Nummer
OLA	Oberleitungsanlage
PF-RL	„Richtlinien für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 AEG sowie für Betriebsanlagen von Magnetschwebbahnen nach § 1 MBPIG“ des EBA
Ril	Richtlinie (Regelwerk der DB)
Sb	Sachbereich
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
StVO	„Straßenverkehrs-Ordnung“ vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367) in der aktuellen Fassung
TA Lärm	„Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz – Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ in der Fassung vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017)
Tk	Telekommunikation
TöB	Träger öffentlicher Belange

TSI	technischen Spezifikationen für die Interoperabilität
UBÜ	Umweltfachliche Bauüberwachung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	„Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.03.2021 (BGBl. I S. 540) in der aktuellen Fassung
v.g.	vorgenannt
vgl.	vergleiche
VHT	Vorhabenträgerin
VO	Verordnung
VwGO	„Verwaltungsgerichtsordnung“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686) in der aktuellen Fassung
VwVfG	„Verwaltungsverfahrensgesetz“ in der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I 2003,102) in der aktuellen Fassung
WHG	„Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaushaltsgesetz“ vom 31.07.2009 (BGBl. I 2009, 2585) in der aktuellen Fassung
WP	Wertpunkte
WRRL	„Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlament und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik“ (ABl. L 327 vom 22.12.2000)
WSG	Wasserschutzgebiet
z.B.	zum Beispiel
Zi.	Ziffer
ZiE	Zustimmung im Einzelfall

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „S4 Bhf. Bad Oldesloe Umbau Bst. 3 u. 4 Anpassung Trassierung u. Weichen im Bf. sowie Verlängerung Überholgleis 39 auf 835m“ in der Gemeinde Bad Oldesloe, im Kreis Stormarn, Bahn-km 23,698 bis 25,608 der Strecke 1120 Lübeck - Hamburg, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Umbau Bahnhofsgleise 3 und 4 für die S - Bahn
- Bahnsteigverlängerung an Gleis 3 auf 210 m
- Verschiebung W 20 in Richtung Hamburg
- Anpassung Trassierung Gleis 13 auf einer Länge von ca. 130 m
- Verlängerung vorhandenes Überholgleis 39 auf eine Nutzlänge von 835 m
- Rückbau / Lückenschluss stillgelegte Weiche W 65
- Verschiebung Weichen W 103N, W 104N, W 105N und W 106N Richtung Hamburg

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand 15.09.2024, 48 Seiten	<i>festgestellt</i>

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Anhang 1: Kampfmittelverdachtsflächen Stand: 02.09.2020, 17 Seiten	<i>nur zur Information</i>
2	Übersichtskarten – und pläne	
2.1	Übersichtskarte Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 50.000, Planzeichen 4.6.VA.UK.001.0, 1 Blatt	<i>nur zur Information</i>
2.2	Übersichtslageplan Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 5.000, Planzeichen 4.6.VA.UP.001.0, 1 Blatt	<i>nur zur Information</i>
3	Lagepläne	
3.1	Lageplan Strecke 1120, km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,866 Planungsstand: 05.07.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.LP.001.a, 1 Blatt	<i>festgestellt</i>
3.1.1	Lageplan Auszug Bahnsteig 3 und 4 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 250, Planzeichen 4.6.VA.LP.011.o, 1 Blatt	<i>festgestellt</i>
3.2	Lageplan Strecke 1120, km 24,196 – km 24,925 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.LP.002.0, 1 Blatt	<i>festgestellt</i>
3.3	Lageplan Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.LP.003.0, 1 Blatt	<i>festgestellt</i>
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 11.07.2024, 17 Blätter	<i>festgestellt</i>
5	Grunderwerbspläne	
5.1	Grunderwerbsplan Strecke 1120, km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,866 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.GE.001.0, 1 Blatt	<i>festgestellt</i>
5.2	Grunderwerbsplan Strecke 1120, km 24,196 – km 24,925 , Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.GE.002.0, 1 Blatt	<i>festgestellt</i>
5.3	Grunderwerbsplan Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 , Planungsstand: 11.07.2024, Maßstab 1 : 1.000 Planzeichen 4.6.VA.GE.003.a, 1 Blatt	<i>festgestellt</i>
5.4	Grunderwerbsplan Trassenferne LBP – Maßnahme einschl. Übersichtskarte , Planungsstand: 01.10.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.GE.004.a, 1 Blatt	<i>festgestellt</i>
6	Grunderwerbsverzeichnis verschlüsselt Planungsstand: 01.10.2024, 9 Blätter	<i>festgestellt</i>
7	Schnitte	
7.1	Querschnitte	
7.1.1	Querschnitt 1 Strecke 1120, km 23,854 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 100,	<i>Nur zur</i>

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Planzeichen 4.6.VA.QP.001.0, 1 Blatt	Information
7.1.2	Querschnitt 2 Strecke 1120, km 24,086 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 100, Planzeichen 4.6.VA.QP.002.0, 1 Blatt	Nur zur Information
7.1.3	Querschnitt 3 Strecke 1120 km 25,227, Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 100, Planzeichen 4.6.VA.QP.003.0, 1 Blatt	Nur zur Information
7.2	Längsschnitte Bahnsteige	
7.2.1	Längsschnitt 1 Bahnsteig Bad Oldesloe Gleis 4 Strecke 1120, km 23,785 – km 24,011 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 100, Planzeichen 4.6.VA.LS.001.0, 1 Blatt	Nur zur Information
7.2.2	Längsschnitt 2 Bahnsteig Bad Oldesloe Gleis 3 Strecke 1120, km 23,789 – km 24,012 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 100, Planzeichen 4.6.VA.LS.002.0, 1 Blatt	Nur zur Information
8	Baustelleinrichtungen – und erschließungspläne	
8.1	Strecke 1120, km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,866 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.BS.001.0, 1 Blatt	festgestellt
8.2	Strecke 1120, km 24,196 – km 24,925 Planungsstand: 11.07.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.BS.002.a, 1 Blatt	festgestellt
8.3	Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 11.07.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.BS.003.a, 1 Blatt	festgestellt
9	Kabel – und Leitungspläne	
9.1	Kabel – und Leitungsplan Strecke 1120, km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,866 Planungsstand: 05.07.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.BL.001.a, 1 Blatt	Nur zur Information
9.2	Kabel – und Leitungsplan Strecke 1120, km 24,196 – km 24,925 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.BL.002.0, 1 Blatt	Nur zur Information
9.3	Kabel – und Leitungsplan Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.BL.003.0, 1 Blatt	Nur zur Information
10	Hydraulische Berechnungen	
10.1	Erläuterungsbericht zur Regelung wasserrechtl. Sachverhalte Planungsstand: -, 6 Blätter	Nur zur Information
10.2	Rasterdatenblatt KOSTRA-DWD 2020 Planungsstand: -, 2 Blätter	Nur zur Information
10.3.	Hydraulische Berechnung Entwässerung	
10.3.1.1	Dimensionierung Rigole 1 östl. von Bahnsteig 4	Nur zur

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Planungsstand: -, 2 Blätter	Information
10.3.1.2	Dimensionierung Rigole 2 südl. von Bahnsteig 4, Planungsstand: -, 3 Blätter	Nur Information
10.3.1.3	Dimensionierung Rigole 23 auf Bahnsteig 3, Planungsstand: -, 3 Blätter	Nur zur Information
10.3.1.4	Dimensionierung Rigole 4 west. von Bahnsteig 3, Planungsstand: -, 3 Blätter	Nur zur Information
10.3.1.5	Dimensionierung Kiesrigole Gleis 13, Planungsstand: -, 3 Blätter	Nur zur Information
10.3.2.1	Hydraulische Berechnung Tiefenentwässerung, Planungsstand: -, 1 Blatt	Nur zur Information
10.4	Entwässerungslagepläne	
10.4.1	Entwässerungslageplan Strecke 1120, km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,866, Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.VA.BL.001.a, 1 Blatt	Nur zur Information
10.4.2	Entwässerungslageplan Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000 Planzeichen 4.6.VA.EW.003.0, 1 Blatt	Nur zur Information
11	entfällt	
12	Umweltplanung	
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integriertem Artenschutz, Planungsstand: September 2024, 106 Seiten	festgestellt
12.2	Bestands – und Konfliktpläne	
12.2.1	Bestands – und Konfliktplan Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Blatt 1 von 3	festgestellt
12.2.2	Bestands – und Konfliktplan Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Blatt 2 von 3	festgestellt
12.2.3	Bestands – und Konfliktplan Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Blatt 3 von 3	festgestellt
12.2.4	Legende Bestands – und Konfliktpläne Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 500 & 1 : 1.000, 1 Blatt	nur zur Information
12.3	Maßnahmenpläne	
12.3.1	Maßnahmenplan Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Blatt 1	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	von 3	
12.3.2	Maßnahmenplan Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Blatt 2 von 3	festgestellt
12.3.3	Maßnahmenplan Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Blatt 3 von 3	festgestellt
12.3.4	Legende Maßnahmenpläne Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, 1 Blatt	nur zur Information
12.3.5	Externer Maßnahmenplan (013 ÖK) Gemarkung Dosenmoor Flur 1, Flurstück 13/4 Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 500, 1 Blatt	festgestellt
12.3.6	Externer Maßnahmenplan (014 ÖK) Gemarkung Klein Rönkau Flur 5, Flurstück 5/234 Strecke 1120, Bau – km 23,228 – km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 – km 119,886, Planungsstand: 16.09.2024, Maßstab 1 : 500, 1 Blatt	festgestellt
12.4	Maßnahmenblätter 001_V – 003_V; 004_VA – 008_VA; 009_V – 010_V; 011_CEF; 013_ÖK – 014_ÖK, Planungsstand: September 2024, 51 Seiten	festgestellt 012_CEF entfällt
12.5	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Planungsstand: September 2024, 121 Seiten	nur zur Information
13	Entfällt	
14	Entfällt	
15	Gutachten zu baubedingten Schall – und Erschütterungsimmissionen Planungsstand: 01.12.2022, 82 Seiten	nur zur Information
16	Baugrundgutachten	
16.1.1	Geotechnischer Bericht Bahnsteiganlage Gleise 3 und 4 Planungsstand: 24.07.2017, 20 Seiten	nur zur Information
16.1.2	Homogenbereiche Ergänzung zum Geotechnischen Bericht Planungsstand: 04.02.2020, 8 Seiten	nur zur Information
16.2.1	Geotechnischer Bericht Gleisanlagen Strecke 1120, ca. km 24,300 und km 25,100 bis km 25,600 Planungsstand: 25.07.2017, 31 Seiten	nur zur Information
16.2.2	Homogenbereiche Ergänzung zum Geotechnischen Bericht Planungsstand: 04.02.2020, 7 Seiten	nur zur Information
17	Bodenverwertungs – und Entsorgungskonzept (BoVEK) Planungsstand: 20.03.2025, 56 Seiten	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
18	Bodenschutzkonzept	
18.1	Bodenschutzkonzept Strecke 1120, km 23,698 bis km 25,608 Planungsstand: 27.09.2024, 50 Seiten	nur zur Information
18.2.1	Bodentyp Strecke 1120, km 24,925 bis km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.BT.003.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.2.2	Bodenart Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.BA.003.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.3.1	Verdichtungsempfindlichkeit Ackerland Sommer Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.AS.003.a	nur zur Information
18.3.2	Verdichtungsempfindlichkeit Ackerland Winter Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.AW.003.a	nur zur Information
18.3.3	Verdichtungsempfindlichkeit Grünland Sommer Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.GS.003.a	nur zur Information
18.3.4	Verdichtungsempfindlichkeit Grünland Winter Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.GW.003.a	nur zur Information
18.4	Bodenfunktionale Gesamtleistung Strecke 1120, km 24,925 – km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.AF.003.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.5.1	Winderosionsgefährdung Strecke 1120, km 24,925 bis km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.WI.003.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.5.2	Wassererosionsgefährdung Strecke 1120, km 24,925 bis km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.WA.003.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.6	Bodenkundliche Feuchtestufe Strecke 1120, km 24,925 bis km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.BF.003.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.7	Grundwasserstufe Strecke 1120, km 24,925 bis km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.GR.003.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.8.1	Clusterung Bodeneigenschaften Strecke 1120, km 23,228 bis km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 bis km 119,866 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.CB.001.0, 1 Blatt	nur zur Information
18.8.2	Clusterung Bodeneigenschaften Strecke 1120, km	nur zur

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	24,196 bis km 24,925 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.CB.002.a, 1 Blatt	Information
18.8.3	Clusterung Bodeneigenschaften Strecke 1120, km 24,925 bis km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.CB.003.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.9.1	Bodenschutzplan Strecke 1120, km 23,228 bis km 24,196 / Strecke 1043, km 118,993 bis km 119,866 Planungsstand: 01.09.2022, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.BP.001.0, 1 Blatt	nur zur Information
18.9.2	Bodenschutzplan Strecke 1120, km 24,196 bis km 24,925 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.BP.002.a, 1 Blatt	nur zur Information
18.9.3	Bodenschutzplan Strecke 1120, km 24,925 bis km 25,650 Planungsstand: 27.09.2024, Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen 4.6.BO.BP.003.a, 1 Blatt	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

I. Wasserrechtliche Erlaubnis

Der DB Netz AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für

- das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser und in das oberirdische Gewässer Barnitz nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

auf Gemarkung Oldesloe, Flur 22, Flurstück 192/10, 193/3 der Strecke 1120, km 25,3 erteilt.

1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der Entwässerung der neuen Bahnsteige, um das Niederschlagswasser mit Hilfe von Rigolen über die belebte Bodenpassage dem Grundwasser zu zuführen. Die Einleitung im Bereich der Gleise und der Weichen wird über Tiefenentwässerungen und Ableitung über Sammelleitungen in den Bach Barnitz

realisiert. Das Ableiten von Niederschlagswasser erfolgt über 3 Sammelleitungen in das oberirdische Gewässer Bach Barnitz.

Koordinaten der Einleitstellen nach UTM 32N/ETRS89:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Einleitstelle		
		Einleitmenge l/s	Rechtswert	Hochwert
1	Sammelleitung 1	33,6	590301.5341	5961510.8166
2	Sammelleitung 2	5,18	590295.9507	5961502.1825
3	Sammelleitung 3	5,08	590335.7572	5961482.9836

2. Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

II. Nebenbestimmungen

1. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen so- wie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB - Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, dass für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen

zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

4. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Nord anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
5. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Nord ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen/Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs - und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen/Einleitstelle nicht zulässig.
7. Die Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen ist nicht zulässig.

Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau der Abwasseranlagen

1. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN - Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
2. Dem Eisenbahn - Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
3. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlage Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden,

ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn - Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.

4. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
5. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
6. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche verdichtet wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünten Flächen) zu erwarten sind.
7. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß der Ersatzbaustoffverordnung (Bodenmaterial der Klasse BM- Seite 5 von 6 0/BG-0) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
8. Die Einleitung des Niederschlagswassers in das Gewässer Barnitz hat so zu erfolgen, dass weder eine Einengung des Abflussprofils des Gewässers noch eine sonstige Beeinträchtigung des Gewässerbettes und dessen Unterhaltung erfolgt. Das Gewässerbett ist - falls erforderlich - an der Einleitstelle in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen in ausreichender Länge und Breite, z.B. mittels Wasserbausteinen gegen Auskolkungen, Uferabbrüche usw. zu sichern. Auf eine naturnahe Ausführung ist zu achten.

Allgemeine Nebenbestimmungen

1. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts - und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorausszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.
3. Die Einleitstellen ins Gewässer sind gegen Auskolkung zu sichern.

4. Schäden am Gewässer, die auf die Einleitung zurückzuführen sind, sind umgehend zu beseitigen.
5. Sollten sich Abflussschwierigkeiten bei der Versickerung oder sonstige schädliche Auswirkungen bei der Einleitung zeigen, ist die Einleitungsmenge entsprechend zu verringern bzw. die Einleitung (zeitweise) einzustellen.
6. Das wasserrechtliche Verfahren beinhaltet keine Prüfung zur Standsicherheit, Setzung oder Hebung von Baugruben, Gebäuden, Einrichtungen oder sonstiger Infrastruktur im Einflussbereich des Vorhabens oder durch das Vorhaben negativ hervorgerufene Einflüsse auf die Stabilität des Untergrundes (z.B. Grundbruch) etc. Die Standsicherheit ist von der Vorhabenträgerin zu gewährleisten.

Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.
4. Nachbarschaftliche Belange sind im Hinblick auf die Ausführung der Versickerungsanlage/Abwassereinleitung bauseits zu prüfen. Schadensersatzansprüche für nicht auszuschließende Vernässungen/Überschwemmungen von unterhalb gelegenen Grundstücken – insbesondere bei Überlastung der Anlage – können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.
5. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

A.3.2 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 Abweichungen vom Regelwerk

Diesem Planfeststellungsbeschluss liegt entscheidungserheblich die Erklärung der Vorhabenträgerin zugrunde, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden.

A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Für die Versickerung über die unterirdischen Versickerungsanlagen (Rigolen) ist der Nachweis einer ausreichend wirkstarken Behandlung nach Maßgabe der Neufassung des DWA-A 138-1 zu erbringen.

Sollte eine Grundwasserabsenkung erforderlich werden, ist diese Maßnahme frühzeitig bei der unteren Wasserbehörde des Kreises Stormarn mit entsprechenden Unterlagen anzuzeigen (grundwasserbenutzung@kreis-stormarn.de / www.kreis-stormarn.de/lww/forms/4/43/AntragGrundwasserabsenkungBaumassnahmen.pdf).

Das ergänzte BSK ist der uBB mind. 4 Wochen vor Baubeginn zuzuleiten (bodenschutz@kreis-stormarn.de).

Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dergleichen zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.

Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.

Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß der Ersatzbaustoffverordnung (Bodenmaterial der Klasse BM-0/BG-0) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.

Boden und Grundwasser sind vor baubedingten Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag zu schützen. Im Einzelnen ist insbesondere folgendes umzusetzen:

- Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.
- 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.
- Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, sind das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
- 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.

A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Der landschaftspflegerische Fachbeitrag (Unterlage 12) einschließlich aller Anlagen ist Bestandteil dieser Genehmigung. Die Vorhabenträgerin hat darüber zu wachen, dass die darin beschriebenen Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (insbesondere die Maßnahmen im Kapitel 4.1, sowie in den Maßnahmenblättern) vor, während und nach der Baudurchführung konsequent umgesetzt werden.

Das Vorhaben hat einen Kompensationsbedarf von 9.871 Wertpunkte (WP) gem. BKompV. Zum Ausgleich sind 144 m² vom Ökokonto „Dosenmoor 1“ (Maßnahme 013_ÖK) und 640 m² vom Ökokonto Klein Rönna abzubuchen.

Die Beseitigung von Gehölzen, auch Hecken, Gebüsch etc. ist in der Zeit vom 01. März bis zum 30. September verboten (§39 Abs. 5 BNatschG).

Die Lage der planfestgestellten Bauflächen und Baustelleneinrichtungsflächen ist zwingend einzuhalten.

Die SBB - Richtlinie zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen, Ausgabe 2023, ist zu beachten und im Rahmen der Ausführungsplanung anzuwenden.

Die Beeinträchtigungen des Baum- und Gehölzbestandes sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Dabei ist insbesondere auf zu erhaltende, in unmittelbarer Nähe zu den Bauarbeiten stehende Bäume Rücksicht zu nehmen. Sie sind durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Der Einsatz von schwerem Gerät im Wurzelbereich ist zu vermeiden.

Umweltfachliche Bauüberwachung

Für das Bauvorhaben wird die Umweltfachliche Bauüberwachung (Fachrichtung Naturschutz und Bodenschutz) angeordnet. Die Umweltfachliche Bauüberwachung hat nach den Maßgaben des „Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung (Stand Juni 2025)“ des EBA zu erfolgen.

Vor der Einleitung des Bauvorhabens sind der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde die Namen der mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung betrauten Fachkräfte (einschließlich sachdienlicher Angaben zu deren Qualifikation) schriftlich mitzuteilen.

Die Umweltbaubegleitung hat der Unteren Naturschutzbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt SB1 mindestens im Abstand von 2 Wochen unaufgefordert einen Kurzbericht inkl. Fotodokumentation vorzulegen.

A.4.3.1 Maßnahmen vor Baubeginn

- Maßnahme Nr. 001_V: Umweltfachliche Bauüberwachung
- Maßnahme Nr. 004_VA: Bauzeitenregelung
- Maßnahme Nr. 005_VA: Gehölzkontrolle vor Fällung zum Schutz von Vögeln, Fledermäusen und Haselmaus

- Maßnahme Nr. 011_CEF: Anbringen von Fledermauskästen für baumbewohnende Fledermausarten und Nistkästen für baumbewohnende Vogelarten

A.4.3.2 Maßnahmen während des Baubetriebs

- Maßnahme Nr. 003_V: Schutz angrenzender Vegetationsbestände
- Maßnahme Nr. 006_VA: Verwendung von Richtstrahlern
- Maßnahme Nr. 007_VA: Vergrämung von Reptilien aus dem Eingriffsbereich
- Maßnahme Nr. 008_VA: Bestimmung zu Bau und Nutzung der Baustraßen und BE-Flächen im Bereich des Zauneidechsenlebensraumes
- Maßnahme Nr. 009_V: Erhalt der natürlichen Bodenstruktur und Schutz des Oberbodens

A.4.3.3 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

- Maßnahme Nr. 002_V: Rekultivierung bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen
- Maßnahme Nr. 010_V: Bodenrekultivierung
- Maßnahme Nr. 013_ÖK: Flächenausgleich im Ökokonto Dosenmoor
- Maßnahme Nr. 014_ÖK: Flächenausgleich im Ökokonto Klein Rönkau

A.4.4 Artenschutz

Die Vorhabenträgerin hat die im „Landschaftspflegerischen Fachbeitrag mit integriertem Artenschutzbeitrag“ und in den „Maßnahmenblättern und -plänen“ (Unterlage 12.5 der Planunterlagen) beschriebenen artenschutzfachlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

Die Kartierdaten sind vor Baubeginn auf Aktualität zu prüfen. Falls dabei relevante Änderungen festgestellt werden, sind die ggf. notwendigen Maßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen und dem Eisenbahn-Bundesamt SB1 anzuzeigen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung hat die VHT zu prüfen, ob unter Berücksichtigung des Arbeitsschutzes der Einsatz von LED-Lampen mit niedriger Lichtstärke, möglichst langwelligem Licht (rot/ orange) und einer Farbtemperatur von 2000 K (oder niedriger) ohne Blau-Anteil, möglich ist.

A.4.5 Immissionsschutz

A.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.5.1.1 Allgemeine Regelungen

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

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

A.4.5.1.2 Schallschutzmaßnahmen

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

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

Vor Beginn der Bauarbeiten hat die Vorhabenträgerin einen Baulärmverantwortlichen zu benennen. Name und Kontaktdaten sind im Umfeld der Bautätigkeiten öffentlich bekannt zu machen. Dazu hat die Vorhabenträgerin neben den Möglichkeiten der elektronischen Kommunikation (Internetseite, Social-Media-Auftritte u.ä.) auch Ausgänge und örtliche Bekanntmachungen zu nutzen.

- Der Baulärmverantwortliche hat die Einhaltung der Lärmschutzmaßnahme (insbesondere die Beschränkung der Einsatzzeiten der lärmintensiven und besonders lärmintensiven Maschinen und Geräte) zu überwachen.
- Der Baulärmverantwortliche hat regelmäßig die tatsächlich zum Einsatz gelangenden Maschinen und Geräte zu kontrollieren (Maschinenliste; Umweltzeichen bzw. Nachweise der Schallleistungspegel).

- Der Baulärmverantwortliche muss jederzeit in der Lage sein, gegenüber der Planfeststellungsbehörde erschöpfende Auskünfte über die erfolgten bzw. bevorstehenden lärmintensiven Bauarbeiten zu erteilen.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- Es sind geräuscharme Bauverfahren und Baumaschinen zu verwenden. Dabei muss der Schalleistungspegel der eingesetzten Maschinen und Geräte dem Stand der Technik genügen, der sich an den Umweltkriterien der EU-Richtlinien und der 32.BImSchV orientiert.
- Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als erforderlich zu betreiben. Maschinen sind regelmäßig zu warten und instand zu setzen.
- Bei besonders lärmintensiven Arbeiten sind alternative Bauverfahren zu prüfen. So sind beispielsweise in Abhängigkeit von den konkreten Baugrundverhältnissen anstatt der Rammarbeiten Pressverfahren anzuwenden.
- Zur Minimierung der Dauer der Belästigungen sind lärmintensive Tätigkeiten zeitlich zusammenzulegen.
- Mit dem Ziel, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgesetzten Ansprüche zum Schutz gegen Betriebslärm möglichst schon für den Schutz gegen Baulärm nutzbar machen zu können, soll die Vorhabenträgerin die anspruchsberechtigten Eigentümer zeitnah über die Modalitäten der Antragstellung informieren. Die Anträge für besonders stark betroffene Anwohner sollen vorrangig bearbeitet werden.
- Auf gegenläufiges Anschlagen der Bohrgeräte sowie Anschlagen der Schaufeln von Baggern zwecks Abklopfens der anhaftenden Erde ist zu verzichten.
- Rammarbeiten dürfen während der Nachtarbeiten (20:00 Uhr bis 07:00 Uhr) nicht durchgeführt werden.
- Lieferverkehr ist während der Nachtarbeit zu vermeiden.
- Soweit aus der Bauablaufplanung erkennbar ist, dass während der Nacharbeitszeiten eine Überschreitung des Grenzwerts von 60dB(A) an bestimmten Wohnorten nicht zu vermeiden ist, sind deren Anwohner frühzeitig durch

umfassende Information ausreichend in den Bauablauf einzubinden. Dabei wird auf individuelle Bedürfnisse eingegangen, ggf. ist für die Dauer der lärmintensiven Arbeiten (Abbruch-, Stopf-, Rammarbeiten) die Bereitstellung von Ersatzwohnraum anzubieten.

- Soweit technisch, bau - und eisenbahnbetrieblich durchführbar, ist bei lokal begrenzten Arbeiten die Errichtung von mobilen Schallschutzwänden vorzusehen.
- Der Einsatz von Automatischen Warnsystemen (AWS) ohne automatische Pegelanpassung ist unzulässig. Ist der alleinige Einsatz einer festen Absper- rung 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.

A.4.5.2 Information der Anlieger

Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten unter Angabe besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen.

In dieser Mitteilung ist der Baulärmverantwortliche unter Angabe der Kontaktmöglichkeiten ebenfalls zu benennen.

Die Mitteilung soll unverzüglich nach Festlegung der Bauablaufdaten erfolgen und soweit möglich nochmals mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn. Absehbare relevante Abweichung von dem Zeitplan sind ebenfalls mitzuteilen.

Die Information der Anlieger hat durch örtlichen Aushang im Umfeld der Bautätigkeiten, durch Nutzung internetbasierter Kommunikationsformen (Social Media, Internetseite) sowie durch Postwurfsendungen in der Nachbarschaft zu erfolgen.

In der Information sind neben den Bauablaufdaten auch Angaben zu den Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartende Baulärmbeeinträchtigung sowie die zu erwartenden Erschütterungen aus dem Baubetrieb und möglichen Wirkungen auf die Gebäude aufzunehmen.

A.4.5.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Bei den geplanten Bauverfahren können durch die baubedingten Erschütterungen Überschreitungen der Anhaltswerte für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden

(nach Teil 2 der DIN 4150) bei Gebäuden mit Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen mit geringerem Abstand als 20 m (Abbruch-, Stopf- und Verdichtungsarbeiten) bzw. 50 m (Rammarbeiten) zu den Baufeldern gegeben sein. Diese baubedingten Erschütterungen sind für insgesamt sechs Gebäude, die einen geringeren Abstand als 20 m bzw. 50 m zur Baumaßnahme haben, zur vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots zu berücksichtigen.

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

- bei Erschütterungen bis zu 78 Tage: im Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150-2 im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) Tabelle 1 der DIN 4150-2
- Bei Erschütterungseinwirkungen über 78 Tage entsprechend der Ziffer 5.2 der Hinweise der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen Tabelle 1 der DIN 4150-2

Zur Ermittlung der Dauer der Erschütterungseinwirkungen wird auf Nr. 6.5.4.2 der DIN 4150-2 verwiesen.

Bei erschütterungsintensiven Arbeiten, wie z.B. Gründung von Oberleitungsmasten, aber auch Einbringung von Spundwänden, Abbrucharbeiten und/oder Bodenverdichtungen, sind erschütterungsarme Verfahren anzuwenden.

Der Einsatz von Schlagrammen oder Vibrationswalzen sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig. Im Nachtzeitraum ist ein Einsatz dieser Maschinen untersagt.

Im Bauablauf sind zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigung aus den baubedingten Erschütterungen (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquelle u.a.) vorzusehen.

Für Anfragen im Zusammenhang mit bauzeitlichen Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin eine konkrete Person/konkrete Personen als Ansprechpartner zu benennen, diese in den Informationen der Anlieger unter Angabe von Kontaktdaten mitzuteilen und diese Angaben der Planfeststellungsbehörde und der örtlich zuständigen Immissionsschutzbehörde in geeigneter Form mitzuteilen. Als Ansprechpartner kann der Baulärmverantwortliche fungieren.

Vor bzw. nach Ende der Baumaßnahmen sind gebäudetechnische Beweissicherungen für betroffene Gebäude im Bereich von erschütterungsintensiven Bautätigkeiten durchzuführen.

Für den Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin die Messung der bauzeitlichen Erschütterungen durch geeignete Geräte vorzunehmen. Die Messprotokolle sind auch im Hinblick auf die Wirkung der Erschütterungen auf Menschen und Gebäude regelmäßig, mindestens jedoch quartalsweise, auszuwerten. Die Messprotokolle sind der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

A.4.5.4 Stoffliche Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat bei den Luftqualitätsstandards und Immissionshöchstmengen die Immissionswerte der TA Luft für Staubbiederschlag gemäß Nr. 4.3.1 Tabelle 2 sowie für Schwebstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid gemäß Nr. 4.2.1 Tabelle 1 einzuhalten.

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 Staubbildung 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.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Einhaltung der bodenschutz – und abfallrechtlichen Erfordernisse für das Bauvorhaben sind durch einen verantwortlichen Altlastensachverständigen (Gutachter nach Bodenschutzrecht) zu überwachen. Dem Gutachter obliegt u.a. die Kontrolle über die Einhaltung der einschlägigen bodenschutz – und abfallrechtlichen Vorschriften einschließlich der Umsetzung der diesbezüglichen Nebenbestimmungen aus diesem PFB sowie der Beachtung der anerkannten Regeln der Technik. Dazu hat sich der Gutachter auch mit den Stellungnahmen der unteren Bodenschutzbehörde vom 10.10.2023, ergänzt am 02.02.2024 und der unteren Abfallbehörde vom 07.11.2023 vertraut zu machen.

Der Gutachter hat die Baumaßnahmen auf der Grundlage des nach dieser Planfeststellung fortzuschreibenden Bodenverwertungs - und Entsorgungskonzeptes (BoVEK) bodenkundlich zu begleiten und erhält die Befugnis die notwendigen Bodenaustauschmaßnahmen im Baufeld (im Sinne des § 4 Abs. 3 BBodSchG) insoweit durchführen zu lassen, dass zukünftig ein Eintrag von Schadstoffen aus dem Boden in das Grundwasser mit der angestrebten Nutzung nicht zu besorgen ist. Auf die geplanten Anlagen zur Versickerung von Oberflächenwasser im Baufeld wird hier besonders hingewiesen.

Der Gutachter hat notwendige Abstimmungen mit den Bodenschutz- und Abfallbehörden vorzunehmen. Der Gutachter ist so zeitig einzusetzen, dass er die abgestimmten bodenschutz- und abfallrechtlichen Aspekte in die Ausschreibung einbringen kann.

Die Person des Gutachters (einschließlich Qualifikation, Referenzen und Kontaktdaten) ist der unteren Bodenschutzbehörde und Abfallbehörde des Kreises Stormarn (bodenschutz@kreis-stormarn.de und abfallbehoerde@kreis-stormarn.de) und der Planfeststellungsbehörde spätestens vier Wochen vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen. Die BBB hat der uBB regelmäßig 14 - täglich zu berichten.

Es ist auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit dem Boden zu achten. Bei allen Bodenarbeiten hat die Vermeidung schädlicher Bodenveränderungen Vorrang vor der Beseitigung.

Ergibt sich bei der Bauausführung die Notwendigkeit zu wesentlichen Änderungen in Bezug auf den Bodenschutz, sind diese mit der uBB abzustimmen.

Der Beginn der Erschließungsarbeiten ist dem Kreis Stormarn untere Bodenschutzbehörde spätestens vier Wochen vorab mitzuteilen (E-Mail: bodenschutz@kreis-stormarn.de).

Die „DIN 19639: 2019 -09 - Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“, „DIN 19731:1998 -05 – Bodenbeschaffenheit, Verwertung von Bodenmaterial“ und „DIN 18915:2018 -06 - Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten“ sowie des Informationsblattes „Verwendung von torfhaltigen Materialien aus Sicht des Bodenschutzes“ (LLUR, 2010) und des Leitfadens „Bodenschutz auf Linienbaustellen.“ (LLUR, 2014) sind zu beachten.

Sofern bei der Erstellung der Zuwegungen, Lagerflächen und Stellflächen Fremdmaterialien verwendet werden, ist bei wassergebundener Bauweise der Nachweis zu erbringen, dass die eingebauten Materialien entsprechend der geltenden Einbauweisen und Materialwerte der Ersatzbaustoffverordnung (EBV) angelegt werden. Die Materialwerte sind der Anlage 1 Tabelle 1 der EBV und die Einbauweisen der Anlage 2 Tabelle 1 (RC -1) und Tabelle 2 (RC-2) der EBV zu entnehmen. Das entsprechend eingesetzte und ausgebaute Material der Baustraßen ist zu dokumentieren und die Dokumentation der unteren Abfallentsorgungsbehörde (abfall@kreis-stormarn.de) auf Anforderung vorzulegen.

Oberboden ist ausschließlich wieder als Oberboden zu verwenden. Eine Verwertung als Füllmaterial ist nicht zulässig. Überschüssiger Oberboden ist möglichst ortsnah einer höherwertigen Verwertung zuzuführen. Bei Verwertung des Oberbodens außerhalb der beantragten Maßnahme (z. B. landwirtschaftlicher Aufbringung, Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht) sind die §§ 6-8 BBodSchV zu beachten.

Jede Maßnahme, die geeignet ist, das Grundwasser oder den Boden zu verunreinigen, ist zu unterlassen. Das gilt besonders für die Feldbetankung von Fahrzeugen/Baugeräten und die verwendeten Baumaterialien. Materialien zur Gefahrenabwehr (z.B. Ölbindemittel) sind vorzuhalten. Feldbetankungen sind (wenn möglich) zu vermeiden.

Es darf durch die beantragte Maßnahme nach § 7 in Verbindung mit § 17 Abs. 1+2 BBodSchG nicht zum Entstehen einer schädlichen Bodenveränderung sowie einer Beeinträchtigung der Bodenfunktionen im Hinblick auf die landwirtschaftliche Folgenutzung kommen.

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 18) zu erfolgen. Ferner ist die Satzung über die Abfallentsorgung im Gebiet des Kreises Stormarn (in der jeweils gültigen Fassung) einzuhalten.

Entsprechend des BoVEK-Kurzkonzepts sind insbesondere folgende Punkte bei der Herrichtung und beim Betrieb der zu Entsorgungszwecken genutzten Baustelleneinrichtungsflächen zu beachten:

- Bei der Zwischenlagerung der Abfälle auf der Bereitstellungsfläche ist auf eine sortenreine Trennung zu achten. Offensichtlich belastetes Material ist von unbelastetem zu trennen.
- Der Untergrund der Lagerflächen ist durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abdeckung mit Folien / Recyclingmaterial) gegen eine Vermischung mit dem auflagernden Material zu schützen.
- Gefährliche Abfälle sind zum Schutz gegen Auswaschen durch Niederschlagswasser sowie gegen Staubverwehungen abzudecken.
- Die Bereitstellungsflächen, auf denen Abfälle gelagert werden, sind gegen unbefugtes Betreten durch Einzäunung und ggf. Überwachung zu sichern.
- Die Größe der einzelnen Haufwerke sollte 500 m³/1.000t nicht übersteigen.
- Eine Lagerung von Abfällen am Anfallort darf lediglich zur Sammlung und Bereitstellung der Abfälle erfolgen. Diese Bereitstellung hat sachgemäß zu erfolgen, insbesondere müssen geeignete Maßnahmen (Lagerung auf Schwarzdecke; Abdecken und Unterlegen mit feuchtigkeitsundurchlässiger Folie) ergriffen werden um Vermischung, Einwirkung von äußeren Einflüssen auf sowie schädliche Auswirkungen von den Abfällen zu verhindern.
- Abbruchmaterialien sind entsprechend den Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung zu untersuchen und zu klassifizieren. Soweit möglich ist im Rahmen der Ausführungsplanung eine Aufbereitung und ein Wiedereinbau

vor Ort vorzunehmen. Die Ergebnisse der Klassifizierung sind zu protokollieren.

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.

A.4.7 Denkmalschutz

Bei der überplanten Fläche handelt es sich um eine Stelle, von der bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Das archäologische Interessengebiet in diesem Bereich dient zur Orientierung, dass mit einem erhöhten Aufkommen an archäologischen Denkmälern zu rechnen ist und das Archäologische Landesamt Schleswig - Holstein bei Maßnahmen beteiligt werden muss.

Für die überplante Fläche liegen zureichende Anhaltspunkte vor, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen werden wird. Die Fläche liegt im Bereich von archäologischen Fundstellen die in die archäologische Landesaufnahme eingetragen sind. Es handelt sich hierbei um Siedlungsstellen.

Aus diesem Grund ist vor dem Beginn der Erdarbeiten die Fläche (Planunterlage 8_3_BE_Plaene) durch das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein in Form einer Baubegleitung zu untersuchen und vorhandene Denkmale zu bergen und zu dokumentieren.

Die Vorhabenträgerin hat sich frühzeitig mit dem Archäologischen Landesamt in Verbindung zu setzen, um das weitere Vorgehen zu besprechen. Zuständig ist Herr Christoph Unglaub (Tel.: 04551 - 8948674, Mail: christoph.unglaub@alsh.landsh.de).

Archäologische Kulturdenkmale können nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit sein.

Erdarbeiten an diesen Stellen bedürfen gem. § 12 Abs. 2 S. 6 DSchG SH 2015 der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes Schleswig-Holstein.

A.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

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

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

Bei Arbeiten im Bereich der Kabel und Leitungen sind die auf den Schutz der jeweiligen Anlagen ausgerichteten Sicherheitsbestimmungen bzw. anerkannten Regeln der Technik, Mindestabstände/-abdeckungen und Schutzstreifen/-abstände zu den einzelnen Anlagen einzuhalten und die spezifischen Anforderungen und Hinweise der Leitungsträger zu beachten. Es ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen (z.B. Suchschachtungen), dass Leitungen Dritter überbaut bzw. beschädigt werden.

Bei unvermutet auftretenden Kabeln und Leitungen sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen und der betroffene Leitungsträger ist unverzüglich zu verständigen. Eine Veränderung oder Überbauung von im Baubereich befindlichen Kabel und Leitungen ist, soweit die festgestellten Planunterlagen dies nicht ausdrücklich zulassen, ohne vorherige Abstimmung mit den jeweiligen Kabel- und Leitungsträger zu unterlassen. Den Leitungsträgern ist jederzeit der ungehinderte Zugang zu ihren Anlagen für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten zu gewähren. Die entsprechenden Dienstbarkeiten auf Privatgrund sind für die Leitungsträger in den jeweiligen Grundbüchern zu sichern.

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

Die im Umfeld des Vorhabens betroffenen Gebäudenutzer sind, sofern es wieder erwarten zu einer Ausführung von Umverlegungen von Leitungen mit Unterbrechung der Versorgung kommt, mit angemessenem Vorlauf über Einschränkungen der Versorgung zu informieren. Die Durchführung von Umschlussarbeiten ist möglichst kurz zu halten.

A.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten

Die Vorhabenträgerin hat die Ausführungsplanung sowie Baubegleitung, Abnahmen und Freigaben für den Bau bzw. die Änderung von Straßenanlagen mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit der Stadt Bad Oldesloe vor Baubeginn eine Bestandsaufnahme derjenigen kommunalen Straßen und Wege durchzuführen, bei denen sich unter Berücksichtigung des konkreten baulichen Zustands Straßenschäden nicht ausschließen lassen.

Nach Bauende sind die Straßen und Wege wieder in den bestandsaufgenommenen Zustand zurückzuführen.

Für die temporäre Nutzung des Radwanderweges zwischen Bad Oldesloe und Trittau als Baustraße, ist zwingend vorgelagert ein Umleitungskonzept in Abstimmung mit dem Kreis Stormarn zu erstellen.

Soweit der An- und Abtransport von Baumaterialien, Bau- und Bauhilfsstoffen und Geräten über öffentliche Straßen erfolgt, ist der Umfang der Andienung auf den im Rahmen des Gemeingebrauchs zulässigen Umfang zu begrenzen. Abfälle bzw. Entsorgungsgut, insbesondere Rückbaumaterialien sind vorrangig auf dem Schienenweg abzufahren, sofern des bahnbetrieblich möglich ist (z.B. bei ohnehin für den Zugverkehr gesperrten und für den Baubetrieb nutzbaren Gleisen).

Die Baustellenandienung mit dem LKW soll unbeschadet der immissionsschutzrechtlich auferlegten Bauzeitenregelungen möglichst außerhalb der Zeiten mit hoher Frequenz an Fußgängern erfolgen, um kreuzende Verkehre von Fußgängern mit Baustellenfahrzeugen zu vermeiden.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

A.4.10 Kampfmittel

Auf der geplanten Trasse sind Kampfmittel nicht gänzlich auszuschließen.

Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen ist die o. a. Trasse in den angeführten Gemeinden gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig - Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das

Landeskriminalamt, Dezernat 33, Sachgebiet 331, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt.

Rechtzeitig vor Baubeginn hat sich die Vorhabenträgerin mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.

A.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

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

Auf den für die Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücken hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden und ihr ursprünglicher Zustand so bald wie möglich, spätestens jedoch mit Fertigstellung der Baumaßnahme funktional wiederhergestellt wird. Hierzu ist vor Baubeginn die Beweissicherung durchzuführen.

Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstückes nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin in Absprache mit dem Grundeigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen und den Grundeigentümer angemessen zu entschädigen.

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.

A.4.12 Barrierefreiheit

Im Rahmen der weiteren Bauvorbereitung und -durchführung sind die Möglichkeiten zur Barrierefreiheit von Wegen und Bahnsteigen nach Maßgabe der anerkannten Regeln der Technik und des gültigen technischen Regelwerks (DIN 18040 und DIN 32984) angemessen zu beachten.

A.4.13 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben. Soweit sich aus den Auflagen und Nebenbestimmungen weitere

Unterrichtungs - und Abstimmungspflichten ergeben, treten diese neben die hiesigen Unterrichtungspflichten. Alle diesen Planfeststellungsbeschluss betreffenden Absprachen sind auch dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin mitzuteilen. Diese Mitteilung ersetzt jedoch nicht einen möglicherweise erforderlichen Antrag zur Änderung des Plans.

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.5.1.1 Zusagen gegenüber dem Kreis Stormarn

1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, aufgrund der zu großen Entfernung der Kiesrigole (BW 23) vom Aufschlusspunkt Nr. 8 im Zuge der weiteren Planungen einen weiteren Bohrpunkt in der Nähe der Kiesrigole zu erkunden, um eindeutige Rückschlüsse auf die Bodenverhältnisse abzusichern sowie die Grundwasserstände zu ermitteln.

Zudem sagte sie weiterhin zu, dass sie die Schnittzeichnungen für die Rigolenentwässerung vorlegen wird. Sollte sich aus diesen ergeben, dass die Überdeckung gegenüber dem Grundwasser unzureichend ist, wird die Vorhabenträgerin sich mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Stormarn hinsichtlich der Behandlung des Niederschlagswassers abstimmen.

2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass sofern im Zuge der Bauarbeiten in den Bereichen, in denen die Errichtung von Versickerungsanlagen geplant ist und für die bisher keine Sanierung durchgeführt wurde oder geplant ist, in eine Altlast eingegriffen wird, diese durch die DB saniert wird. Der Hinweis zum Einsatz einer bodenkundlichen Baubegleitung wird geprüft, inwiefern diese Funktion auch von der Umweltbaubegleitung übernommen werden kann.
3. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Vegetationskontrolle grundsätzlich im nicht - chemischen Verfahren (z.B. Rückschnitt oder Abfällen) durch beauftragte Fachfirmen bzw. bahninterne Dienstleister geschieht. Dies gilt ebenso im Bereich des Abstellgleises und des Überholgleises (Strecke 1120 km 34,95 – km 25,608).

In Einzelfällen, in denen sich trotz Rückschnitt oder anderer nicht - chemischer Verfahren gehölzartige Pflanzen etablieren konnten und der Einsatz von Herbiziden angedacht wird, erfolgen die Pflanzenschutzmittelauswahl und die Festlegung des notwendigen Maßes zum Erreichen des Bekämpfungsziels unter Einbeziehung der zuständigen Behörde (Ausnahmegenehmigung).

4. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass sie sich mit dem Kreis Stormarn hinsichtlich der Ausführungen der Baustraßen abstimmen wird. In diesem Zuge wird auch geklärt, ob die Oberfläche der Baustraße im Nachgang auch als Radweg nutzbar ist.

A.5.1.2 Zusagen gegenüber der Stadt Bad Oldesloe

1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, den detaillierten terminlichen und logistischen Ablauf zur Sperrung des Radwanderweges (BahnRadWeg Bad Oldesloe/Trittau) rechtzeitig mit der Stadt Bad Oldesloe abzustimmen. Hierzu gibt die Vorhabenträgerin an, dass die Inanspruchnahme zwar in der Gesamtzeit voraussichtlich zwei Jahre in Anspruch nimmt, jedoch eine dauerhafte Sperrung des Radweges für diese zwei Jahre nicht vorgesehen ist. Es sind lediglich temporäre Sperrungen zur Einrichtung der Baustraße sowie für Arbeiten des Grünrückschnitts erforderlich. Im Nachgang soll die Baustraße lediglich zeitlich begrenzt genutzt werden. In der verbleibenden Zeit kann der Radwanderweg auch für alle anderen Verkehre geöffnet sein. Die Vorhabenträgerin gibt an, sich auch mit einer Nutzungsbeschränkung auf Tage und bestimmte Uhrzeiten einverstanden zu erklären.
2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich mit der Stadt Bad Oldesloe in einem Vor-Ort-Termin zur möglichen Führung der Baustraße von der Baueinrichtungsfläche zum Gleis abzustimmen.
3. Die Vorhabenträgerin sagt zu, hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsfläche (Teilbereich des Flurstücks 326/14), welche sich auf städtischem Grund befindet, eine Klärung auch im Hinblick auf die notwendigen Nachfolgemaßnahmen vorzunehmen. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit der dahinterliegenden Flächen wird sich die Vorhabenträgerin mit der Stadt Bad Oldesloe verständigen.

4. Die Vorhabenträgerin sagt weiterhin zu, dass für die kurzzeitige Nutzung der bauzeitlichen Zuwegung parallel zu den Gleisen zur Herstellung der Kabelkanäle, keine Baustraße mit Regelaufbau eingerichtet wird.

A.6 Vorbehalt

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere Entscheidungen in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen.

A.7 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.8 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.9 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.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Im Rahmen des Ausbaus der Bahnlinie Hamburg – Lübeck werden bestehende Stationen umgebaut und neue Stationen errichtet. Eine dieser umzubauenden Stationen ist als Einzelmaßnahme die Verkehrsstation Bad Oldesloe.

Im Zuge der Baumaßnahme werden zwei vorhandene Bahnsteige des Bahnhofs Bad Oldesloe für die S-Bahn umgebaut. Die Anpassung umfasst unter anderem die Bahnsteigverlängerung des Bahnsteiges an Gleis 3 auf 210 m. Um die nötige Länge von 210 m entwickeln zu können, wird die Weiche W 20 in Richtung Hamburg verschoben. Hierfür wird eine Anpassung der Trassierung des Gleises 13 auf einer Länge von rund 130 m erforderlich.

Zusätzlich wird das vorhandene Überholgleis 39 auf eine Nutzlänge von 835 m verlängert. Dafür wird im Norden die stillgelegte Weiche W 65 zurückgebaut und ein Lückenschluss hergestellt. Im Süden werden die Weichen W 103N, W 104N, W 105N und W 106N Richtung Hamburg verschoben, so dass die geforderte Nutzlänge erreicht wird.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 23,698 bis 25,608 der Strecke 1120 Lübeck - Hamburg in Bad Oldesloe.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO GmbH (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 14.12.2022, Az. I.NI-N-S 2, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „S4 Bhf. Bad Oldesloe Umbau Bst. 3 u. 4 Anpassung Trassierung u. Weichen im Bf. sowie Verlängerung Überholgleis 39 auf 835m“ beantragt. Der Antrag ist am 19.12.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Mit Schreiben vom 01.08.2023 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 01.09.2023 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 04.08.2023 Az. 571ppo/017-2023#010, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Auch durch die 1. Und 2. Änderung des Verfahrens ergibt sich ebenfalls keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Durch die Änderungen der Planung verringert sich die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme des Vorhabens auf 645 m². Da es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG in Form einer Erweiterung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG, mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 m² (§ 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG unterhalb der Prüfwerte von Nr. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG) handelt, ist das Vorhaben daher von der UVP- Vorprüfungspflicht befreit.

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.	Archäologisches Landesamt Schleswig - Holstein
2.	Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung
3.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
4.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
5.	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes S - H
6.	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig - Holstein
7.	Kreis Stormarn
8.	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume S – H
9.	Landesamt für Umwelt
10.	Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung
11.	Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten des Landes Schleswig-Holstein, Landeskriminalamt
12.	Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes S – H
13.	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
14.	Schleswig – Holstein Netz AG
15.	Nahverkehrsverbund Schleswig – Holstein GmbH (NAH – SH GmbH)
16.	Hamburger Hochbahn
17.	NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG
18.	HVV Hamburger Verkehrsverbund
19.	Vereinigte Stadtwerke GmbH

20.	Stadt Bad Oldesloe
21.	Gewässerpflegeverband Norderbeste Bad Oldesloe

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport Stellungnahme vom 05.10.2023, Az. 80126/2023
2.	Hamburger Hochbahn AG Stellungnahme vom 14.09.2023, Az. -
3.	Vereinigte Stadtwerke Netz GmbH Stellungnahme vom 04.10.2023, Az. - Stellungnahme vom 09.10.2023, Az. -
4.	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr Arbeit, Technologie und Tourismus Referat VII 45 Stellungnahme vom 23.10.2023, Az. -
5.	NAH.SH GmbH Stellungnahme vom 20.10.2023, Az. -
6.	Landesamt für Landwirtschaft und Landesentwicklung Untere Forstbehörde Stellungnahme vom 27.10.2023, Az. 741-634/2023-14264/2023-UV- 141343/2023
7.	Hamburger Verkehrsverbund GmbH Stellungnahme vom 26.10.2023, Az. -

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport – Landeskriminalamt S-H Stellungnahme vom 13.09.2023, Az. 2023-B-219
2.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH Stellungnahme vom 06.10.2023, Az. S01288919
3.	Kreis Stormarn Stellungnahme vom Stellungnahme vom 07.11.2023, Az. 52/102

Lfd. Nr.	Bezeichnung
4.	Stadt Bad Oldesloe Stellungnahme vom 20.10.2023, Az. 1V.20.2 615.10 Entwicklungsplanung/Verkehr/Schienen/Neubau S4
5.	Archäologisches Landesamt S-H Stellungnahme vom 21.11.2023, Az. Umbau Bahnsteig 3 und 4-Bad Oldesloe-Sto /
6.	Landesamt für Umwelt Stellungnahme vom 30.11.2023, Az. -
7.	Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur Stellungnahme vom 26.10.2023, Az. V 5310 - 81028/2023
8.	Kreisnaturschutzbeauftragte Kreis Stormarn Stellungnahme vom 12.10.2023, Az. -

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Gemeinde Bad Oldesloe in der Stadtverwaltung Bad Oldesloe vom 12.09.2023 bis 12.10.2023 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Gemeinde Bad Oldesloe am 09.09.2023 durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Gemeinde Bad Oldesloe der 26.10.2023.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben 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.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND Schleswig - Holstein Stellungnahme vom 04.11.2023, Az. -
2.	Naturschutzbund Schleswig – Holstein - NABU Schleswig – Holstein Stellungnahme vom 04.11.2023, Az. -

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 02.07.2024 in Bad Oldesloe im Hotel & Restaurant Wiggers, Bahnhofstrasse 33, 23843 Bad Oldesloe erörtert.

Die Behörden und die Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 24.06.2024 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Der Erörterungstermin wurde in der Gemeinde Bad Oldesloe am 24.06.2024 sowie im Kreis Stormarn am 24.06.2024 durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht.

Diejenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 24.06.2024 unter Beigabe einer Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Einwendung oder Stellungnahme benachrichtigt.

Über die Erörterung hat das Eisenbahn-Bundesamt eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.5 Einleitung des Planänderungsverfahrens

Die Vorhabenträgerin hat mit Schriftsatz vom 22.11.2024 die erste Planänderung zum gegenständlichen Vorhaben eingereicht. Die von der Vorhabenträgerin veranlassten Änderungen sind nur unwesentlich, so dass auf eine erneute öffentliche Auslegung der geänderten Planung verzichtet werden kann.

B.1.3.6 Anhörungsverfahren zur Planänderung

Folgenden Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzverbänden wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Bad Oldesloe
2.	Kreis Stormarn
3.	Kreisnatschutzbeauftragte (NABU, BUND)
4.	Ministerium für Energiewende, Klimaschutz und Umwelt des Landes Schleswig - Holstein

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	BUND Schleswig – Holstein Stellungnahme vom 22.01.2025
2.	NABU Schleswig – Holstein Stellungnahme vom 22.01.2025
3.	Ministerium für Energiewende, Klimaschutz und Umwelt des Landes Schleswig – Holstein Stellungnahme vom 04.02.2025, Az. V 5310 - 12439/2025
4.	Stadt Bad Oldesloe Stellungnahme vom 03.02.2025, Az. IV.20.2 615.10 Entwicklungsplanung/Verkehr/ÖPNV/Neubau S4
5.	Kreis Stormarn Stellungnahme vom 04.02.2025, Az. 52/102

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

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 2 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlagen der Planung sind im Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg, dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Schienenwegeausbaugesetz zu finden.

Für das Vorhaben „Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“ liegt eine ausdrückliche Feststellung des Bedarfs nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – BSchWAG) vor. Gemäß § 1 Abs. 2 BSchWAG ist die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verbindlich. Das bedeutet, dass nach der gesetzgeberischen Wertung unter Bedarfsgesichtspunkten eine Planrechtfertigung vorhanden ist (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 27. Oktober 2000, Az. 4 A 18.99, juris, Rn. 26; Urteil vom 15. Januar 2004, Az. 4 A 11.02, juris, Rn. 16).

Die S - Bahnlinie S4 (Ost) soll die Regionalbahn - Leistungen ersetzen und somit den Nahverkehr zwischen Hamburg und dem Kreis Stormarn sowie im Bezirk Hamburg-Wandsbek verbessern: durch einen dichten, regelmäßigen Fahrplankontakt, einen zuverlässigen Betrieb mit hoher Pünktlichkeit und eine direkte Verbindung bis in die Hamburger Innenstadt. Hamburg und Ahrensburg sollen künftig in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt verbunden werden; bis Bargteheide ist in der Hauptverkehrszeit ein 20-Minuten-Takt geplant. Zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe ist wie bisher ein Stundentakt vorgesehen.

Die Strecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe ist eine der am meisten befahrenen Pendlerstrecken rund um die Freie und Hansestadt Hamburg und die am stärksten nachgefragte Strecke in Schleswig-Holstein. Die Gesamtstrecke Hamburg – Lübeck ist eine der zentralen Siedlungsachsen der Metropolregion Hamburg. Die Strecke ist bereits jetzt stark ausgelastet. Die Nachfrage im Regionalverkehr zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe ist in den Jahren 2000 bis 2010 um ca. 50 % gestiegen. Es wird prognostiziert, dass die Anzahl der Ein- und Aussteiger je Werktag auf der Strecke Hamburg Hauptbahnhof und Bad Oldesloe im Prognosenullfall (2030 – ohne neue Infrastruktur S4) mit den vorhandenen Nahverkehrsprodukten RE8, RE80 und RB81 bei insgesamt 40.300 zusammen liegen würde. Im Prognosefall (mit neuer Infrastruktur S4 - RE8, RE80 und S4 statt RB81) kommen 64.000 Ein - und Aussteiger je Werktag zustande. Eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen wird auch langfristig erwartet. Deshalb müssen zukünftig Zugzahlen bzw. Zuglängen weiter deutlich erhöht werden, was auf der bestehenden Gleisinfrastuktur nicht möglich ist.

Neben dem zuvor beschriebenen bestehenden und prognostizierten Personennahverkehr auf der Relation Hamburg – Lübeck wird auch durch den Bau der Festen Fehmarnbelt Querung mit einer größeren Umverlagerung von Güterverkehren zwischen Hamburg und Skandinavien auf die Strecke Hamburg – Lübeck gerechnet.

Durch einen Mischbetrieb von Regional-, Fern- und Güterverkehr kommt es häufiger zu Verspätungen und Ausfällen. Zusätzliche Züge können nicht im Takt verkehren. Es leidet die Pünktlichkeit der Verbindungen zwischen Hamburg Hbf. und Bad Oldesloe / Lübeck (Pünktlichkeitsquote der RB 2015: 86 %), was nachhaltig einen negativen Effekt auf die Betriebsqualität im Knoten Hamburg hat.

Durch den Bau der neuen S-Bahnlinie können der Güterverkehr und der Fernverkehr (einschließlich Regionalexpress) vom Nahverkehr getrennt werden: Der Regional-

verkehr in Form der Regionalbahn wird von den bestehenden Gleisen auf die neuen S-Bahngleise verlagert. Diese so genannte Entmischung führt dazu, dass mehr Trassen für den schnellen Nahverkehr, den Fern- und Güterverkehr zu Verfügung stehen. So wird die Strecke nach Bad Oldesloe entlastet.

Gleichzeitig dient die S4 als eine der wichtigsten Möglichkeiten den Hamburger Hauptbahnhof als „Nadelöhr“ zu entlasten. Auf der einen Seite werden die Bahnsteige der jetzigen Regionalbahn für die Durchbindung anderer Verkehre zum Hauptbahnhof nutzbar. Auf der anderen Seite ermöglicht die Verschiebung der Verkehre auf die S - Bahn im Hauptbahnhof vereinfachte Umstiege zu anderen S - Bahnen und die direkte Weiterfahrt zu Zielen in der Hamburger Innenstadt. Das entlastet auch Bahnsteige, Treppenanlagen und andere Wege im Hauptbahnhof.

Im Hauptbahnhof wird die S4 die Gleise 1 bis 4 der Gleichstrom – S - Bahn nutzen, die über ausreichende Kapazitäten verfügen. Im Fernbahnteil des Bahnhofs stehen durch die entfallenden Regionalbahn - Züge Bahnsteigkanten an den Gleisen 5 bis 8 für andere Verkehre zur Verfügung. In Summe handelt es sich um ca. 110 Fahrten der Regionalbahn pro Tag, welche bislang auf den Gleisen 5 bis 8 stattfinden und durch die S4 entfallen. Somit stehen diese Kapazitäten für den Nah- und Fernverkehr zur Verfügung und verbessern nachhaltig die Betriebsqualität im Hauptbahnhof Hamburg.

Gemäß § 1 Absatz 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz ist die Feststellung des Bedarfs für die Planfeststellung verbindlich. Daneben dient das Vorhaben der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs. Mit dem Vorhaben ist zudem die Herstellung eines barrierefreien Zugangs zu den S-Bahn-Zügen möglich.

Die Planung ist wie dargelegt „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Nach den Planfeststellungsrichtlinien (RL 13 Abs. 6) hat die Vorhabenträgerin mit ihrem Antrag zu erklären, dass in den Planunterlagen die allgemein anerkannten Regeln der Technik beachtet werden. Abweichungen, die planfeststellungsrelevante Auswirkungen auf das Vorhaben haben, sind darzustellen und die von den hierfür zuständigen Stellen ergangenen Entscheidungen und Bewertungen vorzulegen.

Die Beantwortung der Frage nach der Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik durch die Vorhabenträgerin liegt diesem Planfeststellungsbeschluss entscheidungserheblich zugrunde.

B.4.3 Abschnittsbildung

Das plangegegenständliche Vorhaben ist Teil des Vorhabens „Neubaus der S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“. Es ist in drei Planfeststellungsabschnitte unterteilt:

- PFA 1: Hasselbrook - Luetkensallee
- PFA 2: Luetkensallee – Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein
- PFA 3: Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein – Ahrensburg-Gartenholz.

Daneben sollen mit dem Gesamtvorhaben im Zusammenhang stehende Einzelmaßnahmen umgesetzt werden, die Anpassungen und Änderungen bestehender Infrastruktur beinhalten und in separaten Planfeststellungsverfahren planfestgestellt werden sollen. Es handelt sich dabei um folgende Einzelmaßnahmen:

- Umbau der Station Kupfermühle
- Umbau der Station Bargteheide
- Umbau des Bahnhofs Bad Oldesloe
- Neubau der Abstellanlage Hamburg - Bahrenfeld
- Erweiterung des ESTW-Stellwerksgebäudes in Hamburg-Ohlsdorf.

Im Interesse der Planbetroffenen ist eine Aufteilung der Gesamtplanung in Abschnitte sinnvoll, die eine leichter überschaubare Planung ermöglicht. Die Abschnittsbildung wird dabei vom materiellen Planungsrecht sowie dem Grundsatz der umfassenden Konfliktbewältigung im Rahmen der Abwägung bestimmt.

Die Gesamtplanung ist mit Zustimmung oder auf Antrag der Vorhabenträger dergestalt in Abschnitte unterteilbar, dass durch die Entscheidung über einzelne Abschnitte keine unüberwindbaren Hindernisse für nachfolgende Abschnitte oder das Gesamtvorhaben entstehen. Die Teilplanung einzelner Abschnitte darf sich nicht so weit verselbständigen, dass durch die Gesamtplanung ausgelöste Probleme ungelöst bleiben. Eine selbständige Verkehrsbedeutung muss dabei den gebildeten Abschnitten in eisenbahnrechtlichen Planungen nicht zukommen. (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995 – 11 VR 6/95)

Das plangegegenständliche Vorhaben ist in den Auswirkungen örtlich beschränkt, es ist weniger komplex als die Linienvorhaben der PFA 1 bis 3. Zudem wird auch bei der Einzelumsetzung des Vorhabens ein betrieblicher Gewinn erzielt. Somit hat das Vorhaben selbst eine verkehrsbetriebliche Bedeutung. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist daher die verfahrensrechtliche Herauslösung des Umbaus des Bahnhofs Bad Oldesloe aus den Linienvorhaben sachgerecht. Auf Grund der örtlichen Bedeutung und Begrenzung der Auswirkungen ist die eigenständige Verfahrensführung nicht zu beanstanden.

B.4.4 Variantenentscheidung

Für die Einzelmaßnahme Bad Oldesloe kamen hinsichtlich der Lage keine Planungsvarianten in Betracht, da:

- die Lage des Bahnsteige 3 und 4 durch die Lage der Bestandsbahnsteige 3 und 4 festgelegt ist,
- die Bestandsgleislage im Abschnitt der neuen Weichenverbindung W103N - W106N nur in sehr geringem Maße geändert werden darf und
- für die neue Lage des Überholgleises 39 eine Nutzlänge von 835 m gewährleistet werden muss.

Die verfahrensgegenständliche Planungsvariante stellt sich daher als derzeit vorzugswürdige dar.

B.4.5 Raumordnung und Landesplanung

Nach Kapitel 6.2.3 Absatz 2G des geltenden Regionalplans Süd (Fortschreibung 1998) soll das überregional und regional bedeutsame Schienennetz im Planungsraum erhalten und auf den Hauptstrecken der Deutschen Bahn AG verbessert und elektrifiziert werden.

Nach dem Entwurf 2023 des Regionalplans für den Planungsraum III soll gemäß Kapitel 4.2 Absatz 4G die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des SPNV insbesondere auch auf der Siedlungsachse Nord-Ost durch den Ausbau zwischen Hamburg-Hasselbrook und Bad Oldesloe für eine S 4 Ost erhöht und verbessert werden.

Diesen Grundsätzen der Raumplanung ist das Vorhaben dienlich.

B.4.6 Wasserhaushalt

B.4.6.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Das Vorhaben kann mit der anzeigepflichtigen Benutzung von Gewässern verbunden sein. Als Gewässer im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes ist auch das Grundwasser anzusehen. Es wird seitens der Planfeststellungsbehörde zudem davon ausgegangen, dass mit der verfügten Anzeige die Verpflichtungen nach § 8 WHG ausreichend berücksichtigt wurden.

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedürfen Gewässerbenutzungen einer Erlaubnis oder Bewilligung. Durch die beantragte Gewässerbenutzung ist keine schädlichen, durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG).

Gem. § 48 Abs. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist.

Eine Besorgnis liegt bereits dann vor, wenn eine noch so entfernte Wahrscheinlichkeit des Eintretens einer nachteiligen Veränderung nach menschlicher Erfahrung gegeben ist. Nachteilig ist eine Veränderung der Wasserbeschaffenheit dann, wenn sie eine nicht nur geringfügige Beeinträchtigung im Vergleich zur natürlichen Grundwasserbeschaffenheit darstellt.

Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der aufgeführten Nebenbestimmungen und Auflagen ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen, weshalb dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird.

Anderweitige öffentlich - rechtliche Vorschriften, die der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen, sind nicht ersichtlich (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis im Bewirtschaftungsersessen der zuständigen Behörde (hier: Eisenbahn-Bundesamt). Das Ermessen wurde entsprechend dem Zweck der Ermächtigung, innerhalb der gesetzlichen Grenzen und insbesondere unter Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausgeübt. Hierbei sind insbesondere die in den §§ 6 Abs. 1 WHG und in § 12 WHG aufgeführten Bewirtschaftungsgrundsätze und die zu beachtenden Sorgfaltspflichten zu berücksichtigen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass Gründe des Allgemeinwohls, die zu einer Versagung der beantragten Gewässerbenutzungen führen müssten (§ 12 Abs. 1 WHG), nicht vorliegen, sodass nach Festsetzung der für erforderlich gehaltenen Benutzungsbedingungen und Nebenbestimmungen die begehrte Erlaubnis erteilt werden konnte.

Die im Erlaubnisbescheid aufgeführten Inhalts - und Nebenbestimmungen sind gem. § 13 WHG zur Verhütung nachteiliger Wirkungen für andere und für die Ordnung des Wasserhaushalts geboten.

B.4.6.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die aus den Vorgaben der Neufassung des DWA -138 -1 resultierenden strengeren Gütekriterien des aus Bahnanlagen abzuleitenden und zur Versickerung bestimmten Niederschlagswassers einzuhalten sind. Dazu hat sie den Nachweis über die Einhaltung zusätzlicher Aufbereitungs -, d.h. Filtrationsanforderungen zu erbringen.

Infolge der EU-Wasserrahmenrichtlinie ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Abs. 1 Ziffer 1), alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Abs. 1 Ziffer 2) und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Abs. 1 Ziffer 3).

Im Hinblick auf den im Bereich des Vorhabens vorhandenen Grundwasserkörper stehen das auf dessen mengenmäßigen und chemischen Zustand bezogene Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot (§ 47 WHG) der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Mit der für die Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Bauabläufen der Umgang mit grundwassergefährdenden Stoffen einher. Die Nebenbestimmungen zum sachgerechten Umgang mit grundwassergefährdenden Stoffen und die weiteren Sorgfaltsmaßgaben sind erforderlich und ausreichend zum Schutz des Grundwassers vor Einträgen belasteten Brauchwassers und vor anderen grundwassergefährdenden Stoffen, was nach dem Stand der Technik ohne Weiteres umsetzbar ist.

B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Nach § 15 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffs (§ 14 Abs. 1 BNatSchG) verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot). Der Verursacher ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG angewiesen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigung nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Kann ein Eingriff durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollumfänglich kompensiert werden, ist eine Abwägung nicht mehr erforderlich.

Das Vermeidungsgebot zwingt dazu, in allen Phasen der Planung und Umsetzung eines Projektes Vorkehrungen dafür zu treffen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen werden, d.h. den Eingriff am geplanten Ort so schonend wie möglich durchzuführen. Dieses Gebot ist strikt zu beachten. Seinem Inhalt nach will das Vermeidungsgebot nicht das Vorhaben selbst, sondern nur die mit ihm verbundenen negativen Folgen für Natur und Landschaft verhindern, die vermeidbar sind. Eine Beeinträchtigung ist im Sinne von § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Das Vermeidungsgebot fordert die Minimierung der Eingriffsfolgen bei Verwirklichung des Vorhabens, mithin die schonende Einfügung in Natur und Landschaft am gewählten Standort.

Neben den auf Maßnahmen abzielenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sieht § 15 Abs. 6 BNatSchG die Ersatzzahlung für unvermeidbare und nicht ausgleichbare

bzw. nicht ersetzbare Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Das Ersatzgeld soll eine zusätzliche Aufwertung von Natur und Landschaft ermöglichen und nicht der Finanzierung bestehender staatlicher Naturschutzpflichten dienen.

Bei einem Eingriff, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat der Planungsträger gemäß § 17 Abs. 4 S. 3 BNatSchG die zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz in sonstiger Weise erforderlichen Maßnahmen im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen.

Das festgestellte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil seine Durchführung zu einer Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen wird. Die Vorhabenträgerin hat ausreichende Bestandserhebungen und -bewertungen durchgeführt, Maßnahmen der Vermeidung und Minderung aufgezeigt und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bilanziert und beurteilt sowie ein ökologisches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren Eingriffe vorgelegt.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften.

Die Ergebnisse der Bestandserhebungen und -bewertungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (siehe hierzu die Anlagen 12.1 – 12.4) stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. Die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgt nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und der Bundeskompensationsverordnung (BKompV).

Die vorliegende Planung entspricht dem Vermeidungsgebot gemäß § 15 BNatSchG. Insoweit wird auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur weitest möglichen Vermeidung von Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verwiesen.

Folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen tragen dazu bei, den Eingriff so gering wie möglich zu halten:

- Maßnahmennummer 001_V: Umweltfachliche Bauüberwachung

- Maßnahmennummer 002_V: Rekultivierung bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen
- Maßnahmennummer 003_V: Schutz angrenzender Vegetationsbestände
- Maßnahmennummer 004_VA: Bauzeitenregelung
- Maßnahmennummer 005_VA: Gehölzkontrolle vor Fällung zum Schutz von Vögeln, Fledermäusen und Haselmaus
- Maßnahmennummer 006_VA: Verwendung von Richtstrahlern
- Maßnahmennummer 007_VA: Vergrämung von Reptilien aus dem Eingriffsbereich
- Maßnahmennummer 008_VA: Bestimmungen zu Bau und Nutzung der Baustraßen und BE-Flächen im Bereich des Zauneidechsenlebensraumes
- Maßnahmennummer 009_V: Erhalt der natürlichen Bodenstruktur und Schutz des Oberbodens
- Maßnahmennummer 010_V: Bodenrekultivierung

Zudem hat die VHT im Rahmen der 1. Planänderung die Planung so überarbeitet, dass der Eingriff weiter minimiert werden konnte: Im Rahmen der 1. Planänderung entfallen dadurch zwei der Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Zuwegungen zu diesen. Es handelt sich um die Fläche südwestlich des Radwanderwegs und um die Fläche östlich des Parkplatzes. Bei der nahe der entfallenden Baustelleneinrichtungsfläche liegenden Fläche wird die Zuwegung nicht durch das Gehölz gelegt, sondern erfolgt stattdessen nahe des Bahndamms, über die vorhandene Zufahrt an der Wiese.

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

Insgesamt werden mit den vorgesehenen Maßnahmen alle vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens unterlassen. Die nach der Durchführung der möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind unvermeidbar.

Trotz der hier vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung verbleiben mit dem planfestgestellten Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, welche Ausgleichs- und / oder Ersatzmaßnahmen erforderlich machen (Kompensationsmaßnahmen). Dabei haben insbesondere folgende Beeinträchtigungen Auswirkungen auf den Kompensationsbedarf:

- T/P1: Baubedingte Beeinträchtigung von Wirtschaftsgrünland, Rasenfläche sowie ruderaler Gras- und Staudenfluren (GYy, SGr, RHg, RHt)
- T/P4: Anlagebedingter Verlust von ruderaler Gras- und Staudenflur (RHg)
- T/P5: Anlagebedingter Verlust von Teilen eines Bachs (FBt)
- T/P6: Anlagebedingter Verlust von Gebüsch und Feldhecken (HBy, SGg)
- T/P7: Anlagebedingter Verlust von Pionierwald (WPb)
- T/P8: Anlagebedingte Überbauung bestehender Verkehrsflächen (SVb, SVs, SVu, SVx, SZb)
- T/P9: Baubedingte Beeinträchtigung von Brutvögeln
- T/P10: Baubedingte Beeinträchtigung von Fledermäusen

Diese Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar, da keine zumutbaren Alternativen gegeben sind, welche den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen könnten. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der ersten Planänderung, wie oben erläutert, die Eingriffe in Natur und Landschaft auf ein Minimum reduziert.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird in der Tabelle 15 der Kompensationsbedarf gemäß der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in Biotopwertpunkten nachvollziehbar ermittelt. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 9.871 Wertpunkten (WP). Für die Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe werden Ersatzmaßnahmen in einem Umfang von 784 m² (Fläche der Ökokonten) ausgewiesen.

Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

- 013_ÖK: Flächenausgleich im Ökokonto Dosenmoor: Es ist die Anlage von Kleingewässern für Laubfrosch, die Entwicklung von artenreichem

Grünland und die Wiedervernässung von Moorflächen entsprechend des Entwicklungskonzeptes vorgesehen.

- 014_ÖK: Flächenausgleich im Ökokonto Klein Rönna: Es soll ein nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG geschütztes Biotop in Form von extensiv bewirtschaftetem, struktur- und artenreichem Wertgrünland entwickelt werden.

Insgesamt sind die vorgesehenen Maßnahmen in Art und Umfang geeignet, die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig i. S. d. naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu kompensieren.

Als schutzwürdig ausgewiesene Biotope und Biotoptypen gem. § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG des Biotopkatasters sind im Umfeld des Vorhabens ausgewiesen, werden aber im Zuge der Maßnahmen nicht beeinträchtigt. Pflanzenarten der Rote Liste Schleswig-Holstein sind durch das Vorhaben betroffen, die VHT hat mit entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen darauf reagiert.

Nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde steht das Vorhaben damit unter Berücksichtigung der im LBP genannten Maßnahmen und unter Beachtung der im verfügbaren Teil dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen mit den Belangen des Naturschutzes im Einklang.

Einwendungen

Zum Thema des Natur- und Landschaftsschutzes wurde vom Kreisnaturschutzbeauftragten und der Stadt Bad Oldesloe namentlich die folgende Einwendung erhoben:

„Allerdings bleibt dies aus unserer Sicht hinter den in der Begehung 04.06.2024 und der Anhörung 02.07.2024 besprochenen Alternative zurück, dass nur eine Baustraße, nämlich die über den Radweg ausreichen wird. Daher bitten wir Sie, die zweite Baustraße (siehe Markierung in der Karte aus Teil 18.9.3) zu streichen.“

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gewiss kann die Planfeststellungsbehörde nicht darüber entscheiden, was in den genannten Begehungen zwischen dem Kreisnaturschutzbeauftragten und der Stadt Bad Oldesloe besprochen oder zugesichert wurde. Die Forderung des Kreisnaturschutzbeauftragten, die zweite Zuwegung vollständig entfallen zu lassen, kann in der vorliegenden Form jedoch nicht berücksichtigt werden. Die VHT hat erwidert, dass in der Begehung abgestimmt

wurde, dass die zweite Zuwegung zwar erforderlich bleibt, jedoch nicht in Regelbauweise hergestellt wird und nur kurzfristig genutzt wird. Unabhängig davon, ob dies in der Begehung so geschehen ist, kann die Planfeststellungsbehörde der Argumentation des VHT folgen. Auf Grund der Entscheidung der VHT, die Zuwegung nicht in Regelbauweise herzustellen und nur kurzfristig zu nutzen, ist eine erhebliche Reduzierung des Eingriffsumfangs gewährleistet. Darüber hinaus hat die VHT bereits im Zuge der ersten Planänderung, auch zum Schutz vorkommender Rote-Liste Arten den Flächenbedarf insgesamt deutlich verringert. Die verbleibende zweite Zuwegung dient der Bau- und Betriebssicherheit sowie der ordnungsgemäßen Durchführung der Baumaßnahme. Ein vollständiger Verzicht würde die Erreichbarkeit einzelner Bauflächen erheblich erschweren. Nach § 15 Abs. 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen; unvermeidbare Eingriffe sind auszugleichen oder zu ersetzen. Durch die vorgenannte Planänderung wurde der Eingriff bereits auf das unbedingt notwendige Maß reduziert und die Vermeidungspflicht im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

Die kurzzeitige und nicht regelhafte Nutzung der zweiten Zuwegung stellt somit keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Ein weitergehender Entfall wäre nicht nur technisch unverhältnismäßig, sondern fachlich nicht erforderlich, da die Schutzgüter des Naturschutzrechts durch die getroffenen Maßnahmen bereits gewahrt bleiben.

B.4.8 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Im Umfeld des Vorhabens liegen die Natura 2000-Gebiete:

- DE 2127-391 „Travetal“ (min. 450 m nördlich)
- DE 2228-352 „Rehkoppel“ (min. 3,1 km südöstlich)

Direkte und indirekte Beeinträchtigungen dieser Gebiete können sicher ausgeschlossen werden.

B.4.9 Artenschutz

Das Vorhaben genügt den einschlägigen artenschutzrechtlichen Anforderungen. In Form eines „Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“ (Unterlage 12.5) werden in Bezug auf die Anhang-IV-Arten und die europäischen Vogelarten mögliche Verbote gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG untersucht.

Für den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wurden 2015 projektbezogene Biotopkartierungen und eine Kartierung Artengruppen Brutvögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Haselmaus und Heuschrecken durchgeführt. Eine Plausibilisierung fand im Jahr 2020 statt. Für die übrigen Artengruppen erfolgten Potenzialanalysen.

Ergänzend hat die VHT die Ergebnisse von faunistischen Bestandserfassungen für den B-Plan Bad Oldesloe Nr. 107 mit einbezogen. Hier erfolgten Erfassungen von Brutvögeln, Fledermäusen, Haselmaus, Amphibien sowie Tagfalter, Libellen und Heuschrecken.

Zudem hat die VHT die vorliegenden tierökologischen Daten (Datenabfrage 2019) aus der Datenbank des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR) für die Auswertung herangezogen (LLUR 2019a).

Als Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass die Biotopausstattung des Untersuchungsgebietes ein Vorkommen wertgebender Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie aus den Arten/ Artengruppen Fledermäuse, Säugetiere, Amphibien, Reptilien, sowie für einige europäische Vogelarten erwarten lässt. Die Darlegungen zu den Datengrundlagen der Untersuchung sowie zur Auswahl der einer näheren artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogenen Arten sind plausibel. Nach den Ergebnissen der Artenschutzrechtlichen Untersuchungen war für die Arten Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhaufledermaus, Zwergfledermaus, Haselmaus, die Zauneidechse sowie für einige europäische Vogelarten einschließlich der auf der Vorwarnliste geführten Arten eine individuenbezogene Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erforderlich.

Fledermäuse

Eine Betroffenheit von Fledermäusen liegt vor. Das Vorhaben ist nicht geeignet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszulösen. In den Antragsunterlagen wurde der Nachweis geführt, dass unter Beachtung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen 005_VA; 006_VA; 011_CEF das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden kann.

Haselmaus

Eine Betroffenheit der Haselmaus liegt vor. Das Vorhaben ist nicht geeignet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszulösen. In den Antragsunterlagen wurde der Nachweis geführt, dass unter Beachtung der

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme 004_VA sowie Kontrolle der Bauabwicklung durch eine umweltfachliche Bauüberwachung das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden kann.

Reptilien

Eine Betroffenheit von Reptilien liegt vor. Das Vorhaben ist nicht geeignet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszulösen. In den Antragsunterlagen wurde der Nachweis geführt, dass unter Beachtung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen 004_VA; 007_VA; 008_VA sowie Kontrolle der Bauabwicklung durch eine umweltfachliche Bauüberwachung das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden kann.

Brutvögel

Eine Betroffenheit von Brutvögeln liegt vor. Das Vorhaben ist nicht geeignet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszulösen. In den Antragsunterlagen wurde der Nachweis geführt, dass unter Beachtung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen 004_VA; 005_VA; 011_CEF sowie Kontrolle der Bauabwicklung durch eine umweltfachliche Bauüberwachung das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden kann.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Betroffenheiten von besonders und streng geschützten Arten vorliegen. Das Vorhaben ist jedoch nicht geeignet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszulösen. In den Antragsunterlagen wurde der Nachweis geführt, dass unter Beachtung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und CEF-Maßnahme 011_CEF sowie Kontrolle der Bauabwicklung durch eine umweltfachliche Bauüberwachung das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden kann.

B.4.10 Immissionsschutz

B.4.10.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Baustellen einschließlich der dort betriebenen Baumaschinen und Kraftfahrzeuge sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i.S.d. § 3 Abs. 5 BImSchG. Nach § 22 BImSchG sind diese so zu errichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein

Mindestmaß beschränkt werden. Ob von einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen, ist anhand der AVV-Baulärm zu beurteilen. In der AVV Baulärm werden u.a. gebietsbezogene Immissionsrichtwerte für den Tages- und Nachtzeitraum festgesetzt. Baustellen sind vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausgenommen, vgl. Nummer 1 Satz 2 Buchstabe f der TA Lärm.

Die Vorhabenträgerin hat für die Baumaßnahme eine umfangreichere Baulärmprognose erstellt, in welcher Aussagen zu Auswirkungen des zu erwartenden Baulärms auf die an der Baustelle lebenden Menschen gemacht werden. Des Weiteren enthält sie wegen der prognostizierten Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm Empfehlungen zum Schutz der Anwohner.

Die Baulärmprognose befasst sich mit näher bezeichneten Szenarien, die jeweils für eine bestimmte lärmintensive Technologie stehen. Hierzu zählen die Mastgründungen, der Neubau der Bahnsteigkante inkl. Bodenaustausch und Gleislängsverbau, Pflasterarbeiten sowie die Herstellung von Kabelleerohrtrassen und Kabelschächten.

Die für die einzelnen Szenarien berechneten Beurteilungspegel übersteigen die Immissionsrichtwerte mitunter erheblich. Es ist sowohl am Tage als auch während der Nachtzeit mit Richtwertüberschreitungen zu rechnen. Hervorzuheben sind

- Abbruch-, Stopf-, Verdichtungsarbeiten
- Rammarbeiten.

Ausgehend von den prognostizierten Richtwertüberschreitungen werden schließlich Schallschutzmaßnahmen herausgearbeitet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen im Wesentlichen:

- Information der Anwohner
- Maßnahmen bei Errichtung und Betrieb der Baustelle (u.a. Baulärmmonitoring)
- Beschränkungen der Betriebszeit

Unter Kapitel 9.5 hat die Vorhabenträgerin die gutachterlich empfohlenen Minderungsmaßnahmen in dem hier festgestellten Erläuterungsbericht übernommen und ergänzt. So sieht die Vorhabenträgerin ein baubegleitendes Monitoring vor, um auch während der Bauarbeiten in einem gewissen Maße auf sehr hohe Immissionen reagieren zu können. Das im Erläuterungsbericht beschriebene Konzept der Lärmschutzmaßnahmen ist als Bestandteil des festgestellten Plans verbindlich

umzusetzen. Die Auflagen zu Punkt A.4.5.1 nehmen zum Teil inhaltlich Bezug auf die beschriebenen Maßnahmen.

Die nach dem Plan von der Vorhabenträgerin zu erstellenden regelmäßigen Prognosen zur Baulärmbelastung („Quartalsprognose“) ermöglichen im Nachgang zur Planfeststellung die Ermittlung der tatsächlichen Belastung während der Bauphase zur lärmoptimierten Steuerung der lärmintensiven Arbeiten.

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

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Großteil der Bauarbeiten während der Tageszeit (07:00 bis 20:00 Uhr) ausgeführt werden können.

Erfahrungsgemäß werden bei Nachtarbeiten, die unter Maschineneinsatz erfolgen, die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten. Dennoch wäre ein genereller Ausschluss von Nachtarbeiten durch den PFB unverhältnismäßig.

B.4.10.1.1 Informationspflichten

Die lärmintensiven Bauarbeiten schreiten entsprechend des Bauverlaufs fort. Daher sind Beeinträchtigung von Anliegern durch besondere Spitzenpegel regelmäßig nur von kurzer Dauer. Durch die umfangreichen Informationspflichten, die der Vorhabenträgerin durch die Nebenbestimmungen auferlegt werden, können Anlieger frühzeitig erkennen, wann eine Belästigung eintreten könnte. Im Hinblick auf diese besonders lärmintensiven Arbeiten ist es daher den Anliegern zumutbar, für diesen kurzfristigen Zeitraum entsprechende Maßnahmen zur Verminderung der eigenen Beeinträchtigungen zu ergreifen, wie zum Beispiel, die Fenster in Wohnräumen zu schließen oder den Aufenthalt in von der Lärmquelle abgewandteren Räumen zu suchen.

Aus den Planunterlagen ist ersichtlich, dass eine Überschreitung der Grenzwerte der AVV Baulärm zu erwarten sind. Durch die Auflagen ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, diese Grenzwertüberschreitungen zu ermitteln und die voraussichtlich betroffenen Anlieger zu informieren.

Baulärm ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich zu dulden. Kein Nachbar kann ein Bauwerk errichten, umbauen oder auch instandhalten, ohne dass dabei Lärm verursacht wird. Im Übrigen wirkt auch hier die Nachbarschaft zu einer bestehenden Eisenbahnanlage schutzmindernd, da nach allgemeiner Lebenserfahrung Anwohner mit der Durchführung von Bauarbeiten an einer bestehenden Eisenbahnstrecke immer rechnen müssen. Daraus lässt sich für das Vorhaben allerdings nicht ableiten, dass Baulärm in beliebiger Höhe und unbegrenzter Zeitdauer hinzunehmen ist.

Auch wenn sich die Bauarbeiten über längere Zeiträume erstrecken, sind die hiervon ausgehenden Lärmimmissionen im Gegensatz zu dem durch den Betrieb der fertig gestellten Anlage bedingten Verkehrslärm oder auch dem von einem Gewerbebetrieb verursachten Gewerbelärm zeitlich begrenzt. Wesentlich ist insbesondere, dass dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 08.02.2007, Az. 5 S 2257/05).

Insofern kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Anwohnern zugemutet werden, den während der Bauzeit auftretenden Baulärmimmissionen tagsüber durch weitestgehende Geschlossenhaltung der Fenster zu begegnen. In Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24.BImSchV kann davon ausgegangen werden, dass tagsüber eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Stoßbelüftung ist auch nicht aufgrund der dann im Raum kurzzeitig höheren Lärmbelastung unzumutbar. Auch kann die Lüftung in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden. Dies gilt insbesondere, wenn wie im vorliegenden Fall alle erkennbaren technisch realisierbaren, geeigneten und der Vorhabenträgerin zumutbaren Schallschutzmaßnahmen festgesetzt sind.

B.4.10.1.2 Schallschutzmaßnahmen

Da die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Wesentlichen im Zuge der durchgehenden Tag - und Nachtbauarbeiten während der Sperrpausenzeiträume 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 verkehrlichen Bedeutung und Verfügbarkeit des Bahnhofs Bad Oldesloe und der Strecke, sondern auch wegen der sich entsprechend verlängernden Baulärmsituation

abwägungsrelevant ist, unverhältnismäßig. Die Vorhabenträgerin selbst hat erklärt, während der Nachtbauarbeiten auf Rammarbeiten verzichten zu wollen. Insofern wird mit der Auflage des Verbots derartiger Arbeiten eine der Vorhabenträgerin zumutbare Beschränkung auferlegt.

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.4.10.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Ausweislich der vorgelegten Gutachten sind durch die Arbeiten im Umfeld des Vorhabens baubedingte Erschütterungen zu erwarten, die oberhalb der zulässigen Anhaltswerte liegen. Die Einhaltung dieser Werte, die keinen Gesetzescharakter haben, wird jedoch durch die Auflagen bestimmt. Damit ist zugleich verbunden, dass unzumutbare Beeinträchtigungen Dritter durch die baubedingten Erschütterungen vermieden werden.

Aus dem zivilrechtlichen Regelungssystem ergibt sich, dass Schäden, die durch die Bautätigkeit an Eigentum Dritter verursacht werden, durch die Vorhabenträgerin zu ersetzen sind. Dies trifft auch auf Schäden zu, die durch baubedingte Erschütterungen verursacht werden. Da aus dem Gutachten hervorgeht, dass eine maßgebliche Erschütterung an den Gebäuden „Im Seybeck 1, 2“; „Pölitzer Weg 1, 1f“; „Turmstraße 48“ sowie „Im Seybeck 2“ erfolgt, hält es die Planfeststellungsbehörde für angemessen, eine Zustandsdokumentation vor Aufnahme der Bautätigkeit anzuordnen. Damit soll im Hinblick auf mögliche Schäden sichergestellt werden, dass der Nachweis der Verursachung geführt werden kann.

B.4.10.3 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Nach § 3 Ziff. 1 und 2 des BImSchG gehören Erschütterungen zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren,

erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Indes existieren anders als zu den Verkehrsgeräuschen weder im BImSchG selbst noch in einer auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnung spezielle Bestimmungen zum Erschütterungsschutz. Gleichwohl ist das Interesse der Nachbarschaft, von vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch betriebsbedingte Erschütterungen verschont zu bleiben, zu beachten. In der Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes wurde ein von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkanntes Schutzkonzept entwickelt.

Nach diesem Konzept liegt bei Schienenwegen, die – wie hier – geändert werden sollen, eine unzumutbare Erschütterungsbelastung grundsätzlich dann vor, wenn die vorhabenbedingte Belastung der Anhaltswerte nach Tabelle 1 der DIN 4150-2 überschreitet und gleichzeitig die Beurteilungsschwingstärke KBFT_r um mindestens 25 % gegenüber der Vorbelastung zunimmt. Das Schutzkonzept stellt hauptsächlich auf die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ ab.

Spezielle Untersuchungen zu den betriebsbedingten Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen („Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen DIN 4150“) sind nicht angestellt worden. Diese Anhaltswerte werden bereits bei seitlich neben dem Bahnkörper stehenden Bauwerken bei Einwirkungen aus vorbeifahrenden Zügen nach allen vorliegenden Erfahrungen deutlich unterschritten. Gleichwohl kann es sich bei den in Gebäuden auftretenden Erschütterungen um für den Menschen als „gut spürbar“ wahrzunehmende Erschütterungen handeln.

Nach den Ergebnissen der Untersuchung sind keine Maßnahmen zum Schutz gegen betriebsbedingte Erschütterungen erforderlich.

B.4.10.4 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.

In Erfüllung dieser Auflage hat die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse und der Witterung wirksame Maßnahmen zur Reduzierung dieser Immissionen zu ergreifen. So sind staubentwickelnde Materialien abzudecken oder zu befeuchten und die staubentwickelnden Bereiche bei erheblicher Staubeentwicklung zu befeuchten. Bei trockener Witterung ist eine Verringerung der

Fahrzeuggeschwindigkeit in der Nähe von Wohnbebauung in Betracht zu ziehen. Es ist stets darauf zu achten, dass Motoren von Fahrzeugen und Geräten, die momentan nicht gebraucht werden, abgestellt werden (Vermeidung von Leerlauf) und unnötige Leerfahrten unterbleiben.

B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Vorhabenträgerin hat nach den bahninternen Vorschriften ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) in Form eines Kurzkonzepts erstellt, Unterlage 18. Nach diesem ist während der Arbeiten eine Deklarationsanalyse durchzuführen. Zudem ist es auf die Einstufung der ausgebauten Stoffe entsprechend der Ersatzbaustoffverordnung anzupassen. Insofern wurde die Fortschreibung des BoVEK beauftragt.

Die rechtlichen Grundlagen für die abfallrechtliche Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind zuvorderst im Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) enthalten. Es gelten gemäß § 6 KrWG die Grundsätze der Abfallvermeidung und Abfallbewirtschaftung. Diese hat gemäß § 6 Abs. 1 KrWG in der folgenden Rangfolge zu erfolgen:

1. Vermeidung,
2. Vorbereitung zur Wiederverwendung,
3. Recycling,
4. sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung,
5. Beseitigung.

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 KrWG soll in Anbetracht dieser Rangfolge nach Maßgabe der §§ 7 und 8 KrWG diejenige Maßnahme Vorrang haben, die den Schutz von Mensch und Umwelt bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen unter Berücksichtigung des Vorsorge- und Nachhaltigkeitsprinzips am besten gewährleistet.

Abfälle im Sinne des KrWG sind im Allgemeinen alle Stoffe oder Gegenstände, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss (§ 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG). Abfälle zur Verwertung sind Abfälle, die verwertet werden; Abfälle, die nicht verwertet werden, sind Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 KrWG).

Gemäß § 7 Abs. 2 Satz 1 und 2 KrWG sind die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen vorrangig zur Verwertung ihrer Abfälle verpflichtet. Abfälle, die nicht verwertet werden, sind gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 KrWG zu beseitigen, soweit in § 17 KrWG nichts

Anderes bestimmt ist. Gehölzrückschnitte und Rodungen führen zu Stoffen, derer sich die Vorhabenträgerin entledigen muss.

Die Verantwortlichkeit liegt hier bei der Vorhabenträgerin, die als Erzeugerin gemäß § 3 Abs. 8 Nr. 1 KrWG anzusehen ist. Durch deren Tätigkeit fallen wie dargelegt Abfälle an.

Die Führung von Nachweisen und Registern über die Entsorgung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen richtet sich nach der Nachweisverordnung (NachwV). Hierbei ist zu beachten, dass nach dieser Verordnung nicht nur der Erzeuger, sondern alternativ auch der Besitzer von Abfällen verpflichtet ist, § 1 Abs. 1 Nr. 1 NachwV. Daher sind hier sowohl das jeweils ausführende Unternehmen als auch die betroffenen Abfälle zu benennen.

Rechtliche Grundlagen für die bodenschutzrechtliche Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens sind insbesondere die Vorschriften des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen, § 1 Satz 2 BBodSchG.

Die Vorhabenträgerin treffen hier insbesondere die Pflichten zur Gefahrenabwehr und Vorsorge in §§ 4, 6 und 7 BBodSchG.

Die abfallwirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens ist unter Berücksichtigung der typischerweise bei Bahnsteigrückbauten anfallenden Rückbaumaterialien und der bauphysikalisch ohnehin erforderlichen sukzessiven Abfuhr und Entsorgung der Abfälle als gut beherrschbar einzuordnen. Es fallen Altschotter, Altschwellen, Stahlschrott, Bodenaushub, Stein- und Betonbruch an. Die anfallenden Abfälle werden analysiert und deklariert; für die zu erwartenden Mengen stehen hinreichend dimensionierte, bodenseitig gut zu schützende Flächen in nicht empfindlicher Lage zur Verfügung.

Gemäß BoVEK werden, sofern nicht wiederverwendbare Stoffe vorgefunden werden, diese fachgerecht der Entsorgung zugeführt und diese nachgewiesen.

Grundsätze der Anlage von Bereitstellungsflächen zu Entsorgungszwecken wurden in die Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen, um dem Umstand abzuweichen, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan keine eigenständige grundwasserschutzbezogene Vermeidungsmaßnahme enthält.

B.4.12 Denkmalschutz

Im Baubereich muss mit archäologischer Substanz d.h. mit archäologischen Denkmalen gerechnet werden. In Vorbereitung der Baumaßnahmen hat die Vorhabenträgerin der Forderung aus der Stellungnahme des Archäologischen Landeamtes S – H Folge zu leisten und vor Beginn der Erdarbeiten die Fläche durch das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein in Form einer Baubegleitung zu untersuchen und vorhandene Denkmale zu bergen und dokumentieren zu lassen.

B.4.13 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabenträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden. Eine der wesentlichen spezifischen Anforderungen bei dem gegenständlichen Vorhaben liegt in der Vielzahl der betroffenen Leitungen bzw. Medien (vergleiche bspw. Tabellen 3 und 4 im Erläuterungsbericht).

B.4.14 Straßen, Wege und Zufahrten

Die geplanten Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen dienen der Erreichbarkeit der Baustelle bzw. der Bauabschnitte und der für die Bauabwicklung erforderlichen Logistik. Hierzu zählen sowohl die Flächen für die Zwischenlagerung von Ein- und Ausbaustoffen als auch die Aufstellflächen für Maschinen, Geräte, Baucontainer und die Abstellflächen für Baustellenfahrzeuge. Neben den Betriebsgleisen muss ausreichender Platz zur Verfügung stehen, der sowohl die Bautätigkeiten an sich ermöglicht als auch den Anforderungen des Arbeitsschutzes genügt.

Der erforderliche Flächenbedarf für die Baustelleneinrichtung und Logistik ist den Baustelleneinrichtungs – und erschließungsplänen (Unterlagen 8.1 bis 8.3) zu entnehmen. Diese Flächen sind notwendig zur Umsetzung des Vorhabens. Die Inanspruchnahme erfolgt temporär, so dass diese Flächen der Allgemeinheit im Anschluss an die Bauarbeiten wieder zur Verfügung stehen.

Die Baustraßen sollen je nach örtlichen Gegebenheiten mit einer Mindestbreite von 3,50 m ausgeführt werden. Zur Andienung von Baustelleneinrichtungsflächen ist es z.T. erforderlich, Gräben zu queren. Diese Querungen werden mit einer Behelfsüberfahrt über die Gräben realisiert. Die Konstruktion ist in Abhängigkeit der statischen Erfordernisse je Einzelfall zu bestimmen. Bei Baustraßen auf bereits bestehenden Verkehrsflächen ist der Bestand durch geeignete Maßnahmen zu schützen und dieser Schutz ist nach Beendigung der Baumaßnahmen zurückzubauen.

Baustraßen auf bisher unbefestigtem Baugrund sind nach Maßgabe des überarbeiteten Bodenschutzkonzeptes (Unterlage 18) zu errichten. Nach Beendigung der Baumaßnahme und Rückbau der Straßenoberflächen (Baustraßen) sind die geplanten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen bzw. der Ursprungszustand funktional wieder herzustellen.

Soweit die Benutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes im Rahmen der entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben wie zum Beispiel Tonnagebegrenzungen erfolgt, stellt auch der Transport von Baustoffen oder Abfällen einen Gemeingebrauch öffentlicher Straßen dar. Den Interessen der Anlieger und Straßenbaulastträger an der Vermeidung von Behinderungen des Verkehrs wird mit der Verpflichtung zur Abstimmung in ausreichendem Maße nachgekommen.

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen werden grundsätzlich nicht durch Planfeststellungsbeschluss getroffen. Das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren ist ein anlagenbezogenes Verfahren. Es kann zukünftige Veränderungen im Straßenverkehr nur insoweit berücksichtigen, als diese durch das gegenständliche Vorhaben selbst ausgelöst werden. Temporäre Beeinträchtigungen finden ihren Niederschlag in Nebenbestimmungen.

B.4.15 Kampfmittel

Im Anhörungsverfahren hat das Eisenbahn – Bundesamt eine Kampfmittelbelastungsauskunft eingeholt. Nach dieser der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Auskunft vom 13.09.2023 ergab die Gefahrenerkundung/ Luftbildauswertung, dass für das Gebiet der Baumaßnahme Kampfmittelverdacht besteht.

Die festgestellte Kampfmittelbelastung stellt derzeit keine Gefahr dar. Jedoch kann es infolge einer Nutzungsänderung in Abhängigkeit der Bautätigkeit, insbesondere bei Erdingriffen, zu Kampfmittelfunden (Bomben, Granaten, etc.) kommen. Deshalb

ist aus Sicherheitsgründen eine vorsorgliche Sondierung und Kampfmittelräumung vorzunehmen.

B.4.16 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche geplante Flächeninanspruchnahmen kritisch geprüft. 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.

Der in geringem Umfang erforderliche Grunderwerb bzw. die dingliche Sicherung sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf das notwendige Maß begrenzt und notwendig.

Darüber hinaus müssen für die Umsetzung der Baumaßnahmen Flächen, die sich nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden, für die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen, Lager- und Bereitstellungsflächen temporär in Anspruch genommen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Grundinanspruchnahme auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt wurde.

Neben dem Grunderwerb und der vorübergehenden Grundinanspruchnahme hat die Planfeststellungsbehörde auch die Notwendigkeit der vorgesehenen dinglichen Sicherungen geprüft.

Es überwiegen die öffentlichen Belange, die sich u.a. in der gesetzlichen Bedarfsfeststellung, aber auch in der sonstigen Planrechtfertigung (vgl. Punkt B.3.1) widerspiegeln. Die Planung dient bereits dadurch dem öffentlichen Interesse.

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.

B.4.17 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 Klimaschutzziele korrespondiert, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens 65 % und bis 2040 um mindestens 88 % zu mindern.

Die Treibhausgasemissionen [THG] im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von CO₂ und hängen stark von der Antriebsart, der Form und dem Gewicht der Fahrzeuge ab. Der Verkehr ist in Deutschland mit einem Anteil von rund 21 Prozent am Gesamt-Kohlendioxid ausstoß beteiligt¹. Im Verkehrssektor resultieren dabei 98 Prozent der Treibhausgas-Emissionen mit 140,6 Mt CO₂e aus dem Straßenverkehr (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2021, S. 15). Auf den Schienenverkehr entfällt dabei weniger als ein Prozent².

Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs. Im Personenfernverkehr z.B. beträgt die Klimawirkung der Schiene weniger als ein Viertel im Vergleich zu Flugzeug und Pkw. (vgl. Umweltbundesamt 2020: Ökologische Bewertung von Verkehrsarten – Abschlussbericht. Texte 156/2020, S. 122f und S. 128).

¹ Diese Zahlen gelten für 2018, Verkehr (162 Mio t) und D (755 Mio t) aus „Verkehr in Zahlen 2020/2021“, BMVI.

² DB Eisenbahn in Deutschland hatte 2018 einen Anteil von rd. 0,4 % (3,2 Mio t CO₂e).

Die Bundesregierung legt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 KSG in ihrem Klimaschutzprogramm fest, welche Maßnahmen sie zur Erreichung der oben genannten nationalen Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren ergreifen wird. Das Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor beinhaltet hierfür als eines der Maßnahmenbündel die CO₂e-Minderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs deutlich zu stärken ist (vgl. Ziffer 3.4.3.1, 3.4.3.2, 3.4.3.6). Zusätzlich kann die Dekarbonisierung durch die Elektrifizierung weiterer Schienenstrecken weiter vorangetrieben werden.

Auf dieser Grundlage investieren Bund und die Deutsche Bahn erheblich in die Erneuerung und den Ausbau des Schienennetzes. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht. Durch die Einführung von digitaler Leit- und Sicherungstechnik auf zentralen Achsen und die Digitalisierung von Stellwerken wird die Kapazität deutlich gesteigert. Engpasskorridore im Schienennetz an neuralgischen Punkten werden ausgebaut, und damit die infrastrukturelle Grundlage zur Realisierung des Deutschlandtaktes gelegt. Zudem soll das elektrifizierte Netz erweitert und verdichtet werden. Mit diesen Maßnahmen wird die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs für die Nutzer gesteigert (S. 66 des Klimaschutzprogramms). Auch der Schienengüterverkehr wird von der Modernisierung und Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz deutlich profitieren. Gütertransport auf der Schiene wird dadurch schneller und attraktiver (S. 74 des Klimaprogramms).

Mit dem ersten Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905) wurde die Klimaschutzzielstellung erhöht. Die Minderungsziele wurden in § 3 KSG gegenüber der Fassung von 2019 nochmals ambitioniert fortgeschrieben. Als Zielgröße für den Sektor Verkehr ist nunmehr eine Reduktion auf 85 Mio. t/CO₂e im Jahr 2030 normiert. Dies entspricht einer Reduktion von rund 48 Prozent ggü. 1990.

Insoweit ergibt sich die Notwendigkeit, die bereits ergriffenen Maßnahmen zu verstärken und ggf. weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Die die aktuelle Bundesregierung tragenden Parteien haben in ihrem Koalitionsvertrag die Zielstellungen bekräftigt und ein Klimaschutzsofortprogramm angekündigt.

Wie aufgezeigt stellt die Verlagerung von Verkehren u.a. von der Straße auf die Schiene einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt.

Durch das vorliegende Vorhaben „S4 Bhf. Bad Oldesloe Umbau Bst. 3 u. 4 Anpassung Trassierung u. Weichen im Bf. sowie Verlängerung Überholgleis 39 auf 835m“ wird für dieses Ziel (Verlagerung der Verkehre auf die Schiene) ein weiterer Beitrag geleistet, indem die S - Bahnlinie S4 (Ost) die Regionalbahn - Leistungen ersetzt und somit den Nahverkehr zwischen Hamburg und dem Kreis Stormarn sowie im Bezirk Hamburg-Wandsbek verbessert. Dies geschieht durch einen dichten, regelmäßigen Fahrplankontakt, einen zuverlässigen Betrieb mit hoher Pünktlichkeit und eine direkte Verbindung bis in die Hamburger Innenstadt. Dazu werden Hamburg und Ahrensburg künftig in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt verbunden. Bis Bargteheide ist in der Hauptverkehrszeit ein 20-Minuten-Takt geplant. Zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe ist wie bisher ein Stundentakt vorgesehen.

Die Strecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe ist eine der am meisten befahrenen Pendlerstrecken rund um die Freie und Hansestadt Hamburg und die am stärksten nachgefragte Strecke in Schleswig-Holstein. Die Gesamtstrecke Hamburg – Lübeck ist eine der zentralen Siedlungsachsen der Metropolregion Hamburg. Die Strecke ist bereits jetzt stark ausgelastet: Die Nachfrage im Regionalverkehr zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe ist in den Jahren 2000 bis 2010 um ca. 50 % gestiegen. Wie bereits im Punkt B4.1 dargelegt, wird prognostiziert, dass die Anzahl der Ein - und Aussteiger je Werktag auf der Strecke Hamburg Hauptbahnhof und Bad Oldesloe im Prognosenullfall (2030 – ohne neue Infrastruktur S4) mit den vorhandenen Nahverkehrsprodukten RE8, RE80 und RB81 bei insgesamt 40.300 zusammen liegen würde. Im Prognosefall (mit neuer Infrastruktur S4 - RE8, RE80 und S4 statt RB81) kommen 64.000 Ein- und Aussteiger je Werktag zustande. Eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen wird auch langfristig erwartet. Deshalb müssen zukünftig Zugzahlen bzw. Zuglängen weiter deutlich erhöht werden, was auf der bestehenden Gleisinfrastuktur nicht möglich ist.

Durch den Bau der neuen S-Bahnlinie können der Güterverkehr und der Fernverkehr (einschließlich Regionalexpress) vom Nahverkehr getrennt werden: Der Regionalverkehr in Form der Regionalbahn wird von den bestehenden Gleisen auf die neuen S-Bahngleise verlagert. Diese so genannte Entmischung führt dazu, dass mehr

Trassen für den schnellen Nahverkehr, den Fern- und Güterverkehr zu Verfügung stehen.

Die positiven Wirkungen des Gesamtvorhabens u.a. auf die THG-Emissionen sowie die Verlagerungseffekte Straße- Schiene sind zudem im Zuge der Erstellung des Bedarfsplans 2030 ermittelt und insoweit im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellt. Hierbei sind die Lebenszyklusemissionen der Infrastruktur in die Bewertung einbezogen und berücksichtigt.

Die THG-Emissionen durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung (vgl. oben) ist der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund stellt die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen Beitrag zur THG-Minderung und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele dar.

Folglich stellt das vorliegende Vorhaben einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene und damit zur Erreichung der Zwecke des Bundes-Klimaschutzgesetzes dar. Das Vorhaben steht damit im Einklang mit dem eingangs dargestellten Zweck des KSG und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm.

B.5 Gesamtabwägung

Das Vorhaben „Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“ wird unter der Regie des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes finanziert. Unbeschadet der Tatsache, dass auch Finanzierungsanteile nach anderen gesetzlichen Grundlagen bestehen, ist das Vorhaben damit unter § 1 Absatz 3 Nr. BSWAG zu subsumieren. Diese Vorhaben haben ausweislich der Gesetzesbegründung bereits aus ihrer Einordnung in dieses Finanzierungsinstrument eine besondere Bedeutung für die verkehrliche Entwicklung der Gemeinden. Derartige Vorhaben sind daher von überragendem öffentlichem Interesse.

Soweit das plangegenständliche Vorhaben als Einzelmaßnahme bezeichnet wird, steht dies der Zuordnung zu dem Gesamtvorhaben nicht entgegen. Für die Umsetzung des Gesamtvorhabens sind auch Einzelmaßnahmen von Bedeutung. Sie sind Bestandteil des im Gesamtvorhaben verfolgten Planungskonzepts.

Damit ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben sowohl dem in der Anlage zu 1 BSWAG im Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nr. 22 benannten Großknoten Hamburg zuzuordnen als auch unter § 1 Absatz 3 BSWAG zu subsumieren.

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.

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

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

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 nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

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

Schwerin, den 07.11.2025

Az. 571ppo/017-2023#010

EVH-Nr. 3498752

Im Auftrag

(Dienstsiegel)