



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Az. 511ppa/061-2300#003
Datum: 10.10.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„PFA 2: Bf Passow(e) - Grenze D/PL der ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL (-Szczecin)“

**in den Gemeinden Casekow, Tantow, Mescherin, Randowtal,
Gartz (Oder), Hohenselchow-Groß-Pinnow
und der Stadt Schwedt
des Landkreises Uckermark, Bundesland: Brandenburg**

Bahn-km 89,300 bis 119,585

der Strecke 6328 Angermünde - Rosow (DB-Grenze)

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Weitlingstraße 22
10317 Berlin**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	13
A.1	Feststellung des Plans	13
A.2	Planunterlagen	14
A.3	Besondere Entscheidungen	41
A.3.1	Naturschutzrechtliche Befreiungen und Ausnahmen	41
A.3.1.1	Europäisches Vogelschutzgebiet (SPA) „Randow Welse Bruch“ (DE 2751 421)	41
A.3.1.2	Geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG)	42
A.3.2	Artenschutzrechtliche Befreiungen	43
A.3.3	Wasserrechtliche Erlaubnisse	44
A.3.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse für Bahnanlagen	44
A.3.3.1.1	Einleitung von Niederschlagswasser in Grundwasser und Oberflächengewässer	44
A.3.3.1.2	Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser	57
A.3.3.1.3	Bauzeitliche Wasserhaltungen	58
A.3.3.2	Niederschlagsentwässerung für Straßen	60
A.3.4	Waldumwandlung	60
A.3.5	Aufhebung der vorläufigen Anordnung	63
A.3.6	Konzentrationswirkung	63
A.4	Nebenbestimmungen	64
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	64
A.4.1.1	Einleitung von Niederschlagswasser in Grundwasser und Oberflächengewässer ...	64
A.4.1.2	Einbringen von Stoffen in das Grundwasser s. B.4.2.1.2	66
A.4.1.3	Bauzeitliche Wasserhaltung s. B.4.2.1.3	67
A.4.1.4	Allgemeine Nebenbestimmungen zum Umgang mit Wasser s. B.4.2.1.4	68
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	68
A.4.2.1	Fachinformationssystem	68
A.4.2.2	Allgemeines	68
A.4.2.3	Maßnahmen vor Baubeginn	70
A.4.2.4	Maßnahmen während des Baubetriebs	71
A.4.2.5	Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten	71
A.4.3	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)	71
A.4.4	Artenschutz	72
A.4.5	Bodenschutz - Moorböden s. auch A.9.1.2	77
A.4.6	Immissionsschutz	77
A.4.6.1	Baubedingte Schallimmissionen	77
A.4.6.2	Betriebsbedingte Schallimmissionen	80
A.4.6.2.1	16. BImSchV	80
A.4.6.2.2	TA Lärm	83
A.4.6.3	Baubedingte Erschütterungsimmissionen	83
A.4.6.4	Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen	84

A.4.7	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz, s. a. A.9.1.1	86
A.4.8	Forstwirtschaft, s. a. A.9.1.7	87
A.4.8.1	Walderhaltungsabgabe	87
A.4.8.2	Ersatzaufforstungen	88
A.4.9	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	90
A.4.9.1	Allgemeine Hinweise zum Umgang mit Ver- und Entsorgungsanlagen	90
A.4.9.2	50 Hertz Transmission GmbH s. B.4.11.2	90
A.4.9.3	Deutsche Telekom Technik GmbH s. B.4.11.3	90
A.4.9.4	E.DIS Netz GmbH s. B.4.11.4	91
A.4.9.5	Zweckverband Ostuckermärkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung (ZOWA)	91
A.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	91
A.4.11	Unterrichtungspflichten	92
A.4.11.1	Baubeginn und der Fertigstellung	92
A.4.11.2	Landesamt für Umwelt - Abteilung Wasserwirtschaft 1 und 2	92
A.4.11.3	Durchlässe s. B.4.2.4	92
A.4.11.4	Streckensperrungen s. B.4.13.1	92
A.4.11.5	Festpunkte der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg	93
A.4.11.6	Abfall s. B.4.8	93
A.4.11.7	Wald	93
A.4.12	Fahrradabstellanlage Schönow	93
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	94
A.5.1	Grundsätzliches zu Zusagen	94
A.5.2	Verzicht auf kleinflächige Pflanzungen	94
A.5.3	Beräumen von Kadavern im Gleisbereich	94
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	94
A.7	Sofortige Vollziehung	94
A.8	Gebühr und Auslagen	94
A.9	Hinweise	95
A.9.1.1	Abfall	95
A.9.1.2	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR)	95
A.9.1.3	Baustellenzufahrten	96
A.9.1.4	Gascade Gastransport GmbH	96
A.9.1.5	Bestandsentwässerungen	96
A.9.1.6	Arbeiten in Wasserschutzgebieten	96
A.9.1.7	Wald	96
B.	Begründung	98
B.1	Sachverhalt	98
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	98
B.1.1.1	Historie	98
B.1.1.2	Plangegegenstand	98

1.	Gleisbau und Elektrifizierung für v=160 km/h	98
2.	Gleisentwässerungen (s. a. 7. Verkehrsstationen).....	99
3.	Rückbau.....	99
4.	Eisenbahnüberführungen	100
5.	Durchlässe	100
6.	Verkehrsstationen.....	101
7.	Lärmschutzwände.....	102
8.	Bahnübergänge	103
9.	Baustraßen und Rettungswegekonzept	103
10.	Sonstige Anlagen.....	104
B.1.1.3	Eingriffe in Natur und Landschaft	104
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	106
B.1.3	Anhörungsverfahren	107
B.1.3.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	107
B.1.3.2	Öffentliche Planauslegung.....	112
B.1.3.3	Benachrichtigung von Vereinigungen.....	113
B.1.3.4	Erörterung	113
B.1.3.5	1. Planänderung	113
B.1.3.5.1	Einleitung des 1. Planänderungsverfahrens.....	113
B.1.3.5.2	Öffentliche Planauslegung der 1. Planänderung.....	114
B.1.3.5.3	Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung	114
B.1.3.5.4	Benachrichtigung von Vereinigungen über die 1. Planänderung	117
B.1.3.6	2. Planänderung	117
B.1.3.6.1	Einleitung des 2. Planänderungsverfahrens.....	117
B.1.3.6.2	Anhörungsverfahren zur 2. Planänderung	118
B.1.3.6.3	Beteiligung der betroffenen Dritten.....	119
B.1.3.7	3. Planänderung	119
B.1.3.7.1	Einleitung des 3. Planänderungsverfahrens.....	119
B.1.3.7.2	Anhörungsverfahren zur 3. Planänderung	119
B.1.3.7.3	Benachrichtigung von Vereinigungen über die 3. Planänderung	120
B.1.3.7.4	Beteiligung der betroffenen Dritten.....	120
B.1.4	Vorläufige Anordnung	121
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	121
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	121
B.2.2	Zuständigkeit	122
B.3	Umweltverträglichkeit.....	122
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	122
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	123
B.3.2.1	Untersuchungsraum	123
B.3.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG ...	124
B.3.2.2.1	Auswirkungen auf den Menschen	124

B.3.2.2.2	Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	126
B.3.2.2.3	Auswirkungen auf Fläche und Boden.....	129
B.3.2.2.4	Auswirkungen auf das Wasser.....	130
B.3.2.2.5	Auswirkungen auf Luft und Klima.....	133
B.3.2.2.6	Auswirkungen auf Landschaft.....	135
B.3.2.2.7	Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.....	136
B.3.2.2.8	Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	137
B.3.2.3	Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG.....	138
B.3.2.3.1	Schutzgut Menschen.....	139
B.3.2.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	140
B.3.2.3.3	Schutzgut Fläche und Boden.....	144
B.3.2.3.4	Schutzgut Wasser.....	146
B.3.2.3.5	Schutzgut Luft und Klima.....	148
B.3.2.3.6	Schutzgut Landschaft.....	149
B.3.2.3.7	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.....	150
B.3.2.4	Zusammenfassung.....	151
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	153
B.4.1	Planrechtfertigung.....	153
B.4.2	Wasserhaushalt.....	157
B.4.2.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	157
B.4.2.1.1	Einleitung von Niederschlagswasser in Grundwasser und Oberflächengewässer mit Bezug auf die Auflagen unter A.4.1.1.....	158
B.4.2.1.2	Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser mit Bezug auf die Auflagen unter A.4.1.2.....	160
B.4.2.1.3	Bauzeitliche Wasserhaltung mit Bezug auf die Auflagen unter A.4.1.3.....	160
B.4.2.1.4	Allgemeine Nebenbestimmungen mit Bezug auf A.4.1.4.....	162
B.4.2.2	Abteilung Wasserwirtschaft des Landesamts für Umwelt.....	162
B.4.2.3	Untere Wasserbehörde des Landkreises Uckermark.....	163
B.4.2.4	Wasser- und Bodenverband „Welse“.....	164
B.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege.....	164
B.4.3.1	Landesamt für Umwelt.....	167
B.4.3.2	Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Uckermark.....	167
B.4.3.3	Gemeinden Casekow und Mescherin.....	169
B.4.4	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....	169
B.4.4.1	Vogelschutzgebiet „Randow Welse Bruch“ (DE 2751 421).....	169
B.4.4.2	FFH „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2750-301).....	176
B.4.4.3	FFH „Salveytal“ (DE 2752-302) und FFH „Piepergrund“ (DE 2751-301).....	177
B.4.4.4	Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Blumberger Forst“.....	177
B.4.4.5	Landschaftsschutzgebiet Naturpark Unteres Odertal.....	178
B.4.4.6	Naturschutzgebiete (NSG) Piepergrund und Salveybach.....	178
B.4.4.7	§ 30 Biotope.....	178
B.4.5	Artenschutz.....	180

B.4.5.1	Artenschutzrechtliche Befreiung	180
B.4.5.1.1	Heidelerche (<i>Lullula arborea</i>)	182
B.4.5.1.2	Schwarzkehlchen (<i>Saxicola rubicola</i>)	184
B.4.5.1.3	Bluthänfling (<i>Carduelis cannabina</i>)	186
B.4.5.1.4	Dorngrasmücke (<i>Sylvia communis</i>)	190
B.4.5.1.5	Goldammer (<i>Emberiza citrinella</i>)	193
B.4.5.1.6	Neuntöter (<i>Lanius collurio</i>)	196
B.4.5.1.7	Ablehnung der Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 Nr. 1 BNatSchG	200
B.4.5.2	Begründung der Auflagen zum Artenschutz	201
B.4.5.3	Kartierungen und artenschutzrechtliche Bewertungen (Landesamt für Umwelt)	205
B.4.6	Bodenschutz	212
B.4.6.1	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe	212
B.4.6.2	Untere Bodenschutzbehörde – Landkreis Uckermark	212
B.4.7	Immissionsschutz	213
B.4.7.1	Baubedingte Schallimmissionen	213
B.4.7.1.1	Begründung der Nebenbestimmungen	213
B.4.7.1.2	Einwendungen	221
B.4.7.2	Betriebsbedingte Schallimmissionen	223
B.4.7.2.1	Allgemeines	223
B.4.7.2.2	Schallschutzkonzept	225
B.4.7.2.3	Themenbezogene Einwendungen	240
B.4.7.2.4	Immissionsortbezogene Einwendungen	245
B.4.7.3	Baubedingte Erschütterungsmissionen	248
B.4.7.3.1	Allgemeines	248
B.4.7.3.2	Einwendungen	249
B.4.7.4	Betriebsbedingte Erschütterungsmissionen	250
B.4.7.4.1	Begründung der Nebenbestimmungen	250
B.4.7.4.2	Einwendungen	258
B.4.7.5	Immissionen durch elektromagnetische Felder	262
B.4.7.6	Stoffliche Immissionen	263
B.4.8	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	263
B.4.9	Forstwirtschaft	264
B.4.10	Denkmalschutz	265
B.4.10.1	Baudenkmale	265
B.4.10.2	Bodendenkmale	266
B.4.11	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	266
B.4.11.1	Begründung zu den Allgemeinen Auflagen zu den Ver- und Entsorgungsanlagen unter A.4.9.1	266
B.4.11.2	50 Hertz Transmission GmbH	266
B.4.11.3	Deutsche Telekom Technik GmbH	266
B.4.11.4	E.DIS Netz GmbH	267

B.4.11.5	Zweckverband Ostuckermärkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung (ZOWA)	267
B.4.12	Straßen, Wege und Zufahrten	267
B.4.12.1	Gemeinde Casekow	267
B.4.12.2	Gemeinde Mescherin.....	268
B.4.13	Eisenbahnbelange	269
B.4.13.1	Streckensperrung	269
B.4.13.2	Passow - Bahnhofsgestaltung und Rosow-Überleitverbindung	269
B.4.13.3	Haltepunkt Schönow.....	270
B.4.13.4	Amt Gartz.....	271
B.4.13.5	Landeseisenbahnaufsicht Brandenburg	272
B.4.13.6	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	272
B.4.13.7	Möglicher Gleisanschluss Standort Rosow	273
B.4.14	Sonstige öffentliche Belange	274
B.4.14.1	Flurbereinigung.....	274
B.4.15	Private Einwendungen, Bedenken und Forderungen.....	274
B.4.15.1	Einwender P-08	274
B.4.15.2	Einwender P-41	275
B.4.15.3	Grundstücksinanspruchnahmen.....	277
B.4.15.3.1	Allgemeines	277
B.4.15.3.2	Flächeninanspruchnahme für die Nutzung als Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ vom 07.12.2012.....	278
B.4.15.3.3	Einwendungen gegen den Flächenerwerb	279
B.4.15.3.4	Einwendungen gegen die dingliche Sicherung für Zufahrten.....	282
B.4.15.3.5	Einwendungen gegen die dingliche Sicherung für LBP-Maßnahmen.....	285
B.4.15.3.6	Einwendung gegen die dingliche Sicherung für Zuwegung zur Entwässerungsanlage	287
B.4.15.3.7	Einwendungen gegen die temporäre Grundstücksinanspruchnahme	287
B.4.15.3.8	Einwender RA-01 - Oberleitungsmast.....	289
B.4.15.3.9	Einwender P-01 – Öffentliche Zuwegung zu Flurstück 65 der Flur 8.....	289
B.4.15.3.10	Einwender P-17 – benachbarte Baustelleneinrichtungsfläche	289
B.4.15.3.11	Einwender P-21 – Baustraße auf dem Nachbargrundstück entlang der Flurstücksgrenze	289
B.4.15.3.12	Einwender P-33 – Angebot für Kauf- und Gestattungsvertrag.....	290
B.4.15.3.13	Einwender P-34 – aktualisierte Eigentumssituation	290
B.4.15.3.14	Begründung Enteignungs-/Entschädigungsregelung.....	291
B.4.15.3.15	Wertminderung	291
B.5	Gesamtabwägung	292
B.6	Sofortige Vollziehung	294
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	295
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	296

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Planunterlagen	41
Tabelle 2: Nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG geschützte Biotope mit Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG	42
Tabelle 3: Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope mit Ausnahme von dem Zerstörungs- bzw. Beeinträchtigungsverbot gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG	43
Tabelle 4: Einleitung von Niederschlagswasser von Bahnanlagen in Grundwasser und Oberflächengewässer	57
Tabelle 5: Einbringen von Stoffen in das Grundwasser.....	58
Tabelle 6 Bauzeitliche Wasserhaltungen	59
Tabelle 7: Koordinaten der Entnahmestellen nach UTM 33N/ETRS89	60
Tabelle 8: Koordinaten der Einleitstellen nach UTM 33N/ETRS89.....	60
Tabelle 9: Angaben zur zeitweiligen und dauerhaften Waldumwandlung.....	63
Tabelle 10: Abschnitte mit besohnten Schwellen der Strecke 6328	85
Tabelle 11: Flächen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Waldinanspruchnahmen.....	88
Tabelle 12: Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, die um Stellungnahme gebeten wurden	109
Tabelle 13: Stellungnahmen, die keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten und Behörden und Stellen, die keine Stellungnahmen abgaben	110
Tabelle 14: Stellungnahmen, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten ...	112
Tabelle 15: Benachrichtigte anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen	113
Tabelle 16: Stellungnahme von anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen	113
Tabelle 17: Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur 1. Planänderung	115
Tabelle 18: Stellungnahmen zur 1. Planänderung, die keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten	116
Tabelle 19: Stellungnahmen zur 1. Planänderung, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten	117
Tabelle 20: Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur 2. Planänderung	118
Tabelle 21: Stellungnahmen zur 2. Planänderung, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten	118
Tabelle 22: Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur 3. Planänderung	120
Tabelle 23: Stellungnahmen zur 3. Planänderung, die keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten	120
Tabelle 24: Stellungnahmen zur 3. Planänderung, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten	120
Tabelle 25: gewählte Untersuchungsräume der Schutzgüter	123
Tabelle 26: Bekannte Bodendenkmalen im Bereich des gegenständlichen Bauvorhabens.	137

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AFB	Artenrechtlicher Fachbeitrag
A-SB-VA	Schadensbegrenzung-Vermeidungsmaßnahme Artenschutz
Az.	Aktenzeichen
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BbgNatSchAG	Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutz
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
bl	bahnlinks
BLDAM	Brandenburgischen Landesamts für Denkmalpflege und Archäologisches Landes-museum -
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOA	Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen - BOA)
br	bahnrechts
BÜ	Bahnübergang
büG	besonders überwachtes Gleis
Bw.-Nr.	Bauwerksnummer
CEF	continuos ecological functionality-measure- Ersatzmaßnahme
D	Deutschland
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsche Industrienorm
DWA-A	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall- Arbeitsblatt
DWA-M	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall - Merkblatt
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
ESTW-A	Elektronisches Stellwerk-ausgelagerter Stellrechner
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EU	Europäische Union
EW	Einfacher Weiche (in Zusammenhang mit Gleisangaben)
EW	Entwässerungsbereich (in Zusammenhang mit Entwässerungsangaben)
FB	Fachbereich
FCS-K	Favorable Conservation Status Kohärenzssicherungsmaßnahmen
FFH	Flora Fauna Habitat
Flst.	Flurstück
FovG	Forstvermehrungsgutgesetz
FTG	Feiertagsgesetz

GewAbfV	Gewerbeabfallverordnung
GOK	Geländeoberkante
GW	Grundwasser
Gz.	Geschäftszeichen
i.d.R	in der Regel
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LANA	Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung
La-Pro	Landesprogramm
LBGR	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LED	Leuchtdiode, kurz LED von englisch light-emitting diode
LfU	Landesamt für Umwelt
L _h	Lichte Höhe
LImSchG	Landesimmissionsschutzgesetz
LRT	natürliche Lebensraumtypen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSW	Lärmschutzwand
L _w	Lichte Weite
MLUK	Ministeriums für Land- und Ernährungswirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
NSG	Naturschutzgebiet
OK	Oberkante
OLA	Oberleitungsanlage
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil
OVG	Oberverwaltungsgericht
PÄ	Planänderung
PCK	Die Abkürzung PCK stand bis 1991 für Petrolchemisches Kombinat, ab 1991 für Petrolchemie und Kraftstoffe und wird seit der Umwandlung von einer Aktiengesellschaft in eine GmbH ohne offizielle Übersetzung angegeben
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PL	Polen
PSM	Pflanzenschutzmittel
Q	Quadrant
RAS-LP4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren
resp.	respektive
SAbfEV	Verordnung über die Organisation der Sonderabfallentsorgung im Land Brandenburg
Sb	Sachbereich
SBB	Sonderabfallgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH
SGV	Schienengüterverkehr
SO	Schienenoberkante
SPA	Special Protection Area – Europäisches Vogelschutzgebiet
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Stk.	Stück

Stw	Stellwerk
SÜ	Straßenüberführung
THG	Treibhausgase
U	Unterlage
UAWB	Untere Abfallwirtschaftsbehörde
UBÜ	Umweltfachliche Bauüberwachung
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UWB	Untere Wasserbehörde
V	Vermeidungsmaßnahme
v.a.	vor allem
VA	Vermeidungsmaßnahme Artenschutz
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
vgl.	vergleiche
VkBI	Verkehrsblatt
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz
VSG	Vogelschutzgebiet
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
ZOWA	Zweckverband Ostuckermärkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung

Auf Antrag der DB InfraGO AG, vormals DB Netz 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 „PFA 2: Bf Passow(e) - Grenze D/PL der ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL (-Szczecin)“ in den Gemeinden Casekow, Tantow, Mescherin, Randowtal, Gartz (Oder), Hohenselchow-Groß-Pinnow und der Stadt Schwedt des Landkreises Uckermark, Brandenburg, Bahn-km 89,300 bis 119,585 der Strecke 6328 Angermünde – Grenze D/PL, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens sind im Wesentlichen:

- Ausbau des gegenständlichen Streckenabschnitts für $v=160$ km/h
- Wiederaufbau des 2. Gleises Angermünde- Stettin
- Elektrifizierung (Oberleitung) des gegenständlichen Streckenabschnittes
- Neubau der Personenüberführung im Bahnhof Passow
- Ersatzneubau von 3 Eisenbahnüberführungen und 8 Durchlässen
- 5 Lärmschutzwände
- Ausbau von 8 Bahnübergängen für $v=160$ km/h
- Bahnsteigerneuerungen in 5 Bahnhöfen bzw. Haltepunkten

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1.2	Erläuterungsbericht Planungsstand: 15.7.2025, 107 Seiten	festgestellt
1.3	Altlastenauskunft	nur zur Information
1.3.1	Lvl-Lage mit Altlastenauskunft, Plan 1, Strecke 6328, Bahn-Kilometer 90,0 Planungsstand: 12.12.2016, Maßstab 1 : 1.000	
1.3.2	Lvl-Lage mit Altlastenauskunft, Plan 2, Strecke 6328, Bahn-Kilometer 99,6 Planungsstand: 12.12.2016, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
1.3.3	Lvl-Lage mit Altlastenauskunft, Plan 2, Strecke 6328, Bahn-Kilometer 110,5 Planungsstand: 12.12.2016, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
1.3.4	Liste Altlastenverdacht Planungsstand: 12.12.2016, 1 Seite	nur zur Information
1.4	Verkehrszählung	nur zur Information
1.4.1	Verkehrszählung BÜ km 94,7 Planungsstand: 06.11.2013, 1 Seite	
1.4.2	Verkehrszählung BÜ km 98,9 Planungsstand: 06.11.2013, 1 Seite	
1.4.3	Verkehrszählung BÜ km 99,3 Planungsstand: 13.11.2013, 1 Seite	
1.4.4	Verkehrszählung BÜ km 103,8 Planungsstand: 13.11.2013, 1 Seite	
1.4.5	Verkehrszählung BÜ km 107,2 Planungsstand: 19.11.2013, 1 Seite	
1.4.6	Verkehrszählung BÜ km 111,3 Planungsstand: 02.12.2013, 1 Seite	
1.4.7	Verkehrszählung BÜ km 113,4 Planungsstand: 02.12.2013, 1 Seite	
1.4.8	Verkehrszählung BÜ km 116, Planungsstand: 11.12.2013, 1 Seite	
1.5	Verbleibende Immissionsorte mit Schallschutzanspruch Planungsstand: 7.2025, 6 Seiten	festgestellt
2	Übersichtskarten und -pläne	nur zur Information
2.1	Übersichtskarte Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 25.000	
2.2	Alternative Verkehrswege zum Rückbau SÜ 114,3+69 bei Rossow Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab ohne	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3	Lagepläne Strecke 6328	
3.24	Lageplan km 89,1+08 – 89,5+98 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.25	Lageplan km 89,5+98 – 89,8+80 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.26	Lageplan km 89,8+80 – 90,2+93 Planungsstand: 15.07.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.27	Lageplan km 90,2+93 – 90,8+16 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.28	Lageplan km 90,8+16 – 91,7+19 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.29	Lageplan km 91,7+19 – 92,6+22 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.30	Lageplan km 92,6+22 – 93,4+99 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.31	Lageplan km 93,4+99 – 93,9+94 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.32	Lageplan km 93,9+94 – 94,8+92 Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.33	Lageplan km 94,8+92 – 95,7+84 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.34	Lageplan km 95,7+84 – 96,2+91 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.35	Lageplan km 96,2+91 – 97,1+85 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.36	Lageplan km 97,1+85 – 98,0+88 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.37	Lageplan km 98,0+88 – 98,9+91 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.38	Lageplan km 98,9+91 – 99,3+66 Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.39	Lageplan km 99,3+66 – 99,7+04 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.40	Lageplan km 99,7+04 – 100,1+76 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.41	Lageplan km 100,1+76 – 100,6+07 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.42	Lageplan km 100,6+07 – 101,5+10 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.43	Lageplan km 101,5+10 – 102,4+13 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.44	Lageplan km 102,4+13 – 103,1+21 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.45	Lageplan km 103,1+21 – 104,0+09 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.46	Lageplan km 104,0+09 – 104,9+02 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.47	Lageplan km 104,9+02 – 105,8+03 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.48	Lageplan km 105,8+03 – 106,7+03 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.49	Lageplan km 106,7+03 – 107,4+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.50	Lageplan km 107,4+06 – 108,2+93 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.51	Lageplan km 108,2+93 – 109,1+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.52	Lageplan km 109,1+93 – 110,0+68 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.53	Lageplan km 110,0+68 – 110,3+61 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.54	Lageplan km 110,3+61 – 110,7+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.55	Lageplan km 110,7+06 – 111,1+24 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.56	Lageplan km 111,1+24 – 111,5+42 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
3.57	Lageplan km 111,5+42 – 112,4+11 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.58	Lageplan km 112,4+11 – 113,3+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.59	Lageplan km 113,3+00 – 114,1+98 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.60	Lageplan km 114,1+98 – 115,0+68 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.61	Lageplan km 115,0+68 – 115,9+20 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.62	Lageplan km 115,9+20 – 116,5+87 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.63	Lageplan km 116,5+87 – 117,4+66 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.64	Lageplan km 117,4+66 – 118,1+72 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.65	Lageplan km 118,1+72 – 118,8+65 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
3.66	Lageplan km 118,8+65 – 119,7+58 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
4	Bauwerksverzeichnis	
4.2	Oberbau (OB) – Gleise, Weichen Planungsstand: 29.2.2024, 8 Blätter	festgestellt
4.3	Tiefbau (TB) – Tragschicht, Bodenverbesserung, Entwässerung Planungsstand: 30.4.2025, 35 Blätter	festgestellt
4.4	Kabeltiefbau (KT) Planungsstand: 06.5.2022, 1 Blatt	festgestellt
4.5	Bahnübergänge (BÜ) Planungsstand: 30.4.2025, 11 Blätter	festgestellt
4.6	Verkehrsstationen (VS) Planungsstand: 30.4.2025, 11 Blätter	festgestellt
4.7	Ingenieurbauwerke (IB) – EÜ, SÜ, DL, LSW Planungsstand: 30.4.2025, 11 Blätter	festgestellt
4.8	Hochbau (HB) Planungsstand: 31.5.2024, 7 Blätter	festgestellt
4.9	Brand- und Katastrophenschutz (BS) Planungsstand: 29.2.2024, 4 Blätter	festgestellt
4.10	Kreuzungen Dritter (K) Planungsstand: 29.2.2024, 19 Blätter	festgestellt
5	Grunderwerbspläne	
5.24	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 89,1+08 – 89,5+98, Gemarkung Passow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.25	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 89,5+98 – 89,8+80, Gemarkung Passow Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.26	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 89,8+80 – 90,2+93, Gemarkung Passow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.27	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 90,2+93 – 90,8+16, Gemarkung Passow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.28	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 90,8+16 – 91,7+19, Gemarkung Passow Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	festgestellt
5.29	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 91,7+19 – 92,6+22, Gemarkung Schönnow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.30	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 92,6+22 – 93,4+99, Gemarkung Schönnow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.31	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 93,4+99 – 93,9+94, Gemarkung Schönnow Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.32	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 93,9+94 – 94,8+92, Gemarkung Schönow Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.33	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 94,8+92 – 95,7+84, Gemarkung Schönow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.34	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 95,7+84 – 96,2+91, Gemarkung Blumberg Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.35	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 96,2+91 – 97,1+85, Gemarkung Blumberg Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	festgestellt
5.36	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 97,1+85 – 98,0+88, Gemarkung Casekow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1000 / 1 : 2000	festgestellt
5.37	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 98,0+88 – 98,9+91, Gemarkung Casekow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	festgestellt
5.38	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 98,9+91 – 99,3+66, Gemarkung Casekow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.39	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 99,3+66 – 99,7+04, Gemarkung Casekow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.40	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 99,7+04 – 100,1+76, Gemarkung Casekow Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.41	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 100,1+76 – 100,6+07, Gemarkung Casekow Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.42	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 100,6+07 – 101,5+10, Gemarkung Casekow Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.43	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 101,5+10 – 102,4+13, Gemarkung Luckow/Petershagen Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.44	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 102,4+13 – 103,1+21, Gemarkung Luckow/Petershagen Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.45	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 103,1+21 – 104,0+09, Gemarkung Luckow/Petershagen Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.46	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 104,0+09 – 104,9+02, Gemarkung Luckow/Petershagen Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.47	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 104,9+02 – 105,8+03, Gemarkung Luckow/Petershagen Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.48	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 105,8+03 – 106,7+03, Gemarkung Schönfeld Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.49	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 106,7+03 – 107,4+06, Gemarkung Schönfeld Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	festgestellt
5.50	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 107,4+06 – 108,2+93, Gemarkung Schönfeld Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
5.51	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 108,2+93 – 109,1+93, Gemarkung Schönfeld / Tantow Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.52	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 109,1+93 – 110,0+68, Gemarkung Schönfeld /Tantow Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.53	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 110,0+68 – 110,3+61, Gemarkung Tantow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.54	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 110,3+61 – 110,7+06, Gemarkung Tantow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.55	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 110,7+06 – 111,1+24, Gemarkung Tantow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.56	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 111,1+24 – 111,5+42, Gemarkung Tantow Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
5.57	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 111,5+42 – 112,4+11, Gemarkung Tantow Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.58	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 112,4+11 – 113,3+00, Gemarkung Tantow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.59	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 113,3+00 – 114,1+98, Gemarkung Tantow / Radekow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.60	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 114,1+98 – 115,0+68, Gemarkung Radekow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.61	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 115,0+68 – 115,9+20, Gemarkung Radekow / Rosow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.62	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 115,9+20 – 116,5+87, Gemarkung Radekow / Rosow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.63	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 116,5+87 – 117,4+66, Gemarkung Rosow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.64	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 117,4+66 – 118,1+72, Gemarkung Rosow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.65	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 118,1+72 – 118,8+65, Gemarkung Rosow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.66	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 118,8+65 – 119,7+58, Gemarkung Rosow Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.73	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Zerwelin Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.74	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Hohenselchow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.75	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Hohenselchow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.76	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Hohenselchow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.77	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Hohenselchow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.78	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Hohenselchow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.79	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Hohenselchow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.80	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Hohenreinkendorf Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.81	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Hohenselchow/Hohenreinkendorf Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.82	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Schönow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.83	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Schönow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.87	Grunderwerbsplan, Strecke 6328, km 96,4+88 – 96,9+89, Gemarkung Casekow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.88	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Flemsdorf Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.89	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Schmölln Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.90	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Schmölln Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.91	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Schmölln Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.92	Grunderwerbsplan, trassenfern, Gemarkung Zerwelin	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
6	Grunderwerbsverzeichnisse	festgestellt
6.2	Verzeichnis der Abkürzungen zum Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 31.5.2024, 2 Blätter	festgestellt
6.3	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Passow Planungsstand: 30.4.2025, 34 Blätter	festgestellt
6.4	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Schönow Planungsstand: 15.7.2025, 62 Blätter	festgestellt
6.5	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Blumberg Planungsstand: 30.4.2025, 7 Blätter	festgestellt
6.6	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Casekow Planungsstand: 30.4.2025, 26 Blätter	festgestellt
6.7	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Luckow/Petershagen Planungsstand: 30.4.2025, 67 Blätter	festgestellt
6.8	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Schönhof Planungsstand: 30.4.2025, 42 Blätter	festgestellt
6.9	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Tantow Planungsstand: 30.4.2025, 39 Blätter	festgestellt
6.10	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Radekow Planungsstand: 30.4.2025, 17 Blätter	festgestellt
6.11	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Rosow Planungsstand: 30.4.2025, 42 Blätter	festgestellt
6.12	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Schmölln Planungsstand: 31.5.2024, 6 Blätter	festgestellt
6.13	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Flemisdorf Planungsstand: 29.2.2024, 1 Blatt	festgestellt
6.14	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Zerwelin Planungsstand: 29.2.2024, 4 Blätter	festgestellt
6.15	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Hohenreinkendorf Planungsstand: 29.11.2024, 1 Blatt	festgestellt
6.16	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Hohenselchow Planungsstand: 29.2.2024, 5 Blätter	festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1	Eisenbahnüberführungen	
7.1.1	FÜ Passow, km 89,3+30 Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.1.2	EÜ Randowbrücke, km 91,4+95 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.1.3	EÜ Salveybachbrücke, km 110,1+18 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
7.1.4	EÜ Rosow, km 118,9+69 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1	Straßenbrücke	
7.1.5	Rückbau SÜ Rosow, km 114,3+69 Planungsstand: 6.5.2022, ohne Maßstab	festgestellt
7.2	Durchlässe	
7.2.1	Durchlass km 90,5+95 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 200 / 1 : 100	festgestellt
7.2.2	Durchlass km 91,8+05 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 200 / 1 : 100	festgestellt
7.2.3	Durchlass km 93,1+98 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	festgestellt
7.2.4	Durchlass km 98,1+68 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 200 / 1 : 100	festgestellt
7.2.5	Durchlass km 99,1+92 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 200 / 1 : 100	festgestellt
7.2.6	Durchlass km 102,8+03 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	festgestellt
7.2.7	Durchlass km 117,5+85 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200 / 1 : 100	festgestellt
7.2.8	Durchlass km 118,3+72 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 200 / 1 : 100	festgestellt
7.3	Verkehrsstationen	
7.3.1.0	Verkehrsstation Bf Passow, Grundriss Planungsstand: 30.4.2024, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.3.1.1	Verkehrsstation Bf Passow, Querprofil 1, km 89,4+51 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.3.2.0	Verkehrsstation Hp Schönow, Querprofil 1, km 94,6+47 und Querprofil 2, km 94,7+62 Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.3.2.1	Verkehrsstation Hp Schönow, Grundriss Bahnsteig Gleis 2 Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.3.2.2	Verkehrsstation Hp Schönow, Grundriss Bahnsteig Gleis 1 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.3.3.0	Verkehrsstation Hp Casekow, Grundriss Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.3.3.1	Verkehrsstation Hp Casekow, Querprofil 1, km 99,5+02 Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.3.4.0	Verkehrsstation Hp Petershagen, Grundriss Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.3.4.1	Verkehrsstation Hp Petershagen, Querprofil 1, km 103,7+88 Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 50	festgestellt
7.3.5.0	Verkehrsstation Bahnhof Tantow, Grundriss Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.3.5.1	Verkehrsstation Bahnhof Tantow, Querprofil 1, km 111,1+96 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 50	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.4	Hochbau	
7.4.1	Betonschaltheus 2,98 x 1,78 m Planungsstand: 6.5.2022, ohne Maßstab	festgestellt
7.4.2	Betonschaltheus 5,00 x 3,20 m Planungsstand: 6.5.2022, ohne Maßstab	festgestellt
7.4.3	Rückbau ehem. Stellwerksgebäude am BÜ km 94,7 Planungsstand: 6.5.2022, ohne Maßstab	festgestellt
7.4.4	Rückbau Stellwerksgebäude „B2“ km 90,1+22 Planungsstand: 6.5.2022, ohne Maßstab	festgestellt
8	Bahnübergänge	
8.1	BÜ km 94,7 K7308 Schönnow	
8.1.1	Kreuzungsplan Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.1.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand 30.4.2025, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.1.3	Schleppkurvenplan Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.1.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.1.5	Höhenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25	nur zur Information
8.2	BÜ km 98.9 Casekow ACZ	
8.2.1	Kreuzungsplan Planungsstand: 17.09.2021, Maßstab 1 : 250 / 1 : 100	festgestellt
8.2.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.2.3	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.2.4	Höhenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25	nur zur Information
8.3	BÜ km 99,3 L27 Casekow	
8.3.1	Kreuzungsplan Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.3.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.3.3	Schleppkurvenplan Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.3.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.3.5	Höhenplan Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25	nur zur Information
8.4	BÜ km 103,8 K7310 Petershagen	
8.4.1	Kreuzungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.4.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.4.3	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.4.4	Höhenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25	nur zur Information
8.5	BÜ km 107,2 Neuschönfeld	
8.5.1	Kreuzungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 100	festgestellt
8.5.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.5.3	Schleppkurvenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.5.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.5.5	Höhenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25	nur zur Information
8.6	BÜ km 111,3 B113 Tantow	
8.6.1	Kreuzungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.6.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.6.3	Schleppkurvenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.6.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.6.5	Höhenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25	nur zur Information
8.7	BÜ km 113,4 Tantow Vorwerk	
8.7.1	Kreuzungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 100	festgestellt
8.7.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.7.3	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.7.4	Höhenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25	nur zur Information
8.8	BÜ km 116,4 K7311 Rosow	
8.8.1	Kreuzungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 100	festgestellt
8.8.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.8.3	Schleppkurvenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.8.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information festgestellt
8.8.5	Höhenplan Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25	
9	Querschnitte	
9.1	Querprofil 1 km 91,0+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9.2	Querprofil 2 km 92,0+75 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9.3	Querprofil 3 km 93,0+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9.4	Querprofil 4 km 99,3+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9.5	Querprofil 5 km 100,5+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9.6	Querprofil 6 km 104,5+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9.7	Querprofil 7 km 111,3+55 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9.8	Querprofil 8 km 115,0+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9.9	Querprofil 9 km 117,5+50 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
10	Trassierungsentwurf	nur zur Information
10.24	Trassierungsentwurf, km 89,1+08 – 89,5+98 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.25	Trassierungsentwurf, km 89,5+98 – 89,8+80 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.26	Trassierungsentwurf, km 89,8+80 – 90,2+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
10.27	Trassierungsentwurf, km 90,2+93 – 90,8+16 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.28	Trassierungsentwurf, km 90,8+16 – 91,7+19 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.29	Trassierungsentwurf, km 91,7+19 – 92,6+22 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.30	Trassierungsentwurf, km 92,6+22 – 93,4+99 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.31	Trassierungsentwurf, km 93,4+99 – 93,9+94 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.32	Trassierungsentwurf, km 93,9+94 – 94,8+92 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10.33	Trassierungsentwurf, km 94,8+92 – 95,7+84 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.34	Trassierungsentwurf, km 95,7+84 – 96,2+91 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.35	Trassierungsentwurf, km 96,2+91 – 97,1+85 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.36	Trassierungsentwurf, km 97,1+85 – 98,0+88 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.37	Trassierungsentwurf, km 98,0+88 – 98,9+91 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.38	Trassierungsentwurf, km 98,9+91 – 99,3+66 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.39	Trassierungsentwurf, km 99,3+66 – 99,7+04 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.40	Trassierungsentwurf, km 99,7+04 – 100,1+76 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.41	Trassierungsentwurf, km 100,1+76 – 100,6+07 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.42	Trassierungsentwurf, km 100,6+07 – 101,5+10 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.43	Trassierungsentwurf, km 101,5+10 – 102,4+13 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.44	Trassierungsentwurf, km 102,4+13 – 110,1+21 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.45	Trassierungsentwurf, km 110,1+21 – 104,0+09 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.46	Trassierungsentwurf, km 104,0+09 – 104,9+02 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.47	Trassierungsentwurf, km 104,9+02 – 105,8+03 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.48	Trassierungsentwurf, km 105,8+03 – 106,7+03 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.49	Trassierungsentwurf, km 106,7+03 – 107,4+06 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.50	Trassierungsentwurf, km 107,4+06 – 108,2+93 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.51	Trassierungsentwurf, km 108,2+93 – 109,1+93 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.52	Trassierungsentwurf, km 109,1+93 – 109,8+18 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.53	Trassierungsentwurf, km 109,8+18 - 110,3+61 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.54	Trassierungsentwurf, km 110,3+61 – 110,7+06 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10.55	Trassierungsentwurf, km 110,7+06 – 111,1+24 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.56	Trassierungsentwurf, km 111,1+24 - 111,7+14 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
10.57	Trassierungsentwurf, km 111,7+14 – 112,4+11 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.58	Trassierungsentwurf, km 112,4+11 – 113,3+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.59	Trassierungsentwurf, km 113,3+00 – 114,1+98 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.60	Trassierungsentwurf, km 114,1+98 – 115,0+68 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.61	Trassierungsentwurf, km 115,0+68 – 115,9+20 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.62	Trassierungsentwurf, km 115,9+20 – 116,5+87 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.63	Trassierungsentwurf, km 116,5+87 – 117,4+66 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.64	Trassierungsentwurf, km 117,4+66 – 118,1+72 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
10.65	Trassierungsentwurf, km 118,1+72 – 118,8+65 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
10.66	Trassierungsentwurf, km 118,8+65 – 119,5+58 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
11	Spurplanskizzen	nur zur Information
11.1	Spurplanskizze, km 89,3+00 – km 119,5+85 Ist – Zustand Planungsstand: 6.5.2022, ohne Maßstab	
11.2	Spurplanskizze, km 89,3+00 – km 119,5+85 Soll – Zustand Planungsstand: 29.2.2024, ohne Maßstab	
12	Entwässerungskonzept	nur zur Information
12.2	Erläuterungsbericht zum Entwässerungskonzept Planungsstand: 31.5.2024, 42 Seiten	
12.3	Wassertechnische Berechnungen	
12.3.1	Niederschlagsspenden nach KOSTRA-DWD 2010R Planungsstand: 13.1.2021, 5 Seiten	
12.3.2	Bahnmulden/ -gräben, Rigolen	
12.3.2.1	Versickergräben Planungsstand: 10.1.2022, 159 Seiten	
12.3.2.2	Bahngräben Planungsstand: 11.2.2022, 7 Seiten	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.3.2.3	Mulden-Rigolen-Elemente Planungsstand: 10.1.2022, 41 Seiten	
12.3.2.4	Rigolen Planungsstand: 9.9.2020, 6 Seiten	
12.3.2.5	Nachweise nach DWA-A 102-2 Planungsstand: 29.11.2024, 6 Seiten	
12.3.3	Eisenbahnüberführungen	
12.3.3.1	EÜ Randowbrücke km 91,495 Planungsstand: April 2020, 7 Seiten	
12.3.3.2	EÜ Salveybachbrücke km 110,118 Planungsstand: August 2020, 6 Seiten	
12.3.3.3	EÜ Rosow km 118,969 (Versickerungsmulden) Planungsstand: 26.8.2020, 18 Seiten	
12.3.4	Versickerbecken, Rigolenboxen Planungsstand: 9.11.2020, 26 Seiten	
12.3.5	Tiefenentwässerung Bahn	
12.3.5.1	Sicker-/ Sammelleitungen Planungsstand: 31.8.2020, 23 Seiten	
12.3.5.2	Rohrloser Entwässerungsgraben Planungsstand: 9.9.2020, 6 Seiten	
12.3.6	Straßenentwässerung Planungsstand: 18.1.2022, 20 Seiten	
12.3.7	Entwässerung Verkehrsstationen Planungsstand: 18.2.2022, 31 Seiten	
12.3.7.1	Nachweise nach DWA-M 153 Planungsstand: 29.11.2024, 18 Seiten	
12.4	Liste Vorfluter Planungsstand: 6.5.2022, 1 Blatt	
12.5	Liste Durchlässe Planungsstand: 6.5.2022, 5 Seiten	
12.5.1	Wassertechnische Berechnungen der Durchlässe Planungsstand: Juli 2022, 58 Seiten	
12.6	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRR) inkl. Anlagen Planungsstand: 26.4.2023, 79 Seiten	
12.7	Übersichtspläne Entwässerungskonzept	
12.7.1	Übersichtsplan Entwässerungskonzept, km 88,3+00 – km 97,8+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 10.000	
12.7.2	Übersichtsplan Entwässerungskonzept, km 97,8+00 – km 107,5+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 10.000	
12.7.3	Übersichtsplan Entwässerungskonzept, km 107,5+00 – km 113,7+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 10.000	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.7.4	Übersichtsplan Entwässerungskonzept, km 113,7+00 – km 119,5+85 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 10.000	
12.8	Angaben für wasserrechtliche Erlaubnisse Planungsstand: 30.04.2025, 19 Seiten	
13	Baustelleneinrichtung und -erschließung	nur zur Information
13.1	Erläuterungsbericht zur Baustelleneinrichtung und -erschließung mit Deckblatt Planungsstand: 15.7.2025, 9 Seiten	
13.2	Übersichtslageplan, km 88,3+00 – km 97,8+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 10.000	
13.3	Übersichtslageplan, km 97,8+00 – km 107,5+00 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 10.000	
13.4	Übersichtslageplan, km 107,5+00 – km 113,7+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 10.000	
13.5	Übersichtslageplan, km 113,7+00 – km 119,5+85 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 10.000	
14	Rettungswegekonzept	
14.1	Erläuterungsbericht zum Rettungswegekonzept mit Deckblatt Planungsstand: 31.5.2024, 7 Seiten	festgestellt
14.2	Übersichtslageplan, km 88,3+00 – km 97,8+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 10.000	festgestellt
14.3	Übersichtslageplan, km 97,8+00 - km 107,5+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 10.000	festgestellt
14.4	Übersichtslageplan, km 107,5+00 - km 113,7+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 10.000	festgestellt
14.5	Übersichtslageplan, km 113,7+00 – 119,5+85 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 10.000	festgestellt
15	Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht) mit Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP)	
15.1	UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan Planungsstand: 15.7.2025, 444 Seiten	festgestellt
15.2	Maßnahmenblätter (LBP) Planungsstand: 30.4.2025, 79 Blätter	festgestellt
15.3	Bestands- und Konfliktpläne	nur zur Information
15.3.1	Bestands- und Konfliktpläne (UVP-Bericht)	
15.3.1.1	Bestandsplan Schutzgut Realnutzung und Biotoptypen (UVP-Bericht) Planungsstand: 15.10.2020, Maßstab 1 : 10.000, 6 Blätter	
15.3.1.2	Bestandsplan Schutzgut Tiere und Pflanzen (UVP-Bericht) Planungsstand: 15.10.2020, Maßstab 1 : 10.000, 6 Blätter	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.1.3	Bestandsplan Boden und Wasser (UVP-Bericht) Planungsstand: 15.10.2020, Maßstab 1 : 10.000, 6 Blätter	nur zur Information
15.3.1.4	Bestandsplan Schutzgut Mensch, Erholung und kulturelles Erbe (UVP-Bericht) Planungsstand: 15.10.2020, Maßstab 1 : 10.000, 6 Blätter	
15.3.1.5	Auswirkungen auf die Schutzgüter (UVP-Bericht) Planungsstand: 15.10.2020, Maßstab 1 : 10.000, 6 Blätter	
15.3.2	Bestands- und Konfliktpläne LBP – Schutzgut Biotope	
15.3.2.0	Legendenblatt Bestands- und Konfliktpläne Planungsstand: 6.5.2022, ohne Maßstab	
15.3.2.24	Bestands- und Konfliktplan km 89,1+08 – 89,5+98 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.25	Bestands- und Konfliktplan km 89,5+98 – 89,8+80 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.26	Bestands- und Konfliktplan km 89,8+80 – 90,2+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.27	Bestands- und Konfliktplan km 90,2+93 – 90,8+16 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.28	Bestands- und Konfliktplan km 90,8+16 – 91,7+19 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.2.29	Bestands- und Konfliktplan km 91,7+19 – 92,6+22 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.30	Bestands- und Konfliktplan km 92,6+22 – 93,4+99 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.31	Bestands- und Konfliktplan km 93,4+99 – 93,9+94 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.32	Bestands- und Konfliktplan km 93,9+94 – 94,8+92 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.33	Bestands- und Konfliktplan km 94,8+92 – 95,7+84 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.34	Bestands- und Konfliktplan km 95,7+84 – 96,2+91 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.35	Bestands- und Konfliktplan km 96,2+91 – 97,1+85 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.2.36	Bestands- und Konfliktplan km 97,1+85 – 98,0+88 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.2.37	Bestands- und Konfliktplan km 98,0+88 – 98,9+91 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.2.38	Bestands- und Konfliktplan km 98,9+91 – 99,3+66 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.39	Bestands- und Konfliktplan km 99,3+66 – 99,7+04 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.40	Bestands- und Konfliktplan km 99,7+04 – 100,1+76 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.2.41	Bestands- und Konfliktplan km 100,1+76 – 100,6+07 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.42	Bestands- und Konfliktplan km 100,6+07 – 101,5+10 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.43	Bestands- und Konfliktplan km 101,5+10 – 102,4+13 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.44	Bestands- und Konfliktplan km 102,4+13 – 103,1+21 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.45	Bestands- und Konfliktplan km 103,1+21 – 104,0+09 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.46	Bestands- und Konfliktplan km 104,0+09 – 104,9+02 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.47	Bestands- und Konfliktplan km 104,9+02 – 105,8+03 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.48	Bestands- und Konfliktplan km 105,8+03 – 106,7+03 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.49	Bestands- und Konfliktplan km 106,7+03 – 107,4+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.2.50	Bestands- und Konfliktplan km 107,4+06 – 108,2+93 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.51	Bestands- und Konfliktplan km 108,2+93 – 109,1+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.52	Bestands- und Konfliktplan km 109,1+93 – 110,0+68 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.53	Bestands- und Konfliktplan km 110,0+68 – 110,3+61 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.54	Bestands- und Konfliktplan km 110,3+61 – 110,7+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.55	Bestands- und Konfliktplan km 110,7+06 – 111,1+24 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.56	Bestands- und Konfliktplan km 111,1+24 – 111,5+42 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.2.57	Bestands- und Konfliktplan km 111,5+42 – 112,4+11 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.58	Bestands- und Konfliktplan km 112,4+11 – 113,3+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.59	Bestands- und Konfliktplan km 113,3+00 – 114,1+98 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.60	Bestands- und Konfliktplan km 114,1+98 – 115,0+68 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.61	Bestands- und Konfliktplan km 115,0+68 – 115,9+20 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.62	Bestands- und Konfliktplan km 115,9+20 – 116,5+87 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.2.63	Bestands- und Konfliktplan km 116,5+87 – 117,4+66 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
15.3.2.64	Bestands- und Konfliktplan km 117,4+66 – 118,1+72 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.65	Bestands- und Konfliktplan km 118,1+72 – 118,8+65 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.2.66	Bestands- und Konfliktplan km 118,8+65 – 119,7+58 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3	Bestands- und Konfliktpläne LBP – Schutzgut Fauna	
15.3.3.24	Bestands- und Konfliktplan km 89,1+08 – 89,5+98 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.25	Bestands- und Konfliktplan km 89,5+98 – 89,8+80 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.26	Bestands- und Konfliktplan km 89,8+80 – 90,2+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.27	Bestands- und Konfliktplan km 90,2+93 – 90,8+16 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.28	Bestands- und Konfliktplan km 90,8+16 – 91,7+19 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.3.29	Bestands- und Konfliktplan km 91,7+19 – 92,6+22 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.30	Bestands- und Konfliktplan km 92,6+22 – 93,4+99 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.31	Bestands- und Konfliktplan km 93,4+99 – 93,9+94 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.32	Bestands- und Konfliktplan km 93,9+94 – 94,8+92 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.33	Bestands- und Konfliktplan km 94,8+92 – 95,7+84 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.34	Bestands- und Konfliktplan km 95,7+84 – 96,2+91 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.35	Bestands- und Konfliktplan km 96,2+91 – 97,1+85 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.3.36	Bestands- und Konfliktplan km 97,1+85 – 98,0+88 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.37	Bestands- und Konfliktplan km 98,0+88 – 98,9+91 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.38	Bestands- und Konfliktplan km 98,9+91 – 99,3+66 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.39	Bestands- und Konfliktplan km 99,3+66 – 99,7+04 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.40	Bestands- und Konfliktplan km 99,7+04 – 100,1+76 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.3.41	Bestands- und Konfliktplan km 100,1+76 – 100,6+07 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.42	Bestands- und Konfliktplan km 100,6+07 – 101,5+10 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.43	Bestands- und Konfliktplan km 101,5+10 – 102,4+13 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.44	Bestands- und Konfliktplan km 102,4+13 – 103,1+21 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.45	Bestands- und Konfliktplan km 103,1+21 – 104,0+09 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.46	Bestands- und Konfliktplan km 104,0+09 – 104,9+02 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.47	Bestands- und Konfliktplan km 104,9+02 – 105,8+03 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.48	Bestands- und Konfliktplan km 105,8+03 – 106,7+03 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.49	Bestands- und Konfliktplan km 106,7+03 – 107,4+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.50	Bestands- und Konfliktplan km 107,4+06 – 108,2+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.51	Bestands- und Konfliktplan km 108,2+93 – 109,1+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.52	Bestands- und Konfliktplan km 109,1+93 – 110,0+68# Pla- nungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.53	Bestands- und Konfliktplan km 110,0+68 – 110,3+61 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.54	Bestands- und Konfliktplan km 110,3+61 – 110,7+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.55	Bestands- und Konfliktplan km 110,7+06 – 111,1+24 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.56	Bestands- und Konfliktplan km 111,1+24 – 111,5+42 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.3.57	Bestands- und Konfliktplan km 111,5+42 – 112,4+11 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.58	Bestands- und Konfliktplan km 112,4+11 – 113,3+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.59	Bestands- und Konfliktplan km 113,3+00 – 114,1+98 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.60	Bestands- und Konfliktplan km 114,1+98 – 115,0+68 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.61	Bestands- und Konfliktplan km 115,0+68 – 115,9+20 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.62	Bestands- und Konfliktplan km 115,9+20 – 116,5+87 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.3.63	Bestands- und Konfliktplan km 116,5+87 – 117,4+66 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
15.3.3.64	Bestands- und Konfliktplan km 117,4+66 – 118,1+72 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.65	Bestands- und Konfliktplan km 118,1+72 – 118,8+65 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.3.66	Bestands- und Konfliktplan km 118,8+65 – 119,7+58 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4	Bestands- und Konfliktpläne LBP – Schutzgut Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft	
15.3.4.24	Bestands- und Konfliktplan km 89,1+08 – 89,5+98 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.25	Bestands- und Konfliktplan km 89,5+98 – 89,8+80 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.26	Bestands- und Konfliktplan km 89,8+80 – 90,2+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.27	Bestands- und Konfliktplan km 90,2+93 – 90,8+16 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.28	Bestands- und Konfliktplan km 90,8+16 – 91,7+19 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.4.29	Bestands- und Konfliktplan km 91,7+19 – 92,6+22 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.30	Bestands- und Konfliktplan km 92,6+22 – 93,4+99 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.31	Bestands- und Konfliktplan km 93,4+99 – 93,9+94 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.32	Bestands- und Konfliktplan km 93,9+94 – 94,8+92 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.33	Bestands- und Konfliktplan km 94,8+92 – 95,7+84 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.34	Bestands- und Konfliktplan km 95,7+84 – 96,2+91 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.35	Bestands- und Konfliktplan km 96,2+91 – 97,1+85 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000 / 1 : 2.000	
15.3.4.36	Bestands- und Konfliktplan km 97,1+85 – 98,0+88 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.37	Bestands- und Konfliktplan km 98,0+88 – 98,9+91 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.38	Bestands- und Konfliktplan km 98,9+91 – 99,3+66 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.39	Bestands- und Konfliktplan km 99,3+66 – 99,7+04 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.40	Bestands- und Konfliktplan km 99,7+04 – 100,1+76 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.4.41	Bestands- und Konfliktplan km 100,1+76 – 100,6+07 Planungsstand 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.42	Bestands- und Konfliktplan km 100,6+07 – 101,5+10 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.43	Bestands- und Konfliktplan km 101,5+10 – 102,4+13 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.44	Bestands- und Konfliktplan km 102,4+13 – 103,1+21 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.45	Bestands- und Konfliktplan km 103,1+21 – 104,0+09 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.46	Bestands- und Konfliktplan km 104,0+09 – 104,9+02 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.47	Bestands- und Konfliktplan km 104,9+02 – 105,8+03 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.48	Bestands- und Konfliktplan km 105,8+03 – 106,7+03 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.49	Bestands- und Konfliktplan km 106,7+03 – 107,4+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.50	Bestands- und Konfliktplan km 107,4+06 – 108,2+93 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.51	Bestands- und Konfliktplan km 108,2+93 – 109,1+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.52	Bestands- und Konfliktplan km 109,1+93 – 110,0+68 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.53	Bestands- und Konfliktplan km 110,0+68 – 110,3+61 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.54	Bestands- und Konfliktplan km 110,3+61 – 110,7+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.55	Bestands- und Konfliktplan km 110,7+06 – 111,1+24 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.56	Bestands- und Konfliktplan km 111,1+24 – 111,5+42 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	
15.3.4.57	Bestands- und Konfliktplan km 111,5+42 – 112,4+11 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.58	Bestands- und Konfliktplan km 112,4+11 – 113,3+00 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.59	Bestands- und Konfliktplan km 113,3+00 – 114,1+98 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.60	Bestands- und Konfliktplan km 114,1+98 – 115,0+68 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.61	Bestands- und Konfliktplan km 115,0+68 – 115,9+20 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.62	Bestands- und Konfliktplan km 115,9+20 – 116,5+87 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.4.63	Bestands- und Konfliktplan km 116,5+87 – 117,4+66 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.64	Bestands- und Konfliktplan km 117,4+66 – 118,1+72 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.65	Bestands- und Konfliktplan km 118,1+72 – 118,8+65 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.3.4.66	Bestands- und Konfliktplan km 118,8+65 – 119,7+58 Planungsstand: 6.5.2022, Maßstab 1 : 1.000	
15.4	Maßnahmenpläne (LBP)	
15.4.0	Legendenblatt Maßnahmenplan Planungsstand: 29.11.2024, ohne Maßstab	nur zur Information festgestellt
15.4.24	Maßnahmenplan (trassennah) km 89,1+08 – 89,5+98 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.25	Maßnahmenplan (trassennah) km 89,5+98 – 89,8+80 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.26	Maßnahmenplan (trassennah) km 89,8+80 – 90,2+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.27	Maßnahmenplan (trassennah) km 90,2+93 – 90,8+16 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.28	Maßnahmenplan (trassennah) km 90,8+16 – 91,7+19 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000/1. 2.000	festgestellt
15.4.29	Maßnahmenplan (trassennah) km 91,7+19 – 92,6+22 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.30	Maßnahmenplan (trassennah) km 92,6+22 – 93,4+99 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.31	Maßnahmenplan (trassennah) km 93,4+99 – 93,9+94 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.32	Maßnahmenplan (trassennah) km 93,9+94 – 94,8+92 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.33	Maßnahmenplan (trassennah) km 94,8+92 – 95,7+84 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.34	Maßnahmenplan (trassennah) km 95,7+84 – 96,2+91 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.35	Maßnahmenplan (trassennah) km 96,2+91 – 97,1+85 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000/1. 2.000	festgestellt
15.4.36	Maßnahmenplan (trassennah) km 97,1+85 – 98,0+88 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000/1. 2.000	festgestellt
15.4.37	Maßnahmenplan (trassennah) km 98,0+88 – 98,9+91 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 1.000/1. 2.000	festgestellt
15.4.38	Maßnahmenplan (trassennah) km 98,9+91 – 99,3+66 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.39	Maßnahmenplan (trassennah) km 99,3+66 – 99,7+04 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.40	Maßnahmenplan (trassennah) km 99,7+04 – 100,1+76 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.41	Maßnahmenplan (trassennah) km 100,1+76 – 100,6+07 Planungsstand: 15.7.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.4.42	Maßnahmenplan (trassennah) km 100,6+07 – 101,5+10 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.43	Maßnahmenplan (trassennah) km 101,5+10 – 102,4+13 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.44	Maßnahmenplan (trassennah) km 102,4+13 – 103,1+21 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.45	Maßnahmenplan (trassennah) km 103,1+21 – 104,0+09 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.46	Maßnahmenplan (trassennah) km 104,0+09 – 104,9+02 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.47	Maßnahmenplan (trassennah) km 104,9+02 – 105,8+03 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.48	Maßnahmenplan (trassennah) km 105,8+03 – 106,7+03 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.49	Maßnahmenplan (trassennah) km 106,7+03 – 107,4+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000/1. 2.000	festgestellt
15.4.50	Maßnahmenplan (trassennah) km 107,4+06 – 108,2+93 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.51	Maßnahmenplan (trassennah) km 108,2+93 – 109,1+93 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.52	Maßnahmenplan (trassennah) km 109,1+93 – 110,0+68 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15.4.53	Maßnahmenplan (trassennah) km 110,0+68 – 110,3+61 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.54	Maßnahmenplan (trassennah) km 110,3+61 – 110,7+06 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.55	Maßnahmenplan (trassennah) km 110,7+06 – 111,1+24 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.56	Maßnahmenplan (trassennah) km 111,1+24 – 111,5+42 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
15.4.57	Maßnahmenplan (trassennah) km 111,5+42 – 112,4+11 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.58	Maßnahmenplan (trassennah) km 112,4+11 – 113,3+00 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.59	Maßnahmenplan (trassennah) km 113,3+00 – 114,1+98 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.60	Maßnahmenplan (trassennah) km 114,1+98 – 115,0+68 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.61	Maßnahmenplan (trassennah) km 115,0+68 – 115,9+20 Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.62	Maßnahmenplan (trassennah) km 115,9+20 – 116,5+87 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.63	Maßnahmenplan (trassennah) km 116,5+87 – 117,4+66 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.64	Maßnahmenplan (trassennah) km 117,4+66 – 118,1+72 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.65	Maßnahmenplan (trassennah) km 118,1+72 – 118,8+65 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.4.66	Maßnahmenplan (trassennah) km 118,8+65 – 119,7+58 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.73	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Zerwelin Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.74	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Hohensel. Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.75	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Hohensel. Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.76	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Hohensel. Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.77	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Hohensel. Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.78	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Hohensel. Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.79	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Hohensel. Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.80	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Hohenrein. Planungsstand: 29.11.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.81	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Hohenrein. Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.82	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Schönow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.83	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Schönow Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.87	Maßnahmenplan (trassennah) km 96,4+88 – 96,9+89 Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.88	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Flemisdorf Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.89	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Schmölln Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.90	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Schmölln Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.91	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Schmölln Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.4.92	Maßnahmenplan trassenferne Maßnahmen, Gem. Zerwellin Planungsstand: 29.2.2024, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
15.5	Biotoptypenkartierung: Kartierbericht Planungsstand: 6.5.2022, 29 Seiten	nur zur Information
15.6	Pläne zum Antrag auf Waldumwandlung Planungsstand: 31.05.2024, Maßstab 1 : 1.000, Blatt 1-12	festgestellt
15.7	Übersichtskarte (LBP) Planungsstand: 29.7.2024, Maßstab 1 : 25.000	nur zur Information
16	Artenschutzfachbeitrag	nur zur Information
16.1	Erläuterungsbericht Artenschutzfachbeitrag (AFB) Planungsstand: 30.4.2025, 273 Seiten	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.2	Faunistisches Fachgutachten zu Brutvögeln, Habitatbaumkartierung, Amphibien, Reptilien und Fledermäusen (Erläuterungsbericht) Planungsstand: 6.5.2022, 95 Seiten	
16.3	Lagepläne: Bestand Fauna und artenschutzrechtliche Maßnahmen	
16.3.1	Blatt 1: km 88,300 – km 92,000 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.2	Blatt 2: km 91,400 – 95,200 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.3	Blatt 3: km 94,100 – 97,900 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.4	Blatt 4: km 97,800 – 101,500 Planungsstand: 30.4.2025, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.5	Blatt 5: km 101,500 – 105,300 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.6	Blatt 6: km 104,000 – 107,700 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.7	Blatt 7: km 107,300 – 111,100 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.8	Blatt 8: km 110,200 – km 113,700 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.9	Blatt 9: km 112,900 – km 116,400 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.3.10	Blatt 10: km 115,900 – km 119,700 Planungsstand: 31.5.2024, Maßstab 1 : 5.000	
16.4	Faunistisches Fachgutachten, Teil 2 (Rastvögel) Planungsstand: 15.10.2020, 45 Seiten	
16.5	Artenblätter zum Artenschutz-Fachbeitrag Planungsstand: 17.9.2021, 91 Seiten	
16.6	Artenschutzrechtliche Kontrolle von potenziellen Quartieren der Fledermäuse Planungsstand: 6.5.2022, 37 Seiten	
16.7	Grobbauablaufplan mit Schutzzeiten Planungsstand: 25.4.2022, 2 Seiten	
16.8	Zusätzliche Angaben zu den faunistischen Kartierungen Planungsstand: 29.11.2024, 2 Seiten	
17	Natura 2000 – Verträglichkeitsprüfungen	nur zur Information
17.1	Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2751-421) Planungsstand: 30.4.2025, 119 Seiten, Anlagen 1-3	
17.2	Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung FFH „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2750-301) Planungsstand: 6.5.2022, 48 Seiten, Anlage 1 -6	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
17.3	Natura 2000-Abweichungsprüfung Planungsstand: 29.11.2024, 34 Seiten, Anlage 1 -6	
18	Natura 2000 – Verträglichkeitsvorprüfungen	nur zur Information
18.1	FFH-Vorprüfung – FFH-Gebiet „Salveytal“ (DE 2752-302) Planungsstand: 6.5.2022, 26 Seiten, Anlage 1-3	
18.2	FFH-Vorprüfung – FFH-Gebiet „Piepergrund“ (DE 2751-301) Planungsstand: 6.5.2022, 20 Seiten, Anlage 1-2	
19	Untersuchungen zu Schall und Erschütterungen	nur zur Information
19.1	Baubedingte Schallimmissionen Baulärmprognose Planungsstand: 21.09.2021, 61 Seiten Anlage 1 Übersichtskarte Anlage 2 Emissionsansätze Anlage 3-216 Karte mit Schallquelle/ Beurteilungspegel	
19.2.1	Schalltechnische Untersuchung Planungsstand: 30.04.2025, 28 Seiten Anlage 1 Übersichtskarte Anlage 2 Verkehrsprognose der Vorhabenträgerin Anlage 3 Gleisschema Anlage 4 Gleis- und Verkehrsdaten Anlage 5-6 Beurteilungspegel innerhalb/ außerhalb Bauabschnitt Anlage 7-8 Immissionsorte innerhalb/ außerhalb Bauabschnitt Anlage 9-33 Beurteilungspegel Anlage 34-58 Schutzabschnitt Anlage 59 Beurteilungspegel Außenwohnbereiche Anlage 60 Fotodokumentation Anlage 61 Ablaufschema zur 16. BImSchV Anlage 62 Konformitätserklärung SoundPLAN Anlage 63 Verbleibende Immissionsorte mit Schallschutzanspruch	nur zur Information
19.2.2	STU: Abschätzung zu Folgen der 1. Planänderung Planungsstand: 27.1.2023, 5 Seiten, Anlage 1-6	
19.2.3	Schalltechnische Untersuchung –Ergänzung Planungsstand: 13.6.2025, 10 Seiten, Anlage 1-14	
19.3	Betriebsbedingte Erschütterung	
19.3.1	Betriebsbedingte Erschütterungsmissionen Planungsstand: 30.11.2021, 39 Seiten, Anlage 1-3	
19.3.2	Erschütterung: Abschätzung zu Folgen der 1. Planänderung Planungsstand: 27.3.2023, 5 Seiten	
19.3.3	Betriebsbedingte Erschütterungen Ergänzung im Rahmen der 3 Planänderung Planungsstand: 30.6.2025, 4 Seiten	
19.4	Baubedingte Erschütterungsmissionen Planungsstand: 30.11.2021, 17 Seiten, 1 Anlage	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
19.5	Methodik Prognosebetriebsprogramm Planungsstand: 17.09.2021, 4 Seiten	
19.6	Herleitung Zugzahlen Deutschlandtakt Planungsstand: 29.2.2024, 3 Seiten	
20	Gutachten zur Elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) Planungsstand: 6.5.2022, 25 Seiten	nur zur Information
21	Umwelttechnischer Bericht Planungsstand: 29.2.2024, 6 Seiten	nur zur Information

Tabelle 1: Planunterlagen

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

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Naturschutzrechtliche Befreiungen und Ausnahmen

A.3.1.1 Europäisches Vogelschutzgebiet (SPA) „Randow Welse Bruch“ (DE 2751 421)

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird eine Zulassung zur Durchführung des gegenständlichen Vorhabens gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG trotz erheblicher Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiet (SPA) „Randow Welse Bruch“ (DE 2751 421) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erteilt.

Erhebliche Beeinträchtigung von 10 Vogelarten liegen durch Erhöhung des Kollisionsrisikos sowie durch Habitatminderung aufgrund der Kulissenwirkung für die Brutvögel Schreiadler (*Aquila pomarina*), Weißstorch (*Ciconia ciconia*), Rohrweihe (*Circus aeruginosus*), Kranich (*Grus grus*), Seeadler (*Haliaeetus albicilla*), Schwarzmilan (*Milvus migrans*), Rotmilan (*Milvus milvus*) und Goldregenpfeifer (*Pluvialis apricaria*) sowie für die regelmäßig auftretenden Zugvogelarten Graugans (*Anser anser*) und Kiebitz (*Vanellus vanellus*) vor.

Die Erhaltungsziele bleiben gewährleistet durch Umsetzung und Aufrechterhaltung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen:

- 032_FCS-K: Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft
- 033_FCS-K: Finanzielle Beteiligung am Jungvogelmanagement für Schreiadler
- 034_FCS-K: Förderung des Schreiadlers durch Anlage von Amphibiengewässern

A.3.1.2 Geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG)

Für die in Tabelle 2 aufgeführten, nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 18 BbgNatSchAG geschützten Biotope werden Befreiungen nach § 67 Abs. 1 BNatSchG erteilt:

Biotopcode BKompV	Biotoptyp BKompV	Fläche (m²)	Lage
37.02 F	Nährstoffreiches Großseggenried	661	Nicht komplett wiederherstellbar, da Rettungsweg dauerhaft benötigt und schwer regenerierbar, 077_A Anlage und Entwicklung von Großseggenried
Ü35.02.03a.01 r d T a b	Sonstiges extensives Feucht- und Nassgrünland, bewirtschaftet	2.784	Vorgesehene Wiederherstellungsmaßnahme ist ggf. nicht kurzfristig umsetzbar. Wiederherstellung von Grün- und Ackerflächen und Anlage und Entwicklung einer extensiven Mähweide (064_A und 080_A)
e35.02.03a.02 /l e 2 :	Sonstiges extensives Feucht- und Nassgrünland, brachgefallen	7.773	schwer regenerierbar, trotz der Maßnahmen 064_A Wiederherstellung von Grün- und Ackerflächen und 080_A Anlage und Entwicklung einer extensiven Mähweide
M43.02.02.01M a c h §	Erlenbruchwälder nährstoffreicherer Standorte mit intaktem Wasserhaushalt, mittlere Ausprägung	1.068	schwer regenerierbar, trotz der Maßnahmen 072_A Wiederherstellung und Anlage von Erlenbruchwald

30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG geschützte Biotope mit Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG

Den in Tabelle 3 aufgeführten nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope werden aufgrund der Wiederherstellung eine Ausnahme von dem Zerstörungs- bzw. Beeinträchtigungsverbot gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG erteilt:

Biotopcode BKompV	Biotoptyp BKompV	Fläche (m²)	Begründung
24.03b	Sonstige natürliche mesotrophe Gewässer	6	Anlage von Kleingewässern für Amphibien (024_A)
34.01	Trockenrasen auf karbonatischen oder silikatischen Untergrund	26.747	Wiederherstellung von Trockenrasen und Anlage und Entwicklung von Trockenrasen (067_A und 076_A)

38.02.01	Schilf-Wasserröhricht	526	Wiederherstellung durch 078_A Anlage und Entwicklung von Schilfröhricht
38.02.02	Schilf-Landröhricht	1.466	Wiederherstellung durch 068_A Wiederherstellung von Schilfröhricht und Großseggenried und 078_A Anlage und Entwicklung von Schilfröhricht
41.01.01	Gebüsch nasser bis feuchter mineralischer Standorte außerhalb von Auen	16	Wiederherstellung durch 079_A Herstellung und Entwicklung von Moorgebüsch / Gebüsch feuchter Standorte
41.01.03.01	Moor-Gebüsch (z.B. mit Weiden, Gagel)	25	Wiederherstellung durch 079_A Herstellung und Entwicklung von Moorgebüsch / Gebüsch feuchter Standorte
41.01.05.04a	Sonstiges Gebüsch trocken-warmer Standorte (inkl. Besenginster-Gebüsch)	89	Wiederherstellung durch 074_A Wiederherstellung sonstiger Gebüsche trocken-warmer Standorte
41.02.01M	Feldgehölz nasser bis feuchter Standorte, mittlere Ausprägung	259	Wiederherstellung durch 075_A Wiederherstellung und Anlage von Feldgehölzen nasser bis feuchter Standorte
42.03.02	Vorwald frischer Standorte	870	Wiederherstellung durch 071_A Wiederherstellung Vorwald und 084_E-W Anlage und Entwicklung von Vorwald
42.03.03	Vorwald trocken-warmer Standorte	4.214	Wiederherstellung durch 071_A Wiederherstellung Vorwald und 084_E-W Anlage und Entwicklung von Vorwald

Tabelle 3: Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope mit Ausnahme von dem Zerstörungs- bzw. Beeinträchtungsverbot gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG

A.3.2 Artenschutzrechtliche Befreiungen

Für die im Folgenden benannten Brut- und Rastvögel verbleibt trotz Umsetzung aller Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung in den nachfolgend aufgeführten Trassenabschnitten ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die nicht im räumlichen Zusammenhang gegeben sind, § 44 Abs. 1 Nr. 1 oder Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 i. V. m BNatSchG.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird daher eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) für

- die Heidelerche im Bereich der BE-Fläche bei km 93,99 bahnlinks, Bahnböschungen km 106,69 und km 109,53, vom Vorhaben betroffen sind 2 Brutpaare bauzeitlich und 1 Brutpaar anlagebedingt,

- das Schwarzkehlchen entlang der mit Gras- und Staudenfluren der aktuellen bzw. geplanten Bahnböschungen, vom Vorhaben betroffen sind 12 Brutpaare,
- den Bluthänfling, Bahn-km 101,97 bl, 114,04 br sowie 114,62 br, betroffen sind 3 Brutplätze,
- die Dorngrasmücke, ab ca. km 111,7, betroffen sind circa 8 Brutpaare,
- die Goldammer, ab ca. km 111,7, betroffen sind circa 14 Brutpaare, und
- den Neuntöter, Nachweise im Baufeld: km 95,98 bl/ 0 m; km 100,73 bl/ 0 m; km 101,56 bl/ 2 m; km 104,30 bl/ 1 m; km 106,54 bl/ 0 m; km 109,17 bl/ 0 m; km 111,83 br/ 0 m; km 113,21 br/ 0 m; km 114,56 br/ 0 m; km 115,59 br/0 m, es erfolgten 10 Nachweise im Baufeld

erteilt.

A.3.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse

A.3.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse für Bahnanlagen

A.3.3.1.1 Einleitung von Niederschlagswasser in Grundwasser und Oberflächengewässer

Der Vorhabenträgerin wird die einfache Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Untergrund und in die Gewässer Randow, Salveybach, Landgraben Casekow sowie in einen Teich unter Beachtung der Auflagen unter A.4.1.1 erteilt.

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

Die Erlaubnis wird befristet auf 10 Jahre, beginnend ab der Inbetriebnahmegenehmigung des Vorhabens.

Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem Gleisbereich der Strecke 6328, km 89,900 Gleis 2, km 89,300 Gleis 1 und 5 bis km 119,585 einschließlich der o.g. Brücken und Durchlässe sowie von den Verkehrsstationen Schönnow, Casekow und Petershagen wie in Tabelle 4 aufgeführt.

Lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirk-samen Fläche A_u [m²]	Ver-si-cke-rung sra-te [l/s]	Ein-leit-men ge [l/s]	Flur-stück	Flur	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
Flächenversickerung										
1	Dachfläche der Wei-chenheizstation (HB 1) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	344	9	Passow	Grund-wasser	440348	5889793
2	Dachfläche der Wei-chenheizstation (HB 2) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	58	8	Passow	Grund-wasser	441075	5890777
3	Dachfläche HO-A/FBOA Betonschalt-haus (HB 3) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	10	2	Schönow	Grund-wasser	445057	5894290
4	Dachfläche HO-A/FBOA Betonschalt-haus (HB 4) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	36/2	4	Luckow-Peterssha-gen	Grund-wasser	450748	5899582
5	Dachfläche Weichen-heizstation (HB 5) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	34	4	Tantow	Grund-wasser	455708	5901777
6	Dachfläche NEA-ESTW bei Tantow (HB 6) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	112/2	3	Tantow	Grund-wasser	456243	5902080
7	Dachfläche Weichen-heizstation (HB 7) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	524	3	Tantow	Grund-wasser	456817	5902925
8	Dachfläche der Wei-chenheizstation (HB 8) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	14	1	Rosow	Grund-wasser	459173	5907724
9	Dachfläche des Be-tonschalthauses (HB 9) ($A_E = 5,3 \text{ m}^2$)	5,3	0,2	-	5, 9	1	Rosow	Grund-wasser	461000	5908646
Versickerungsbecken										
10	EW 1.1, Mittelbahn-steig Bf Passow, Gleiskör-per bl km 89,3+50 – km 89,6+00, EW 1.2, bl km 89,6+00 – km 90,0+00 ($A_E = 5.540 \text{ m}^2$)	2770	2	-	344	9	Passow	Grund-wasser	440090	5889428
Rigolen										

Lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirk-samen Fläche A_U [m²]	Ver-si-cke-rung sra-te [l/s]	Ein-leit-men ge [l/s]	Flur-stück	Flur	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
11	EW 1.2, km 90,1+13 – 90,1+78, zwischen Gleis 1 und 5 ($A_E = 523 \text{ m}^2$)	314	0,3	-	248	1	Passow	Grund-wasser	440420	5889854
12	EW 1.3, km 90,2+20 – 90,2+41, br von Gleis 1 ($A_E = 138 \text{ m}^2$)	28	1,3	-	247	1	Passow	Grund-wasser	440470	5889922
13	EW 3.5, Hp Schönow, Bahnsteige 1 und 2, Gleiskörper bl km 94,5+28 – 94,6+68 ($A_E = 777 \text{ m}^2$)	155	0,4	-	536	2	Schönow	Grund-wasser	443551	5893224
14	EW 3.6, km 96,3+48 bis km 96,7+50, bl/br (Rigolenbox 1) ($A_E = 5.752 \text{ m}^2$)	2.300	0,6	-	10	2	Schönow	Grund-wasser	444824	5894049
15	EW 4.1, km 96,7+50 bis km 97,7+19, bl/br (Rigolenbox 2) ($A_E = 18.312 \text{ m}^2$)	4.420	1,8	-	536	2	Schönow	Grund-wasser	445838	5894982
16	EW 6.2, Hp Casekow Bahnsteige 1 und 2, Gleiskörper bl/br, km 99,4+23 – km 99,6+33 ($A_E = 844 \text{ m}^2$)	169	0,2	-	373	7	Casekow	Grund-wasser	447083	5896269
17	EW 9.2, Hp Pe-tershagen Bahnsteige 1 und 2, Gleiskörper bl/br km 103,6+70 – km 103,8+10 ($A_E = 553 \text{ m}^2$)	111	0,2	-	45	4	Luckow-Pe-tershagen	Grund-wasser	450081	5899226
18	EW 15.4, km 111,4+92 – km 111,9+29, bl/br Rigolenbox 3 ($A_E = 8.632 \text{ m}^2$)	3.194	1,7	-	524	3	Tantow	Grund-wasser	456889	5903263
19	EW 17.8/18.1, km 116,4+39 – km 117,0+33, bl, km 116,4+10 – 116,9+99, br Rigolenbox 4 ($A_E = 9.750 \text{ m}^2$)	2.758	2,8	-	79	1	Rosow	Grund-wasser	458706	5907588

Lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirk-samen Fläche A _U [m²]	Ver-si-cke-rung sra-te [l/s]	Ein-leit-men ge [l/s]	Flur-stück	Flur	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
Versickerungsgräben / Versickerungsmulden										
20	EW 1.2, km 89,6+13 – 89,6+48, br (A _E = 567 m²)	125	0,98	-	9	344	Passow	Grund-wasser		5889 475
21	EW 1.2, km 89,8+10 – 89,9+50, br (A _E = 1.222 m²)	269	0,98	-	8	128	Passow	Grund-wasser		5889 648
22	EW 2.1, km 90,2+60 - 90,2+96, br (A _E = 314 m²)	72	0,07	-	247	1	Passow	Grund-wasser		5889 955
23	EW 3.2/3.3, km 92,6+50 – 92,6+16, bl (A _E = 2.112 m²)	479	0,54	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	4419 29	5891 914
24	EW 3.3/3.4, km 93,1+73 – km 93,2+28, bl (A _E = 1.504 m²)	375	0,42	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	44224 5	58923 70
25	EW 3.2/3.3, km 92,6+61 – km 92,7+28, br (A _E = 8.267 m²)	948	0,62	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	4419 67	5891 989
26	EW 3.4, km 93,2+01 – km 93,3+10, bl (A _E = 955 m²)	221	0,84	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	4422 45	5892 370
27	EW 3.4, km 93,4+10 bis km 93,5+50, bl (A _E = 1.383 m²)	330	2,5	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	4423 88	5892 545

Lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirk-samen Fläche A_U [m²]	Ver-si-cke-rung sra-te [l/s]	Ein-leit-men ge [l/s]	Flur-stück	Flur	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
28	EW 3.4, km 93,5+82 bis km 93,6+50, bl ($A_E = 558 \text{ m}^2$)	128	2,5	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	4424 87	5892 640
29	EW 3.4, km 94,1+40 bis km 94,1+60, bl ($A_E = 157 \text{ m}^2$)	35	0,14	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	4429 32	5892 910
30	EW 3.4, km 93,3+42 bis km 93,6+20 br ($A_E = 2.647 \text{ m}^2$)	649	2,1	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	4423 98	5892 537
31	EW 3.4, km 94,1+40 bis km 94,1+64 br ($A_E = 174 \text{ m}^2$)	39	0,17	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	4429 50	5892 905
32	EW 3.5, km 94,7+34 bis km 94,9+17 bl ($A_E = 1.645 \text{ m}^2$)	382	1,4	-	10	2	Schönow	Grund-wasser	4435 48	5893 239
33	EW 3.5, km 94,6+37 bis km 94,6+97 br ($A_E = 423 \text{ m}^2$)	94	0,46	-	536	2	Schönow	Grund-wasser	44340 7	58931 48
34	Hp Schönow, Außen-bahnsteig Gleis 1 ($A_E = 948 \text{ m}^2$)	483	0,8	-	536	2	Schönow	Grund-wasser	44353 2	58932 11
35	Hp Schönow, Außen-bahnsteig Gleis 2 ($A_E = 1.097 \text{ m}^2$)	549	0,9	-	312/4	1	Schönow	Grund-wasser	44335 4	58931 40

Lfd. Nr.	aus	von der ab- fluss- wirk- samen Fläche A_U [m²]	Ver- si- cke- rung sra- te [l/s]	Ein- leit- men ge [l/s]	Flur- stück	Flur	Gemar- kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
36	EW 3.5, km 95,2+45 bis km 95,4+15, bl ($A_E = 1.188 \text{ m}^2$)	263	1,2	-	10	2	Schönow	Grund- wasser	4443 95	5893 690
37	EW 3.5, km 95,6+70 bis km bis 96,3+48, bl ($A_E = 6.202 \text{ m}^2$)	1.435	5,1	-	10	2	Schönow	Grund- wasser	4445 91	5893 821
38	EW 3.5, km 95,2+44 – km 95,2+84, br ($A_E = 243 \text{ m}^2$)	51	0,3	-	536	2	Schönow	Grund- wasser	44421 8	58935 79
39	EW 3.5, km 95,3+17 – km 95,8+56, br ($A_E = 3.651 \text{ m}^2$)	811	4,1	-	536	2	Schönow	Grund- wasser	44468 8	58938 87
40	EW 3.5, km 95,9+50 - km 96,3+48, br ($A_E = 2.572 \text{ m}^2$)	565	3,0	-	536	2	Schönow	Grund- wasser	44468 8	58938 87
41	HP Casekow, Bahnsteig Gleis 1 ($A_E = 1.054 \text{ m}^2$)	601	0,6	-	373	7	Casekow	Grund- wasser	44708 9	58962 67
42	HP Casekow, Bahnsteig Gleis 2 ($A_E = 747 \text{ m}^2$)	448	0,4	-	373	7	Casekow	Grund- wasser	44708 4	58962 85
43	EW 4.2, km 98,5+20 - km 98,5+50, bl ($A_E = 229 \text{ m}^2$)	51	0,08	-	160	7	Casekow	Grund- wasser	44637 2	58955 76

Lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirk-samen Fläche A_U [m²]	Ver-si-cke-rung sra-te [l/s]	Ein-leit-men ge [l/s]	Flur-stück	Flur	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
44	EW 4.2, km 98,6+75 - km 98,9+50, br ($A_E = 1.687 \text{ m}^2$)	361	0,7	-	160	7	Casekow	Grund-wasser	446578	5895762
45	EW 4.2, km 98,9+79 bis km 99,0+70, bl ($A_E = 697 \text{ m}^2$)	153	0,7	-	160	7	Casekow	Grund-wasser	446720	5895921
46	EW 4.3, km 98,9+80 - km 99,1+95, br ($A_E = 1.880 \text{ m}^2$)	445	0,56	-	160	7	Casekow	Grund-wasser	446776	5895953
47	EW 5, km 99,2+06 - km 99,3+77, bl ($A_E = 1.599 \text{ m}^2$)	374	0,44	-	160	7	Casekow	Grund-wasser	446904	5896106
48	EW 5, km 99,2+00 - km 99,3+75, br ($A_E = 1.442 \text{ m}^2$)	333	0,46	-	127	7	Casekow	Grund-wasser	446917	5896099
49	EW 6.1, km 99,3+93 - km 99,4+13, bl ($A_E = 332 \text{ m}^2$)	166	0,18	-	373	7	Casekow	Grund-wasser	446987	5896188
50	EW 6.3/6.4, km 99,6+38 bis km 99,9+30, bl ($A_E = 2.500 \text{ m}^2$)	578	1,9	-	33	11	Casekow	Grund-wasser	447258	5896456
51	EW 6.3/6.4, km 99,6+35 bis km 99,9+30, br ($A_E = 2.711 \text{ m}^2$)	639	1,9	-	33	11	Casekow	Grund-wasser	447267	5896447

Lfd. Nr.	aus	von der ab- fluss- wirk- samen Fläche A _U [m²]	Ver- si- cke- rung sra- te [l/s]	Ein- leit- men ge [l/s]	Flur- stück	Flur	Gemar- kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
52	EW 7.2, km 100,6+96 bis km 101,7+8, br (A _E = 8.012 m²)	3.562	7,2	-	201	2	Luckow- Pe- tersha- gen	Grund- wasser	44830 1	58974 73
53	EW 8.2/9.1, km 103,1+44 bis km 103,6+68, bl (A _E = 4.556 m²)	1.062	0,37	-	45	4	Luckow- Pe- tersha- gen	Grund- wasser	44982 7	58990 07
54	Hp Petershagen, Bahnsteig 1 und Zuwegung (A _E = 1.075 m²)	548	0,94	-	45	4	Luckow- Pe- tersha- gen	Grund- wasser	45009 8	58992 38
55	Hp Petershagen, Bahnsteig 2 und Zuwegung (A _E = 821 m²)	468	0,97	-	45	4	Luckow- Pe- tersha- gen	Grund- wasser	45010 5	58992 18
56	EW 10.1, km 104,4+45 bis km 104,7+40, bl (A _E = 2.163 m²)	478	0,59	-	34	4	Luckow- Pe- tersha- gen	Grund- wasser	45081 8	58996 53
57	EW 10.1, km 104,3+25 bis km 104,8+70, br (A _E = 3.980 m²)	905	1,1	-	39, 34	4	Luckow- Pe- tersha- gen	Grund- wasser	45082 9	58996 44
58	EW 11.2, km 105,1+11 bis km 105,6+90, bl (A _E = 4.456 m²)	1.001	1,2	-	23	4	Luckow- Pe- tersha- gen	Grund- wasser	45152 2	59000 49
59	EW 11.4/12.1/12.2, km 105,8+07 bis km 107,0+12, bl (A _E = 11.468 m²)	3.749	1,2	-	34/3	2	Schönfel- d (GA)	Grund- wasser	45217 9	59004 17

Lfd. Nr.	aus	von der ab- fluss- wirk- samen Fläche A _U [m²]	Ver- si- cke- rung sra- te [l/s]	Ein- leit- men ge [l/s]	Flur- stück	Flur	Gemar- kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
60	EW 12.2, km 107,0+00 bis km 107,0+60, br (A _E = 442 m²)	101	0,06	-	34/3	2	Schönfel d (GA)	Grund- wasser	45295 0	59008 34
61	EW 12.3, km 107,2+49 bis km 107,4+12, bl (A _E = 1.421 m²)	332	0,16	-	34/3	2	Schönfel d (GA)	Grund- wasser	45321 3	59009 79
62	EW 13.2/14, km 108,2+04 bis km 108,8+41, bl (A _E = 6.241 m²)	1.503	1,3	-	72	4	Schönfel d (GA)	Grund- wasser	45409 5	59012 51
63	EW 13.2/14, km 108,1+85 bis km 108,8+65, br (A _E = 6.413 m²)	1.564	1,4	-	72	4	Schönfel d (GA)	Grund- wasser	45408 9	59012 36
64	EW 15.1, km 109,7+30 bis km 109,7+45, bl (A _E = 119 m²)	26	0,02	-	39	4	Tantow	Grund- wasser	455509	59016 83
65	EW 15.1, km 109,6+00 bis km 109,7+65, br (A _E = 1.162 m²)	259	0,17	-	39	4	Tantow	Grund- wasser	455448	59016 47
66	EW 15.2/15.3, km 110,2+00 bis km 110,5+63, br (A _E = 3.700 m²)	888	2,2	-	524	3	Tantow	Grund- wasser	456007	59019 15
67	EW 15.5, km 111,9+75 bis km 112,5+12, br (A _E = 6.204 m²)	2.482	2,0	-	88	2	Tantow	Grund- wasser	456978	59035 63

Lfd. Nr.	aus	von der ab- fluss- wirk- samen Fläche A _U [m²]	Ver- si- cke- rung sra- te [l/s]	Ein- leit- men ge [l/s]	Flur- stück	Flur	Gemar- kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
68	EW 17.3, km 113,7+51 bis 113,9+40, bl (A _E = 1.382 m²)	318	0,75	-	56	1	Tantow	Grund- wasser	457106	59051 52
69	EW 17.5, km 114,3+70 bis km 114,6+00, bl (A _E = 3.067 m²)	797	0,09	-	255	1	Radekow	Grund- wasser	457162	59057 88
70	EW 17.7, km 115,3+60 bis km 115,5+50, bl (A _E = 1.787 m²)	429	4,1	-	255	1	Radekow	Grund- wasser	457460	59067 03
71	EW 17.7 Gleiskörper km 115,3+60 bis km 115,4+90, br (A _E = 790 m²)	213	2,8	-	255	1	Radekow	Grund- wasser	45745 5	59066 70
72	EW 17.7, km 115,8+00 bis km 116,1+50, br (A _E = 4.344 m²)	1.695	4,3	-	117/5	3	Rosow	Grund- wasser	45780 7	59070 88
73	EW 17.7, km 115,8+00 bis km 116,1+50, bl (A _E = 3.405 m²)	1.386	4,3	-	117/5	3	Rosow	Grund- wasser	45779 9	59070 99
74	EW 18.2, km 116,9+77 bis km 117,4+60, bl (A _E = 4.370 m²)	1.825	1,7	-	59	1	Rosow	Grund- wasser	45891 2	59076 30
75	EW 18.2/18.3, km 117,0+33 bis km 117,5+25, br (A _E = 4.806 m²)	2.017	1,8	-	59	1	Rosow	Grund- wasser	45894 3	59076 25

Lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirk-samen Fläche A_U [m²]	Ver-si-cke-rung sra-te [l/s]	Ein-leit-men ge [l/s]	Flur-stück	Flur	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
76	EW 18.4, km 117,8+10 bis km 117,8+78, br ($A_E = 574 \text{ m}^2$)	132	0,15	-	59	1	Rosow	Grund-wasser	459509	5907817
77	EÜ Rossow Fläche QD 1, (landwirtschaftlicher Weg und Überbau), km 118,969 ($A_E = 93 \text{ m}^2$)	67	0,05	-	59	1	Rosow	Grund-wasser	460527	5908280
78	EÜ Rossow Fläche QD 2 + 3, (landwirtschaftlicher Weg) km 118,969 ($A_E = 43 \text{ m}^2$)	26	0,02	-	59	1	Rosow	Grund-wasser	460540	5908289
79	EÜ Rossow Fläche QD 4, (landwirtschaftlicher Weg + Überbau) km 118,969 ($A_E = 93 \text{ m}^2$)	67	0,08	-	59	1	Rosow	Grund-wasser	460540	5908288
Mulden-Rigolen-Elemente										
80	EW 15.6, km 112,6+45 bis km 113,1+00, br ($A_E = 4.831 \text{ m}^2$)	1.972	0,5	-	53	1	Tantow	Grund-wasser	457033	5904182
81	EW 15.7, 16, 17.1, km 113,1+00 bis km 113,4+40, br ($A_E = 5.198 \text{ m}^2$)	1.911	0,4	-	56	1	Tantow	Grund-wasser	457072	5904518
82	EW 17.3, km 113,4+95 bis km 113,6+87, br ($A_E = 1.760 \text{ m}^2$)	757	0,2	-	56	1	Tantow	Grund-wasser	457097	5904898
83	EW 17.3, 17.4, 17.5, km 113,7+51 bis km 114,6+00, br ($A_E = 8.693 \text{ m}^2$)	3.564	0,6	-	56 255	1 1	Tantow Radekow	Grund-wasser	457123	5905193

Lfd. Nr.	aus	von der ab- fluss- wirk- samen Fläche A_U [m²]	Ver- si- cke- rung sra- te [l/s]	Ein- leit- men ge [l/s]	Flur- stück	Flur	Gemar- kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
83	EW 17.3, km 113,7+51 bis km 113,9+40, bl ($A_E = 1.382 \text{ m}^2$)	314	0,07	-	56	1	Tantow	Grund- wasser	45710 6	59051 52
85	EW 17.6, km 114,6+00 bis km 115,1+00, br ($A_E = 5.640 \text{ m}^2$)	2.250	0,06	-	255	1	Radekow	Grund- wasser	45723 2	59061 45
86	EW 17.6.1, km 114,6+00 bis km 114,7+67, bl ($A_E = 1.374 \text{ m}^2$)	320	0,02	-	255	1	Radekow	Grund- wasser	45718 5	59059 86
87	EW 17.6.2, km 114,8+45 bis km 115,1+00, bl ($A_E = 3.400 \text{ m}^2$)	877	0,03	-	255	1	Radekow	Grund- wasser	45725 3	59062 67
88	EW 19.5, km 118,6+30 bis km 118,8+80, bl ($A_E = 1.985 \text{ m}^2$)	868	0,25	-	59	1	Rossow	Grund- wasser	46033 9	59081 87
89	EW 19.8, km 119,0+99 bis km 119,5+85, br ($A_E = 4.473 \text{ m}^2$)	1.909	0,53	-	5, 9	1	Rossow	Grund- wasser	46073 0	59084 45
90	EW 19.8, km 119,1+50 bis km 119,3+00, bl ($A_E = 1.168 \text{ m}^2$)	515	0,15	-	5, 9	1	Rossow	Grund- wasser	46100 0	59086 46
Direkteinleitungen										
91	Brückenfläche EÜ Randowbrücke km 91,495 ($A_E = 149 \text{ m}^2$)	149	-	2,5	58	8	Passow	Rand- ow	4412 19	5890 943

Lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirk-samen Fläche A_U [m²]	Ver-si-cke-rung sra-te [l/s]	Ein-leit-men-ge [l/s]	Flur-stück	Flur	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleitstelle nach UTM 33N/ETRS89	
									Rechts wert	Hoch wert
92	EW 4.3, km 99,070 bis km 99,206, bl ($A_E = m^2$)	648,6	-	11,6	160	7	Casekow	Teich	4468 00	5896 001
93	EW 6.5, km 99,9+39 - km 100,1+50 br ($A_E = 2.030 m^2$)	954	-	19,9	33	11	Casekow	Salvey-bach	4474 88	5896 661
94	EW 8.1, km 102,3+43 – km 102,7+51, bl/br ($A_E = 4.540 m^2$)	1.990	-	32,0	45	4	Luckow-Petersha-gen	Land-graben Case-kow	4492 17	5898 403
95	Brückenfläche EÜ Salveybrücke km 110,1+18 ($A_E = 149 m^2$)	149	-	2,4	39	4	Tantow	Sal-vey-bach	45585 5	59018 44

Tabelle 4: Einleitung von Niederschlagswasser von Bahnanlagen in Grundwasser und Oberflächen-gewässer

A.3.3.1.2 Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Der Vorhabenträgerin wird die einfache wasserrechtliche Erlaubnis für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser für die in Tabelle 5 aufgeführten Bauwerke mit Be-achten der Auflagen unter A.4.1.2 erteilt.

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG) und wird unbefristet erteilt.

Lfd. Nr.	Technisches Element	Baustoff	Menge [m³/ Stk.]
1	Lärmschutzwand Nr. 1	Stahl und Magerbeton	23 Stk.
2	Lärmschutzwand Nr. 2	Stahl und Magerbeton	41 Stk.
3	Lärmschutzwand Nr. 3	Stahl und Magerbeton	175 Stk.
4	Lärmschutzwand Nr. 4	Stahl und Magerbeton	53 Stk.
5	Lärmschutzwand Nr. 5	Stahl und Magerbeton	138 Stk.

Lfd. Nr.	Technisches Element	Baustoff	Menge [m³/ Stk.]
6	Fundamente Ersatzneubau EÜ Randowbrücke, km 91,4+9	Stahlbetonbohrpfähle	138 m³
7	Fundamente Ersatzneubau EÜ Salveybachbrücke, km 110,1+18	Stahlbetonbohrpfähle	244 m³
8	Fundamente Ersatzneubau EÜ Rossow, km 118,9+69	Beton, Sauberkeitsschicht	10 m³
		Stahlbetonfundamente	56 m³

Tabelle 5: Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

A.3.3.1.3 Bauzeitliche Wasserhaltungen

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

- die Grundwasserentnahme während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG,
- die Entnahme von Wasser aus oberirdischen Gewässern nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 WHG,
- das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

für die in Tabelle 6 aufgeführten Standorte entlang der Strecke 6328 mit Beachten der Auflagen unter A.4.1.3 erteilt.

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

Die Erlaubnis ist befristet bis zur Beendigung der Baumaßnahme.

Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die bauzeitliche Gewässerbenutzung dient der Trockenhaltung der Baugruben von Grund-, Oberflächen- und Niederschlagswasser während der Bauzeit zur Erneuerung der Eisenbahnüberführungen Randow, Salveybach und Rosow sowie der Durchlässe 17 bis 19, 23, 24, 29, 43 und 44.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Entnahme und Einleitung von den in Tabelle 6 festgelegten Wassermengen aus den einzelnen Baugruben:

Lfd. Nr.	Baugrube	Grundwasserabsenkung			Niederschlags- wasser
		v max [l/s]	Dauer Tage [d]	Vgesamt [m³]	V in [l/s]
1	EÜ Randowbrücke km 91,4+95	0,25	180	3.888	12,2
2	EÜ Salveybachbrücke km 110,1+18	0,13	180	2.022	13,1

3	EÜ Rosow km 118,9+69	0,17	180	2.644	57
4	Durchlass Nr. 17 km 90,595, (BW-Nr. IB11)	0,68	81	4.759	11,6
5	Durchlass Nr. 18, km 91,805 (BW- Nr. IB12)	0,39	65	2.191	10
6	Durchlass Nr. 19, km 93,198, (BW-Nr. IB13)	-	-	-	10,8
7	Durchlass Nr. 23, km, 98,168, (BW-Nr. IB14)	-	-	-	9,7
8	Durchlass Nr. 24, km 99,192, (BW- Nr. IB15)	0,07	57	345	10,1
9	Durchlass Nr. 29, km 102,803, (BW-Nr. IB16)	0,07	82	496	5
10	Durchlass Nr. 43, km 117,585, (BW-Nr. IB17)	-	-	-	0,6
11	Durchlass Nr. 44, km 118,372, (BW-Nr. IB18)	0,25	33	713	0,7

Tabelle 6: Bauzeitliche Wasserhaltungen

Das entnommene Wasser wird entweder wieder in die Gewässer eingeleitet bzw. versickert flächig.

In der Tabelle 7 sind die Koordinaten der Entnahmestellen und in der Tabelle 8 die Koordinaten der Einleitstellen aufgeführt; für die Bauwerke, für deren Herstellung eine bauzeitliche Wasserhaltung erforderlich ist.

gehört zu lfd. Nr.	Bezeichnung	Entnahmestelle				
		Rechtswert	Hochwert	Flurstück	Flur	Gemarkung
1	EÜ Randow	441214	5890945	141	008	Passow
2	EÜ Salveybach	455859	5901838	39	004	Tantow
3	EÜ Rossow	460527	5908292	59	001	Rosow
4	Durchlass Nr. 17, km 90,595, (BW-Nr. IB11)	440688	5890206	152/4	1	Passow
5	Durchlass Nr. 18, km 91,805, (BW-Nr. IB12)	441406	5891195	312/4	1	Schönow
6	Durchlass Nr. 19, km 93,198, (BW-Nr. IB13)	442224	5892318	312/4	1	Schönow
7	Durchlass Nr. 23, km, 98,168, (BW-Nr. IB14)	446127	5895305	160	7	Casekow
8	Durchlass Nr. 24, km 99,192, (BW- Nr. IB15)	446853	5896032	192	7	Casekow

gehört zu lfd. Nr.	Bezeichnung	Entnahmestelle				
		Rechtswert	Hochwert	Flurstück	Flur	Gemarkung
9	Durchlass Nr. 29, km 102,803, (BW-Nr. IB16)	449417	5898580	45	4	Luckow-Petershagen
10	Durchlass Nr. 43 km 117,585, (BW-Nr. IB17)	459251	5907748	59	1	Rosow
11	Durchlass Nr. 44, km 118,372, (BW-Nr. IB18)	460009	5907994	59	1	Rosow

Tabelle 7: Koordinaten der Entnahmestellen nach UTM 33N/ETRS89

gehört zu lfd. Nr.	Bezeichnung	Einleitstelle				
		Rechtswert	Hochwert	Flurstück	Flur	Gemarkung
1	EÜ Randow	441219	5890943	141	008	Passow
2	EÜ Salveybach	455855	5901844	39	004	Tantow
3	EÜ Rossow	460542	5908288	59	001	Rosow
4	Durchlass Nr. 17, km 90,595, (BW-Nr. IB11)	440664	5890224	154	8	Passow
5	Durchlass Nr. 18, km 91,805, (BW-Nr. IB12)	441390	5891207	312/4	1	Schönow
6	Durchlass Nr. 19, km 93,198, (BW-Nr. IB13)	442211	5892327	312/4	1	Schönow
7	Durchlass Nr. 23, km, 98,168, (BW-Nr. IB14)	446109	5895324	160	7	Casekow
8	Durchlass Nr. 24, km 99,192, (BW-Nr. IB15)	446838	5896047	128	7	Casekow
9	Durchlass Nr. 29, km 102,803, (BW-Nr. IB16)	449404	5898592	45	4	Luckow-Petershagen
10	Durchlass Nr. 43, km 117,585, (BW-Nr. IB17)	459249	5907755	59	1	Rosow
11	Durchlass Nr. 44, km 118,372, (BW-Nr. IB18)	460006	5908000	59	1	Rosow

Tabelle 8: Koordinaten der Einleitstellen nach UTM 33N/ETRS89

A.3.3.2 Niederschlagsentwässerung für Straßen

Die Ausführungsplanung für die Straßenbereiche, die an die gegenständlichen Bahnübergänge angrenzen, ist mit der unteren Wasserbehörde des Landeskreises Uckermark abzustimmen.

A.3.4 Waldumwandlung

Durch die Baumaßnahme werden bau- und anlagebedingt Waldflächen im Sinne von § 2 LWaldG in Anspruch genommen. Die Genehmigung zur Umwandlung von Wald

in eine andere Nutzungsart gemäß § 8 LWaldG nach den Angaben in der Tabelle 9
 wird hiermit erteilt; auf die Auflagen unter A.4.8 wird hingewiesen:

Gemeinde	Gemarkung	Flur	Flurstück	Dauerhafte Umwandlung [m²]	Zeitweilige Umwandlung [m²]	Waldfunktion
Casekow	Biesendahlisdorf	001	246	49	0	-
Casekow	Biesendahlisdorf	001	247	2.422	213	-
Casekow	Biesendahlisdorf	001	248	67	0	-
Casekow	Biesendahlisdorf	001	182/1	67	0	3200
Casekow	Biesendahlisdorf	001	249	2.035	1	-
Casekow	Blumberg	003	62	1	5	-
Casekow	Blumberg	003	81	6	0	-
Casekow	Blumberg	003	275	1.070	26	-
Casekow	Blumberg	003	393	0	7	-
Casekow	Blumberg	003	82/2	3.821	902	-
Casekow	Blumberg	003	83/5	0	214	-
Casekow	Casekow	013	1	1.855	0	-
Casekow	Casekow	009	29	89	1	-
Casekow	Casekow	009	30	2.628	212	-
Casekow	Casekow	010	30 (neu) Casekow, Flur 1, Flst 224, 225 (alt)	-	915	5400
Tantow	Schönfeld (GA)	001	176	6	0	-
Tantow	Schönfeld (GA)	001	177	0	62	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	63	10	0	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	64	460	0	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	68	5	0	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	70	18	0	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	71	169	0	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	72	3.074	0	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	74	3.300	65	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	75	69	5	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	76	1.361	27	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	77	62	0	-
Tantow	Schönfeld (GA)	004	73/2	364	0	-

Gemeinde	Gemarkung	Flur	Flurstück	Dauerhafte Umwandlung [m²]	Zeitweilige Umwandlung [m²]	Waldfunktion
Passow	Schönow	001	95	0	160	-
Passow	Schönow	001	253	0	232	-
Passow	Schönow	001	254	0	432	-
Passow	Schönow	001	313	0	7.815	-
Passow	Schönow	001	323	21	0	-
Passow	Schönow	001	325	180	0	-
Passow	Schönow	001	326	272	0	-
Passow	Schönow	001	347	446	204	-
Passow	Schönow	001	348	0	24	-
Passow	Schönow	001	350	121	0	-
Passow	Schönow	001	371	7	0	-
Passow	Schönow	001	372	305	0	-
Passow	Schönow	001	613	47	0	-
Passow	Schönow	001	676	0	378	-
Passow	Schönow	001	677	0	4.435	-
Passow	Schönow	001	678	0	9.721	-
Passow	Schönow	001	722	240	0	-
Passow	Schönow	001	723	39	0	-
Passow	Schönow	001	724	50	0	-
Passow	Schönow	001	725	59	0	-
Passow	Schönow	001	726	52	0	-
Passow	Schönow	001	727	18	0	-
Passow	Schönow	001	728	83	0	-
Passow	Schönow	001	729	26	0	-
Passow	Schönow	001	730	94	0	-
Passow	Schönow	001	731	25	0	-
Passow	Schönow	001	732	37	0	-
Passow	Schönow	001	733	37	0	-
Passow	Schönow	001	735	67	0	-
Passow	Schönow	001	736	24	0	-
Passow	Schönow	001	737	62	0	-
Passow	Schönow	001	738	118	0	-
Passow	Schönow	001	739	197	0	-
Passow	Schönow	001	740	147	0	-
Passow	Schönow	001	741	79	0	-
Passow	Schönow	001	742	116	0	-
Passow	Schönow	001	743	37	0	-
Passow	Schönow	001	744	142	0	-
Passow	Schönow	001	745	175	0	-
Passow	Schönow	001	746	55	0	-
Passow	Schönow	001	747	279	0	-
Passow	Schönow	001	748	29	0	-
Passow	Schönow	001	749	225	0	-
Passow	Schönow	001	750	74	0	-
Passow	Schönow	001	751	206	0	-
Passow	Schönow	001	939	0	1.542	-
Passow	Schönow	001	955	7943	71	-
Passow	Schönow	001	985	347	0	-
Passow	Schönow	001	259/1	0	1247	-
Passow	Schönow	001	314/1	0	63	-
Passow	Schönow	002	7	439	1.808	-
Passow	Schönow	002	10	12.247	553	-
Passow	Schönow	002	365	55	0	-

Gemeinde	Gemarkung	Flur	Flurstück	Dauerhafte Umwandlung [m²]	Zeitweilige Umwandlung [m²]	Waldfunktion
Passow	Schönow	002	536	2.294	0	-
Passow	Schönow	002	549	371	0	-
Tantow	Tantow	004	36	1	0	-
Tantow	Tantow	004	38	264	0	-
Tantow	Tantow	004	39	102	0	-
Tantow	Tantow	004	139	57	0	-
Tantow	Tantow	004	132/1	9	0	-
Tantow	Tantow	004	37/3	176	0	-
Summe				51.435	34.341	

Tabelle 9: Angaben zur zeitweiligen und dauerhaften Waldumwandlung

Die dauerhaften und zeitweiligen Waldumwandlungen sind in der Unterlage 15.6 (Waldumwandlungspläne) kartografisch dargestellt und werden im UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 15.1) in den Erläuterungen ausgeführt.

Die Genehmigung zur Durchführung der dauerhaften und zeitweiligen Waldumwandlung ist befristet auf 2 Jahre nach Bekanntgabe des Genehmigungsbescheides (§ 36 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG). Die Genehmigung erlischt nach Fristablauf für die nicht umgewandelten Flächen.

A.3.5 Aufhebung der vorläufigen Anordnung

Die vorläufige Anordnung für vorbereitende Maßnahmen im Bereich des Naturschutzes für den PFA 2 der ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL mit Datum vom 25.11.2024, Az. 511ppa/061-2300#009, wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss aufgehoben.

A.3.6 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.1.1 Einleitung von Niederschlagswasser in Grundwasser und Oberflächen- gewässer

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 sowie 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 (insbesondere 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, das 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 die Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost, 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 Ost 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 und 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 und Einleitstelle nicht zulässig.
7. 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.
8. **Dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6-Ost, ist ein Verantwortlicher für die Maßnahme mit Namen und Telefonnummer zu übermitteln.**
9. 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.
10. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
11. 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.
12. 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.
13. Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit muss dauerhaft gewährleistet sein.
14. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.
15. Die Einleitung des Niederschlagswassers in die Oberflächengewässer 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.

16. Die Mulden-Rigolen-Elemente sind mit einem Freibord von mind. 10 cm und die Versickerungsbecken mit einem Freibord von mind. 25 cm auszuführen.
17. Die Versickerungsanlagen sind mit einem breitkronigen Notüberlauf zu versehen. Dieser Notüberlauf ist gegen Erosion zu sichern.
18. Der Einlauf in das Mulden-Rigolen-Element muss oberirdisch und gut sichtbar erfolgen.

A.4.1.2 Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

1. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
2. Die Bohrtiefen, angetroffene Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in der unter Ziffer 1 geforderten Dokumentation aufzunehmen.
3. Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.
4. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.
5. Bei Bohrarbeiten anfallendes Bohrgut ist fachgerecht zu entsorgen.

A.4.1.3 Bauzeitliche Wasserhaltung s. B.4.2.1.3

1. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost, und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
2. 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.
3. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
4. Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Betriebsmittel, auch Tropfverluste, oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind unmittelbar aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (z. B. Eimer und Schaufel) sind vor Ort in ausreichendem Maße bereitzuhalten.
5. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
6. Zur Erfassung des geförderten Grundwassers ist eine geeichte Wasseruhr einzubauen. Die Wasseruhr ist jeden Tag auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen, die Zählerstände sind zu dokumentieren und aufzubewahren.
7. Der Beginn der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit Angaben zum Anfangswasserzählerstand (m³) umgehend anzuzeigen.
8. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher für die Maßnahmen der Bauwasserhaltung mit Namen und Telefonnummer zu übermitteln.
9. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.
10. Die Beendigung der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost, unter Angaben von Wasserzählerstand und Gesamtfördermenge (m³) umgehend, spätestens jedoch eine Woche nach Beendigung anzuzeigen.
11. Es ist sicherzustellen, dass nur unbelastetes Wasser, welches frei von Trübung ist, in die Oberflächengewässer eingeleitet wird. Der Gehalt an mineralischen, absetzbaren Stoffen des in die Oberflächengewässer einzuleitenden

Wassers darf dabei 0,5 ml/l nicht überschreiten (im Imhoff-Trichter nach 30 Minuten Absetzzeit). Andernfalls ist das abzupumpende Wasser einer fachgerechten und ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.

12. Die Einleitstelle ins Gewässer ist gegen Auskolkung zu sichern.
13. Schäden am Gewässer, die auf die Einleitung zurückzuführen sind, sind umgehend zu beseitigen. Nach Beendigung der Einleitung ist der Zustand des Gewässers vor Baubeginn wiederherzustellen.
14. 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.

A.4.1.4 Allgemeine Nebenbestimmungen zum Umgang mit Wasser s. B.4.2.1.4

1. In die wasserrechtlichen Entscheidungen können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Die wasserrechtlichen Entscheidungen sind widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.2.1 Fachinformationssystem

Die im Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) der DB AG erfassten vorhabenbezogenen Kompensationsmaßnahmendaten sind an das Eingriffs- und Kompensationsflächen-Informationssystem (EKIS WebGIS) des Landes Brandenburg zu exportieren.

A.4.2.2 Allgemeines

a) Ausführungsplanung zur landschaftspflegerischen Begleitplanung

Für die Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen ist, so nicht bereits über Flächenpoolbetreiber erfolgt, eine fachgerechte Ausführungsplanung zu erstellen. Diese ist mit den zuständigen Naturschutzbehörden des Landes Brandenburg, sowie für im Bereich von Gewässern erfolgenden Maßnahmen mit den zuständigen Wasserbehörden und dem Wasser- und Bodenverband abzustimmen. Die ausführenden Firmen bzw. Betreuer sind an die Vorgaben dieses Planfeststellungsbeschlusses gebunden.

Die Ausführungsplanung der Kompensationsmaßnahmen im Landkreis Uckermark sind mit der UNB des Landkreises Uckermark abzustimmen, insbesondere sind mögliche Flächenbetroffenheiten mit dem Moorschutzprojekt „Projektgebiet Brandenburg „Randow-Welse-Bruch“ (Torfgraben)“ und des in Planung befindlichen Naturschutzgroßprojektes „Randowniederung (Uckermark)“ abzugleichen. Gravierenden Überschneidungen sind derzeit nicht ersichtlich.

Diese Abstimmungen haben lediglich im Rahmen der im Planfeststellungsbeschluss geregelten Inhalte zu erfolgen und dürfen den Planfeststellungsbeschluss nicht überschreiten oder verletzen.

b) Umweltfachliche Bauüberwachung

- 1) Die Maßnahme 049_V (Umweltfachliche Bauüberwachung) ist gemäß den Vorgaben des Umweltleitfadens Teil 7 (Stand Juni 2025) des EBA zu benennen. Ergänzend ist die Kontrolle der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege vorzusehen. Hierzu sind Fachpersonen auszuwählen, die eine entsprechende fachliche Qualifikation für die zu kontrollierenden Nebenbestimmungen aufweisen. Für den Bereich Naturschutz ist eine Qualifikation als Biologe, Landespfleger, Landschaftsplaner oder einer vergleichbaren Fachrichtung erforderlich. Die umweltfachliche Bauüberwachung ist so auszugestalten, dass eine lückenlose Kontrolle des Baugeschehens ermöglicht wird. Es ist ein Procedere festzulegen, durch das im Falle drohender oder eingetretener Umweltschäden die schnellstmögliche, wirksame und effektive Verhinderung, Eindämmung bzw. Behebung dieser Schäden sichergestellt wird.
- 2) Die zur umweltfachlichen Bauüberwachung bestellten Fachkräfte sind den zuständigen Fachbehörden sowie der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Baumaßnahmen namentlich zu benennen.
- 3) Zur Koordinierung insbesondere der Maßnahmen für den Naturschutz ist vor Beginn der Bauarbeiten ein Ortstermin mit der umweltfachlichen Bauüberwachung und der zuständigen Naturschutzbehörde durchzuführen.
- 4) Die bauausführenden Firmen sind vor Beginn der Arbeiten in die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie die einschlägigen Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses einzuweisen. Änderungen des Bauablaufes, die Auswirkungen auf Belange des Naturschutzes haben können, sind den genannten Behörden unverzüglich mitzuteilen.

- 5) Die umweltfachliche Bauüberwachung erstellt halbjährlich einen Bericht über die Durchführung der genannten Maßnahmen sowie über unvorhergesehene Ereignisse und deren Bewältigung bis zum Abschluss der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen. Dieser Bericht ist den zuständigen Fachbehörden (LfU, UNB und ggf. Städten) und dem Eisenbahn-Bundesamt jeweils zum 31. Mai und zum 31. Oktober des Jahres zu übermitteln.

c) Umsetzungszeitpunkt der Kompensationsmaßnahmen

Die Ausgleichsmaßnahmen zu Heckenpflanzungen (032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen), der Gestaltung von Offenland (031_FCS Schaffung von Lebensräumen für Arten der Offenlandbiotope), zur Anlage von Kleingewässern für Amphibien (024_A) und zur Bepflanzung von Böschungen mit dichten, kleinwüchsigen Gehölzen (022_A-SB-VA) sowie Leitstrukturen entlang der Randow durch Anlage eines Gehölzsaumes (026_A-VA) sind so schnell wie möglich (auch teilweise) umzusetzen. Es ist insbesondere hinsichtlich der trassenfernen Naturschutzmaßnahmen eine Herstellung mindestens zeitgleich zum Baugeschehen anzustreben.

A.4.2.3 Maßnahmen vor Baubeginn

d) Baufeldfreimachung (vgl. hierzu auch A.4.4 lit. a), b) und c))

Die Rodung bzw. Fällung von Bäumen und Sträuchern sowie die Inanspruchnahme von unversiegelten Böden ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Die Baufeldfreimachung ist im Wesentlichen auf die in den Maßnahmen 001_VA (Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), Ökologische Fällbegleitung), 003_VA (Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd für Brutvögel und Zauneidechsen), 010_VA (Artenschutzfachliche Kontrolle beim baulichen Eingriff in Bauwerke) beschriebenen Zeiträume zu begrenzen. Zum Zeitpunkt der Baumbe-seitigung ist zu gewährleisten, dass sich dort weder Tiere aufhalten noch Gelege vorhanden sind.

e) Sicherung wertvoller Biotopbestände, Biotoptypen und wertvoller Einzelbäume

Vor Baubeginn sind gefährdete und zu erhaltende Biotopbestände durch Schutzzäune oder sonstige Maßnahmen abzusichern. Einzelbäume im Nahbereich der Bau-maßnahmen sind gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 und ZTV Baumpflege zu schützen. Insbesondere sind bei der Baustelleneinrichtung, Baufeldfreimachung und bei Erdarbeiten die Schutzmaßnahmen gemäß RAS-LP4, Punkt 11 (Schutz von Bäumen

und Sträuchern) sowie gemäß Punkt 12 (Schutz von sonstigen Vegetationsbeständen und Tieren) durchzuführen.

A.4.2.4 Maßnahmen während des Baubetriebs

f) Lagerung von Oberböden

Oberböden sind gemäß DIN 18915 zu lagern und im Zuge der Rekultivierung nach Abschluss der Baumaßnahmen unverzüglich wieder aufzutragen.

g) Bauablauf

Das Befahren und der Einsatz von Baumaschinen und sonstigen technischen Hilfsmitteln ist auf Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen und auf ausgewiesene Flächen zu beschränken. Eingesetzte Maschinen und Fahrzeuge sind ständig auf Leckagen zu kontrollieren. Es sind Auffangmöglichkeiten für Havariefälle wie Ölwannen oder Behälter bereit zu stellen. Es sind Ölabscheider im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen vorzusehen.

A.4.2.5 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

h) Erfolgskontrolle für Kompensationsmaßnahmen

Der Erfolg der Kompensationsmaßnahmen ist von der Vorhabenträgerin bzw. der umweltfachlichen Bauüberwachung zu kontrollieren. Hierzu ist der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde, unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten, nach Abschluss der Fertigstellungspflege und nach Abschluss der Entwicklungspflege jeweils ein Bericht vorzulegen. Soweit die im Plan ausgewiesene Kompensation nicht erreicht wird, ist eine Nachbilanzierung vorzunehmen und in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden eine Änderung oder Ergänzung des Planes bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

A.4.3 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Folgende Schadensbegrenzungsmaßnahmen sind zwingend einzuhalten bzw. umzusetzen:

- 004_SB-VA: Schutz vor Fallenwirkung im Bereich der Pumpensümpfe und Baugruben (Fischotter, Biber)
- 005_SB-VA: Nachtbauverbot (Biber, Fischotter)
- 007_SB-VA: Anlage von Uferbermen bzw. Trockenrohren für Biber und Fischotter
- 008_SB-VA: Errichtung eines Schutzzaunes entlang einer Baustraße zum Biber-schutz

- 016_SB-VA: Vermeidung von Stoffeinträgen in Fließgewässer (Libellen)
- 018_SB-VA: Bauzeitenbeschränkungen in Horstschutzzonen
- 019_SB-VA: Bauzeitenbeschränkungen in sensiblen Bereichen der Avifauna
- 020_SB-VA: Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker /Schaffung von Überflughilfen
- 021_SB-VA: Erhalt von Groß- und Habitatbäumen als Überflughilfe
- 022_A-SB-VA: Bepflanzung von Böschungen mit dichten, kleinwüchsigen Gehölzen (Kratzbeeren)
- 025_SB-VA: Verminderung Wildschlag durch den Einsatz von Reflektoren und olfaktorischen Wirkstoffen

Folgende funktionssichernde Kompensationsmaßnahmen sind so früh wie möglich, mindestens parallel zum Bauvorhaben umzusetzen (vgl. A.4.2.2 lit. c)):

- 032_FCS-K: Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen;
- 033_FCS-K: Finanzielle Beteiligung am Jungvogelmanagement
- 034_FCS-K: Förderung des Schreiadlers durch Anlage von Amphibiengewässern

Für die FCS-Maßnahmen ist ein Monitoring mit Risikomanagement für den Zeitraum von 5 Jahre vorzusehen (vgl. hierzu A.4.4 lit. a) Nr. 8).

A.4.4 Artenschutz

Arbeiten während der Dämmerung und Nachtzeit sind im Interesse des Artenschutzes grundsätzlich auszuschließen.

a) Brutvögel

- 1) Die Rodung bzw. Fällung von Bäumen und Sträuchern sowie die sonstige Freimachung der Baustelle in sensiblen Bereichen ist grundsätzlich ausschließlich im Zeitraum vom 01.10. bis 28.02. des Folgejahres umzusetzen (vgl. 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. - 28.02.), 002_VA Trennung von Rückschnitt- und Rodung, 003_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung, Ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen).
- 2) Zu entfernende alte Bäume sind in der Brutperiode vor der geplanten Fällung auf das Vorhandensein dauerhaft geschützter Fortpflanzungs- und Ruhestätten (bspw.

Höhlen) erneut zu kontrollieren. Sollten sie Höhlen o. ä. aufweisen, sind diese durch eine nachweislich fachkundige Person mit fundierten Kenntnissen in ornithologischen Freilandkartierungen und Fledermauskunde auf eine ggf. aktuelle Nutzung durch Vögel, Säugetiere, Insekten und Fledermäuse zu überprüfen. Die fachkundige Person ist der oberen Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde namentlich zu benennen. Das Ergebnis der Überprüfung ist zu dokumentieren und unverzüglich der Planfeststellungsbehörde und der oberen Naturschutzbehörde zu übersenden. Bei positivem Befund ist die nutzende Art zu ermitteln und es sind falls möglich, Maßnahmen vorzusehen (bspw. Ein-Wege-Pass, händisches Umsetzen o. ä.), die ein Verlassen der Ruhestätte durch die betroffene Art ermöglichen, ohne das Individuum zu schädigen. Eine Fortsetzung der Arbeiten am betroffenen Baum ist erst nach Zustimmung durch das EBA oder der zuständigen Naturschutzbehörde zulässig (ergänzend zu Maßnahme 011_VA).

- 3) Zum Zeitpunkt der Baumbeseitigung ist zu gewährleisten, dass sich dort weder Tiere aufhalten noch Gelege vorhanden sind. Entfallende Baumhöhlen sind zu erfassen und durch geeignete künstliche Nisthilfen zu ersetzen, die den artspezifischen Ansprüchen der in dem Gebiet vorkommenden Baumhöhlennutzer entsprechen (vgl. 030_CEF).
- 4) Kleinflächige Gehölzrodungen können im Ausnahmefall bei Anzeige und vorheriger Kontrolle durch die UBÜ und Nachweis eines fehlenden Besatzes auch innerhalb der Vegetationszeit, also auch nach dem 29.02. entnommen werden, soweit Störungen der Fauna ausgeschlossen werden können.
- 5) Zur Verringerung des Time-lag-Effekts sind alle VA- und FCS-Maßnahmen betreffend des Schreiadlers und weiterer Brutvögel, die Pflanzungen beinhalten, so schnell wie möglich, bevorzugt mit Baubeginn umzusetzen (vgl. A.4.2.2 lit. c).
- 6) Die Inbetriebnahme der Strecke ist auf den Zeitpunkt vor Beginn der Bruttätigkeiten zu legen, so dass bereits zu Beginn der Bruttätigkeiten Zugfahrten stattfinden.
- 7) Für die Maßnahme 025_SB-VA Verminderung Wildschlag durch den Einsatz von Reflektoren und olfaktorischen Wirkstoffen ist ergänzend eine optisch-akustische Wildwarner-Anlage im Abschnitt von zunächst km 90,2 – km 93,3 vorzusehen. Diese sind im Abstand von rund 70 Metern beidseitig an jedem Oberleitungsmast anzubringen. Bei Wirksamkeit der optisch-akustischen Wildwarner (vgl. Nr. 8) kann die Maßnahme angepasst werden und ggf. bspw. auf die olfaktorischen Wirkstoffe im entsprechenden Bereich verzichtet werden.

8) Monitoring mit Risikomanagements:

Zum Schutz der ansässigen Brutvogelarten (Neuntöter, Schwarzkehlchen, Heide-
lerche, Goldammer, Bluthänfling, Dorngrasmücke) und Greifvögel, insbesondere
des Schreiadlers ist ein Monitoring mit angeschlossenem Risikomanagement vor-
zusehen.

Hierfür ist über einen Zeitraum von 5 Jahren, innerhalb der Phase von Februar bis
Oktober eines Jahres, eine Kontrolle und Erfassung der Strecke von zunächst km
90,2 – 93,3 km im Hinblick auf:

- Anwesenheit (ja/nein)
- ggf. Verhalten (Nahrungsaufnahme, Rasten, Brüten, Durchzügler)
- Kollisionsopfer (Anzahl, Alter, ggf. Geschlecht)

vorzusehen. Das Monitoring soll zum einen Auskunft über die Stabilität der Artvor-
kommen in Bezug auf die Bahnanlage geben und zum anderen den Funktions-
nachweis der kollisionsvermeidenden Maßnahmen sicherstellen. Ferner kann da-
ran das Erfordernis weiter zu formulierender oder umzuformulierender Maßnah-
men gemessen werden. Diesbezüglich ist ein Konzept durch die Vorhabenträgerin
zu erarbeiten, wie die Überwachung des Trassenabschnitts erfolgen soll (bspw.
kameragestützt, personengebunden, Kooperation mit angrenzenden Vereinen o-
der Verbänden). Das Konzept ist dem LfU und der Planfeststellungsbehörde vor
Beginn der Ausführung vorzulegen.

Die gesammelten Daten sind 2 x jährlich an das Landesamt für Umwelt und das
Eisenbahn-Bundesamt zu übermitteln. Hierbei sind die weitere Vorgehensweise
darzulegen und ggf. Vorschläge zu weiterführenden Maßnahmen zu formulieren
(bspw. betriebliche Regelungen oder aber Maßnahmen wie Abzäunen, intensivere
Bewuchskontrolle o. ä.).

Ergänzend ist im Rahmen des Monitorings ein Eignungs- und Funktionsnachweis
für die zum Schutz der Brutvögel vorgesehenen SB- und FCS-Maßnahmen vorzu-
sehen. Das Monitoring soll sicherstellen, dass es nicht zu einem Bestandsrück-
gang der Arten im Vorhabenraum kommt und eine „Umverlagerung“ der Artbe-
stände von der Bahntrasse weg, idealerweise hin zu den neu entwickelten Le-
bensräumen erfolgt. Dafür soll das Monitoring für folgende Maßnahmen erbracht
werden:

- 025_SB-VA Verminderung Wildschlag durch den Einsatz von Reflektoren und olfaktorischen Wirkstoffen (inklusive Ergänzung der Maßnahme unter 7.)
 - 031_FCS Schaffung von Lebensräumen für Arten der Offenlandbiotope
 - 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen
 - 034_FCS Förderung des Schreiadlers durch Anlage von Amphibiengewässern
- Sollte die Umsetzung der FCS-Maßnahmen nicht das gewünschte Ziel der funktionsgerechten Herstellung und der Eignung der Maßnahme erfüllen, sind ggf. ergänzende Maßnahmen vorzusehen, bspw. angepasste Ergänzungen der Bepflanzung durch Pflanzmaterial mit höherer Qualität, betriebliche Regelungen, Errichten von Wildschutzzäunen partiell entlang der Trasse.

Es ist ein Abschlussbericht vorzulegen, bei dem eine Evaluierung der Maßnahmen vorzunehmen ist, so dass ggf. Anpassungen oder Entfall einzelner Maßnahmen hinsichtlich des Konzepts und der Wirksamkeit abgeleitet werden können.

b) Fledermäuse (zu 010_VA und 011_VA)

Zu fällende Bäume und abzureißende Gebäude sind unmittelbar vor den Fäll- bzw. Abrissarbeiten nochmals auf eine Quartierseignung für Fledermäuse durch einen Fledermauskundler zu begutachten und bei positivem Befund eingehend mittels Wärmebildkamera und Endoskop zu untersuchen.

Kästen für Fledermäuse sind bevorzugt in Bereiche mit schon vorhandenen Kästen zu hängen, eine Durchmischung von Vogel- und Fledermauskästen ist dabei anzustreben. Es sind unterschiedlichste Kastentypen für unterschiedlichste Arten zu verwenden.

Nicht oder schwer ausgleichbare Höhlen (insbesondere Wochenstuben) sind nach Maßgabe der Umweltfachlichen Bauüberwachung abzusetzen und zu entnehmen. Der Stammabschnitt ist aufrechtstehend in angrenzende intakte Waldstrukturen zu verbringen und dort ebenfalls aufrecht zu lagern.

c) Ameisen

Nester der gemäß Anhang 1 BArtSchV besonders geschützten Ameisenarten (bspw. der kahlrückigen Waldameise – *Formica polyctena*) sind, soweit sie durch Bautätigkeiten beeinträchtigt oder zerstört werden können, aus dem Baufeld in dafür geeignete Bereiche umzusetzen. Die Umsetzung darf nur durch einen zertifizierten Ameisen-

heger und nach Anzeige und Abstimmung bei der zuständigen oberen Naturschutzbehörde (LfU) erfolgen.

d) Insekten und Fledermäuse (LED-Leuchten) zu 009_VA

Für alle im Rahmen des Vorhabens neu zu errichtenden Beleuchtungsanlagen ist eine effiziente technische Leuchte mit LED-Lichttechnik zu verwenden. Leuchtauswahl und -standort sind nach dem Stand der Technik zu planen und bei Bedarf mit den Gemeinden abzustimmen. Die Leuchten sind so zu errichten, dass die Streuwirkung des Lichts so gering wie möglich ist und eine Beeinflussung von Tieren, insbesondere von Insekten und darauf basierend von Fledermäusen, so gering wie möglich gehalten wird. Das Licht ist ausschließlich auf die Arbeitsbereiche bzw. die zur Beleuchtung vorgesehen Bereiche zu lenken, ein Abstrahlen in die Umgebung ist zu vermeiden.

e) Zauneidechsen (zu 015_VA)

Vergrämungen sind mosaikartig und damit abschnittsweise durchzuführen. Die Vegetation ist auf circa 0,20 m über dem Boden mittels Handbalkenmäher oder Freischeider zurückzuschneiden. Die Umsetzung der Maßnahmen ist, wenn möglich innerhalb der Aktivitätsperiode (Randbereich bspw. Ende Februar oder Oktober vgl. A.4.4 lit. a) und b)) der Zauneidechsen zu legen und zur Wirksamkeit, bis zum Baubeginn zu wiederholen.

Die CEF-Flächen sind so lange zu pflegen, bis der Lebensraum an den Böschungen vollumfänglich wiederhergestellt und besiedelt werden kann (min. 3 Jahre). Die CEF-Flächen sind danach zu belassen, so dass ein natürliches Abwandern und eine Rückführung der Flächen in den, sich dynamisch weiterentwickelten, Naturhaushalt erfolgen kann.

f) Vermeidung von Fallenwirkungen (ergänzend zu 004_SB-VA und 013_VA)

Zum Schutz von Tieren im Baubereich und seinem Umfeld müssen Baustelleneinrichtungen so beschaffen sein, dass sie keine Fallenwirkung entfalten und Tiere verletzt oder getötet werden. Offene Baubereiche wie z.B. Baugruben oder Kabelkanäle sind, soweit technologisch vertretbar, einzuzäunen, mit Ausstiegshilfen zu versehen oder geschlossen zu halten. Sie sind nur im baubedingt unvermeidbaren Zeitraum begrenzt offen zu halten und während der gesamten Bauphase täglich auf hineingefallene Tiere zu kontrollieren. Arbeiten während der Dämmerung und Nachtzeit sind ausgeschlossen.

A.4.5 Bodenschutz - Moorböden s. auch A.9.1.2

Bei der Planung der Kompensationsmaßnahmen ist das Vorhandensein von Moorböden zu beachten, siehe auch <http://www.geo.brandenburg.de/boden>:

Laut aktueller moorbodenkundlicher Karte (MoorFIS 2013) befinden sich im Bereich der Trasse geringmächtige, übermächtige bis sehr mächtige Erd- und Mulmniedermoore (> 12dm). Bei Arbeiten in und nahe von **Moorschutzböden** ist eine **bodenkundliche Baubegleitung nach DIN 19639** durch die Vorhabenträgerin zu stellen.

A.4.6 Immissionsschutz

A.4.6.1 Baubedingte Schallimmissionen

1. Allgemeine Regelungen

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970), das Brandenburger Landesimmissionsschutzgesetz (LImSchG) und das Gesetz über die Sonn- und Feiertage beachtet werden. Soweit Bauarbeiten in den nach § 10 LImSchG besonders geschützten Zeiten, d. h. an allen Tagen von 22.00 – 06.00 Uhr (Nachtruhe) sowie nach § 1 Feiertagsgesetz - FTG an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen, d. h. von 0.00 – 24.00 Uhr, durchgeführt werden sollen, ist hierzu nach § 10 LImSchG bzw. § 8 Feiertagsgesetz - FTG ein Antrag auf Zulassung von Ausnahmen bei der zuständigen Behörde zu stellen.

Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen.

2. Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Anwohner vor Baulärm werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- a) Verzicht auf den Einsatz von Schlagrammen und Anwendung alternativer Bauverfahren (z. B. Vibrationsramme oder Spundwandpresse) für besonders lärmintensive Arbeiten wie z. B. das Einbringen von Spundwänden und sonstigen Verbauten, das Einbringen der Gründung der Schallschutzwände sowie für das Einbringen der Gründung der Oberleitungsmasten soweit keine technischen und relevanten wirtschaftlichen Gründe hiergegen sprechen,
- b) Errichtung der für den Schutz vor Eisenbahnverkehrslärm erforderlichen Schallschutzwände grundsätzlich bereits vor Beginn der Herstellung der Gleiskörper, wobei für den Bauablauf unvermeidbare Lücken im Wandverlauf provisorisch zu

schließen sind, solange diese Lücken über längere Zeiträume technologisch nicht erforderlich sind,

- c) Einsatz mobiler Abschirmungen, z. B. transportable Holzwände, bei kleinräumigen Tätigkeiten und eingesetzten Maschinen wie z. B. bei Arbeiten mit Pressluftpneumatischen Hämmern,
- d) Verzicht auf Automatische Warnsysteme (ATWS) und Einsatz fester Absperrungen bzw. Einsatz mobiler Funkwarnsysteme, soweit technisch und arbeitsschutzrechtlich vertretbar.

3. Überwachungsmaßnahmen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften hat die Vorhabenträgerin durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und die Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

4. Baulärmverantwortlicher

Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind den örtlichen Ordnungsbehörden, der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

5. Information der Anlieger

Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Unvermeidbarkeit von Lärm und bauzeitlichen Erschütterungen infolge von Baumaßnahmen sowie baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung von Belästigungen sind dabei kurz zu erläutern.

6. Detaillierte Baulärmprognosen

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten

ten und nachfolgend jeweils im Abstand von 3 Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen. Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob durch die Anwendung weniger geräuschintensiver Bauverfahren, Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporäre Abschirmmaßnahmen u. a. eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann, soweit dies technisch möglich sowie wirtschaftlich vertretbar ist.

Im Ergebnis dieser Berechnungen sind für alle Gebädefassaden etagengenau (nachfolgend Immissionsorte genannt) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehendem Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.

7. Entschädigungsregelungen

a) Bereitstellung von Ersatzwohnraum

Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume zu.

b) Entschädigung in Geld

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

1. für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,
2. für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
3. für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,
4. für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach

Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber für Außenwohnbereiche überschreitet.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen nach Nr. 7 lit. a) Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der gem. vorstehender Nr. 7 lit. b) Ziff. 1 bis 4 jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der nach Nr. 6 ermittelten Pegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, die die unter Nr. 7 lit. b) Ziff. 1 bis 4 genannten Werte überschreiten,
- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage, an denen Ersatzwohnraum nach Nr. 7 lit. a) bereitgestellt wird, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer oder dem gewerblichen Mieter zu vereinbaren. Soweit der Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, kann eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde herbeigeführt werden (§ 22a AEG).

A.4.6.2 Betriebsbedingte Schallimmissionen

A.4.6.2.1 16. BImSchV

a) Aktive Schallschutzmaßnahmen

aa) Schallschutzwände

Zum Schutz der Nachbarschaft vor Schallimmissionen durch den Eisenbahnbetrieb, die die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschreiten, werden aktive Schallschutzmaßnahmen mit folgender Dimensionierung festgesetzt:

Schallschutzwand (LSW 1) westlich der Strecke 6328 (bahnlinks)

zwischen km 99,2+65 und km 99,3+70

Gesamtlänge: 105 m

Höhe h = 3 m über Schienenoberkante

Schallschutzwand (LSW 2) östlich der Strecke 6328 (bahnrechts)

zwischen km 104,9+35 und km 105,1+25

Gesamtlänge: 190 m

Höhe h = 3 m über Schienenoberkante

Schallschutzwand (LSW 3) östlich der Strecke 6328 (bahnrechts)

zwischen km 110,5+12 – km 111,1+40; km 111,1+31 – km 111,2+27 und
km 111,2+29 – km 111,3+20*

Gesamtlänge: 825 m**

Höhe h = 4 m über Schienenoberkante

Von Bahn-km 111,0+00 bis 111,3+20 ist die Schallschutzwand in einem Streifen zwischen 3 m und 4 m Höhe über Schienenoberkante transparent auszuführen.

Anmerkungen:

* mit Rettungstür bei km 110,7+26, Überlappung in km 111,1+31 bis km 111,1+40 für Zugang Bahnsteig und Aussparung in km 111,2+27 - km 111,2+29 für Zugang Bahnsteig

** 815 m Länge ohne Aussparungen und Umfahrungen

Schallschutzwand (LSW 4) östlich der Strecke 6328 (bahnrechts)

zwischen km 111,3+50 – km 111,5+88

Gesamtlänge: 238 m

Höhe h = 4 m über Schienenoberkante

Schallschutzwand (LSW 5) östlich der Strecke 6328 (bahnrechts)

zwischen km 98,3+50 – km 99,0+50*

Gesamtlänge: 680 m

Höhe h = 2 m über Schienenoberkante

* die Schallschutzwand wird am Bahnübergang Blumberger Weg auf 20 m unterbrochen

Die Schallschutzwände sind bahnseitig hochabsorbierend auszuführen. Des Weiteren ist die Gestaltung der Schallschutzwände LSW 3 und LSW 4 mit der Amt Gartz, resp. der Gemeinde Tantow, abzustimmen.

ab) Schienenstegdämpfer

Von Bahn-km 99,7+59 bis 100,3+97 sind Schienenstegdämpfer einzubauen.

b) Passiver Schallschutz

An den in Unterlage 1.5 der Planunterlagen aufgeführten Gebäuden sind trotz der festgesetzten aktiven Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV durch die Immissionen aus dem Schienenverkehr überschritten. Den Eigentümern dieser Gebäude steht daher ein Anspruch gegen die Vorhabenträgerin auf Erstattung der Kosten für erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach gemäß § 42 BImSchG zu.

Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin für die genannten Gebäude auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 19.2 der Planunterlage) zu den aus dem Schienenverkehr resultierenden Immissionen nach der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV – zu bestimmen.

Werden neue Fenster aufgrund des Einbaus von Lüftungselementen eingesetzt, und haben die vorhandenen Fenster eine höhere Schallschutzklasse als zum Lärmschutz erforderlich, sind wieder Fenster der bisherigen Schallschutzklasse einzubauen. Die passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der vorhandenen Situation in Bezug auf die Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) führen.

Über die Erstattung der Aufwendungen für erforderliche Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen ist eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Eigentümer der baulichen Anlage zu schließen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine Entscheidung der zuständigen Behörde gemäß § 42 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beantragen.

c) Außenwohnbereich

Für die Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen der Gebäude An der Bahnstrecke 1 (Tantow), Vorwerkallee 3 (Tantow) und Am Bahnhof 4 sowie 5 (Mescherin) steht wegen des Überschreitens der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (vgl. Anlage 59 der Unterlage 19.2.1) den Eigentümern ein Entschädigungsanspruch in Geld zu. Die Höhe des Entschädigungsanspruchs bemisst sich nach den diesbezüglichen Regelungen der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 -“. Sie ist unter entsprechender Anwendung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkB.) 1997, S. 434 zu ermitteln und mit dem Eigentümer zu vereinbaren.

A.4.6.2.2 TA Lärm

Die ESTW-A-Gebäude in Passow (Bauwerks.-Nr. HB14) und Tantow (Bauwerks.-Nr. HB15) sind so zu errichten und zu betreiben, dass der aus dem Regelbetrieb der gesamten Anlage resultierende und nach der Sechsten Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) ermittelte Beurteilungspegel (Zusatzbelastung), unter Berücksichtigung einer ggf. hinzuzurechnenden Vorbelastung, als Gesamtbelastung am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 der TA Lärm nicht

überschreitet. Die Bestimmung der Vorbelastung kann entfallen, wenn die Geräuschimmissionen der Anlage (Zusatzbelastung) die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB unterschreiten.

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Werte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Es ist sicherzustellen, dass keine erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräuschimmissionen auftreten. Die Ermittlung und Bewertung tieffrequenter Geräusche hat nach der DIN 45680, Ausgabe März 1997, und das zugehörige Beiblatt 1 zu erfolgen. Die in dem Beiblatt 1 genannten Anhaltswerte dürfen nicht überschritten werden.

A.4.6.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

a) Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen in Gebäude

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.

Erschütterungseinwirkungen bis zu 26 Tage:

- Tagzeitraum: Stufe II der Tabelle 2
- Nachtzeitraum: Tabelle 1.

b) Einwirkungen von Erschütterungen auf Bauwerke

Es ist zu gewährleisten, dass während der Baudurchführung keine solchen Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3, Ausgabe Dezember 2016, führen.

Bei einer durch Messungen nachgewiesenen Überschreitung dieser Werte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung einer Entschädigung vorbehalten (§ 74 Abs. 2 S. 2 u. 3 VwVfG).

Beim Einbringen von Spundwänden und sonstiger Verbauten sowie Einbringen der Gründungen der Oberleitungsmaste und Schallschutzwände ist auf den Einsatz von Schlagrammen in Siedlungsgebieten, soweit technologisch möglich, zu verzichten. Es sind erschütterungsärmere Verfahren anzuwenden, bspw. Vibrationsramme oder Spundwandpresse. Welches erschütterungsärmere Verfahren einschließlich der dabei einzusetzenden Maschinen aufgrund der konkreten Beschaffenheit des Baugrundes geeignet ist, ist durch Probeversuche zu ermitteln, die von einer erfahrenen

Fachfirma durchzuführen sind. Die Ergebnisse der Versuche sind zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde auf Anforderung zur Verfügung zu stellen.

Rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten, bspw. bei Rammarbeiten oder bei Arbeiten unter Einsatz schwerer Bodenverdichtungsmaschinen, sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Während der Durchführung erschütterungsintensiver Arbeiten sind an besonders erschütterungsgefährdeten Gebäuden begleitend erschütterungstechnische Überwachungsmessungen durchzuführen und zu dokumentieren (vgl. Anlage 1 der Unterlage 19.4 der Planunterlagen). Bei Erreichen kritischer Werte sind die Arbeiten sofort einzustellen und dürfen erst nach Ergreifen geeigneter Gegenmaßnahmen (Wahl eines anderen Bauverfahrens) wiederaufgenommen werden.

Dies gilt gleichermaßen für die Durchführung von Proberammungen. Die Auflagen in A.4.6.1 hinsichtlich Bauüberwachung, Einsetzung eines Verantwortlichen sowie Benachrichtigung und Information der Anliegerschaft gelten entsprechend.

Soweit Vibrationsrammen eingesetzt werden, haben diese eine Einsatzfrequenz von $f \geq 35$ Hz sowie einen resonanzfreien An- und Ablauf zu besitzen.

Es sind dem Stand der Technik entsprechend erschütterungsarme Bauverfahren zu wählen.

A.4.6.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Zum Schutz der Nachbarschaft vor betriebsbedingten Erschütterungen sind in folgenden Abschnitten der Strecke 6328 besohlte Schwellen einzubauen.

Bahn-km		Bemerkung
von	bis	
93,4+00	93,6+50	beide Gleise*
94,0+60	94,2+60	beide Gleise*
99,3+63	99,5+00	Gleis Stettin – Angermünde*
99,3+65	99,5+00	Gleis Angermünde – Stettin*
111,3+07	111,5+69	Gleise 2 und 3
111,3+07	111,5+05	Gleis 1
111,5+05		Besohlung Weiche 13 im Gleis 2
111,8+95	112,0+57	beide Gleise*

* zzgl. 15 m Übergang von nicht besohlte auf besohlte Schwelle

Tabelle 10: Abschnitte mit besohnten Schwellen der Strecke 6328

Für die im Rahmen der erschütterungstechnischen Begutachtung (Unterlage 19.3 der Planunterlagen) messtechnisch bereits untersuchten, nachstehend aufgelisteten 13

Gebäuden werden frühestens sechs, und spätestens zwölf Monate nach Wiederaufnahme des Betriebes des zweiten Gleises Erschütterungsmessungen (nachfolgend Basismessungen) und Nachermittlungen angeordnet:

Passow

- Waldstraße 1
- Waldstraße 2, 4, 6
- Waldstraße 8

Casekow

- Ladestraße 1 und 2
- Ladestraße 4 und 5
- Zum Fuchsgrund 6
- Zum Fuchsgrund 8

Tantow

- Bahnhofstraße 3
- Bahnhofstraße 42
- Bahnhofstraße 43
- Vorwerkallee 3
- Vorwerkallee 11

Mescherin Ortsteil Rosow

- Am Bahnhof 3

Die Erschütterungsimmissionen sind anhand der Nachmessungen auf der Grundlage der im Erschütterungsgutachten (Unterlage 19.3.2) berücksichtigten Verkehrsdaten (Zugmengen, Zugarten, erschütterungstechnisch relevante Betriebsparameter) zu ermitteln. Dasselbe gilt für den sekundären Luftschall. Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich nach Durchführung und Auswertung der Basismessungen mitzuteilen.

Anspruch auf nachträglichen Erschütterungsschutz besteht bei jenen Gebäuden, für die auf der Grundlage der Basismessungen eine Zunahme der Beurteilungsschwingstärke KB_{FT} gegenüber der plangegebenen Vorbelastung um mindestens 25 Prozent sowie eine Überschreitung der Anhaltswerte der Tabelle 1 DIN 4150-2 (Ausgabe Juni 1999) ermittelt wird. Dasselbe gilt bei Überschreitung der in Unterlage 19.3.1 dargestellten Beurteilungsgrundlagen (Innenraumpegel entsprechend der 24. BImSchV und Steigerung des Innenpegels um 3 dB) für den sekundären Luftschall.

Für den Fall der Überschreitung der jeweiligen Beurteilungskriterien hat eine erneute Gesamtbeurteilung der Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung gegebenenfalls weiterer betroffener Gebäude zu erfolgen (Zusatzmessungen). Ergänzende Entscheidungen über weitere Schutzmaßnahmen am Ausbreitungsweg und/oder zu schützenden Gebäuden oder aber Festsetzung von Entschädigungen dem Grunde nach bleiben ausdrücklich vorbehalten (Entscheidungsvorbehalt § 74 Abs. 3, Abs. 2 S. 2 u. 3 VwVfG). In jenen Fällen ist der Planfeststellungsbehörde unverzüglich eine Planunterlage vorzulegen, die die beabsichtigten weiteren Schutzmaßnahmen einschließlich deren zu erwartender Wirksamkeit darlegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet.

Die Planfeststellungsbehörde wird nach Beteiligung der Betroffenen eine ergänzende Entscheidung zu diesem Planfeststellungsbeschluss erlassen, in der über die notwendigen weiteren Schutzmaßnahmen oder die Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG i. V. m. § 22a AEG entschieden wird.

A.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz, s. a. A.9.1.1

Die Zwischenlagerung von Ausbaustoffen über einen Zeitraum von einem Vierteljahr ist gemäß § 28 Abs. 1 KrWG bei der UAWB des Landkreises Uckermark zu beantragen. Dafür ist ein formloser Antrag mit Angabe der Abfallmenge, der Abfallart, dem geplanten Entsorgungszeitpunkt und ein Lageplan mit Kennzeichnung der belegten Fläche vorzulegen.

Eine Zwischenlagerung von Abfällen bis zu deren Entsorgung auf den Baustelleneinrichtungsflächen oder der Bahntrasse ist zulässig.

Die bei den Arbeiten anfallenden Abfallfraktionen sind gemäß § 8 Abs. 1 GewAbfV beim Ausbau, der Lagerung, dem Transport und der Verwertung bzw. Beseitigung zu trennen, insbesondere ist auf das Erfassen und ordnungsgemäße Entsorgen gefährlicher Abfälle zu achten. Fallen gefährliche Abfälle an, besteht eine Nachweis- und Andienungspflicht an die SBB. Die entsprechenden Entsorgungsnachweise und Andienungsanträge sind rechtzeitig vor Baubeginn bei der SBB einzureichen.

Die Trennung der Abfälle ist zu dokumentieren. Die Dokumentation hat Angaben zum Lagerbereich in Form eines Plans, einer Skizze bzw. aussagekräftiger Fotos sowie über die ordnungsgemäße Entsorgung durch die Sammlung von Übernahme-/Wiege-/Abholscheinen oder Rechnungen mit den üblichen Angaben zum Abfall, der

Menge, dem Entsorger etc. zu enthalten. Die Dokumentation ist der UAWB gemäß § 8 Abs. 3 letzter Satz GewAbfV auf Verlangen vorzulegen.

A.4.8 Forstwirtschaft, s. a. A.9.1.7

A.4.8.1 Walderhaltungsabgabe

Für die zeitweilige Waldumwandlung gemäß § 8 Abs. 4 LWaldG ist nach der Verordnung über die Walderhaltungsabgabe vom 25. Mai 2009 eine Walderhaltungsabgabe in Form eines finanziellen Ausgleiches für den Verlust der Waldfunktion in Höhe von

56.924,23 €.

(in Worten: Sechsfünfundzwanzigtausendneunhundertvierundzwanzig 23/100 EUR)

zu leisten. Dieser Betrag ist bis spätestens eine Woche vor Beginn der Waldumwandlung auf die untenstehende Bankverbindung

Kontoinhaber:	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg (MLUK)
Kreditinstitut:	Landesbank Hessen-Thüringen
BIC:	WELADEDXXX
IBAN:	DE08 3005 0000 7110 4037 35
Verwendungszweck:	10080-09972
	LFB 07.00-7026-1-09/22

zu überweisen.

Der Verwendungszweck und die IBAN sind durch die Vorhabenträgerin bei der zuständigen Forstbehörde bzw. dem MLUK zu verifizieren.

A.4.8.2 Ersatzaufforstungen

Der Ersatz für die dauerhafte Inanspruchnahme von Waldflächen ist in Form einer Ersatzaufforstung und sonstige Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen (ökologischer Waldumbau) zu erbringen. Die dauerhaften Inanspruchnahmen sind mit den Ersatzaufforstungen auf Flächen gemäß Tabelle 11 zu realisieren.

Nummer	Gemarkung	Flur	Flurstück	Aufforstungsfläche	Maßnahme
083_E-W	Schmölln	5	205	3.591	Ersatzaufforstung, Anlage und Entwicklung von Laubmischwald und Waldmänteln
			206	5.252	
			183/1	6.967	
			184	5.191	
			185	27.868	
			207	11.684	
			208	27.619	
084_E-W	Schmölln	5	206	1.227	Ersatzaufforstung, Anlage und Entwicklung von Wald
			205	1.026	
			185	677	
			184	1.707	
			183	1.750	
			207	2.102	
			208	3.944	
Summe				100.655 m ²	

Tabelle 11: Flächen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Waldinanspruchnahmen

1. Die beantragte und genehmigte Fläche zur zeitweiligen Waldumwandlung muss ohne Anrechnung auf den forstrechtlichen Ausgleich am gleichen Ort wiederbewaldet werden und im 5. Standjahr die Bedingungen einer gesicherten Kultur erfüllen.
2. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind wie folgt durchzuführen:
 - Die Anlage der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat bis spätestens drei Jahre nach Beginn des Vollzugs der Waldumwandlung zu erfolgen.
 - Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme muss so geplant, ausgeführt und gepflegt werden, dass die Entwicklung einer standortgerechten, naturnahen Waldgesellschaft einschließlich eines Waldrandes gewährleistet ist.
 - Die Ausgleichs- und Ersatzflächen sind nach den im Landesbetrieb Forst Brandenburg entwickelten Qualitätsstandards (Grüner Ordner, Waldbaugrundsätze, Behandlungsrichtlinie zum Erhalt und zur Anlage von Waldrändern, Erlass zur Baumartenmischung unter Klimawandelbedingungen im Wald), nach den anerkannten Regeln zum Einsatz der Technik und im Sinne der guten forstlichen Praxis aufzuforsten.
 - Es ist ausschließlich nur zugelassenes Vermehrungsgut (Pflanzmaterial) i. S. des Forstvermehrungsgutgesetzes (FoVG) zu verwenden. Bei den dem FoVG unterliegenden Baumarten sind die Herkunftsempfehlungen des Landes Brandenburg in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.
 - Der Herkunftsnachweis des forstlichen Vermehrungsgutes ist durch Vorlage des Lieferscheins einer Baumschule gegenüber der zuständigen Forstbehörde zu erbringen. Die Baumartenwahl unterliegt darüber hinaus den Einschränkungen des

Erlasses zur Verwendung gebietseigener Herkünfte bei der Pflanzung von Gehölzen in der freien Natur vom 02.12.2019.

- Für die nicht dem FoVG unterliegenden gebietseigenen Gehölze hat die Vorhabenträgerin die regionale Herkunft durch ein anerkanntes Herkunftszeugnis mit durchgängiger Herkunftssicherung von der Ernte über die Gehölzanzucht bis zum Vertrieb durch die Angaben zum Zertifizierungssystem und der Gehölzindexnummer bzw. der Erntereferenznummer auf dem Lieferschein nachzuweisen.
- Pflanzenpositionen von Lieferscheinen sind eindeutig dem entsprechenden Pflanzort zuordenbar zu dokumentieren und bei der Kulturabnahme vorzulegen.
- Die aufgeforstete Fläche ist bis zur protokollarischen Endabnahme als gesicherte Kultur wirksam vor schädigenden Einflüssen zu schützen und zu pflegen.
- Die aufgeforstete Fläche ist im Rahmen der ordnungsgemäßen Waldbewirtschaftung wirksam vor Wildverbiss zu schützen, sollte die örtlich bestehende Wilddichte die Endabnahme als gesicherte Kultur gefährden. Die aufwachsende Kultur einschließlich des Waldrandes ist bis zum Erreichen des Stadiums der gesicherten Kultur nachzubessern. Die Nachbesserungspflicht besteht bis zur protokollarischen Endabnahme.
- Die Auflagen gelten als erfüllt, wenn die Bestätigung durch die Forstbehörde in Form eines Endabnahmeprotokolls bei Erreichen des Stadiums der gesicherten Kultur erfolgt.
- Wildschäden dürfen einen tolerierbaren Rahmen nicht übersteigen, d. h. die Flächen müssen erwarten lassen, dass auf ihnen eine nachhaltige Erfüllung der Waldfunktionen möglich ist.
- Die erfolgte Kulturbegründung (Pflanzung) ist unverzüglich gegenüber der unteren Forstbehörde anzuzeigen.

A.4.9 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

A.4.9.1 Allgemeine Hinweise zum Umgang mit Ver- und Entsorgungsanlagen

Rechtzeitig vor Beginn der Gleis-, Abbruch-, Tief- und Erdbauarbeiten sind die Lage, Art und der Zustand vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen oder Kabeltrassen im Baufeldbereich unter Einbeziehung aktueller Leitungsbestandspläne festzustellen.

Notwendige Verlegungen oder Sicherungen von Kabeln und Leitungen sind in Abstimmung mit betroffenen Kabel- und Leitungsträgern auszuführen.

A.4.9.2 50 Hertz Transmission GmbH s. B.4.11.2

Vor Beginn der Ausschreibungsphase ist für die Baudurchführung an Anlagen der 50 Hertz Transmission GmbH die Ausführungsplanung zur Prüfung beim Regionalzentrum Mitte, Standort Neuenhagen, Am Umspannwerk 10, 15366 Neuenhagen (E-Mail: leitungsaus-kunft-rzmitte@50hertz.com), unter Angabe der Reg. Nr. 2022-003085-03-OGZ einzureichen. Die von der 50 Hertz Transmission GmbH übergebenen Auflagen und Hinweise u. a. zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften sind den Bietern zur Kenntnis und Beachtung zu übergeben.

Das Planungsgebiet wird von der Richtfunkstrecke Pasewalk-Vierraden der 50 Hertz Transmission GmbH ca. an km 99,3 der Strecke 6328 überquert. Diese Richtfunkstrecke hat ihre Fresnelzone ab einer Höhe von 54 m ü. NHN und verläuft damit relativ niedrig über der vorhandenen Geländehöhe.

Digitale Daten können unter geodatenbereitstellung@50hertz.com abgefordert werden. Dazu ist die Registriernummer (2022-003085-03-OGZ) anzugeben sowie das gewünschte Dateiformat (GeoPackage, Shapefile, DXF, KML oder PDF) und das Koordinatenreferenzsystem.

A.4.9.3 Deutsche Telekom Technik GmbH s. B.4.11.3

Rechtzeitig vor Baubeginn hat sich die Vorhabenträgerin bzw. die ausführende Firma über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Beschädigungen der Telekommunikationslinien sind zu vermeiden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) ist der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit zu ermöglichen. Insbesondere sind Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse freizuhalten, so dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

A.4.9.4 E.DIS Netz GmbH s. B.4.11.4

Im Bereich des Vorhabens befinden sich Anlagen der E.DIS Netz GmbH, hier Rohranlagen und Kabel, in Planung bzw. im Bau. Rechtzeitig vor Baubeginn, mindestens 14 Tage vorab des gegenständlichen Vorhabens, ist mit der e.discom Telekommunikation GmbH die Planung und Ausführung im Bereich von Anlagen der E.DIS Netz GmbH abzustimmen; Tel.: +49 3319080 2490 oder E-Mail: disposition@ediscom.net

Das Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen der E.DIS Netz GmbH ist zu beachten.

A.4.9.5 Zweckverband Ostuckermärkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung (ZOWA)

Im gegenständlichen Baubereich befinden sich Trink- und Abwasserleitungen des ZOWA. Der Bereich der Leitungen und Schutzstreifen des ZOWA ist weder zu bebauen (auch keine Lärmschutzanlagen) noch mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen. Des Weiteren hat jegliche Geländeänderung im Schutzstreifenbereich und im Bereich der Leitungen des ZOWA zu unterbleiben.

Der Schutzstreifen für die Leitung wurde durch die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in dem Grundbuch zu Gunsten des ZOWA gesichert. In der Dienstbarkeit werden auch die Pflanz- und Baubeschränkungen festgehalten. Als Schutzstreifen ist jeweils eine Breite von 4 m festgeschrieben. Auskunft über die Bau- und Pflanzbeschränkungen sowie Anbringung von Pflanzenschutzmitteln in den Trinkwasserschutzzone erteilt die Untere Wasserbehörde des Landkreises Uckermark, Sitz Karl-Marx-Straße 1 in 17291 Prenzlau.

Das Vorschriftenblatt zum Schutz der Rohrnetzanlagen des ZOWA ist zu beachten.

A.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

1. Der Zustand der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen ist vor Übergabe zu dokumentieren. Nach Beendigung der Inanspruchnahme sind die Flächen in den Ursprungszustand zurück zu versetzen.
2. Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Eigentümer wegen der dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundinanspruchnahme sowie der Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

A.4.11 Unterrichtungspflichten

A.4.11.1 Baubeginn und der Fertigstellung

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind

- a) dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin,
- b) dem Landesamt für Umwelt Brandenburg, Abt. Naturschutz und Abt. Immissionsschutz,
- c) dem Landkreis Uckermark,

d) dem Amt Gartz sowie den Gemeinden Casekow, Tantow und Mescherin

e) der Stadt Schwedt

möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.11.2 Landesamt für Umwelt - Abteilung Wasserwirtschaft 1 und 2

Der Beginn der Bauarbeiten ist der Abteilung Wasserwirtschaft 1 und 2 des LfU rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen, u. a., dass die Ultraschall-Durchflussmessanlage des LfU zurückgebaut werden kann.

Die Hinweise zur Aktualisierung von Fach- und Rechtsgrundlagen zur Bewertung des Ausgangszustandes der drei betroffenen Oberflächenwasserkörper und des betroffenen Grundwasserkörpers sowie zum Pestizidverzicht in Bereichen von Kreuzungen von Oberflächengewässern sind in der Ausführungsplanung zu beachten.

A.4.11.3 Durchlässe s. B.4.2.4

Der Wasser-und Bodenverband „Welse“ ist zur Bauanlaufberatung einzuladen.

Die Ausführungsplanung der gegenständlichen Durchlässe ist mit dem Wasser- und Bodenverband „Welse“ abzustimmen.

A.4.11.4 Streckensperrungen s. B.4.13.1

Dem Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat 22, ist der Schienenersatzverkehr für die Sperrungen der Strecke 6328 anzuzeigen

Das Busunternehmen Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH ist über die Beeinträchtigungen bzw. Behinderung des übrigen ÖPNV zu informieren

Die Nutzer des SPNV sind rechtzeitig über die Sperrung der Strecke 6328 vom Bahnhof Passow bis zur Staatsgrenze Deutschland/Polen und die damit verbundenen Einschränkungen im SPNV zu informieren.

A.4.11.5 Festpunkte der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg

Im Bereich des gegenständlichen Bauvorhabens befinden folgende 3 Festpunkte:

Lagefestpunkte 1012 0 13900, 1012 0 20200, 1012 0 20300

Die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg ist zu informieren, wenn Festpunkte im Zuge des Vorhabens zerstört werden bzw. aus anderen Gründen örtlich nicht mehr vorhanden sind.

Die aufgeführten Festpunkte werden häufig durch Schutzsäulen mit dem Hinweisschild "Geodätischer Festpunkt" gesichert. Sie dürfen nur unter der Voraussetzung

entfernt werden, dass sie der geplanten Maßnahme entgegenstehen bzw. die Maßnahme behindern.

A.4.11.6 Abfall s. B.4.8

Fallen insgesamt mehr als 2 t gefährliche Abfälle an, so sind der Beginn der Bauarbeiten sowie die vorgesehenen Entsorgungswege für die gefährlichen Abfälle gemäß § 4 Abs. 5 SAbfEV6 der Sonderabfallgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH, SBB, Großbeerenstraße 231, 14480 Potsdam mindestens 2 Wochen vorher im Rahmen der Andienung elektronisch mitzuteilen, s. a Informationstelefon der SBB: 0331/2793-0

A.4.11.7 Wald

Dem Landesbetrieb Forst Brandenburg, sind

- der Vollzug der Umwandlung von Wald mit der Vollzugsanzeige (Anlage Forst „Vollzugsanzeige Waldumwandlung“) mit Beginn der Fäll- und Rodungsarbeiten und
- der Vollzug der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit Vollzugsanzeige (Anlage Forst „Vollzugsanzeige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“)

anzuzeigen.

A.4.12 Fahrradabstellanlage Schönow

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn

- einen Vertrag über die vorübergehenden Flächeninanspruchnahme abzuschließen (liegenschaften.stadt@schwedt.de) und
- die Ausführungsplanung der Fahrradabstellanlage und der Parkplätze am Haltepunkt Schönow vor dem Rückbau des Stellwerksgebäudes mit der Stadt Schwerin (liegenschaften.stadt@schwedt.de)

abzustimmen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

A.5.1 Grundsätzliches zu Zusagen

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.5.2 Verzicht auf kleinflächige Pflanzungen

Die Vorhabenträgerin sagt der UNB des Landkreises Uckermark zu, auf kleinflächigen Pflanzungen zu verzichten, s. a. B.4.3.2.

A.5.3 Beräumen von Kadavern im Gleisbereich

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass Kadaver im Gleisbereich und innerhalb des 6 m Sicherheitsbereichs binnen max. 24 h beräumt werden.

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

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

A.9 Hinweise

A.9.1.1 Abfall

Für die Beurteilung, ob ein gefährlicher Abfall vorliegt, wird auf die „Vollzugshinweise zur Zuordnung von Abfällen zu den Abfallarten eines Spiegeleintrages in der Abfallverzeichnis-Verordnung“ des Landes Brandenburg“ verwiesen, s. a. A.4.7.

Die Zwischenlagerung von Ausbaustoffen über einen Zeitraum von einem Vierteljahr ist gern. § 28 Abs. 1 KrWG4 bei der UAWB zu beantragen. Dafür ist ggf. der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde des Landkreises Uckermark ein formloser Antrag mit Angabe der Abfallmenge, der Abfallart, dem geplanten Entsorgungszeitpunkt und ein Lageplan mit Kennzeichnung der belegten Fläche der vorzulegen.

A.9.1.2 Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR)

Bergaufsicht

Der zugelassene Rahmenbetriebsplan wird vom gegenständlichen Vorhaben nicht berührt. Sollten negative Auswirkungen (Inanspruchnahme etc.) nicht auszuschließen

sein, hat eine Abstimmung mit dem Sandtagebau Passow (Betriebsstättennummer p027) der NIKO Baustoff-handelsgesellschaft mbH (Sitz: Mescherin) zu erfolgen.

Rohstoffsicherung

Deckungsgleich mit der Fläche des zugelassenen Rahmenbetriebsplanes der Betriebsstätte des Sandtagebaus Passow existiert das Vorranggebiet Passow zur Rohstoffsicherung. Eine zukünftige Rohstoffgewinnung darf durch das Vorhaben nicht behindert werden.

Geologie

Auskünfte zur Geologie können über den Webservice des LBGR abgefragt werden.

Zu geplanten Bohrungen oder geophysikalischen Untersuchungen wird auf die Anzeige-, Mitteilungs- oder Auskunftspflicht hingewiesen (§ 8 ff Gesetz zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentlichen Bereitstellung geologischer Daten und zur Zurverfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben - Geologiedatengesetz-GeolDG).

Bauantrag

Sollte ein Bauantrag erforderlich sein, sind an das Landesamt für Geologie und Bergbau folgende Dokumente einzureichen:

1. Erklärung, dass die Grenzlinie nicht verändert wird bzw. eine Begründung, warum eine Veränderung notwendig ist
2. Erklärung, dass Grenzzeichen (Grenzmarkierungssäulen, Grenzsteine) nicht verändert werden bzw. eine Begründung, warum eine Veränderung notwendig ist

A.9.1.3 Baustellenzufahrten

Baustellenzufahrten an freier Strecke sind beim Landesbetrieb Straßenwesen, Sachgebiet 221, als Sondernutzung zu beantragen.

A.9.1.4 Gascade Gastransport GmbH

Anlagen der Gascade Gastransport GmbH sind vom gegenständlichen Vorhaben nicht betroffen. Dennoch weist sie darauf hin, dass Anfragen zu Leitungsauskünften oder Schachtgenehmigungen über das BIL-Onlineportal unter <https://portal.billeitungsauskuft.de> einzuholen sind.

A.9.1.5 Bestandsentwässerungen

Der Erläuterungsbericht für das Entwässerungskonzept (U12.2) beschreibt u. a., dass das Niederschlagswasser in bestehende (Bahnseiten-)Gräben oder Versickerungsan-

lagen eingeleitet wird. Es wird davon ausgegangen, dass es sich hierbei um Bestandsanlagen handelt. Soweit diese Bestandsentwässerungen mit einer Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG verbunden sind und hierfür noch keine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG vorliegt, so ist diese im Zuge des DB-Projektes „Alte Wasserrechte“ beim Eisenbahn-Bundesamt, Sb6 Ost, einzuholen.

A.9.1.6 Arbeiten in Wasserschutzgebieten

Entlang der Strecke befinden sich drei Wasserschutzgebiete der Zone IIIa. In diesen Bereichen ist antragsgemäß jegliches planmäßige Versickern des von Verkehrsflächen abfließenden Wassers nicht zulässig. Das Wasser wird weitgehend über eine dichte Entwässerungsleitung aus den Schutzzonen abgeleitet und dort über Rigolen versickert.

Wasserschutzgebiete werden durch landesrechtliche Rechtsverordnung festgesetzt. Ver- und Gebote ergeben sich ausschließlich aus dem Landesrecht.

A.9.1.7 Wald

Definition Wald

Gemäß Bundeswaldgesetz sind folgende Flächen kein Wald im Sinne dieses Gesetzes:

Mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen, die auf Schienenwegen, auch auf solchen in Serviceeinrichtungen, sowie beidseits der Schienenwege in einer Breite von 6,80 m, gemessen von der Gleismitte des außen liegenden Gleises, oder, wenn die Schienenwege im Bereich von Böschungen oder Einschnitten liegen, bei denen die Böschungsschulter oder der Böschungsfuß weiter als 6,80 m von der Gleismitte aus liegt, in einer Breite von der Gleismitte bis zum Böschungsfuß oder zur Böschungsschulter (vgl. § 2 (2) Nr. 5 BWaldG).

Kompensation Forst

Gemäß § 8 Abs. 3 LWaldG Brandenburg ist für die nachteiligen Wirkungen der dauerhaften Waldumwandlung als forstrechtlicher Ausgleich von der Vorhabenträgerin eine Ersatzmaßnahme im Flächenverhältnis von 1:1 in Form einer Erstaufforstung durchzuführen. Die über das Ausgleichsverhältnis von 1:1 hinausgehende wird auch als Erstaufforstung angeboten und ist deshalb auch wie nachfolgend aufgelistet zu erbringen. Auf den umzuwandelnden Waldflächen befinden sich teilweise folgende zusätzliche Waldfunktionen (WF):

- WF 3200 (Lokaler Immissionsschutzwald),

- WF 4300 (Waldbrandschutzstreifen) und
- WF 5400 (kleine Waldfläche in waldarmen Gebieten).

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

B.1.1.1 Historie

Die Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Stettin (heute Szczecin) wurde von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft (BStE) von 1842 und 1843 erbaut und ist damit eine der ältesten Bahnstrecken in Deutschland. Sie beginnt in Berlin am Stettiner Bahnhof, seit 1950 Nordbahnhof, und war Berlins erste schnelle Verbindung zum Meer. Der zweigleisige Ausbau der Strecke erfolgte 1863 zwischen Berlin und Angermünde und 1873 zwischen Angermünde und Stettin.

Nach 1945 wurde das zweite Streckengleis von Passow nach Szczecin im Zuge von Reparationsleistungen von der Sowjetunion demontiert.

In den 1980er Jahren wurde der Abschnitt Berlin-Pankow–Passow elektrifiziert.

B.1.1.2 Plangegegenstand

Das Bauvorhaben „PFA 2: Bf Passow(e) - Grenze D/PL der ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL (-Szczecin)“ hat die Elektrifizierung des Abschnittes Passow – Grenze D/PL, die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h und den zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Passow – Grenze D/PL zum Gegenstand. Von dem Planvorhaben sind die Gemeinden Casekow, Tantow, Mescherin, Randowtal, Gartz (Oder), Hohenselchow-Groß-Pinnow und die Stadt Schwedt im Landkreis Uckermark des Bundeslandes Brandenburg betroffen.

Der gegenständliche Planfeststellungsabschnitt der ABS Angermünde-Grenze D/PL beginnt im Bahnhof Passow km 89,900 Gleis 2 sowie im km 89,300 bezogen auf die Gleise 1 und 5 und endet an der Grenze D/PL im km 119,585 der Strecke 6328 Angermünde - Rosow (DB-Grenze).

Folgende Maßnahmen sind Gegenstand des Vorhabens:

1. Gleisbau und Elektrifizierung für v=160 km/h

- Es wird ein zweites Gleis im Abschnitt Passow – Grenze D/PL der Strecke 6328 in folgenden Bereichen errichtet:
 - km 112,0+00-119,5+85
 - km 89,9+00-112,0+00
 - km 110,2+05-110,4+28 (Gleis 1 Bf Tantow)

- km 89,8+09-90,1+51 (Neubau Gleis 6 -Lokabstellgleis Bf Passow)
- Der gegenständliche Streckenabschnitt wird elektrifiziert.
- Im Gleisunterbau werden abschnittsweise Schutzschichten zur Herstellung einer dauerhaften Tragfähigkeit eingebaut. Zur tiefgründigen Ertüchtigung werden Rüttelstopfsäulen und vermörtelte Stopfsäulen eingebracht.
- Neubau von Weichen für das Anschlussgleis im Bahnhof Passow für PCK GmbH wie folgt:
 - Strecke 6328: km 90,2+46 – Weiche 27, EW-500-1:12
 - Strecke 7318: km 0,0+79 – Weiche 28, IBW-760-1:14
 - Strecke 6328: km 91,1+55 – Weiche 31, EW 500-1:12
- Ersatzneubauten folgender Gleisabschnitte:
 - Strecke 6328:
 - km 89,6+03-89,6+94
 - km 89,3+00-90,1+12
 - km 89,3+00-112,0+00
 - km 110,4+19-119,5+85
 - km 110,4+28-111,5+21
 - Strecke 7318:
 - km -0,028 – 0,147 (Anschlussgleise ab WA W13)

2. Gleisentwässerungen (s. a. 7. Verkehrsstationen)

- Erneuerung/Profilierung der Bahngräben, Bw.-Nr.: TB20 und TB21
- Bahngräben/-mulden (mit/ohne Rigole) Bw.-Nr. TB22 und TB23
- Tiefenentwässerungen Bw.-Nr. TB24, TB25, TB26
- Rigolenboxen Bw.-Nr. TB28, TB29 und TB 30
- Versickerungsbecken bei km 90,0+00 der Strecke 6328

3. Rückbau

- ersatzloser Rückbau der SÜ Rosow in km 114,369 der Strecke 6328
- ersatzloser Rückbau Stellwerk „B2“ in km 90,22 der Strecke 6328 - Bf Passow
- ersatzloser Rückbau ehemaliges Stellwerksgebäude in km 94,7 der Strecke 6328

- Rückbau folgender Weichen auf der Strecke 6328:

- km 89,9+95 – Weiche 11, EW 500-1:12
- km 90,0+04 – Weiche 12, EW 500-1:12
- km 90,1+54 – Weiche 13, EW 500-1:12
- km 110,3+88– Weiche 1, EW 500-1:12
- km 110,4+28– Weiche 5, EW 1200-1:18,5
- km 110,5+23– Weiche 4, EW 190-1:9
- km 111,4+70– Weiche 40, EW 500-1:12
- km 111,5+21– Weiche 41, EW 500-1:12

4. Eisenbahnüberführungen

Es werden drei Eisenbahnüberführungen (EÜ) erneuert:

- EÜ Randow in km 91,495 mit $L_h = 2,52$ m (bezogen auf OK Gewässer);
 $L_h \geq 1,87$ m (bezogen auf Berme) und $L_w = 11,05$ m
- EÜ Salveybach- in km 110,118 mit $L_h \geq 5,32$ m (bezogen auf OK Gewässer); $L_h \geq 4,14$ m (bezogen auf Berme) und $L_w = 9,85$ m
- EÜ Rosow in km 118,969 mit $L_h \geq 3,00$ m und $L_w \geq 4,50$ m
Die Fahrbahn des unterführenden Weges wird auf 45 m Länge im Brückenbereich mit einer Breite von 3,50 m neu ausgebildet. Beidseitig der Fahrbahn ist ein Randweg mit einer Breite von 0,50 m vorgesehen.

5. Durchlässe

Folgende 8 Durchlassbauwerke werden mit dem zweigleisigen Ausbau des PFA 2 der ABS Angermünde-Stettin (Grenze) dem Stand der Technik angepasst:

1. km 90,595: Erneuerung mit Verlängerung, fischotter- und bibergerecht
2. km 91,805: Erneuerung 1:1 fischotter- und bibergerecht
3. km 93,198: Erneuerung mit Verlängerung
4. km 98,168: Erneuerung mit Verlängerung
5. km 99,192: Erneuerung fischotter- und bibergerecht
6. km 102,803: Verlängerung bahnlinks, separater Durchlass für Fischotter in km 102,27
7. km 117,585: Errichtung einer Stirnwand bahnrechts, separater Durchlass für Fischotter und Biber in km 117,577
8. km 118,372: Verlängerung bahnrechts, separater Durchlass für Fischotter in km 118,365

6. Verkehrsstationen

Die Bahnsteige der Verkehrsstationen Passow, Schönow, Casekow, Petershagen und Tantow werden erneuert und mit einer Höhe von 76 cm ü. SO ausgebaut. Die für die Verkehrsstationen erforderlichen Bahnsteigzuwegungen werden barrierefrei erstellt und lagemäßig angepasst.

Bahnhof Passow: km 89,340 – 89,480 der Strecke 6328

Der neue Mittelbahnsteig (140 m) zwischen Gleis 1 und 5 in Passow erhält eine neue **Fußgängerüberführung (FÜ)** in km 89,330 mit einer Treppennutzbreite von 1,60 m und einer Überführungsnutzbreite von 2,50 m. Das anfallende Oberflächenwasser wird in die Streckenentwässerung abgeführt.

Das auf dem Bahnsteig anfallende Niederschlagswasser wird über eine Tiefenentwässerung zur Vorflut geleitet. Am km 89,40 wird das Wasser über eine Gleisquerung an Gleis 5 an die bestehende Streckenentwässerung angeschlossen.

Haltepunkt Schönow, km 94,760–94,900 der Strecke 6328

Ersatzneubau Bahnsteig (140 m) Gleis 1 mit Zuwegung zum Bestandsweg BÜ Schönow. Das anfallende Oberflächenwasser versickert in eine Entwässerungsmulde.

Neubau Bahnsteig (140 m) Gleis 2 mit Zuwegung zum Bestandsweg BÜ Schönow. Das anfallende Oberflächenwasser versickert in eine Entwässerungsmulde.

Für den Rückbau des ehemaligen Stellwerksgebäudes werden Fahrabstell- und Parkplätze errichtet.

Haltepunkt Casekow, km 99,590 der Strecke 6328

Neubau Außenbahnsteig Gleis 1 (210 m) mit einer Zuwegung zur L27

Ersatzneubau Außenbahnsteig Gleis 2 (210 m) mit 2 Zuwegungen zur Bahnhofstraße.

Das auf dem Bahnsteig anfallende Niederschlagswasser wird in Entwässerungsmulden (Versickerschlitz/Rigole) geleitet.

Im Bereich des ehemaligen Empfangsgebäudes wird das anfallende Niederschlagswasser am Bahnsteigende in den Bahngraben an Gleis 2 zur Versickerung geleitet.

Haltepunkt Petershagen, km 103,7+50 der Strecke 6328

Ersatzneubau Außenbahnsteig Gleis 2 und Neubau Außenbahnsteig Gleis 1 (beide mit 140 m). Die Zuwegungen zu beiden Bahnsteigen werden zum BÜ Petershagen hergestellt.

Das auf den Bahnsteigen anfallende Niederschlagswasser wird in Entwässerungsmulden (Versickerschlitz/Rigole) geleitet.

Bahnhof Tantow, km 111,2+20 der Strecke 6328

Ersatzneubau Außenbahnsteig (210 m) Gleis 3 mit angepasster Zuwegung zur B113 des BÜ Tantow.

Ersatzneubau Außenbahnsteig (210 m) Gleis 1; in km 111,229 erfolgt bahnseitig die Zugangsanpassung zum Vorhaben der Gemeinde Tantow,

Das auf dem Bahnsteig 1 anfallende Niederschlagswasser wird in eine Tiefenentwässerung zur Vorflut geleitet. Am km 111,07 wird das Wasser über eine Gleisquerung an Gleis 1 an die bestehende Mittelentwässerung der Streckenplanung angeschlossen.

Das auf dem Bahnsteig 3 anfallende Niederschlagswasser wird über eine Tiefenentwässerung zur Vorflut geleitet.

7. Lärmschutzwände

Folgende Lärmschutzwände (LSW) sind geplant:

- LSW 1: bahnlinks der Strecke 6328: km 99,265 – km 99,370
- LSW 2 bahnrechts der Strecke 6328: km 104,935 – km 105,125
- LSW 3 bahnrechts der Strecke 6328 im Bf Tantow:
km 110,5+12 – km 111,1+40; km 111,1+31 – km 111,2+27; km 111,2+29 – km 111,3+20
- LSW 4 bahnrechts der Strecke 6328: km 111,3+50 – km 111,5+85
- LSW 5 bahnlinks der Strecke 6328: km 98,350 – 99,050

Es wird auf A.4.6.2.1 aa) verwiesen bezüglich konkreter Angaben zu Längen, Öffnungen und Ausführungen.

8. Bahnübergänge

Folgende 8 Bahnübergänge werden der geplanten Zweigleisigkeit, den kreuzenden Straßen mit Kuppen- und Wannenradien sowie mit den erforderlichen Schleppkurven und Räumbereichen angepasst:

1. BÜ km 94,710: K7308 in Schönau
2. BÜ km 98,950 in Casekow
3. BÜ km 99,380: L27 in Casekow
4. BÜ km 103,862: K7310 in Petershagen
5. BÜ km 107,236 in Neuschönfeld
6. BÜ km 111,333: B113 in Tantow
7. BÜ km 113,477 in Tantow Vorwerk
8. BÜ km 116,480: K7311 in Rosow

9. Baustraßen und Rettungswegekonzept

Für die Realisierung der Maßnahmen insbesondere der Bahnkörperertüchtigungsmaßnahmen werden Baustraßen und Baulogistikflächen errichtet, die nach Fertigstellung aller Maßnahmen zurückgebaut werden, soweit sie nicht als notwendige Rettungswegzufahrten zur Bahnstrecke im Brand- und Katastrophenfall beibehalten werden müssen. Rettungszugänge werden in einer Breite von 1,60 m und Rettungszufahrten in einer Breite von 3,50 m hergestellt. Diese erhalten bei Stichstraßen eine Wendemöglichkeit. Das anfallende Oberflächenwasser versickert im angrenzenden Gelände über die belebte Bodenzone.

Entsprechend der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ sind für das gegenständliche Vorhaben entlang der Strecke Rettungswege, Rettungszugänge und -zufahrten für den Havariefall folgende Zugangsmöglichkeiten vorgesehen.

1. km 89,2+30, BÜ Passow
2. km 90,1+31, Zugang ebenerdig, bl
3. km 91,2+82, Zugang via Böschungstreppe, bl
4. km 92,2+55, Zugang via Böschungstreppe, br
5. km 93,2+55, Zugang via Böschungstreppe, br
6. km 94,2+55, Zugang ebenerdig, bl
7. km 94,7+10, BÜ Schönau
8. km 95,7+10, Zugang ebenerdig, bl
9. km 96,7+10, Zugang via Böschungstreppe, bl
10. km 97,6+96 Zugang via Böschungstreppe, bl
11. km 98,6+96, Zugang ebenerdig, bl
12. km 98,9+50, BÜ Casekow ACK
13. km 99,3+80, BÜ Casekow
14. km 100,3+34, Zugang via Böschungstreppe, bl
15. km 101,2+95, Zugang ebenerdig, bl
16. km 102,3+41, Zugang ebenerdig, bl
17. km 103,3+41, Zugang via Böschungstreppe, bl

18. km 103,8+60, BÜ Petershagen
19. km 104,8+60, Zugang ebenerdig, br
20. km 105,8+60, Zugang via Böschungstreppe, br
21. km 106,8+60, Zugang ebenerdig, br
22. km 107,2+36, BÜ Neuschönfeld
23. km 108,2+36, Zugang ebenerdig, bl
24. km 109,2+36, Zugang via Böschungstreppe, bl
25. km 109,7+25, Zugang via Böschungstreppe, bl
26. km 110,7+25, Tür in LSW, br
27. km 111,3+30, BÜ Tantow
28. km 112,3+38, Zugang via Böschungstreppe, br
29. km 113,4+77, BÜ Tantow Vorwerk
30. km 114,3+64, Zugang via Böschungstreppe, br
31. km 115,3+64, Zugang ebenerdig, bl
32. km 116,4+80, BÜ Rosow
33. km 117,4+80, Zugang via Böschungstreppe, bl
34. km 118,4+80, Zugang via Böschungstreppe, br
35. km 119,4+69, Zugang ebenerdig, br

10. Sonstige Anlagen

Im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2 werden die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, die Anlagen der Elektrotechnik und die Anlagen der Telekommunikation entsprechend den Erfordernissen der Baumaßnahme angepasst und erweitert, so auch Weichenheizstationen, Betonschalhäuser, Netzersatzeinspeisung und die ESTW-Anbauten in Passow und Tantow (s. U4: HB).

B.1.1.3 Eingriffe in Natur und Landschaft

Das Vorhaben geht mit Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG einher. Diesen wird mit folgenden Vermeidungs-/ Schutz- und Minderungsmaßnahmen sowie den zur Kompensation vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, aufgeführt im Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht) mit Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP - Unterlage 15.1), begegnet:

- | | |
|------------------|--|
| 001_VA | Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.),
Ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen) |
| 002_VA | Trennung von Rodung und Rückschnitt |
| 003_VA | Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd für Brutvögel und Zauneidechsen |
| 004_SB-VA | Schutz vor Fallenwirkung im Bereich der Pumpensümpfe und Baugruben (Fischotter, Biber) |
| 005_SB-VA | Nachtbauverbot (Biber, Fischotter) |
| 006_VA | Prüfung der Biberbauten auf aktuelle Nutzung und Vergrämung |
| 007_SB-VA | Anlage von Uferbermen bzw. Trockenrohren für Biber und Fischotter |
| 008_SB-VA | Errichtung eines Schutzzaunes entlang einer Baustraße zum Biber-schutz |
| 009_VA | Nachtbauverbot in den Monaten April-Oktober (Fledermausschutz) |
| 010_VA | Artenschutzfachliche Kontrolle beim baulichen Eingriff in Bauwerke |
| 011_VA | Kontrolle von Altbäumen vor Fällung zum Schutz von Fledermäusen
(Ökologische Fällbegleitung) |

012_VA	Amphibienleitzäun und Umsetzung von Amphibien
013_VA	Schaffung von Ausstiegshilfen
014_VA	Reptilienleitzäun
015_VA	Abfangen bzw. Vergrämung von Zauneidechsen
016_SB-VA	Vermeidung von Stoffeinträgen in Fließgewässer (Libellen)
017_VA	Vermeidungsmaßnahme Feuerfalter
018_SB-VA	Bauzeitenbeschränkungen in Horstschutzzonen
019_SB-VA	Bauzeitenbeschränkungen in sensiblen Bereichen der Avifauna
020_SB-VA	Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker/ Schaffung von Überflughilfen
021_SB-VA	Erhalt von Groß- und Habitatbäumen als Überflughilfe
022_A-SB-VA	Bepflanzung von Böschungen mit dichten, kleinwüchsigen Gehölzen
023_VA	Abriss von Gebäuden und Bauwerken außerhalb der Brutzeit der Vögel
024_A	Anlage von Kleingewässern für Amphibien
025_SB-VA	Verminderung Wildschlag durch den Einsatz von Reflektoren und olfaktorischen Wirkstoffen
026_A-VA	Leitstrukturen entlang der Randow durch Anlage eines Gehölzsaumes
027_CEF-E	Anlage von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse
028_CEF	Anlage von Nisthilfen für die Rauchschwalbe
029_CEF	Anlage von Ersatznistplätzen für den Feldsperling
030_CEF	Anbringen von Fledermauskästen bzw. Errichtung eines Ersatzquartiers
031_FCS	Schaffung von Lebensräumen für Arten der Offenlandbiotope
032_FCS-K	Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen
033_FCS-K	Finanzielle Beteiligung am Jungvogelmanagement
034_FCS-K	Förderung des Schreiadlers durch Anlage von Amphibiengewässern
035_CEF-E	Anlage eines Blühstreifens für das Rebhuhn
036_SB-VA	Bauzeitenbeschränkung Neuntöter und Eisvogel
037_VA	Anlage von Kleintierdurchlässen im Sockel der Lärmschutzwand
038_VA	Absammeln von Samen der Sand-Strohblume, Strandnelke, Heide-Nelke und Karthäusernelke
039_V	Umsetzung Steinriegel
040_V	Anwendung der 32. BImSchV
042_V	Vermeidung von Staubbelastungen bzw. -entwicklungen
046_V	Biotopschutzzäune
047_V	Bautabuzonen
048_V	Einzelbaumschutz
049_V	Umweltfachliche Bauüberwachung (uBÜ)
050_V	Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen / Bodenrekultivierung
051_V	Vermeidung baubedingter Gefährdungen von Boden
052_V	Vermeidung baubedingter Verdichtungen von Böden
053_V	Vermeidung von Grundwasserkontaminationen
054_V	Einsatz biologisch abbaubarer Hydrauliköle und Fette
055_V	Sichere Lagerung von Schmier- und Kraftstoffen
056_V	Verbot des Reinigens von Fahrzeugen und Baumaschinen
057_V	Schutz vor Abschwemmungen
058_V	Schutz der Oberflächen – und Grundgewässer durch Einhaltung der Maßnahmen des FB WRRL (diese Maßnahme entspricht 002_V des FB WRRL)
059_V	Vorbereitungen für möglichen Havariefall
060_V	Einhaltung der Ril 836.0509 zum Bauen in Trinkwasserschutzgebieten
063_A	Wiederherstellung von Ruderalfluren
064_A	Wiederherstellung von Grün- und Ackerflächen
065_A	Wiederherstellung von Gräben
066_A	Ansaat krautiger und grasiger Säume und Fluren der offenen Landschaft auf neugestalteten Flächen
067_A	Wiederherstellung von Trockenrasen

068_A	Wiederherstellung von Schilfröhricht und Großseggenried
070_A	Anpflanzung von Laub(misch)holzforsten
071_A	Wiederherstellung Vorwald
072_A	Wiederherstellung und Anlage von Erlenbruchwald
073_A	Entsiegelungsmaßnahmen (Rückbau Stellwerke)
074_A	Wiederherstellung Gebüsch
075_A	Wiederherstellung und Anlage von Feldgehölzen nasser bis feuchter Standorte
076_A	Anlage und Entwicklung von Trockenrasen
077_A	Anlage und Entwicklung von Großseggenried
078_A	Anlage und Entwicklung von Schilfröhricht
079_A	Herstellung und Entwicklung von Moorgebüsch / Gebüsch feuchter Standorte
080_A	Anlage und Entwicklung einer extensiven Mähweide
081_A	Anlage und Entwicklung von Hecken mit Überhältern
082_A	Anlage von vegetationslosen bzw. -armen Sandflächen und trockenen Gebüsch
083_E-W	Anlage und Entwicklung von Laubmischwald und Waldmänteln
084_E-W	Anlage und Entwicklung von Vorwald

Die Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG werden, unter Berücksichtigung der formulierten Maßnahmen und ergänzenden Auflagen genehmigt.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.

Die DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG (Vorhabenträgerin), hat mit Schreiben vom 17.06.2021, Az. I.NI-O-N-A, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „PFA 2: Bf Passow(e) - Grenze D/PL der ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL (-Szczecin)“ beantragt. Der Antrag ist am 29.06.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, eingegangen.

Mit Schreiben vom 8.7.2021 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 4.8.2021, Az. 511ppa/061-2300#003, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt prüfte die verkehrliche Entbehrlichkeit der Anlagen des gegenständlichen Vorhabens. Zu Änderungen von Bahnanlagen bestehen bezüglich der Kapazitätsänderungen keine Bedenken.

Nutzer dieser Anlagen und Dritte mit absehbarem Nutzungsinteresse oder Informationen über derartige verkehrliche Interessen hatten die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Mit Schreiben vom 13.7.2021 erfolgte dazu eine Veröffentlichung

auf der Internetseite des Eisenbahn- Bundesamts. Es gab keine Einwendungen bezüglich der Rückbauten von Bahnanlagen oder etwaiger Kapazitätseinschränkungen.

Mit der der 1. Auslegung wurde das Erfordernis einer Abweichungsprüfung für das Vogelschutzgebiet Randow-Welse durch das Landesamt für Umwelt festgestellt (vgl. Schreiben vom 2.11.2022). Mit der 1. Planänderung hat die Vorhabenträgerin diese ergänzend durchgeführt, s. B.1.3.5.2.

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.	Landkreis Uckermark Karl-Marx-Straße 1, 17291 Prenzlau
2.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Karl-Liebknecht-Straße 36, 03046 Cottbus
3.	Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Fontainengraben 200, 53123 Bonn
4.	Bundeseisenbahnvermögen Steglitzer Damm 117, 12169 Berlin
5.	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung Robert-Bosch-Straße 28, 63225 Langen
6.	Bundesrepublik Deutschland Bundessstraßenverwaltung Tramper Chaussee 3 Haus 8, 16225 Eberswalde
7.	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum Wünsdorfer Platz 04-05, 15806 Zossen OT Wünsdorf
8.	Landesamt für Umwelt Brandenburg Seeburger Chaussee 2, 14476 Potsdam
9.	Landesamt für Soziales und Versorgung Lipezker Str. 45, 03048 Cottbus
10.	Landesamt für Bauen und Verkehr Lindenallee 51, 15366 Hoppegarten
11.	Landesamt für Bauen und Verkehr Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Mittelstraße 5-5A, 12259 Schönefeld
12.	Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit Horstweg 57, 14478 Potsdam
13.	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Inselstraße 26, 03046 Cottbus
14.	Land Brandenburg Landesforstverwaltung Zeppelinstraße 136, 14471 Potsdam

Lfd. Nr.	Bezeichnung
15.	Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg Heinrich-Mann-Allee 103, 14473 Potsdam
16.	Landesamt für ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung Müllroser Chaussee 54, 15236 Frankfurt (oder)
17.	Zentraldienst der Polizei Brandenburg Kampfmittelbeseitigungsdienst Am Baruther Tor 20, 15806 Zossen
18.	Polizeipräsidium Brandenburg, Polizeidirektion Ost Nuhnenstraße 40, 15234 Hoppegarten
19.	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Mittelstraße 9, 12529 Schönefeld
20.	Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht des Landes Brandenburg beim Eisenbahn-Bundesamt Steglitzer Damm, 12169 Berlin
21.	Landesbetrieb Forst Heinrich-Mann-Allee 103, 14473 Potsdam
22.	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg Grundsatzangelegenheiten Lindenallee 51, 15366 Hoppegarten
23.	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg Tramper Chaussee 3, 16225 Eberswalde
24.	Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen Sophie-Alberti-Straße 4 – 6, 14478 Potsdam
25.	Brandenburgische Boden, Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und –verwertung mbH Am Baruther Tor 12, 15806 Zossen
26.	BVVG Bodenverwertungs- und –verwaltungs GmbH Schönhauser Allee 120, 40437 Berlin
27.	Industrie- und Handelskammer Potsdam Breite Straße 2 A-C, 14467 Potsdam
28.	Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg Henning-von-Tresckow-Straße 2-8, 14467 Potsdam
29.	Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim Am Markt 1, 16225 Eberswalde
30.	Amt Gartz Kleine Klosterstraße 153, 16307 Gartz (Oder)
31.	Amt Gramzow Poststraße 25, 17291 Gramzow
32.	Gemeinde Nordwestuckermark Amtsstraße 8, 17291 Nordwestuckermark
33.	Stadt Schwedt/Oder Dr.-Th.-Neubauer-Str. 5, 16303 Schwedt
34.	Wasser- und Bodenverband Uckermark-Havel Kanal Ausbau 69, 16792 Zehdenick OT Zabelsdorf
35.	Wasser- und Bodenverband Welse Schwedter Straße 31, 16306 Passow OT Passow-Wendemark
36.	50Hertz Transmission GmbH TG Netzbetrieb Heidestraße 2, 10557 Berlin
37.	50Hertz Transmission GmbH Am Umspannwerk 10, 15366 Neuenhagen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
38.	E.DIS Netz GmbH Langewahler Straße 60, 17291 Prenzlau
40.	E.DIS Netz GmbH Regionalbereich Brandenburg Karl-Marx-Straße 2, 17291 Prenzlau
41.	E.DISCOM Telekommunikation GmbH Am Kanal 4A, 14467 Potsdam
42.	Deutsche Telekom Technik GmbH Heinrich-Hildebrand-Straße 10-14, 15232 Frankfurt (Oder)
43.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik NL Nord-Ost Martin-Ebell-Straße 5, 16816 Neuruppin
44.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Attilastrasse 61-67, 12105 Berlin
45.	PCK Raffinerie GmbH Passower Chaussee 111, 16303 Schwedt/Oder
46.	EWE Netz GmbH Hegermühlenstraße 58, 15344 Strausberg
47.	Berlin-Brandenburgischer Bahnkundenverband e. V. Wilmsdorfer Straße 113/114, 10627 Berlin
48.	NUWA – Nord-Uckermärkischer Wasser- und Abwasserverband Freyschmidtstraße 20, 17291 Prenzlau info@ewe-netz.de
49.	ZOWA Schwedt/Oder – Zweckverband Ostuckermärkische Wasser- versorgung und Abwasserbehandlung Wasserplatz 1, 16303 Schwedt/Oder
50.	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH Stralauer Platz 29, 10243 Berlin
51.	1&1 Versatel Deutschland GmbH Arosaer Straße 78, 13407 Berlin
52.	Stadtwerke Schwedt GmbH Heinersdorfer Straße 55-57, 16303 Schwedt/Oder
53.	ENERTRAG Netz GmbH Gut Dauerthal, 17291 Dauerthal
54.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Al. Niepodleglosci 8, 61-875 Poznan, Polen
55.	GASCADE Gastransport GmbH Kölnische Straße 108-112 / 34119 Kassel

Tabelle 12: Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, die um Stellungnahme gebeten wurden

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	NUWA - Nord-Uckermärkischer Wasser- und Abwasserverband Stellungnahme vom 14.6.2022, Gz.: STD-Bu
2.	EWE Netz GmbH Stellungnahme vom 15.6.2022, ID#1695324880#45500953#
3.	Wasser- und Bodenverband Uckermark-Havel Stellungnahme vom 13.6.2022

Lfd. Nr.	Bezeichnung
4.	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg E-Mail vom 16.06.2022
5.	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung Stellungnahme vom 20.06.2022, Az.: ST/5.5.4/202206200005-001/22
6.	1&1 Versatel Deutschland GmbH E-Mail vom 21.06.2022, Job-ID: 892540
7.	Vodafone GmbH Niederlassung Ost/Nord-Ost Stellungnahme vom 14.07.2022, Az.: 22/0612 3460778
8.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 27.07.2022, Az.: 45-60-00 / K-VII-0485-22
9.	Bundeseisenbahnvermögen Stellungnahme vom 29.07.2022, Az.: -2563 La (Nr. 10/2022)
10.	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Stellungnahme vom 02.08.2022, Az.: 4122-50180/01305LF/2022
11.	Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen Stellungnahme vom 28.07.2022, Az.: FM LM Me VV2500 UM
14.	ENERTRAG Netz GmbH Stellungnahme vom 31.08.2022 und vom 26.01.2023
13.	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Stellungnahme vom 09.09.2022, Az.: GL5.18-46121-001-0545/32022
14.	GASCADE Gastransport GmbH E-Mail vom 21.10.2024, Az.: 20241021-155944 E-Mail vom 18.11.2024, Az.: 20241118-130957

Tabelle 13: Stellungnahmen, die keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten und Behörden und Stellen, die keine Stellungnahmen abgaben

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und –verwertung GmbH Stellungnahme vom 07.09.2022, Az. ID 730444/9 m, TÖB 55-2022
2.	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Stellungnahme vom 17.08.2022 und vom 24.9.2025, Gz.: 74.22.52-12-280
3.	Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg Stellungnahme vom 14.06.2022, Az.: 21-548-11
4.	Wasser- und Bodenverband „Welse“ Stellungnahme vom 21.06.2022, Az.: D_5_3
5.	Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin GmbH Stellungnahme vom 21.06.2022, Az.: TOEB00180
6.	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abteilung Bodendenkmalpflege/Archäologisches Landesmuseum Stellungnahme vom 29.06.2022, Az.: GV 2017:099e, vom 21.11.2022, vom 3.9.2024 und vom 1.10.2024, Az.: GV 2017:099i

Lfd. Nr.	Bezeichnung
7.	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Landeseisenbahnaufsicht Stellungnahmen vom 1.7.2022, vom 21.11.2024 und vom 26.2.2025, Az.: 51275 TÖB
8.	ZOWA Zweckverband Ostuckermärkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Stellungnahme vom 28.06.2022, Az.: Angermünde 2022-0254
9.	Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung Stellungnahme vom 07.07.2022, Gz.: V LELF-B-2201+425/2022#9203/2022, 12.10.2022, Gz.: LELF-B2-2201/3816+14#15195/2022 Verf.-Nr.: 5-003-N 27.8.2024, Gz.: V 101-B-2201+80/2024#12977/2024
10.	Amt Gartz Gemeinde Casekow Stellungnahme vom 27.07.2022, Az.: 130 PFA 2
11.	Amt Gartz Gemeinde Mescherin Stellungnahme vom 27.07.2022, Az.: 130 PFA 2
12.	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 28.07.2022
13.	Amt Gartz Gemeinde Tantow Stellungnahme vom 29.07.2022, Az.: 130 PFA 2 und vom 12.08.2022, Az.: 101 EBA 5
14.	E.DIS Netz GmbH Stellungnahme vom 07.07.2022
15.	50Hertz Transmission GmbH Stellungnahme vom 03.06.2022, Az.: 2022-003085-01-TG, und vom 31.10.2024, Az.: 2022-003085-03-OGZ
16.	Landkreis Uckermark Stellungnahme vom 10.08.2022, Az.: 1883-22-48 und vom 9.2.2023, Az.: 65-00198-23-42
17.	Landesamt für Bauen und Verkehr Stellungnahme vom 11.08.2022, Gz.: 2226-33903-22-398 20.1.2023; Gz. 2411-33903-23-012
18.	VBB GmbH Stellungnahme vom 10.08.2022
19.	Stadt Schwedt/Oder Stellungnahme vom 12.8.2022, vom 12.1.2023 und vom 28.8.2024
20.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Stellungnahme vom 12.08.2022, Az.: IRRK5/13/3.2213.27.2022.IRE-02912-I.1.EG
21.	Landesbetrieb Straßenwesen Stellungnahme vom 22.07.2022, Az.: 322.06
	Amt Gartz Stellungnahme vom 12.08.2022, Az.: 101 EBA 4

Lfd. Nr.	Bezeichnung
23.	Landesamt für Umwelt Immissionsschutz, Wasserwirtschaft Stellungnahme vom 31.08.2022, Az.: LFU-TOEB-3704/68+9#290932/2022
24	Landesbetrieb Forst Brandenburg, Oberförsterei Milmersdorf Stellungnahme vom 30.8.2022, Gz.: LFB 07.00-7026-1-09/22
25.	Landesbetrieb Forst Brandenburg, Forstamt Uckermark, Stellungnahmen vom 25.9.2024, Gz.: LFB 07.07-7028-1-03/21 vom 27.3.2025, Gz.: 080-3-FoA-04-7002/58+4#136453/2025
26.	Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg Stellungnahme vom 14.06.2022, Gz.: 21-548-11
27.	Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim Stellungnahme vom 20.07.2022

Tabelle 14: Stellungnahmen, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in den Gemeinden bzw. Städten:

- Amt Gartz (Oder) vom 13.6.2022 bis zum 12.7.2022
- Amt Gramzow vom 16.6.2022 bis zum 12.7.2022
- Gemeinde Nordwestuckermark vom 13.6.2022 bis zum 12.7.2022
- Stadt Schwedt vom 13.6.2022 bis zum 12.7.2022

öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in den Ämtern Gartz sowie Gramzow, der Gemeinde Nordwestuckermark sowie der Stadt Schwedt jeweils durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in den Ämtern Gartz wie in Gramzow, der Gemeinde Nordwestuckermark sowie der Stadt Schwedt jeweils der 12.8.2022.

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

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 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 ortsübli-

che Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Adresse
1	Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR Haus der Natur	Lindenstraße 34 14467 Potsdam
2	Landesjagdverband Brandenburg e.V.	Saarmunder Straße 35 14552 Michendorf
3	Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e. V. (DGHT)	Vogelsang 27 31020 Salzhemmendorf
4	Deutscher Verband für Landschaftspflege (DVL) e. V. Koordinierungsstelle Berlin/Brandenburg	Zauchwitzer Str. 51 14552 Michendorf / OT Stücken
5	Naturschutzfonds Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 18/19 14473 Potsdam

Tabelle 15: Benachrichtigte anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände Stellungnahme vom 02.08.2022, Az. 1232/2022

Tabelle 16: Stellungnahme von anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.5 1. Planänderung

B.1.3.5.1 Einleitung des 1. Planänderungsverfahrens

Mit Schreiben vom 1.8.2023 teilt die Vorhabenträgerin mit, dass die Planunterlagen aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen geändert bzw. ergänzt wurden. Nachfolgende Änderungen und Anpassungen wurden in der 1. Planänderung vorgenommen:

- Weichenanpassung im Bahnhof Passow
- Entfall der geplanten Überleitstelle in Rosow
- Baustelleneinrichtungsfläche in Casekow und Rosow
- Entwässerung Zuwegung Bahnsteig Gleis 3 Verkehrsstation Tantow
- Rettungszufahrten in Luckow-Petershagen
- Erweiterung ESTW-Gebäude durch Anbau in Passow und Tantow sowie Errichtung einer Zufahrt

- BÜ km 99,3+80
- Grunderwerbsunterlagen
- Anpassung der umwelttechnischen Unterlagen unter Beachtung von möglichen Zustimmungen privat Betroffener
- Ergänzung der Abweichungsprüfung für das SPA-Gebiet „Randow-Welse“
- Ergänzung Verkehrsprognose 2030 mit Berücksichtigung des Deutschlandtakts und Herleitung der Prognosezahlen
- Dauer der Totalsperrung für das Anschlussgleis sowie der Bestandsgeschwindigkeit des Anschlussgleises
- Konfliktpläne der vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft

B.1.3.5.2 Öffentliche Planauslegung der 1. Planänderung

Die Planunterlagen zur 1. Planänderung des gegenständlichen Vorhabens haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der

- Stadt Schwedt vom 15.7.2024 bis zum 14.8.2024

öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurde ortsüblich in den Tageszeitungen *Märkische Oderzeitung* und *Nordkurier-Prenzlauer Zeitung* bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 16.9.2024.

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

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.5.3 Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur 1. Planänderung gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Adresse
1	Landkreis Uckermark	Karl-Marx-Str. 01 17291 Prenzlau
2	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum	Wünsdorfer Platz 04-05 15806 Zossen OT Wünsdorf

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Adresse
	Abteilung Bau- und Kunstdenkmalspflege	
3	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum Abteilung Bodendenkmalspflege	Wünsdorfer Platz 04-05 15806 Zossen OT Wünsdorf
4	Landesamt für Umwelt Brandenburg	Seeburger Chaussee 02 14476 Potsdam OT Groß Glienicke
5	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe	Inselstraße 26 03046 Cottbus
6	Landesbetrieb Forst Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103 14473 Potsdam
7	Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung	Grabowstraße 33 17291 Prenzlau
8	Brandenburgische Boden, Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH	Am Baruther Tor 12 15806 Zossen
9	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Tramper Chaussee 3 16225 Eberswalde
10	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Landeseisenbahnaufsicht	Postleitzahl 41 05 64 12115 Berlin
11	Amt Gartz	Kleine Klosterstraße 153 16307 Gartz (Oder)
12	Amt Gramzow	Poststraße. 25 17291 Gramzow
13	Stadt Schwedt/Oder	Dr.-Th.-Neubauer-Str. 05 16303 Schwedt/Oder
14	BVVG Bodenverwertungs- und verwaltungs GmbH	Schönhauser Allee 120 10437 Berlin
15	Wasser- und Bodenverband Welse	Schwedter Chaussee 31 16303 Schwedt/Oder
16	PCK Raffinerie GmbH	Passower Chaussee 111 16303 Schwedt/Oder
17	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	Stralauer Platz 29 10243 Berlin
18	Landesbetrieb Forst Brandenburg Oberförsterei Milmersdorf	Forstweg 2 17268 Milmersdorf
19	Eisenbahn Bundesamt Sachbereich 6	Steglitzer Damm 117 12169 Berlin
20	GASCADE Gastransport GmbH	Kölnische Straße 108–112 34119 Kassel
21	50Hertz Transmission GmbH	Heidestraße 02 10557 Berlin

Tabelle 17: Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur 1. Planänderung

Folgende Stellungnahmen zur 1. Planänderung enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Aktenzeichen und Datum der Stellungnahme
1	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum Abteilung Bau- und Kunstdenkmalspflege	Groß 07.08.2024

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Aktenzeichen und Datum der Stellungnahme
2	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum Abteilung Bodendenkmalpflege	GV 2017:099h, GV 2017:099i 03.09.2024, 01.10.2024
3	Amt Gramzow	OA/PA 16.09.2024
4	Landesbetrieb Forst Brandenburg Oberförsterei Milnersdorf	LFB 07.07-7028-1-03/21, 25.09.2024

Tabelle 18: Stellungnahmen zur 1. Planänderung, die keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten

Folgende Stellungnahmen zur 1. Planänderung enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Aktenzeichen und Datum der Stellungnahme
1	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum Abteilung Bodendenkmalpflege	GV 2017:099h, GV 2017:099i 03.09.2024, 01.10.2024
2	Landesamt für Umwelt Brandenburg	LFU-TOEB-3704/68+9#353100/2 024 01.10.2024
3	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe	74.22.52-12-280, 24.09.2024
4	Landesbetrieb Forst Brandenburg	LFB 07.07-7026-1-03/21 25.09.2024, 12.12.2024
5	Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung	V 101-B-2201+80/2024#12977 /2024 27.08.2024
6	Brandenburgische Boden, Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH	73 04 12m/09 810-uth, Schwarz 17.09.2024
7	Stadt Schwedt/Oder	Frau Hübbe 28.08.2024
8	PCK Raffinerie GmbH	Jentges 11.09.2024
9	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	Seifert 11.09.2024
10	Landesbetrieb Forst Brandenburg Oberförsterei Milnersdorf	LFB 07.07-7028-1-03/21, 25.09.2024
11	50Hertz Transmission GmbH	2022-003085-03-OGZ 31.10.2024
12	GASCADE Gastransport GmbH	20241021-155944 22.10.2024, 18.11.2024
13	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Landeseisenbahnaufsicht	51275TöB 21.11.2024

Tabelle 19: Stellungnahmen zur 1. Planänderung, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten

B.1.3.5.4 Benachrichtigung von Vereinigungen über die 1. Planänderung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände über die 1. Planänderung informiert.

Mit Schreiben vom 10.09.2024, Az.: 1446/2024, gab das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände zur 1. Planänderung eine Stellungnahme ab.

B.1.3.6 2. Planänderung

B.1.3.6.1 Einleitung des 2. Planänderungsverfahrens

Mit Schreiben vom 11.2.2025 hat die Vorhabenträgerin die Planunterlagen der 2. Planänderung, die aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen zu den Planunterlagen der 1. Planänderung geändert bzw. ergänzt wurden, übersendet. Die 2. Planänderung beinhaltet nachfolgende Änderungen bzw. Ergänzungen:

- Ergänzung der Schutzgüter „Kultur- und Sachgüter“ Bahnhof Passow und Bahnhof Casekow im Erläuterungsbericht (U1) und im UVP-Bericht (U15.1)
- Änderung des Vorsignalstandorts von km 0,505 auf km 1,205 der Strecke 7318 wegen der Stellwerksgrenze des ESTW-A Passow
- Grunderwerbsunterlagen bezüglich eines Rettungsweges
- Entwässerungskonzept der Versickerungsgräben, Nachweise nach DWA-A 102-2 und DWA-M 153, wassertechnische Berechnungen der Durchlässe und Angaben für wasserrechtliche Erlaubnisse
- Maßnahmenblätter und –pläne u. a. bezüglich Waldumwandlung, des Schutzes von Alleen und Flächen öffentlicher Widmung
- Angaben zur Waldumwandlung
- Artenschutzfachbeitrag mit zusätzlichen Angaben der faunistischen Kartierungen
- Ausnahmeprüfung Randow-Welse-Bruch bezüglich der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, des Jungvogelmanagements und Regelungen zur Kontrolle
- Schalltechnische Untersuchung bezüglich der Prognosezugzahlen
- UVP-Bericht bezüglich der prognostizierten Zugzahlen für 2030, Angaben zu Biotopen und des Artenschutzes von Jungvögeln, des Gewässerschutzes (Einsatz vom PSM) und daraus folgend die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz

Auf eine Öffentlichkeitsbeteiligung wurde verzichtet, da keine zusätzlichen erheblichen Umweltauswirkungen mit den o. a. Planänderungen auftraten, s. § 22 Abs. 2 UVPG. Die Beteiligung erfolgte gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG.

B.1.3.6.2 Anhörungsverfahren zur 2. Planänderung

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur 2. Planänderung gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Adresse
1	Landesamt für Umwelt	Postfach 60 10 61 14410 Potsdam
2	Landesbetrieb Forst Brandenburg	Heinrich-Mann-Allee 103 14473 Potsdam
3	PCK Raffinerie GmbH	Passower Chaussee 111 16303 Schwedt/Oder
4	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Landeseisenbahnaufsicht	Steglitzer Damm 117 12169 Berlin

Tabelle 20: Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur 2. Planänderung

Das Landesamt für Umwelt gab keine Stellungnahme zur 2. Planänderung ab.

Folgende Stellungnahmen zur 2. Planänderung enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Aktenzeichen und Datum der Stellungnahme
1	Landesbetrieb Forst Brandenburg	080-3-FoA-04-7002/58+4#136453/2025 27.03.2025
2	PCK Raffinerie GmbH	Duckert 06.03.2025
3	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Landeseisenbahnaufsicht	51275 TÖB 26.02.2025

Tabelle 21: Stellungnahmen zur 2. Planänderung, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten

B.1.3.6.3 Beteiligung der betroffenen Dritten

Mit Schreiben vom 17.2.2025 wurde den von der 2. Planänderung betroffenen Grundstückseigentümern sowie dem Anschließter des Gleises 7318 im Bahnhof Passow Gelegenheit, zur Stellungnahme gegeben.

B.1.3.7 3. Planänderung

B.1.3.7.1 Einleitung des 3. Planänderungsverfahrens

Mit den Stellungnahmen und Einwendungen zur 2. Planänderung des gegenständlichen Vorhabens ergaben sich wiederum Änderungen, die in die 3. Planänderung eingegangen und im Folgenden aufgeführt sind:

- Korrektur der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 60 km/h der Strecke 7318 (Anschlussgleis im Bahnhof Passow)
- zweite Zuwegung am Bahnsteig Gleis 2 des Haltepunkts Casekow
- Parkplatz und der Fahrradabstellanlagen am Haltpunkt Schönau
- km-Angaben zu Gleisanlagen mit „Besohlter Schwelle“
- Lärmschutzwand 5 in Casekow, Gestaltung der Lärmschutzwände 3 und 4 in Tantow
- Angaben zu Inanspruchnahmen von Grundstücken sowie deren Eigentümern
- Zugang zum Aufzug am Gleis 1 des Bahnhofs Passow
- Straßenführung am BÜ km 103,8 Straße Zum Fuchsgrund, Casekow/Petershagen
- LBP und Maßnahmenblätter bzgl. artenschutzrechtlicher Maßnahmen, Angaben zu Schutzgütern, Ameisen, Vogelarten und Wildbeständen
- Natura 2000 - Verträglichkeitsprüfung für SPA „Randow-Welse-Bruch“

B.1.3.7.2 Anhörungsverfahren zur 3. Planänderung

Mit Datum vom 17.7.2025 übersendet die Vorhabenträgerin Planunterlagen zur 3. Planänderung, die sich wiederum aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen zur 2. Planänderungen ergaben. Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur 3. Planänderung gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Adresse
1	Amt Gartz (Oder)	Kleine Klosterstraße 153 16307 Gartz (Oder)
2	Landesamt für Umwelt	Postfach 60 10 61 14410 Potsdam
3	Landkreis Uckermark	Karl-Marx-Straße 1 17291 Prenzlau
4	Stadt Schwedt/Oder	Dr.-Theodor-Neubauer-Str. 05 16303 Schwedt/Oder

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Adresse
5	PCK Raffinerie GmbH	Passower Chaussee 111 16303 Schwedt/Oder

Tabelle 22: Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur 3. Planänderung

Folgende Stellungnahmen zur 3. Planänderung enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Aktenzeichen und Datum der Stellungnahme
1	Amt Gartz (Oder)	29.8.2025
2	Landesamt für Umwelt	Abt. Naturschutz und Wasser enthielten sich der Stellungnahme zur 3. Planänderung
3	Landkreis Uckermark	E-Mail vom 27.8.2025

Tabelle 23: Stellungnahmen zur 3. Planänderung, die keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten

Folgende Stellungnahmen zur 3. Planänderung enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Aktenzeichen und Datum der Stellungnahme
1	Landesamt für Umwelt	Abt. Immissionsschutz 13.8.2025
2	Stadt Schwedt/Oder	Abt. Stadtplanung 20.8.2025
3	PCK Raffinerie GmbH	26.8.2025

Tabelle 24: Stellungnahmen zur 3. Planänderung, die Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen enthalten

B.1.3.7.3 Benachrichtigung von Vereinigungen über die 3. Planänderung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände über die 3. Planänderung informiert.

Mit Schreiben vom 15.8.2025, Az.: 1410/25, teilt das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände mit, dass gegen die 3. Planänderung keine Bedenken bestehen.

B.1.3.7.4 Beteiligung der betroffenen Dritten

Mit Schreiben vom 24.7.2025 wurde dem von der 3. Planänderung betroffenen Grundstückseigentümer sowie der PCK GmbH Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

B.1.4 Vorläufige Anordnung

Auf Antrag der DB InfraGO AG, (Vorhabenträgerin) vom 3.7.2024, Az.: E. 163-0069/PFA2/99-99/P2.3/G.016, erging zur Vorbereitung der Baumaßnahmen des antragsgegenständlichen Vorhabens gemäß § 18 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz am 25.11.2024, Az.: 511ppa/061-2300#009, eine vorläufige Anordnung.

Von den vorgezogenen Maßnahmen betroffen waren die Gemeinden Passow, Casekow, Tantow, Mescherin und die Stadt Schwedt (Oder), da die betroffenen Flurstücke in deren Gemeindegebieten liegen. Die betroffenen Gemeinden und die Stadt wurden in Vorbereitung der vorläufigen Anordnung angehört. Sie haben den vorgezogenen Maßnahmen nicht widersprochen.

Folgende Maßnahmen wurden im Rahmen der vorläufigen Anordnung angeordnet:

- 006_VA Prüfung von Biberbauten auf aktuelle Nutzung und Vergrämung
- 012_VA Amphibienleitzaun und Umsetzung von Amphibien
- 014_VA Reptilienleitzaun
- 015_VA Abfangen bzw. Vergrämung von Zauneidechsen
- 027_CEF-E Anlage von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse
- 028_CEF Anlage von Nisthilfen für die Rauchschwalbe
- 029_CEF Anlage von Ersatznistplätzen für den Feldsperling
- 030_CEF Anbringen von Fledermauskästen bzw. Errichtung eines Ersatzquartiers
- 035_CEF-E Anlage eines Blühstreifens für das Rebhuhn
- 049_V Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ)

Es wird auf A.3.5 bezüglich der Aufhebung der o. g. Vorläufigen Anordnung verwiesen.

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 betroffenen 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 Er-

lass 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 den Wiederaufbau eines Schienenweges, der aufgrund des hohen zeitlichen Versatzes zwischen Rück- und Wiederaufbau als Neubau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG, zu werten ist.

Für das Vorhaben wurde mit verfahrensleitender Verfügung vom 04.08.2021 (Az.: 511ppa/061-2300#003) gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 6 Satz 1 UVPG festgestellt, dass eine unbedingte UVP-Pflicht bei Neuvorhaben besteht. Der gegenständliche Ausbau von Schienenwegen von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, kommt in seinem Ausmaß und Umfang einem Neubau gleich, trotzdem es sich um eine Wiederinbetriebnahme handelt.

Es handelt sich damit um ein Neuvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1b) UVPG, das die Merkmale der Anlage 1 Nr. 14.7 UVPG erfüllt und damit der unbedingten UVP-Pflicht unterliegt.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht (Unterlage 15.1) vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

Wegen der Änderungen des Plans nach Auslegung wurde eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 22 Abs. 1 UVPG vorgenommen.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der PFA 2 der ABS Angermünde-Grenze D/PL befindet sich im Nordosten des Landes Brandenburg im Landkreis Uckermark, nordöstlich von Berlin. Die Strecke führt

von Berlin aus in nordöstlicher Richtung bis zur polnischen Landesgrenze. Von dem PFA 2 werden die Gemeinden Casekow, Tantow, Mescherin, Randowtal, Gartz (Oder) und Hohenselchow-Groß-Pinnow und die Stadt Schwedt berührt.

Das betroffene Gebiet ist vorrangig ländlich geprägt. Neben der Stadt Angermünde befinden sich kleinere Gemeinden und Dörfer entlang der Strecke 6328. Diese sind Passow, Schönow sowie Casekow, Luckow-Petershagen, Tantow und Radekow (Amt Gartz (Oder)). Vereinzelt schließen sich an die Orte kleinere Gewerbe- oder Industrieansiedlungen bzw. Photovoltaikanlagen an.

Die Landschaft wird größtenteils von Wäldern, Ackerflächen, Wiesen, Weiden (Grünland) und Moor dominiert. Größere Verkehrswege wie Autobahnen und Bundesstraßen sind im UR nicht vorhanden. Einzig in Passow und in Tantow wird der UR durch die Bundesstraßen 166 und 113 gequert, welche hier von Nord nach Süd verlaufen. Dazwischen und vor allem als Tangente Richtung Stettin stellt die Bahnstrecke neben kleineren Kreisstraßen die einzige große Verkehrsachse dar.

Folgende Untersuchungsräume zu den entsprechenden Schutzgütern wurden wie in Tabelle 25 angegebenen untersucht:

Schutzgut	Gewählte Breite [m] im Vorhaben beidseitig der Trasse
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	1.000
Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	1.000 / 300
Boden / Fläche	300
Wasser	300
Klima und Luft	300
Landschaft	1.000
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1.000

Tabelle 25: gewählte Untersuchungsräume der Schutzgüter

Der gesamte Untersuchungsraum des gegenständlichen Vorhabens liegt entsprechend der „Naturräumlichen Gliederung Deutschlands“ (BfN, 2011) in der Großregion „Norddeutsches Tiefland“. Den großflächig vorhandenen Landschaftstyp bildet die „Uckermark“, eine ackergeprägte, offene Kulturlandschaft, welche im Tal von Randow und Welse durch den Landschaftstyp „Randow- und Welsebruch“ abgelöst wird. Der Landschaftstyp wird als eine grünlandgeprägte, offene Kulturlandschaft beschrieben. Die Naturräumliche Gliederung Brandenburgs (nach Scholz, 1962) ordnet das Vorhabengebiet der Haupteinheit „Rückland der mecklenburgischen Seenplatte“ (Nr. 74) und den Untereinheiten „Uckermärkisches Hügelland“ (Nr. 744) sowie „Randowniederung“ (Nr. 745, siehe Abbildung 1) zu. Gemäß der Einordnung nach Anlage 4 der

Bundeskompensationsverordnung (BKompV) befindet sich das Vorhaben im Naturraum „Rückland der Mecklenburg-Brandenburgischen Seenplatte“ (D03).

Die Uckermark ist ein Gebiet, welches morphologisch gesehen ein flachwelliges bis kuppiges Moränengebiet des Pommerschen Stadiums der Inlandvereisung der Weichsel-Eiszeit darstellt. Es wird durch den Wechsel von Grund- und Endmoränen sowie Sandern gebildet. Die großflächigen Acker- und Grünlandschaften werden durch Kleingewässer, Sölle, Seen und Fließgewässer strukturiert. Das Gebiet ist relativ waldarm. Der Talzug der Randow – Welse ist in die umgebenden Höhenzüge eingelassen. Das Randowtal ist ein ehemaliges Urstromtal, welches als Durchströmungsmoor von Grünlandnutzung geprägt wird. Trotz einer teils intensiven Grünlandnutzung stellen die ausgedehnten, grundwassernahen Grünländer einen wichtigen Rückzugsraum für Vögel und Amphibien dar.

Das BfN beurteilt beide Landschaften als „schutzwürdige Landschaften“, wobei der ackergeprägte Landschaftstyp als „Schutzwürdig mit Defiziten“ bewertet wird. Insbesondere die weniger intensiv genutzten Grünländer und die unterrepräsentativ vorhandenen Wälder sind von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung (BfN, 2024).

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 15.1), den Stellungnahmen der Behörden und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Der Untersuchungsraum zeichnet sich durch seine ländlichen, dünn besiedelten Räume aus. Nächstgelegenes Mittelzentrum ist Schwedt (LEP HR, 2019). Folgende Orte, Dörfer und Einzelhöfe befinden sich innerhalb des Untersuchungsraums: Passow, Schönow, Casekow, Petershagen, Tantow, Radekow und Neu-Rosow. Die Dörfer weisen eine ländliche Struktur mit Einzel- und Reihenhausbauung mit umliegenden Gärten auf. Die Durchgrünung der Orte ist sehr hoch. Neben den zu Wohnzwecken genutzten Räumen zeichnen sich die Orte durch kleine Industrie- und Gewerbeanlagen aus, die häufig eine landwirtschaftliche Funktion haben.

Touristisch ist die Region wenig erschlossen und wird nur durch Individualreisende besucht. Der Erholungswert der Landschaft resultiert vorrangig aus dem Zusammenspiel von Natur, Landnutzung und Landschaftsbild, welches durch Wälder, Ackerflächen, Wiesen und Weiden (Grünland) gegliedert wird.

Baubedingte Auswirkungen während der Bauphase werden entlang der gesamten Strecke Bauarbeiten notwendig. Diese unterscheiden sich in der Intensität ihrer Wirkungen abhängig von den jeweils in Teilabschnitten auszuführenden Arbeiten.

Immanente baubedingte Wirkungen sind Lärm durch Rammarbeiten sowie Baumaschinen, Emissionen von Staub und Abgasen sowie Erschütterungen. Diese Lärmemissionen entstehen aufgrund des Ausbaus der OLA und der damit verbundenen Gründung der Maste auf der gesamten Strecke. Weiterführende Aussagen zu bauzeitlichen Auswirkungen auf den Menschen sind der Unterlage 19.1 zu entnehmen. Ferner sind Auswirkungen durch baubedingte Erschütterungen zu verzeichnen (weiterführende Informationen sind in der Unterlage 19.4 enthalten).

Die Entwicklung von Stäuben und Abgasen durch Baustellenfahrzeuge stellen ebenfalls Auswirkungen auf den Menschen dar.

Die über einen Zeitraum von circa zwei Jahren erforderliche Totsperrung mit Schienenersatzverkehr und entsprechenden Fahrzeitverlängerungen wirken vorübergehend negativ auf das Schutzgut Mensch. Ferner erfolgen direkte bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen (BE-Flächen und Baustraßen) mit Auswirkungen auf den Menschen und die Erholungsfunktion.

Anlagebedingte Auswirkungen werden durch eine Erweiterung der bestehenden Trasse und der damit einhergehenden Flächeninanspruchnahme sowie durch visuelle Änderung durch die Errichtung einer Oberleitungsanlage (Maste) und den Bau von Schallschutzwänden (LSW) in den Ortslagen von Casekow, Petershagen und Tantow ausgelöst.

Mit dem ersatzlosen Rückbau der SÜ Rosow sind dauerhaft längere Wegezeiten für alle Verkehrsteilnehmer verbunden. Alternative Verkehrswege auf öffentlichen Straßen sind in nördlicher und südlicher Richtung vorhanden.

Betriebsbedingte Wirkungen durch den Ausbau der Strecke entstehen verbesserte Anbindungen der Region an die Metropolen Berlin und Stettin. Dadurch treten positive Effekte in puncto Mobilität so auch für den Tourismus ein. Nachteilig wirkt sich der gestiegene Zugverkehr auf die direkten Anwohner durch den von den Zügen ausgehenden Lärm und Erschütterungen aus. Betriebsbedingte Lichtimmissionen treten

ausschließlich nachts durch die Beleuchtung der Bahnsteige und der Züge auf, die Siedlungen durchfahren, sowie als Schutzmaßnahme gegen Wildtierkollisionen durch Blinklichter. Aufgrund des erhöhten nächtlichen Zugverkehrs auf der Strecke, ergeben sich temporäre erhöhte Lichtimmissionen.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Hervorragend bewertete Biotopie wurden im Eingriffsbereich nicht erfasst. Insgesamt werden ca. 112 ha Biotopie durch das Vorhaben temporär oder dauerhaft beansprucht. Davon sind ca. 9,9 ha hoch bis sehr hochwertig, ca. 49,0 ha weisen eine mittlere Wertigkeit auf und der überwiegende Anteil mit ca. 53,1 ha sind gering bis sehr geringwertige Biotopie. Die Biotopausstattung im Eingriffsbereich ist überwiegend mit mittel bis gering zu bewerten. Ferner kommen im Untersuchungsraum geschützte Biotopie nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 18 BbgNatSchAG vor (vgl. A.3.1.2) vor.

Im Rahmen der Genehmigungsplanung wurden umfangreiche Kartierungen zur Erfassung des faunistischen Bestandes durchgeführt. Die Daten wurden von den Büros Ökoplan / Froelich & Sporbeck 2017 sowie Schimmelmann Consult 2019/2020/2021 erhoben. Daten des Landesamtes für Umwelt Brandenburg (LfU) wurden, soweit sie vorliegen und aktuell sind, ebenfalls berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die Daten der FFH-Managementpläne und die Standard-Datenbögen der SPA-Gebiete ausgewertet. Kartiert wurden Rastvögel, Brutvögel, Reptilien, Amphibien, Biber, Fischotter und Fledermäuse.

Baubedingte Auswirkungen entstehen durch Flächeninanspruchnahme und damit einhergehende Lebensraumverluste sowie durch bauzeitliche Stoffeinträge und mittelbare Beeinträchtigungen durch Grundwasserabsenkungen. Ferner sind für das Schutzgut Tiere baubedingte Kollisionsgefährdung, Tötung von Tieren durch Fallenwirkung, Abgrabung, Überschüttung, sowie bauzeitliche Störungen und Lebensraumbeeinträchtigung durch Abgase und Stäube zu erwarten.

Durch das Vorhaben werden baubedingt keine als hervorragend eingestuften Biotopie in Anspruch genommen. Insgesamt werden ca. 1,74 ha als „sehr hoch“ wertig kategorisierte Biotopie für die Bauarbeiten beansprucht. Dabei handelt es sich um Trockenrasen, artenreiche frische Mähwiesen, extensiv bewirtschaftetes Feucht- und Nassgrünland, Schilf-Wasserröhricht und Erlenbruchwälder in mittlerer Ausprägung. Als „hoch“ bewertete Biotopie werden durch Bauflächen temporär im Umfang von insgesamt ca. 1,41 ha beansprucht. Hier sind vor allem extensives Feucht- und Nassgrün-

land - brachgefallen; diverse Gebüsch-Biotope; nährstoffreiche Großseggenriede und Steinriegel zu benennen.

Durch den umfangreichen bauzeitlichen Verlust von Gehölzen gehen Lebensräume für die Avifauna und Fledermäuse verloren. Die ruderalen Flächen im Bereich der Bahnanlage stellen Lebensräume für Zauneidechsen und weitere Reptilienarten dar, diese werden im Rahmen der Bautätigkeiten genutzt und zerstört. Temporäre Grundwasserabsenkungen können zudem zu einem Lebensraumverlust für Amphibien und wassergebundene Säugetiere führen. Ferner sind Kollisionen mit Baufahrzeugen, Lockeffekte durch Baustellenbeleuchtungen (Störungen) und Fallenwirkungen durch „offene Baugruben“ zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen treten ebenso durch Flächeninanspruchnahmen und damit einhergehende Lebensraumverluste, anlagenbedingte Zerschneidung von Lebensräumen und anlagebedingte Kollisionsgefährdung (bspw. an Leiterseilen) von Tieren auf.

Als sehr hoch bewertete Biotope werden natürliche mesotrophe Gewässer, Trockenrasen, artenreiche frische Mähwiesen, extensiv bewirtschaftetes Feucht- und Nassgrünland, Schilf-Wasserröhricht und Erlenbruchwälder in mittlerer Ausprägung in einem Gesamtumfang von ca. 2,96 ha beansprucht. Trockenrasenbiotope haben dabei mit ca. 2,37 ha den größten Anteil.

Hoch bewertete Biotope werden in einem Umfang von ca. 4,88 ha in Anspruch genommen. Davon entfallen ca. 4,17 ha auf Hecken (insbesondere auf ebenerdigen Rainen oder Böschungen) mit Überhältern mittlerer Ausprägung. Gesetzlich geschützte Biotope werden durch das Bauvorhaben in einem Gesamtumfang von ca. 2,7 ha dauerhaft beansprucht.

Mit Errichtung des zweiten Gleises geht ein hochwertiger Lebensraum für Reptilien (insbesondere Zauneidechsen) durch Überprägung der offenen staudenreichen Vegetation verloren. Ferner erfolgen umfangreiche Rodungen von Gehölzen im Bereich der ehemaligen Bahnanlage, die durch eine Nutzung von Fledermäusen und der Avifauna charakterisiert sind. Die Lebensräume der Reptilien werden zerschnitten durch Lärmschutzwände und Gleise. Das Kollisionsrisiko im Bereich von Leiterseilen und mit Zügen für Vögel und Säugetiere steigt.

Betriebsbedingte Auswirkungen treten durch die Vegetationskontrollen im Gleisbett und regelmäßige Rückschnitte von Gehölzen im Rahmen der Verkehrssicherung auf. Ferner sind für das Schutzgut Tiere betriebsbedingte Erhöhungen von Kollisions-

risiken durch Erhöhung der Geschwindigkeit und der Zugzahlen sowie durch Beeinträchtigungen durch Erhöhungen von Schall denkbar. Mit Errichtung der Oberleitungsmaste sind zudem Stromtode an spannungsführenden Teilen zu erwarten. Die Auswirkungen der Geschwindigkeitserhöhung und der Erhöhung der Zugzahlen können insbesondere auf den Schreiadler negative Auswirkungen haben.

Schutzgebiete

Folgende Schutzgebiete sind im Wirkbereich des Vorhabens entsprechend der Auswirkungen zu betrachten:

- SPA „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2751-421)
- FFH „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2750-307)
- FFH „Salveytal“ (DE 2752-302)
- FFH „Piepergrund“ (DE 2751-301)
- NSG „Piepergrund“ (DE 27521-502)
- NSG „Salveytal“ (DE 2752-504)
- LSG „Blumberger Forst“ (DE 2750-601)
- LSG Nationalparkregion „Unteres Odertal“ (DE 2951-602)

Für die beiden Natura2000-Gebiete im Bereich von Randow und Welse sind Verträglichkeitsprüfungen bzw. eine Abweichungsprüfung (SPA „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2751-421)) durchgeführt worden, für die FFH-Gebiete Salveytal und Piepergrund sind Vorprüfungen durchgeführt worden, da diese Schutzgebiete in größerer Entfernung zum Vorhaben liegen und nicht direkt betroffen sind.

Die Auswirkungen auf die Natura 2000-Gebiete sind jeweils in eigenen Gutachten beschrieben und im Hinblick auf die Gewährleistung der jeweiligen Erhaltungsziele geprüft worden. Diese Gutachten sind in den Unterlagen 17 und 18 zu finden.

Insgesamt sind für die FFH-Gebiete im Wirkraum keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten. Lediglich für das SPA „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2751-421) sind Beeinträchtigungen nicht auszuschließen, so dass Schadensbegrenzungs- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen formuliert wurden. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen verbleiben keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele. Das Vorhaben ist somit im Hinblick auf Natura2000-Belange als zulässig einzustufen.

Auch für die drei Schutzgebiete nach Landesrecht (NSG und LSG) sind, zusammenfassend, keine Auswirkungen zu erwarten.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Das Gebiet wurde während der letzten Eiszeit mehrmals überformt. Die Geländemorphologie im Untersuchungsraum wurde maßgeblich durch Talsandaufschüttungen der Schmelzwässer gebildet. Charakteristisch sind für den Untersuchungsraum neben den relativ ebenen Schmelzwasserablagerungen die Moorbildungen in den Niederungen.

Der Schutz gering beeinträchtigter und die Regeneration degradiertter Moorböden ist nach Landesprogram des MLUK-2000 für den Randow-Welsebruch, den Niederungsbereich nordöstlich von Casekow am Salveybach sowie im grenznahen Abschnitt bei Rosow vorgesehen. Insgesamt betrifft der Schutz der Moorböden rund 15 km Streckenlänge, d.h. abschnittsweise insgesamt die Hälfte der auszubauenden Strecke.

Im gesamten trassennahen Bereich des Untersuchungsraums überwiegen stauwasserbeeinflusste Böden, da sich die Bahntrasse entlang der Niederungsbereiche von Welse / Randow und Salveybach / Landgraben bewegt. Die Flussläufe verlaufen innerhalb der glazialen Rinnen der Urstromtäler und ihrer Nebentäler.

Das Gebiet der Bahnstrecke liegt nahezu vollständig innerhalb der Fläche des Geoparks „Eiszeitland am Oderrand“ (LBGR, 2010). Innerhalb des Untersuchungsraums sind keine Einzelobjekte bekannt.

Bauzeitliche Auswirkungen sind im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen Bodenverdichtungen und Bodeninanspruchnahmen auf insgesamt ca. 42,7 ha zu verzeichnen. Mit dem Vorhaben verbunden ist außerdem die Entstehung von Abfällen (vgl. ergänzend Unterlage 21). Altlastenverdachtsflächen sind in den unmittelbar vom Bauvorhaben betroffenen Flächen nicht zu finden. Bei den folgenden Flächen liegen Verdachtsstandorte in geringer Entfernung:

- Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) am Bahnhof Casekow
- BE-Fläche am Bahnhof / Straßenüberführung (SÜ) Rosow, nördlich der Strecke

Ferner sind Auswirkungen durch Stoffeinträge in den Boden sowie Änderungen des Bodengefüges durch Wasserhaltungen denkbar.

Anlagebedingte Auswirkungen für das Schutzgut Boden sind dauerhafte Beanspruchungen (Flächenversiegelungen) für die (Wieder-)Herstellung des zweiten Gleises einschließlich der erforderlichen technischen Ausrüstungen, für den Neubau von Bahnsteigen sowie für die Rettungswege und -zufahrten zu verzeichnen. Auch der

Bahndamm muss an einigen Stellen verbreitert werden, was mit Aufschüttungen von Boden einhergeht (circa 2,2 ha). Im Gleisbereich bzw. den unmittelbar angrenzenden Böschungen sind die Böden durch die bereits vorhandene Bahntrasse stark anthropogen überprägt und damit deutlich vorbelastet. Im Bereich der Rüttelstopfsäulen (zur Untergrundertüchtigung) sind bis in größere Tiefen bislang aufgrund der Überbauung mit der Gleisanlage verhältnismäßig gering veränderte Substrate betroffen.

Im Zuge der aus statischer Sicht geplanten Bodenverbesserung im Gleisbereich werden technische Substrate und damit Fremdstoffe in den Untergrund eingebracht, deren Eigenschaften von denen der natürlich anstehenden Materialien abweichen. Dieser Einbau erfolgt flächendeckend in Tiefen zwischen 20 cm und 2 m bzw. bei den Rüttelstopfsäulen in Rastern bis in Tiefen zwischen 3 und ca. 12 m.

Die von Bodenverbesserungen betroffenen Trassenabschnitte sind gemäß Landesprogramm MLUK-2000 überwiegend als Bereiche ausgewiesen, in denen wenig beeinträchtigte Moorböden geschützt bzw. degradierte Moorböden regeneriert werden sollen.

Anlagebedingte Veränderungen sind auf ca. 45,0 ha zu verzeichnen, wovon ca. 26,6 ha Neuversiegelungen darstellen.

Betriebsbedingte Wirkungen entstehen durch die chemische Vegetationskontrolle als Schadstoffeintragsquelle auf der für das zweite Gleis vergrößerten Fläche und damit in kleinräumig erhöhter Menge - der Eintrag je Flächeneinheit ist unverändert. Demgegenüber stehen verringerte Schadstoffeinträge aus der Luft, da dieselgetriebene Schienenfahrzeuge nach der Elektrifizierung der Strecke wesentlich seltener eingesetzt werden.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Weiterführende Aussagen zum Thema Wasser sind im Fachbeitrag nach Wasser-rahmenrichtlinie enthalten (Unterlage 12.6)

Grundwasser

Der Untersuchungsraum erstreckt sich über den Grundwasserkörper „Alte Oder“ (ODR_OD_1). Der Grundwasserkörper gehört zur Flussgebietseinheit Oder. Das unterirdische Einzugsgebiet bildet ebenfalls die Oder. Sowohl der chemische Zustand des Grundwasserkörpers als auch der mengenmäßige Zustand wird jeweils mit „gut“ angegeben. Signifikante Belastungen aus diffusen Quellen landwirtschaftlicher und urbaner Gebiete sowie aus punktuellen Quellen (Altlasten und Bergbau) sind nicht vorhanden. Die Grundwasserflurabstände variieren in Abhängigkeit zu der topogra-

phischen Lage. Da sich die Bahnstrecke entlang der Talauen und Flussläufe orientiert, bewegt sie sich vorrangig auf Flächen, die einen geringen Grundwasserflurabstand aufweisen (< 10 m). Grundwasserflurabstände unter 1 m befinden sich in der Niederung von Randow und Welse sowie am Salveybach bei Casekow. Innerhalb der Grundmoränenplatten weist der Grundwasserflurabstand einen größeren Abstand zur Geländeoberkante auf (> 10 m), bei Tantow bis zu 40 m unter Geländeoberkante (GOK).

Baubedingte Auswirkungen sind durch temporäre Flächeninanspruchnahmen, bauzeitliche Wasserhaltungsmaßnahmen mit Absenkungen des Grundwasserstandes sowie Stoffeinträge von wassergefährdenden Stoffen im Zuge von Havarien theoretisch denkbar, stellen jedoch in jedem Fall die Ausnahme dar.

Anlagebedingte Auswirkungen sind mit Flächeninanspruchnahmen, Beeinflussung der Grundwasserdynamik durch kleinflächige Fundamente, die im Einzelfall ins Grundwasser reichen können sowie Stoffeinträgen verbunden.

Betriebsbedingte Wirkungen sind durch Maßnahmen zur Beseitigung von Pflanzenaufwuchs denkbar.

Oberflächenwasser

Der Untersuchungsraum gehört zum Flusseinzugsgebiet der Unteren (Alten) Oder. Folgende Fließgewässer werden vom Vorhaben berührt:

- Welse
- Randow
- Salveybach
- Landgraben Casekow
- Landgraben

Alle natürlichen Bäche und Gräben entwässern in die Oder.

Bei den im Untersuchungsraum vorkommenden stehenden Oberflächengewässern handelt es sich überwiegend um Sölle, entstanden aus Toteisformen und in den ehemaligen Schmelzwasserabflussrinnen der Weichsel-Kaltzeit, kleinere Weiher und zeitweise trockenfallende Tümpel. Bei Passow befindet sich ein Abbaugewässer. Natürliche oder naturnahe stehende Binnengewässer zählen zu den geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG.

Baubedingte Auswirkungen sind durch Flächeninanspruchnahme, im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen bzw. von Baustraßen verlaufende Gräben oder Gewässer, erforderlich. Hier werden zur Schaffung erforderlicher Querungsmöglichkeiten Verrohrungen erforderlich. Ferner sind Schadstoffeinträge aus den eingesetzten Baustoffen, von Baumaschinen und -geräten bzw. deren Betriebsmitteln denkbar.

Anlagebedingte Auswirkungen sind durch Flächeninanspruchnahmen sowie durch Gewässerquerung und -überbauung im Bereich folgender Maßnahmen, die einen Eingriff in Oberflächengewässer darstellen, denkbar:

- Ersatzneubau Randowbrücke
- Ersatzneubau Salveybachbrücke
- Durchlass (DL) 28 über den Landgraben Casekow

Ferner sind Stoffeinträge in Gewässer durch den Ausbau von Gewässer und dem Einbau von Stoffen denkbar.

Betriebsbedingte Wirkungen sind durch Maßnahmen zur Beseitigung von Pflanzenaufwuchs denkbar.

Wasserschutzgebiete

Innerhalb des Untersuchungsraums sind folgende Trinkwasserschutzgebiete zu beachten:

- Wasserschutzgebiet Tantow mit den Schutzzonen I bis III direkt am Bahnhof
- Wasserschutzgebiet Rosow mit der Schutzzone III
- Wasserschutzgebiet Schönow mit der Schutzzone II und III

Wasserschutzgebiete dienen der Versorgung der Bevölkerung mit unbelastetem Trinkwasser. Die Ausweisung von Schutzgebieten für die Trinkwassergewinnung aus Grundwasser, hier gelten einschlägige Verbote und Nutzungsbeschränkungen, dient diesem hohen Schutzstatus.

Hochwasserrisiko- oder festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Relevant für die Beschreibung und Bewertung des Geländeklimas sind u.a. die Relief- und Bodenverhältnisse, der Bodenwasserhaushalt, die Vegetationsstrukturen sowie anthropogene Veränderungen der Landschaft durch Bebauungen, Abgrabungen, Verkehrsflächen und Industrien (Emissionen).

Das Klima Brandenburgs ist dem Übergangsklima zwischen atlantisch-maritimem Klima und dem kontinental beeinflussten Binnenklima zuzuordnen. Der durchschnittliche Niederschlag in der Station Angermünde wird mit 516,1 mm pro Jahr (1951 - 2022; DWD, 2022) angegeben, die durchschnittliche Temperatur liegt bei ca. 8,9 Grad Celsius (1947-2022; DWD, 2022).

Das Vorhabengebiet ist durch Acker- und Grünlandnutzung geprägt. Diese Gebiete sind Kaltluftentstehungsgebiete. Die degradierten Moorböden weisen eine starke Frostgefährdung auf, die einer sommerlichen Hitze und Austrocknung der Böden gegenübersteht. Eine wichtige Funktion übernehmen die Kaltluftentstehungsgebiete als Gebiete, die eine klimatische Ausgleichsfunktion übernehmen können und die lokalen Frischluftentstehungsgebiete, die eine hohe lufthygienische Ausgleichsfunktion aufweisen. Alle anderen Flächen im Untersuchungsraum weisen eine allgemeine Bedeutung auf.

Baubedingte Wirkungen sind durch die Flächeninanspruchnahme und Stoffeinträge zu verzeichnen. Durch den überwiegend baubedingten Verlust von Gehölzen (ca. 85 % der Gehölzflächen) kann es infolge ausbleibender Beschattung der angrenzenden Bereiche zu Beeinträchtigungen der Schutzgutfunktionen kommen. Es handelt sich dabei zumeist um linienhafte Elemente (Hecken und Feldgehölze) mit nur schmalen, verschatteten Bereichen bzw. um linearen (anteiligen) Verlust von Flächen, so dass großräumige Auswirkungen nicht zu erwarten sind. Innerhalb des Baustellenbetriebes kommt es abschnittsweise und zeitlich begrenzt zu Belastungen des lokalen (Klein-) Klimas durch auftretende Stäube und Abgase. Diese resultieren aus den Rückbauarbeiten entlang der Strecke, wie z.B. dem Rückbau des Schotterbetts oder dem Abriss von Brücken. Die räumliche Wirkung ist jedoch insgesamt lokal begrenzt und temporär und wird daher als nicht erheblich eingestuft.

Während der Bauphase werden Gebiete beansprucht, die kleinräumig eine wichtige Funktion als Kaltluftentstehungsgebiete (Grünland) übernehmen. Durch die bauzeitliche Versiegelung dieser Flächen wird deren Funktion beeinträchtigt.

Anlagebedingte Wirkungen erfolgen ebenfalls durch Flächeninanspruchnahmen und mögliche Barrierewirkungen der Lärmschutzwände für Luftleitbahnen. Die Geländeoberfläche erfährt keine wesentliche Änderung in ihrer Morphologie bzw. Nutzung, die eine Änderung der Klimawirksamkeit nach sich zieht.

Die Trasse ist in der Breite bereits zweigleisig vorhanden. Die Wiederherstellung des Schotterbetts für das zweite Gleis neben dem bereits Vorhandenen zieht keine we-

sentliche Änderung des Kleinklimas nach sich. Auch die Anlage der zusätzlichen Wege ist aufgrund eher geringer Klimawirksamkeit der Flächen im Ausgangszustand bzw. der linearen Beschaffenheit der Wege für das Klima nicht relevant.

Kleinräumig sind dabei durchaus Veränderungen der Temperaturverhältnisse zu verzeichnen, diese Wirkungen sind insgesamt jedoch nicht von Bedeutung für das Klima im Untersuchungsraum.

Auch die Anlage der überwiegend mit ungebundenem Material befestigten zusätzlichen Rettungs- und Wirtschaftswege ist aufgrund der linearen Struktur für das Klima nicht relevant.

Zusätzlich sind Änderungen des Kleinklimas möglich, die durch den dauerhaften Gehölzverlust im unmittelbaren Umfeld von Ingenieurbauwerken bzw. lineare Elemente im Bereich des Bahndammes verursacht werden. Diese Veränderungen sind jeweils nur kleinflächig und zudem über die gesamte Länge des Streckenabschnittes von 30 km verteilt. Die Frischluftentstehungsgebiete bleiben im Wesentlichen erhalten.

Betriebsbedingte Wirkungen sind durch Stoffeinträge denkbar. Durch die Elektrifizierung der Strecke erfolgt der Ersatz von elektrisch angetriebenen Schienenfahrzeugen. Dies ist äußerst positiv für das Klima zu bewerten. Dies wiegt erhöhte Bremsabtriebe durch die Kapazitätserhöhung auf.

Klimawandel

Das vorliegende Vorhaben stellt 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 Zweck und den Zielen des KSG (§§ 1, 3 KSG) und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2030. Die Treibhausgas-Emissionen durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft

Landschaftsbildgebend sind die Niederungsgebiete der Urstromtäler und ihrer Nebenflüsse (Randow-Welse-Bruch), sowie die wellige Grundmoränenlandschaft.

Von sehr hoher Wertigkeit im Untersuchungsgebiet sind die Naturlandschaften des Randowtals, des Blumberger Forst und die Auenbereiche, Niedermoorstandorte, Waldmoore sowie die Feuchtwiesen bei Casekow und Tantow mit ihren Bruchgehölzen. Von hoher Wertigkeit sind die historisch gewachsene Kulturlandschaften der

Uckermark und die wenig überprägte Kulturlandschaft im gesamten Untersuchungsraum außerhalb von Ortschaften. Aufgrund der sehr hohen bis hohen Wertigkeit des Landschaftsbildes sind die Funktionen im Bereich des Erlebens und Wahrnehmens von Landschaft einschließlich der Eignung der Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung als hoch einzustufen.

Die Vorbelastungen des Landschaftsbildes werden in Summe als nachrangig eingestuft, können aber lokal das Landschaftsbild beeinträchtigen. Bei der Beurteilung der Empfindlichkeit des Landschaftsbildes gegenüber Veränderungen und Beeinträchtigungen gilt generell, dass mit steigendem Landschaftsbildwert und steigender visueller Verletzlichkeit die Belastbarkeit des Raumes gegenüber Eingriffsmaßnahmen abnimmt. Beispielsweise weisen Naherholungsräume in der Umgebung von Siedlungen meist eine hohe Empfindlichkeit auf (Adam, Nohl, & Valentin, 1986).

Der Untersuchungsraum ist gegenüber Beeinträchtigung durch Bauwerke aufgrund der geringen Vorbelastungen und dem vorhandenen Eigenwert der Landschaft, dem aber markante Einzelelemente fehlen, äußerst empfindlich.

Baubedingte Wirkungen werden durch temporäre visuelle Beeinträchtigungen ausgelöst. Während der Bauzeit wird das Landschaftsbild im Bereich der Bahnanlagen und der Baustellen durch umfangreiche Erdarbeiten, Staubentwicklungen, das Vorhandensein von Baumaschinen und -fahrzeugen und durch die damit verbundenen Lärm-, Abgas- und Staubimmissionen in untypischer Weise verändert. Da dieser Bauzustand zeitlich begrenzt und damit temporär ist, werden die Störungen durch die Bautätigkeit als gering beurteilt. Ferner sind erhebliche baubedingten Gehölzverlusten im Umfang von ca. 4,7 ha erforderlich. Der Verlust von landschaftsbildprägenden Gehölzstrukturen führt zu hohen Auswirkungen für das Landschafts- und Ortsbild, da hierdurch die Abschirmung der Bahnanlagen gegenüber den Erholungssuchenden verloren geht.

Anlagebedingte Wirkungen werden ebenfalls durch visuelle Beeinträchtigungen ausgelöst. Wirksam im Hinblick auf das Landschaftsbild ist die Errichtung der Oberleitung im gesamten Streckenabschnitt sowie der abschnittsweise Bau von Lärmschutzwänden und der anlagebedingte Verlust von Gehölzen.

Der Bau der Oberleitung beiderseits der Trasse mit ca. 8 – 10 m hohen mit in regelmäßigen Abständen positionierten Masten stellt eine Veränderung des Landschaftsbildes dar. Anlagebedingt sind im unmittelbaren Umfeld von Ingenieurbauwerken bzw. durch den Bau des zweiten Gleises Gehölzverluste zu verzeichnen, die auf-

grund der dauerhaften Beanspruchung durch Bauwerke bzw. aufgrund von Vorgaben zu Mindestabständen großer Bäume zum Gleis nicht unmittelbar an Ort und Stelle ersetzt werden können. Lärmschutzwände stellen grundsätzlich eine Veränderung des Landschaftsbildes dar. Das Vorhaben weist lediglich in kurzen, innerörtlichen Abschnitten Lärmschutzwände auf.

Betriebsbedingte Wirkungen treten durch visuelle Störungen, hervorgerufen durch den vermehrten Zugverkehr auf dem Streckenabschnitt auf. Aufgrund der bestehenden Vorbelastung durch den bereits vorhandenen Zugverkehr werden die zusätzlichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch den erhöhten Zugverkehr als gering bewertet. Erhebliche negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Baudenkmale befinden sich zwar im Umfeld des Bauvorhabens, sind jedoch durch das Vorhaben nicht betroffen. Im Bereich des Vorhabens befindet sich jedoch eine Reihe von Bodendenkmalen (vgl. Anlage 5 UVP-Bericht mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan - Unterlage 15). Es handelt sich dabei um archäologische Kulturdenkmale, Siedlungsfunde und Gräberfelder aus der Eisen- und Bronzezeit. Weitere Funde in Casekow behandeln die Siedlungsgeschichte des Mittelalters. Einzelfunde bei Passow existieren aus dem Neolithikum und aus der römischen Kaiserzeit sowie Rast- und Werkplätze aus dem Mesolithikum. Slawische Siedlungen des Mittelalters ergänzen die Funde bei Passow. Ähnlich einzuordnende Funde existieren in der Gemeinde Schönow. Die genannten Funde sind innerhalb eines 300 m breiten Abstandes zur Bahnstrecke lokalisiert.

Baubedingte Wirkungen entstehen durch Flächeninanspruchnahmen oder Veränderung des Bodengefüges.

Bodendenkmale bzw. -verdachtsflächen werden im Untersuchungsraum temporär von BE-Flächen und neu anzulegenden Baustraßen in Anspruch genommen. Innerhalb des Untersuchungskorridors sind derzeit 25 registrierte Bodendenkmale vorhanden. Von den bekannten Bodendenkmalen befinden sich 8 im unmittelbaren Nahbereich der Trasse und der bauzeitlichen Einrichtungen, s. Tabelle 26, sodass es hier zu Konflikten kommen kann.

Denkmal-Nr.	Fundplatz	Art und Zeit
140053	Casekow	Dorfkern deutsches Mittelalter, Dorfkerne Neuzeit
141053	Wendemark 4	Siedlung Urgeschichte
141054	Wendemark 9	Siedlung slawisches Mittelalter
141060	Schönow	Siedlung Urgeschichte, Siedlung slawisches Mittelalter
141328	Schönow	Siedlung Urgeschichte
141331	Schönow	Einzelfund Steinzeit Siedlung slawisches Mittelalter,

		Dorfkern deutsches Mittelalter, Dorfkerne Neuzeit
142190	Wendemark 14	-
142191	Wendemark 16	-

Tabelle 26: Bekannte Bodendenkmale im Bereich des gegenständlichen Bauvorhabens

Besonders ist auf die Bodendenkmale 141054 und 142190 hinzuweisen. Letzteres ist bereits von der Bahn überbaut (Bahn-km 89,7), die Nr. 141054 wird durch eine Baustraße zerschnitten. Im gesamten übrigen Bereich des Vorhabens besteht die begründete Vermutung, dass hier bislang noch nicht aktenkundig gewordene Bodendenkmale im Boden verborgen sind. Eine Veränderung des Bodengefüges durch die Baumaßnahmen kann zudem zu der Zerstörung oder Beschädigung von archäologischen Funden führen.

Anlagebedingte Wirkungen sind ebenfalls mit Flächeninanspruchnahmen möglich. In geringem Umfang sind derzeit anlagebedingte Flächen wie Rettungszufahrten (z.B. bei Passow) im Bereich von bekannten Bodendenkmalen geplant.

Betriebsbedingte Wirkungen können Erschütterungen sein. Aufgrund der technischen Verbesserungen der Bahnstrecke, insbesondere der Stabilisierung von Schwachpunkten in den Erdbauwerken, werden Erschütterungen, die durch einen vermehrten Zugverkehr ggf. entstehen, vermieden werden. Weitere betriebsbedingte Wirkungen auf Boden- und Baudenkmale durch das Vorhaben sind nicht zu erwarten.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen sind die zwischen den verschiedenen Schutzgütern auftretenden Wirkzusammenhänge und Abhängigkeiten. So bildet die Kombination (Wechselwirkung) der Standortfaktoren Boden und Grundwasser mit den klimatischen Standortverhältnissen die Voraussetzung für die Ansiedlung von Pflanzen und Tieren. Die generelle Abhängigkeit von diesen abiotischen Standortbedingungen führt dazu, dass eine fachlich korrekte Bewertung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen schutzgutübergreifende Wechselwirkungen im Sinne des UVPG mit einbezieht. Wechselwirkungen innerhalb (unterschiedlicher Aspekte) der Schutzgüter (Beispiel: faunistische Bezüge zwischen Teillebensräumen) sind als definitorische Bestandteile der Schutzgüter anzusehen. Daraus wird deutlich, dass Wechselwirkungen an sich nicht als zusätzliches Schutzgut zu betrachten sind (EBA, 2010).

Die Wechselwirkungen werden bereits vollumfänglich in den Bewertungen der einzelnen Schutzgüter berücksichtigt. Überregionale und schutzgutübergreifende Wechselwirkungen werden von dem vorliegenden Vorhaben nicht beeinträchtigt (z.B. erhebliche weiträumige klimatische Auswirkungen durch großflächigen Waldverlust, Er-

höhung des Hochwasserrisikos durch die Errichtung von Bauwerken bzw. Vegetationsverluste oder großflächige Bodenverluste mit hoher Grundwasserschutzfunktion).

B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben den umweltbezogenen Vorgaben der einschlägigen Fachgesetze entsprechen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.3.1 Schutzgut Menschen

Hinsichtlich der baubedingten Wirkungen wie Flächeninanspruchnahme, Barrierewirkung und visuelle Beeinträchtigungen, sind keine Erheblichkeiten festzustellen. Die Auswirkungen sind zeitlich befristet und werden nach Bauende beseitigt bzw. kompensiert mit entsprechenden Maßnahmen. Hinsichtlich der Auswirkungen durch v. a. Stäube und Abgase auf den Menschen ist festzustellen, dass unter Beachtung der vorhabenimmanenten Maßnahmen, Anwendung der 32. BImSchV und Verwendung von Maschinen des aktuellen technischen Standes, keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Menschen durch bauzeitliche Erschütterungen wird auf A.4.6.3 verwiesen. Hiernach wird der Vorha-

benrätigerin aufgegeben, die Anhaltswerte der DIN 4150-2 einzuhalten. Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen sind somit nicht zu erwarten.

Bezüglich der anlagebedingten Wirkungen der Flächeninanspruchnahme, der Barrierewirkungen und der Auswirkungen durch nichtstoffliche Emissionen auf den Menschen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen festzustellen. Die dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen liegen im Bereich des vorhandenen Bahnkörpers. Die neu entstehenden Rettungswege haben keinen erheblich negativen Einfluss auf die Wohnnutzungen oder die Wohnumfeldfunktionen. Durch den Rückbau der SÜ Rosow sind dauerhaft längere Wege erforderlich. Die Brücke selbst wird jedoch kaum genutzt. Alternative Verkehrswege auf öffentlichen Straßen sind vorhanden.

Die Barrierewirkung mit der Errichtung von LSW erhöht sich durch das Vorhaben nicht in erheblichem Ausmaß.

Bei Errichtung der elektrischen Anlagen ist die 26. BImSchV (Anhang 1a) zwingend einzuhalten, somit verbleiben keine negativen Auswirkungen auf den Menschen durch elektromagnetische Strahlung. Bezüglich der visuellen Beeinträchtigungen durch Errichtung einer Oberleitungsanlage (Maste und Drähte) und den Bau von Schallschutzwänden (LSW) in den Ortslagen von Casekow, Petershagen und Tantow kommt es zu visuellen Beeinträchtigungen. Diesen wird durch eine landschaftsangepasste Gestaltung der Schallschutzanlagen begegnet.

Betriebsbedingte Auswirkungen durch Stoffeinträge - aufgrund des erhöhten Zugverkehrs erfolgen geringfügig erhöhte Belastungen durch bahntypische Stoffe wie Abrieb oder Staubaufwirbelung auf der gesamten Strecke - und visuelle Störungen – Sichtachsen über die Bahnanlage hinweg werden durch vorbeifahrende Züge nicht dauerhaft beeinträchtigt – sind nicht zu erkennen. Jedoch sind negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch Schallimmissionen und Erschütterungen festzustellen. Daher werden aktive und passive Schutzmaßnahmen getroffen. Hierzu zählt die Errichtung der Lärmschutzwände. Sie dienen dem Schutz angrenzender Wohnbebauung und sind somit räumlich auf diese begrenzt (vgl. Schutzgut Landschaft). Hinzu kommt der positive Effekt der Lärminderung des Zugverkehrs, so dass die LSW trotz lokaler Sichtbehinderung keine negativen Auswirkungen auf den Menschen haben werden. Positiv wirken Lärminderungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen (vgl. hierzu A.4.6.2 und A.4.6.3). Mit Umsetzung der in den Auflagen formulierten Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Positiv für das Schutzgut Mensch festzuhalten ist die verbesserte Anbindung an Metropolregionen.

B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Biotope

Im Zuge der Baumaßnahmen kommt es zu temporären und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen und (Teil-) Versiegelungen von vorher nicht beanspruchten Flächen. Diese Maßnahmen umfassen die Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen), Baustraßen und die Beseitigung von Gehölzen und Vegetation auf den Böschungen der Bahnkörper sowie die um die von Bauwerken beanspruchten Flächen oder dauerhafte bauliche Veränderungen von Grundflächen. Da hierbei i.d.R. der Oberboden vollständig abgeschoben wird, muss von einem vollständigen Verlust der Biotope im Eingriffsbereich während der Bauphase ausgegangen werden. Die durch Bauwerke in Anspruch genommenen Flächen gehen zudem dauerhaft verloren. Die bauzeitlich beanspruchten Flächen werden nach Bauende wiederhergestellt durch Umsetzung der Maßnahmen 063_A, 064_A, 065_A, 067_A, 068_A, 071_A, 072_A, 074_A und 075_A. Angrenzende Flächen und hochwertige Biotope werden soweit möglich im Rahmen der Bautätigkeit vor negativen Auswirkungen geschützt (046_V – Biotopschutzzäune, 047_V – Bautabuzonen, 048_V – Einzelbaumschutz, 049_V – Umweltfachliche Bauüberwachung (uBÜ)). Für Eingriffe in Biotope mittlerer und höherer Wertigkeit entstehen erhebliche Beeinträchtigungen. Für Biotope mit einer sehr hohen bis hervorragenden Wertigkeit sind erhebliche Eingriffe besonderer Schwere (eBS) zu konsternieren. Bauzeitliche und anlagebedingte Inanspruchnahmen gesetzlich geschützter Biotope (§ 30 BNatSchG) sind ebenfalls als erhebliche Eingriffe besonderer Schwere zu bewerten. Für diese nicht an Ort und Stelle kurzfristig wiederherstellbaren Flächeninanspruchnahmen werden funktionspezifisch Ausgleichs erbracht (022_A-SB-VA - Bepflanzung von Böschungen mit dichten, kleinwüchsigen Gehölzen, 038_V - Absammeln von Samen der Sand-Strohblume, und der Strandnelke, Heide-Nelke und Karthäusernelke, 066_A – Ansaat krautiger und grasiger Säume und Fluren der offenen Landschaft auf neugestalteten Flächen, 069_A – Anlage von Hecken, 070_A – Anpflanzung von Laub(misch)holzforsten, 076_A - Anlage und Entwicklung von Trockenrasen, 077_A - Anlage und Entwicklung von Großseggenried, 078_A - Anlage und Entwicklung von Schilfröhricht, 079_A - Herstellung und Entwicklung von Moorgebüsch / Gebüsch feuchter Standorte, 080_A - Anlage und Entwicklung einer extensiven Mähweide, 081_A - Anlage und Entwicklung von Hecken mit Überhältern und 082_A - Anlage

von vegetationslosen bzw. -armen Sandflächen und trockenen Gebüschten). Ferner werden Ersatzmaßnahmen 083_E-W und 084_E-W zur Anlage von Wald formuliert. Damit verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahmen.

Bauzeitliche Stoffeinträge sind mittels Umsetzung der Maßnahmen 042_V - Vermeidung von Staubbelastungen bzw. -entwicklungen, 046_V – Biotopschutzzäune, 047_V – Bautabuzonen und 049_V – Umweltfachliche Bauüberwachung als nicht erheblich zu bewerten. Durch bauzeitliche Grundwasserabsenkungen entstehen als mittel bewerte erhebliche Beeinträchtigungen insbesondere für grundwasserbeeinflusste Biotope oder Gewässer. Diese können sich nach Bauende wieder erholen.

Tiere

Bau- und anlagebedingte erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich für folgende Arten(gruppen) hinsichtlich Lebensraumverlust, bau- und anlagebedingte Zerschneidungen von Lebensräumen, Störwirkungen und Kollisionen:

Biber und Fischotter, Fledermäuse, Amphibien (Teichfrosch, Laubfrosch, Rotbauchunke), Reptilien (Zauneidechse, Waldeidechse, Ringelnatter) und Brutvögel, (insbesondere Rebhuhn, Wachtelkönig, Feldlerche, Neuntöter, Heidelerche und Schreiadler).

Die ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen und erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere für das Teilschutzgut Tiere können durch geeignete artenschutzrechtliche Maßnahmen vermieden oder auf ein unerhebliches Niveau herabgesetzt werden.

Beeinträchtigungen von Fledermäusen sind im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fledermausquartieren in Bäumen oder Bauwerken sowie durch Kollisionen mit Baufahrzeugen möglich. Darüber hinaus ist nicht auszuschließen, dass durch die Ausleuchtung des Baufeldes Lockeffekte eintreten, die außerhalb von Totalsperrungen Tiere in den Gefahrenbereich locken, so dass dort baubedingt ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht. Das für die Arten bestehende Risiko wird durch die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen 009_VA (Nachtbauverbot in den Monaten April-Oktober), 010_VA (Artenschutzfachliche Kontrolle beim baulichen Eingriff in Bauwerke), 011_VA (Kontrolle von Altbäumen vor Fällung zum Schutz von Fledermäusen (Ökologische Fällbegleitung) soweit wie möglich reduziert.

Ferner können baubedingte Beeinträchtigungen von Brutvögeln vor allem im Zuge der Baufeldfreimachung mit Eingriffen in genutzte Nester erfolgen. Dieser Konflikt be-

zieht sich auf das gesamte Baufeld und wird vollständig durch die Anwendung der Vermeidungsmaßnahmen 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), Ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen), 003_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd für Brutvögel und Zauneidechsen, 018_SB-VA Bauzeitenbeschränkungen in Horstschutzzonen, 019_SB-VA Bauzeitenbeschränkungen in sensiblen Bereichen der Avifauna, 020_SB-VA Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker/ Schaffung von Überflughilfen, 022_A-SB-VA Bepflanzung von Böschungen mit dichten, kleinwüchsigen Gehölzen, 028_CEF Anlage von Nisthilfen für die Rauchschwalbe, 029_CEF Anlage von Ersatznistplätzen für den Feldsperling und weitere Höhlenbrüter, 031_FCS Schaffung von Lebensräumen für Arten der Offenlandbiotope, 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen und 035_CEF-E Anlage eines Blühstreifens für das Rebhuhn vermieden. Baubedingter Lebensraumverlust der Brutvögel hervorgerufen durch Störungen werden durch die Maßnahmen 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen), 003_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd für Brutvögel und Zauneidechsen, 018_SB-VA Bauzeitenbeschränkungen in Horstschutzzonen und 019_SB-VA Bauzeitenbeschränkungen in sensiblen Bereichen der Avifauna bewältigt.

Baubedingte Beeinträchtigungen/Tötungen und Lebensraumverluste von Amphibien und Reptilien können im Bereich von BE-Flächen und Baustraßen durch Überrollen und im Bereich des Baufeldes (im Bereich der BE-Flächen und Baustraßen bei deren Herstellung) durch Abgraben/ Überschütten erfolgen. Bei den Amphibien betrifft das primär die Sommerlebensräume und Überwinterungsräume. Bei den Reptilien sind für die Baubereiche im gesamten Verlauf Beeinträchtigungen denkbar. Diese werden vermieden durch 012_VA (Amphibienleitzaun und Umsetzung von Amphibien), 014_VA (Reptilienleitzaun), 015_VA (Abfangen bzw. Vergrämung von Zauneidechsen) auch auf anlagebedingt beanspruchten Flächen. Baubedingte Zerschneidungen von Lebensräumen von Säugetieren sind bedingt durch Kollisionsgefährdung/Fallenwirkung. Zur Vermeidung dieser Konflikte sind die Maßnahmen 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen), 004_SB-VA Schutz vor Fallenwirkung im Bereich der Pumpensümpfe und Baugruben (Fischotter, Biber), 008_SB-VA Errichtung eines Schutzzaunes entlang einer Baustraße zum Biber-

schutz, 021_SB-VA Erhalt von Groß- und Habitatbäumen als Überflughilfe,
025_SB-VA Verminderung Wildschlag durch den Einsatz von Reflektoren an der
Bahntrasse sowie eingeschränkt im Bereich der Baustraßen relevant.

Im Bereich von Baugruben, offenen Schächten und Anlagen des Kabelleitungssystems besteht zusätzlich die Gefahr der Fallenwirkungen offener „Baugruben“ mit dem Risiko der Verletzung und Tötung von Tieren. Zum Schutz vor negativen Auswirkungen sind die Maßnahme 004_SB-VA Schutz vor Fallenwirkung im Bereich der Pumpensümpfe und Baugruben (Fischotter, Biber) und 013_VA Schaffung von Ausstiegshilfen umzusetzen.

Potentielle, baubedingte Zerstörung von Wirtspflanzen des Feuerfalters wird durch 17_VA Vermeidungsmaßnahme Feuerfalter bei km 91,495 vermieden.

Dauerhafter Lebensraumverlust von Säugetieren wird durch die Maßnahmen 007_SB-VA Anlage von Uferbermen bzw. Trockenrohren für Biber und Fischotter, 026_A-VA Leitstrukturen entlang der Randow durch Anlage eines Gehölzsaumes und 030_CEF Anbringen von Fledermauskästen bzw. Errichtung eines Ersatzquartiers kompensiert. Für den Lebensraumverlust (Flächenverlust bzw. Funktionsverlust) von Amphibien und Reptilien werden die Maßnahmen 024_A Anlage von Kleingewässern für Amphibien, 027_CEF-E Anlage von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse geplant. Mit ihnen ist gleichzeitig eine baubedingte Trennwirkung und Zerschneidung von Lebensräumen durch die Unterbrechung der Wechselbeziehungen (Zerschneidung) ihrer Lebensräume verbunden. Anlagenbedingte Zerschneidung von Lebensräumen von Amphibien und Reptilien wird durch die Maßnahme 037_VA Anlage von Kleintierdurchlässen im Sockel der Lärmschutzwände begegnet.

Anlagebedingte Kollisionsgefährdung von Brutvögeln und Rastvögeln werden durch Umsetzung der Maßnahmen 020_SB-VA Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker/ Schaffung von Überflughilfen und 021_SB-VA Erhalt von Groß- und Habitatbäumen als Überflughilfe begegnet. Für Säugetiere werden durch 007_SB-VA Anlage von Uferbermen bzw. Trockenrohren für Biber und Fischotter, 021_SB-VA Erhalt von Groß- und Habitatbäumen als Überflughilfe für Fledermäuse und 026_A-VA Leitstrukturen entlang der Randow durch Anlage eines Gehölzsaumes für Biber und Fischotter vermieden. Für Vögel erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen 020_SB-VA Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker/Schaffung von Überflughilfen und 021_SB-VA Erhalt von Groß- und Habitatbäumen als Überflughilfe.

Betriebsbedingt können erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden. Durch die Erhöhung der Zugzahlen und Streckengeschwindigkeiten kann es zu einem erhöhten Kollisionsrisiko kommen. Diese werden durch abgestimmte Maßnahmen (siehe Absatz zur anlagebedingten Kollisionsgefährdung) auf ein Minimum reduziert. Zur Verringerung von Wildkollisionen und damit zu Reduzierung von Beeinträchtigungen bei Greifvögeln wird zudem auf die Auflage A.4.4 lit. a) Nr. 7) und 8) verwiesen. Zur Stützung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität werden umfangreichen vorgezogene Umweltmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) umgesetzt sowie durch FCS- und Kohärenzmaßnahmen eine Aufwertung des trassennahen Naturraums sichergestellt. Diese Maßnahmen werden zum Teil mit einem Monitoring begleitet. In den Unterlagen 16.1, 17.1 sowie 15.8.1 werden die Bewertung der Beeinträchtigungen, die Ableitung der Maßnahmen sowie die Erfüllung der Ausnahmevoraussetzungen im Detail dargestellt.

Mit Umsetzung des Vorhabens ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Davon ausgenommen sind die unter A.3.2 benannten Arten. Für Schwarzkehlchen, Heidelerche, Bluthänfling, Dorngrasmücke, Goldammer und Neuntöter verleiben trotz Umsetzung aller formulierten Schutzmaßnahmen erheblich nachteilige Beeinträchtigungen (Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten), die eine artenschutzrechtliche Befreiung erforderlich machen.

B.3.2.3.3 Schutzgut Fläche und Boden

Bei der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Boden ist zu beachten, dass eine hohe Vorbelastung des Bodens durch die frühere Nutzung des ehemaligen zweiten Gleises gegeben ist. Auch im Bereich der vorhandenen Wege besteht eine anthropogene Überprägung durch Verdichtungen und (Teil-)Versiegelungen, die die Bodenwertigkeit an dieser Stelle verringert.

Baubedingt kann es im gesamten Baufeld zu Bodenverdichtungen kommen. Da die Einwirkungen nur temporär sind, werden sie hinsichtlich Stärke, Dauer und Reichweite als mittel bewertet (Bo01). Durch Umsetzung von geeigneten Maßnahmen (052_V Vermeidung baubedingter Verdichtungen von Böden und 050_V Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen / Bodenrekultivierung) sind sie zudem reversibel, weshalb auch im Bereich hochwertiger Böden keine erhebliche Beeinträchtigung festgestellt werden kann. Die Gefährdung des Bodens durch Stoffeinträge (Bo05) kann insgesamt als unerheblich betrachtet werden, da diesem Risiko durch strikte

Einhaltung von Maßnahme 051_V (Vermeidung baubedingter Gefährdungen von Böden) entgegengewirkt wird.

Anlagebedingt kommt es zu Auffüllungen und Aufschüttungen von Böden, insbesondere für die neu zu gestaltenden Böschungen. Da Bodenfunktionen hierdurch nicht unterbunden, sondern nur je nach Standort unterschiedlich stark gestört werden, wird die Stärke, Dauer und Reichweite der Wirkung als mittel eingestuft. Dies führt auf mittel bis hoch bewerteten, nicht anthropogen überprägten Böden zu einer erheblichen Beeinträchtigung (eB, Bo02). Anlagebedingte Versiegelungen für die neue Gleisanlage sowie die Rettungswege mit Asphaltdecke und weitere Verkehrsanlagen führen grundsätzlich aufgrund der als hoch eingestuften Stärke, Dauer und Reichweite zu einer erheblichen Beeinträchtigung (eB, Bo03). Davon ausgenommen sind bereits versiegelte Flächen. Neuversiegelungen auf hochwertigen Böden, die sich fast vollständig auf die meist teilversiegelten Rettungszufahrten zurückführen lassen, führen zu erheblichen Beeinträchtigungen besonderer Schwere (eBS, Bo04). Für die unter diesen Konflikt fallenden ca. 1,3 ha erfolgt eine funktionsspezifische Kompensation durch Maßnahmen zur Aufwertung gleichartiger Bodentypen. Unter anderem erfolgen hierfür Entsiegelungsmaßnahmen vgl. 073_A sowie multifunktionale Ausgleichs im Zusammenwirken mit den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Die von Bodenverbesserungen insgesamt betroffenen Trassenabschnitte sind gemäß Landesprogramm MLUK-2000 überwiegend als Bereiche ausgewiesen, in denen wenig beeinträchtigte Moorböden geschützt bzw. degradierte Moorböden regeneriert werden sollten. Die Eingriffe in diesen Bereichen werden dennoch nicht als erheblich eingestuft. Die oberen Schichten sind bereits überprägt und die Eingriffe linear bzw. nur punktuell. Die bis in größere Tiefen reichenden Stopfsäulen im Bereich der Gleise weisen dabei ausreichend Zwischenräume auf. Die Bodenverbesserung reicht nur in Tiefen bis max. 2 m. Die betroffene Fläche ist im Verhältnis zur Gesamtfläche der zu schützenden Böden gering. Die Maßnahmen im Bereich der deutlich vorbelasteten Trasse stehen dem Schutzziel des Landesprogramms, degradierte Moorböden zu regenerieren, nicht entgegen. Maßnahmen zur Regeneration in nicht durch Verkehrsanlagen genutzten Flächen sind trotz dieser technischen Einbauten grundsätzlich möglich.

Der zusätzliche Flächenverbrauch bislang nicht anthropogen vorbelasteter Böden ist im Verhältnis zum realisierten Bauwerk (30 km Bahnstrecke) gering. Für Rettungszufahrten werden soweit wie möglich bestehende, weitgehend befestigte Wege genutzt. Für neu anzulegende Zufahrten werden überwiegend landwirtschaftliche Flächen ge-

nutzt, deren Böden oberflächlich bereits überprägt sind. Im Bereich der neu zu schaffenden Rettungszufahrten sind die für Böden typischen Umsetzungsprozesse weitestgehend unterbunden. Dies stellt eine dauerhafte Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen dar.

Betriebsbedingte Stoffeinträge durch die chemische Vegetationskontrolle sind aufgrund der angrenzend umfangreichen landwirtschaftlichen Flächen (Verwendung vergleichbarer Wirkstoffe) als nicht erheblich zu bewerten.

B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser

Das Vorhaben verursacht weder für die drei Oberflächengewässerkörper noch für den Grundwasserkörper Auswirkungen, die dem Verschlechterungsverbot bzw. dem grundsätzlichen Verbesserungsgebot entgegenstehen (§§ 27 und 47 WHG (Oberflächengewässer und Grundwasser)). Unter Berücksichtigung der beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen halten die geplanten Baumaßnahmen der Prüfung zur Einhaltung der Wasserrahmenrichtlinie stand (siehe Fachbeitrag WRRL, Unterlage 12.6).

Baubedingte Auswirkungen auf das Grund- und Oberflächenwasser sind als gering einzustufen. Bei Umsetzung der Maßnahmen 053_V, 055_V, 058_V, 059_V und 060_V für das Grundwasser und 054_V bis 060_V für Oberflächengewässer verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen. Auswirkungen durch temporäre Flächeninanspruchnahmen werden als mittel bewertet. Die mit temporär angelegten Baustraßen verbundene (Teil-)Versiegelung wird im Hinblick auf das Grundwasser nicht als erheblich eingestuft, da das anfallende Oberflächenwasser aufgrund der linearen Ausprägung vollumfänglich in den angrenzenden Flächen versickern kann. Bei großflächigeren BE-Flächen erfolgt grundsätzlich auch eine Versickerung im umliegenden Gelände, aufgrund der Flächengeometrie ist hier jedoch die Verdunstung gegenüber dem Ausgangszustand höher. Insgesamt und in Verbindung mit der zeitlichen Begrenzung ist dennoch im unmittelbaren Eingriffsbereich keine spürbare Verminderung des Grundwasserdargebots zu befürchten. Mit Umsetzung der Maßnahme 058_V Schutz der Oberflächen – und Grundgewässer durch Einhaltung der Maßnahmen des FB WRRL (diese Maßnahme entspricht 002_V des FB-WRRL) verbleiben keine bauzeitlichen Beeinträchtigungen. Baubedingt sind durch Wasserhaltungsmaßnahmen Absenkungen des Grundwasserstandes erforderlich. Dies betrifft die Erneuerung der Brücken über die Randow, den Salveybach und die EÜ Rosow. Die erforderlichen Absenktiefen unter den bauzeitlichen Grundwasserstand und die ermittelten Absenktichter um die Baugrube herum sind sehr gering. In Verbindung mit der Bauzeit von ca. 6 Monaten sind diese Auswirkungen nicht als erheblich anzusehen.

Anlagebedingt erfolgen Überbauung und Querung von Oberflächengewässern. Mit diesen sind mittlere Beeinträchtigungen auf das Grundwasser durch Wasserhaltungen sowie das Oberflächengewässer verbunden. Mit Umsetzung der Maßnahme 058_V verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen. Einflüsse wie Stoffeinträge, Flächeninanspruchnahmen und die Grundwasserdynamik führen zu keiner erheblichen Beeinträchtigung. Die Bauwerke über Oberflächengewässer werden im Rahmen des Bauvorhabens erneuert und verbreitert, um den derzeit ungenutzten Bereich des 2. Gleises mit abdecken zu können. Neuversiegelte Flächen sind zumeist lang und schmal und zudem von bereits versiegelten Flächen umgeben. Hier ist davon auszugehen, dass an Art und Menge des dem Grundwasser zugeführten Niederschlagswassers keine Veränderungen zu verzeichnen sind. Der vom Vorhaben betroffene Grundwasserkörper „Alte Oder“ ist um ein Vielfaches größer als der vom Vorhaben betroffene Bereich bzw. als die mit dem Vorhaben verbundene zusätzliche Versiegelung von Flächen. Im Bereich der Gleisanlage wird das im Schotter versickernde Niederschlagswasser auf der darunterliegenden wasserdichten Tragschicht gesammelt und kleinräumig versickert. Lediglich an einem Durchlass erfolgt ein direkter Eintrag in das Gewässer. Im Bereich von BE-Flächen bzw. von Baustraßen verlaufende Gräben oder Gewässer werden zur Schaffung erforderlicher Querungsmöglichkeiten grundsätzlich verrohrt (Fahrzeugbreite bzw. Fahrbahnbreite).

Durch Bautätigkeiten können Stoffeinträge aus den eingesetzten Baustoffen, von Baumaschinen und -geräten bzw. deren Betriebsmitteln auftreten. Auswirkungen auf das Grund- und Oberflächenwasser durch Stoffeinträge, bedingt durch die betriebsbedingten Vegetationskontrollen sind nicht als erheblich einzustufen.

B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Für die bauzeitlich betroffene Gehölzrodung mit Auswirkungen auf das Klima kann zumeist an Ort und Stelle bzw. in unmittelbarer Nähe nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder eine Gehölzpflanzung vorgenommen werden (Maßnahmen 081_A, 070_A, 071_A, 072_A, 074_A und 075_A), da diese Bereiche einen ausreichenden Abstand zum Gleis aufweisen und Beschränkungen hinsichtlich der Bepflanzung gemäß DB-Richtlinien nicht gelten. Langfristige Auswirkungen sind daher nicht zu verzeichnen. Innerhalb des Baustellenbetriebes kommt es abschnittsweise und zeitlich begrenzt zu Belastungen des lokalen (Klein-)Klimas durch auftretende Stäube und Abgase. Diese resultieren aus den Rückbauarbeiten entlang der Strecke, wie z.B. den Rückbau des Schotterbetts oder den Abriss von Brücken. Die räumliche Wirkung ist jedoch insgesamt lokal begrenzt und temporär und wird daher als nicht erheblich

eingestuft. Ergänzend werden die Maßnahmen 042_V Vermeidung von Staubbela-
stungen bzw. -entwicklungen, 046_V, 047_Bautabuzone und 048_V Einzelbaumschutz
zur Vermeidung formuliert. Während der Bauphase werden Gebiete beansprucht, die
kleinräumig eine wichtige Funktion als Kaltluftentstehungsgebiete (Grünland) über-
nehmen. Durch die bauzeitliche Versiegelung dieser Flächen wird deren Funktion be-
einträchtigt. Im Kontext mit den sie umgebenden, weiten und unversiegelten landwirt-
schaftlich genutzten Flächen (Grünland, Acker) und der zeitlich begrenzten Bean-
spruchung sind die vom Vorhaben ausgehenden lokalen Verminderungen der klimati-
schen Ausgleichsfunktion jedoch nicht relevant.

Anlagebedingt treten keine im Hinblick auf klimatischen Prozesse relevanten erhebli-
chen Veränderungen auf. Die Geländeoberfläche erfährt keine wesentliche Änderung
in ihrer Morphologie bzw. Nutzung, die eine Änderung der Klimawirksamkeit nach
sich zieht. Die Trasse ist in der Breite bereits zweigleisig vorhanden. Die Wiederher-
stellung des Schotterbetts für das zweite Gleis neben dem bereits vorhandenen zieht
keine wesentliche Änderung des Kleinklimas nach sich. Auch die Anlage der zusätzli-
chen Rettungszufahrten und Wirtschaftswege ist aufgrund eher geringer Klimawirk-
samkeit der Flächen im Ausgangszustand bzw. der linearen Beschaffenheit der Wege
für das Klima nicht relevant. Kleinräumig sind dabei durchaus Veränderungen der
Temperaturverhältnisse zu verzeichnen, diese Wirkungen sind insgesamt jedoch
nicht von Bedeutung für das Klima im Untersuchungsraum. Zusätzlich sind Änderun-
gen des Kleinklimas möglich, die durch den dauerhaften Gehölzverlust im unmittelba-
ren Umfeld von Ingenieurbauwerken bzw. lineare Elemente im Bereich des Bahn-
dammes verursacht werden. Diese Veränderungen sind jeweils nur kleinflächig und
zudem über die gesamte Länge des Streckenabschnittes vom 30 km verteilt. Ein Er-
satz dieser im unmittelbaren Bereich der Bahnanlage gelegenen, durch Selbstansied-
lung entstandenen Gehölze ist aufgrund von Anforderungen der Regelwerke der DB
nur bedingt möglich. Die klimatischen Wirkungen bleiben jedoch auf den engen Vor-
habenbereich begrenzt und werden als mittel bewertet. Die Frischluftentstehungsge-
biete bleiben im Wesentlichen erhalten. Die Errichtung von Schallschutzwänden er-
folgt in mehreren, jeweils vergleichsweise kurzen Abschnitten innerhalb von Ortsla-
gen bzw. in Ortsrandlage, die im Hinblick auf Frischluftentstehung/-zufuhr keine Be-
deutung haben. Negative Auswirkungen im Hinblick auf den Luftaustausch können
damit ausgeschlossen werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen gehen mit dem Vorhaben nicht einher. Durch die
Elektrifizierung der Strecke erfolgt ein Ersatz von Fahrzeugen, die mittels fossiler

Brennstoffe angetrieben werden, durch elektrisch angetriebene Triebfahrzeuge. Die streckengebundenen Emissionen von CO₂ werden somit reduziert.

B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaft

Der bauzeitliche Verlust von landschaftsbildprägenden Gehölzstrukturen führt zu hohen Auswirkungen für das Landschafts- und Ortsbild, da hierdurch die Abschirmung der Bahnanlagen gegenüber den Erholungssuchenden und Anwohnern verloren geht. Dies gilt insbesondere entlang der ausgeräumten landwirtschaftlichen Nutzflächen bei Neu Rosow oder in den durch Grünlandnutzung dominierten Niederungsbereichen von Landgraben und Randow – Welse, die als Gehölzstrukturen landschaftsbildprägend sind. Aufgrund der sehr hohen Bedeutung der Landschaft als Naturlandschaft sowie einer hohen Bedeutung als Teil der historisch gewachsenen Kulturlandschaften und naturnahen Kulturlandschaften (gem. § 1 Abs. 4 Nr. 1 und Abs. 5 BNatSchG) der Uckermark ist der baubedingte Gehölzverlust als erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere zu beurteilen.

Die baubedingten Verluste werden im Anschluss an die Baumaßnahme durch neue trassennahe Baum- und Strauchpflanzungen überwiegend wiederhergestellt bzw. im Naturraum ausgeglichen (Maßnahmen 081_A, 070_A, 071_A, 072_A, 074_A und 075_A).

Anlagebedingt sind im unmittelbaren Umfeld von Ingenieurbauwerken bzw. durch den Bau des zweiten Gleises Gehölzverluste zu verzeichnen, die aufgrund der dauerhaften Beanspruchung durch Bauwerke bzw. aufgrund von Vorgaben zu Mindestabständen großer Bäume zum Gleis nicht unmittelbar an Ort und Stelle ersetzt werden können. Die Verluste sind kleinräumig bzw. kleinflächig zu verzeichnen und daher von untergeordneter Bedeutung für das Landschaftsbild. Lärmschutzwände stellen grundsätzlich eine Veränderung des Landschaftsbildes dar. Das Vorhaben weist lediglich in kurzen, innerörtlichen Abschnitten Lärmschutzwände auf. Diese sind in Abhängigkeit von der Morphologie und der Struktur bzw. dem Bewuchs der Umgebung oft nur kleinräumig sichtbar. Großräumige Sichtbeziehungen sind im Vorhabenbereich nicht gegeben, so dass diesbezüglich keine erheblichen Einschränkungen zu erwarten sind. Die Lärmschutzwände verlaufen überwiegend mit ausreichend Abstand zur schützenden Bebauung. Dazwischen liegt zumeist höhere Vegetation, die durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt wird und so den Blick auf die zu errichtenden Wände abschirmen wird. In Tantow befindet sich am südlichen Beginn der Wand ein Gebäude 4 – 8 m von der Lärmschutzwand entfernt, ebenso in Casekow, wo die Wand unmittelbar entlang eines Gewerbegebäudes verläuft. Hier wird der Blick auf die

Bahnanlage eingeschränkt, die in Hinblick auf das Landschaftsbild eine sehr geringe Wertigkeit aufweist. Im Hinblick auf die Wahrnehmung des Landschaftsbildes ist mit dieser Einschränkung des Blickfeldes somit keine Beeinträchtigung gegeben. Ein aktiver Lärmschutz ist ohne diese Sichteinschränkung nicht möglich. Aufgrund der geringen Wertigkeit des Landschaftsbildes an diesen spezifischen Stellen, stellen die gegenständlichen Lärmschutzwände keine erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Landschaftsbild dar. Insgesamt sind mit dem Vorhaben verschiedene Veränderungen des Landschaftsbildes zu verzeichnen, die jeweils nur kleinräumig deutlich wahrnehmbar sind. In ihrer Gesamtheit bewirken sie jedoch keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Diesen wird mit den Maßnahmen 081_A, 070_A, 071_A, 072_A, 074_A und 075_A entgegengewirkt. Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild verbleiben nach Umsetzung der Maßnahmen und Auflagen A.4.6.2.1 lit. a) nicht.

Betriebsbedingte visuelle Störungen durch den Bahnbetrieb sind auch aufgrund der Vorbelastung nicht erheblich.

B.3.2.3.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ist festzuhalten, dass die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme und die bauzeitliche Veränderung des Bodengefüges zu erheblichen Beeinträchtigungen führen können. Mit einer vorgezogenen Feststellung, Sicherung und Dokumentation von Bodendenkmalen (Prospektion), wie im Rahmen des Vorhabens vorgesehen, verbleiben jedoch keine negativen Beeinträchtigungen.

In geringem Umfang sind derzeit anlagebedingte Flächen wie Rettungszufahrten (z.B. bei Passow) im Bereich von bekannten Bodendenkmalen geplant. Hier sind, wie im gesamten Vorhabenbereich, vor Beginn der Bauarbeiten archäologische Prospektionen durchzuführen und die Erkenntnisse zu dokumentieren

Betriebliche Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten.

Baudenkmale sind durch das gegenständliche Vorhaben nicht betroffen.

B.3.2.4 Zusammenfassung

Mit dem Vorhaben verbunden ist eine temporäre bzw. dauerhafte Änderung der Gestalt von Flächen bzw. den auf ihnen vorhandenen Biotopen. Die Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter sowie auf das Landschaftsbild wurden ermittelt und entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen bzw. zur Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe wurden festgelegt.

Als besonders relevant sind hier anzuführen:

- Dauerhafte Flächenversiegelung durch Anlage des 2. Gleises
- Dauerhaft erhöhte Kollisionsgefährdung insbesondere der Vogelwelt und der Fledermäuse durch höhere Fahrgeschwindigkeiten und erhöhte Zugzahlen insbesondere für das 2. Gleis
- Veränderung des Landschaftsbildes durch die Errichtung einer Oberleitung
- Bauzeitliche Beeinträchtigung von Zauneidechsenhabitaten entlang der gesamten Strecke
- Bauzeitliche Beeinträchtigung der Vogelwelt, insbesondere in den Schutzgebieten

Vorstehend ist eine zusammenfassende Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter zu finden. Im Detail sind die Auswirkungen im UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan LBP (Unterlage 15), Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 16), Natura2000 – Verträglichkeitsprüfungen (Unterlage 17) und Natura 2000 – Vorprüfungen (Unterlage 18) sowie den im Fachbeitrag nach WRRL festgelegten bzw. den nachgeordneten Unterlagen dargestellt.

Die Schutzgüter der Umwelt sind im Bereich des Vorhabens z.T. von sehr hoher Wertigkeit bzw. Empfindlichkeit. Es werden:

- die Eingriffe in Natur und Landschaft (§14 BNatSchG) auf das unvermeidbare Maß reduziert,
- die verbleibenden Eingriffe durch geeignete Maßnahmen kompensiert,
- artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß §44 BNatSchG vermieden bzw. im Bedarfsfall die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung dargelegt,
- Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Natura2000-Gebiete vermieden bzw. im Bedarfsfall die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung dargelegt (s.u.).

In Unterlage 15 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht) mit Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP)) werden die Maßnahmen aller Einzelgutachten zusammengeführt. Details zu den Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern (Unterlage 15.2) beschrieben, die Lage der Maßnahmen in den Maßnahmenplänen (Unterlage 15.4) dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Maßnahme

032_FCS_K um eine „Sammelmaßnahme“ handelt, die aus den Maßnahmen 026 A-VA Leitstrukturen entlang der Randow durch Anlage eines Gehölzsaumes, 074 A Wiederherstellung von Gebüsch, 075 A Wiederherstellung Feldgehölze nasser bis feuchter Standorte, 079 A Herstellung und Entwicklung von Moorgebüsch / Gebüsch feuchter Standorte und 081 A Anlage und Entwicklung von Hecken mit Überhältern besteht.

Mit Umsetzung der Maßnahmen verbleiben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt.

Die Bahnstrecke verläuft zwischen km 90,255 und km 99,940 (ausgenommen Ortslage von Casekow) sowie zwischen km 103,889 und km 110,784 (südlicher Ortsrand Tantow) durch das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA) „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2751-421). Im Bereich zwischen km 99,940 und km 103,889 verläuft die Grenze des SPA südöstlich parallel zur Bahntrasse in einem Abstand von ca. 5 m. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht vermieden werden, so dass das Vorhaben nach § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig wäre. In der Natura-2000 Abweichungsprüfung (Unterlage 17.3) nach § 34 Abs. 3 BNatSchG werden jedoch die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dargelegt und in einer Alternativenprüfung wird aufgezeigt, dass die Planvariante gegenüber den Planungsalternativen deutliche Vorteile aus sozioökonomischer Sicht aufweist. Alternativen mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft stellen sich im Hinblick auf das Projektziel aufgrund von Kosten, Bauzeiten oder Eigentumsverhältnissen als unzumutbar heraus. Es werden Kohärenzmaßnahmen formuliert, welche der Erhaltung des Zusammenhangs des Europäischen Schutzgebietsnetzwerkes Natura 2000 dienen. Die Voraussetzungen für die Zulassung des Vorhabens nach § 34 Abs. 3 BNatSchG sind gegeben.

Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope erfolgen ebenfalls und werden entsprechend der BKompV funktionsspezifisch ausgeglichen. Dies geschieht bei temporären Eingriffen überwiegend mittels Wiederherstellungsmaßnahmen, welche geeignet sind, in angemessener Zeit die Biotope wiederherzustellen. Für dauerhafte Eingriffe in § 30 Biotope erfolgt der Ausgleich durch Ersatz mittels einer Neuanlage der betroffenen Biotope an anderer Stelle.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben dient der Wiederherstellung der Zweigleisigkeit, der Elektrifizierung und der Erhöhung der Geschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h im Streckenab-

schnitt Passow – Grenze D/PL. Es sind bautechnische Maßnahmen an den Verkehrsstationen Passow, Schönow, Casekow, Petershagen und Tantow, an 3 Eisenbahnbrücken, 8 Durchlässen, 8 Bahnübergängen und an den Gleisen im Bereich von km 89,300 bis km 119,585 geplant. Mit diesen Baumaßnahmen sollen die Reisezeiten erheblich verkürzt (um ca. 40 Minuten) und eine langfristige und zuverlässige Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastrukturanlagen erreicht werden.

Der Einbau von Weichen, die signaltechnischen Anpassungen und die Erweiterungen des ESTW-A in Passow und in Tantow schaffen zusätzliche Fahrmöglichkeiten, u. a. auch für den Güterverkehr. Darüber hinaus werden neue Anschlüsse für die Anbindung zur Staatsgrenze Deutschland/Polen erstellt.

Das gegenständliche Vorhaben ist als Teil der ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter Nr. 19 im Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 der Anlage 1 zum Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Schienenwegeausbaugesetz – BSWAG) als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 BSWAG.

Gemäß Fußnote 1) Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 in Anlage 1 zum BSWAG ist das antragsgegenständliche Vorhaben der Sammelposition Deutschlandtakt zuzuordnen. Mit der Aufnahme dieser Sammelposition hat der Gesetzgeber entschieden, Maßnahmen zur Realisierung des Deutschlandtaktes umzusetzen und ihnen eine gesetzliche Grundlage zu schaffen (BT-Drs. 20/6879, S. 41 f).

Ist ein Bedarf gesetzlich festgestellt, ist diese Feststellung für Behörden und Gerichte verbindlich (st. Rspr. zuletzt BVerwG 7 A 9/19 Urt. v. 15.10.2020 juris Rn. 33).

In einem transparenten Prozess über drei Gutachterentwürfe wurde der Zielfahrplan Deutschlandtakt gemeinsam mit allen Beteiligten (insbesondere allen Ländern und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Eisenbahnverkehrsunternehmen, Güterverkehrswirtschaft, Verbänden, Nachbarstaaten) entwickelt und abgestimmt. Damit sind neben den Anforderungen der Länder für den SPNV auch die Anforderungen des Marktes unter Berücksichtigung der prognostizierten Nachfrageentwicklung eingeflossen. Ferner unterstellt der Zielfahrplan bereits sämtliche Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs. Im Ergebnis liegt mit dem Zielfahrplan ein leistungsfähiges, nachfragestarkes und wirtschaftlich optimiertes Gesamtangebot vor (BT-Drs. 20/6879, S. 79 f.). Der Zielfahrplan und die erforderlichen Maßnahmen sind in die Anhänge zum „Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt – Grundlagen, Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung“ vom 01.09.2022 aufgenommen. Im

Anhang 3 „Infrastrukturliste für Zielfahrplan: durch Länder vorgegebene und sonstige vorgegebene Maßnahmen“ findet sich unter Nr. 368 das Vorhaben ABS Angermünde – Grenze D/PL mit der Beschreibung: zweigleisiger Ausbau Passow – Stettin und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h. Diese Maßnahmenbeschreibung wurde zwischenzeitlich weiter konkretisiert. Mit Stand vom 05.05.2025 soll der Abschnitt Passow – Grenze D/PL

- elektrifiziert,
- die Zweigleisigkeit im Abschnitt Passow – Grenze D/PL (durch Landesfinanzierung) wiederhergestellt,
- die Leit- und Sicherungstechnik und ETCS-Ausrüstung modernisiert,
- die Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben sowie
- 5 Verkehrsstationen

umgebaut und modernisiert werden.

(https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/24FcL2MEkCnAYNVi0THLZp/c26e4c438e2b55f91a4473657851921b/Vorhaben-Ma_nahmen_Region_Nord-Ost.pdf abgerufen am 22.08.2025)

Die Länder Berlin und Brandenburg haben für die Realisierung der Zweigleisigkeit auf der gesamten Strecke im Jahr 2019 eine Finanzierungsvereinbarung in Höhe von 100 Millionen Euro geschlossen. Zusätzlich wird das Vorhaben durch die EU finanziert (Pressemitteilung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vom 03.07.2023, Mitteilung mit ähnlichem Wortlaut auf der Webseite des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg).

Den Wiederaufbau des nach dem zweiten Weltkrieg abgebauten 2. Gleises als Inhalt des Ausbauvorhabens hat die Bundesregierung bereits in der Antwort auf eine Kleine Anfrage am 11.07.2007 (BT-Drs. 16/6047) kommuniziert.

Die Zweigleisigkeit der Strecke bestand zunächst von 1873 bis 1945. Danach wurde das zweite Gleis als Reparationsleistung an die Sowjetunion abgebaut.

Der Bahndamm ist weitestgehend erhalten und auch in der Landschaft ist das ehemalige Vorhandensein eines zweiten Gleises erkennbar. Die Vegetation hat sich zwar diesen Teil der Landschaft zurückerobert. Doch unterscheidet sie sich, insbesondere in den weniger anthropogen beeinflussten Gebieten, in der Ausstattung gegenüber der angrenzenden Vegetation. So sind weite Teile des Bahndamms und des ehemaligen 2. Gleises durch Trockenheit und spontan angesiedelte Gehölze gekennzeichnet.

net, während die angrenzende Landschaft durch Nässe und Landwirtschaft geprägt ist.

Die Beibehaltung der bestehenden Eingleisigkeit würde Tantow aufgrund von Begegnungen/Kreuzungsbahnhöfen an verschiedenen Stellen zwischen Passow und Grenze D/PL zu Konflikten führen. Diese folgen aus den definierten Taktzeiten gemäß Zielfahrplan Deutschlandtakt, vgl. Anlage 4 zu Planunterlage 17.3.1 - Schreiben der DB Netze AG vom 08.05.2023.

Mit der Zweigleisigkeit anstelle von Ausweichgleisen oder Kreuzungsbahnhöfen fällt aus eisenbahnbetrieblicher Sicht zumindest das Warten von Zügen an Ausweichgleisen oder Kreuzungsbahnhöfen auf den Zug aus der Gegenrichtung als Verspätungsursache weg. Die Erhöhung der Zugzahlen soll auch die Attraktivität der Strecke für Reisende sowohl der Metropolen Berlin und Stettin als auch der Uckermark steigern (Unterlage 17.3.1, Ziff. 2.1 Nr. 2).

Der Deutschlandtakt sieht zudem die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/h auf der gesamten Strecke vor. Diese Geschwindigkeit ist Basis der Konzeptionierung des Taktplanes. Einschränkungen gegenüber der unterstellten Schieneninfrastruktur wirken sich i. d. R. direkt auf die Fahrplangestaltung des Deutschlandtaktes aus. Jede Reduzierung der Geschwindigkeit ist als nicht fahrplanverträglich anzusehen und würde den Deutschlandtakt gefährden. Insbesondere die Linien FR1 und N 66 B erreichen die vorgegebenen Zielfahrzeiten des Deutschlandtakts schon auf Basis der geplanten Geschwindigkeiten nur sehr knapp. Punktuell könnten sie sogar geringfügig verfehlt werden. Darüber hinaus bedeutet eine Geschwindigkeitsherabsetzung auch die Reduzierung von möglichen Fahrzeireserven für die Durchführung von Verkehren bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsgeschehen aber auch im Bau- und Störfall (Unterlage 17.3.6 – Schreiben der DB Netze AG vom 07.12.2023).

Die Prognoseverkehrsdaten für das gegenständliche Vorhaben wurden von der DB Netz AG, nunmehr DB InfraGO AG, vorgegeben. Diese sind auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 bezogen und berücksichtigen den Deutschlandtakt.

Es gehört mit zu den Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamts, im Rahmen der Planfeststellung auf eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur bei Neu- und Ausbauvorhaben zu achten. Hier soll sichergestellt werden, dass diese einem künftigen, anhand der genannten Zielsetzung zu messenden Verkehr mit optimaler Betriebsqualität genügt. Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) wird zusammen mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege der Ausbau der Schienenwege der

Eisenbahnen Schienenwege des Bundes geregelt. Gemäß BSWAG Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 ist das Vorhaben ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) unter der lfd. Nr. 19 als vordringlicher Bedarf gelistet. Daraus ergibt sich das geplante Betriebsprogramm der Vorhabenträgerin. Dem Betriebsprogramm kommt bei dem gegenständlichen Vorhaben eine besondere Bedeutung in der Planrechtfertigung zu wegen der Wiederaufnahme des Betriebes für das 2. Gleis der Strecke 6328 von Passow bis zur deutsch-polnischen Grenze. Dazu wurde eine Eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung erarbeitet, die die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens belegt.

Auf der Webseite des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg heißt es zum Vorhaben:

Mit dem Ausbau der Bahnstrecke zwischen Angermünde und Stettin (Szczecin) soll der grenzübergreifende Schienenverkehr zwischen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und Polen weiter verbessert und ein Engpass im transeuropäischen Schienennetz beseitigt werden. Die Länder Brandenburg und Berlin beteiligen sich bereits mit jeweils 50 Millionen Euro an dem Ausbauprojekt Angermünde – Grenze D/PL aus dem Bundesverkehrswegeplan. Die Europäische Union schießt Infrastrukturfördermittel in Höhe von 92 Millionen Euro zu.

Die Ausbaustrecke Angermünde - Grenze D/PL ist ein Teil der so genannten Stettiner Bahn, ein Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan, sowie Teil des Europäischen Kernnetzkorridors Nordsee-Ostsee. Für eine Fahrzeit von 90 Minuten zwischen Berlin und Stettin wird die Strecke zwischen Angermünde und der deutsch-polnischen Grenze zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert, mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS sowie 740 Meter langen Überholgleisen ausgestattet.

Derzeit kann die rund 50 km lange Strecke mit höchstens 120 km/h befahren werden, künftig mit 160 km/h. Damit eine vollständige Zweigleisigkeit auf der gesamten Länge realisierbar wird und so mehr Züge eingesetzt werden können, haben die Länder Berlin und Brandenburg 2019 eine Finanzierungsvereinbarung in Höhe von 100 Millionen Euro geschlossen. Auf gemeinsame Initiative des Bundes, der Deutschen Bahn sowie der Länder Brandenburg und Berlin konnten im zweiten Anlauf nun Fördermittel aus dem EU-Programm „Connecting Europe Facility“ (CEF) in Höhe von 92 Millionen Euro eingeworben werden.

Mit der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Passow und Stettin können zukünftig die heute genutzten Dieseltriebwagen ersetzt werden und erstmals elektri-

sche Züge durchgehend von Berlin nach Stettin zum Einsatz kommen. Damit setzen die Länder Berlin und Brandenburg ihren Kurs fort, mittelfristig sämtliche Dieselfahrzeuge durch moderne und umweltfreundlichere Züge zu ersetzen.

Mit den geplanten Maßnahmen werden die Voraussetzungen für eine hohe Qualität in der Betriebsabwicklung, eine dauerhaften Fahrplanstabilität, Stabilität im Güterverkehr und damit für die Erhöhung der Streckenkapazität im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt 2 der ABS Angermünde - Grenze D/PL und dem Erreichen des Zielfahrplans des Deutschlandtaktes geschaffen.

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

B.4.2 Wasserhaushalt

B.4.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Unter A.3.3.1 werden der Vorhabenträgerin wasserrechtliche Erlaubnisse für Bahnanlagen .

- zur Einleitung von Niederschlagswasser in Grundwasser und Oberflächengewässer
- für dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser und
- für bauzeitliche Wasserhaltungen

erteilt.

Die Zuständigkeit für die wasserrechtlichen Erlaubnisse unter A.3.1 ergibt sich aus § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Hiernach entscheidet bei einem Vorhaben, für das ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis einer vorhabenbedingten Gewässerbenutzung.

Gemäß §§ 8 und 9 WHG bedurfte das beantragte Vorhaben der Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse durch das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde. Die beantragte Erlaubnis für die Niederschlagsentwässerungen der gegenständlichen Bahnanlagen, dem Einbringen von Stoffen in das Grundwasser sowie der bauzeitlichen Wasserhaltungen für das Herstellen der gegenständlichen Eisenbahnüberführungen und Durchlässe war zu erteilen, weil mit den vorgelegten Unterlagen in Verbindung mit den Auflagen unter A.4.1 sichergestellt ist, dass die Gewässer, hier das Grundwasser und Gewässer II. Ordnung, in Übereinstimmung mit der nachhaltigen Bewirtschaftung des Wasserhaushaltes im Sinne von §§ 1 und 12 WHG benutzt werden.

Die Begründungen zu den Auflagen Unter A.4.1 sind den folgenden Abschnitten zu entnehmen.

B.4.2.1.1 Einleitung von Niederschlagswasser in Grundwasser und Oberflächengewässer mit Bezug auf die Auflagen unter A.4.1.1

1. Die Einleitung entsprechender Wässer ist in der Regel in der kommunalen Abwassersatzung untersagt. Die Abwassersatzung stellt eine entgegenstehende öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG dar.
2. Die Befugnis zur Vornahme entsprechender Maßnahmen folgt aus § 101 Abs. 1 WHG.
3. Die Nebenbestimmung beruht auf § 60 Abs. 1 WHG.
4. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 USchadG normierte Gefahrenabwehrpflicht.
5. Die Befugnis zur Vorlage entsprechender Angaben und Unterlagen folgt sowohl aus § 101 Abs. 1 WHG als auch aus § 7 Abs. 2 USchadG.
6. Die Nebenbestimmung stellt für Versickerungsanlagen die Einhaltung des § 48 WHG (Reinhaltung des Grundwassers) und die Berücksichtigung der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 138 sicher.

Für Einleitungen in Oberflächengewässer dient die Nebenbestimmung der Einhaltung des § 32 Abs. 2 WHG (Reinhaltung oberirdischer Gewässer) sowie der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 102.

7. Die Nebenbestimmung konkretisiert den Verweis in § 60 Abs. 1 WHG auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik.
8. Gem. § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen.
9. Gem. § 101 Abs. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen. Die Mitteilung der geänderten Sachlage ist erforderlich, um prüfen zu können, ob eine wesentliche Änderung der Verhältnisse vorliegt, die eine Änderung der Erlaubnis erforderlich macht.
10. Die Nebenbestimmung dient dazu, schadlose Abflussverhältnisse (§ 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WHG) zu gewährleisten. Ungesicherte Böschungen können bei

starken Regenereignissen zu einem Austrag von Bodenmaterial an der Baustelle und in der Folge zu Verlandungen im oberirdischen Gewässer führen.

11. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Wasserdurchlässigkeit des Untergrunds sind im Zusammenhang mit dem Bau von Versickerungsanlagen alle erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung einer Verdichtung und zur Aufrechterhaltung der Versickerungsfähigkeit des Untergrunds zu ergreifen (siehe Abschnitt 7.2 DWA-Arbeitsblatt A 138-1).
12. Die Nebenbestimmung dient der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Versickerungsanlage und beruht auf Abschnitt 7.1 sowie 7.2 des DWA-Arbeitsblattes A 138-1.
13. Gem. § 5 Abs. 2 WHG sind alle von Hochwasser Betroffenen verpflichtet, geeignete Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen und zur Schadensminderung zu treffen.
14. Der Einbau schädlich belasteter Bodenmaterialien würde aufgrund der hohen Durchlässigkeiten im Bereich der Versickerungsanlage zu einem Schadstoffeintrag unmittelbar in das Grundwasser führen. Es darf daher nur unbelastetes Material entsprechend der ErsatzbaustoffV verwendet werden (siehe Abschnitt 5.3.1 DWA-Arbeitsblatt A 138-1).
15. Gem. § 6 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 WHG sind an oberirdischen Gewässern schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten.
16. Das Erfordernis eines Freibords entspricht den Vorgaben der allgemein anerkannten Regeln der Technik (Tabelle 14 DWA-Arbeitsblatt 138-1).
17. Der Notüberlauf dient als gezielte Entlastungsmöglichkeit (siehe Abschnitt 5.3.3.4 DWA-Arbeitsblatt A 138-1).
18. Die Funktion des Überlaufs im Mulden-Rigolen-Element kann nur dauerhaft aufrechterhalten werden, wenn der Überlauf frei von Verschmutzungen bleibt (siehe Abschnitt 6.5.1 DWA-Arbeitsblatt A 138-1). Die erforderliche Kontrolle und Reinigung des Überlaufs (siehe Tabelle E.4 DWA-Arbeitsblatt A 138-1) setzt die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit voraus.

B.4.2.1.2 Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser mit Bezug auf die Auflagen unter A.4.1.2

1. Eine Erlaubnis für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser darf gem. § 48 Abs. 1 WHG nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der

Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist. Dies ist nur gewährleistet, wenn die grundwasserrelevanten Arbeiten von Unternehmen mit ausreichender Fachkunde durchgeführt werden.

2. Gem. DVGW-Arbeitsblatt W 115 setzt eine nachvollziehbare hydrogeologische Bewertung zunächst die Gewinnung von Gesteinsproben und eine aussagekräftige Schichtenbeschreibung voraus.
3. Gem. § 48 Abs. 1 WHG darf die Erlaubnis nur erteilt werden, wenn nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen sind. Dies betrifft sowohl quantitative (insb. Verursachen hydraulischer Kurzschlüsse) als auch qualitative Auswirkungen (Eintrag von Schadstoffen).
4. Der durch die Nebenbestimmung verbindliche Verweis auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik gewährleistet die Einhaltung des in § 48 Abs. 1 WHG normierten Besorgnisgrundsatzes.
5. Es handelt sich nicht um eine belastende Nebenbestimmung, sondern nur um einen Hinweis auf das ohnehin geltende Abfallrecht.

B.4.2.1.3 Bauzeitliche Wasserhaltung mit Bezug auf die Auflagen unter A.4.1.3

1. Die Pflicht zur Information der zuständigen Behörde folgt aus § 5 Abs. 1 WHG sowie § 4 USchadG. Sie ist darüber hinaus deckungsgleich mit der sich aus § 4 Abs. 2 BBodSchG ergebenden bodenschutzrechtlichen Verpflichtung.
2. Die Nebenbestimmung konkretisiert § 48 Abs. 2 WHG.
3. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfaltspflicht.
4. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfaltspflicht.
5. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfaltspflicht.
6. Das Maß der zugelassenen Gewässerbenutzung ist gem. § 10 Abs. 1 WHG wesentlicher Inhalt der wasserrechtlichen Erlaubnis. Im Falle einer Grundwasserentnahme kann die Einhaltung der Erlaubnis nur durch entsprechende Messungen und Dokumentation der Entnahmemengen kontrolliert werden.
7. Gem. § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen.

8. Gem. § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berichtigt, Auskünfte zu verlangen.
9. Gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 3 WHG sind nachteilige Gewässerveränderungen zu vermeiden und die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten. Dies kann nur durch vollständige Wiederherstellung des Zustands vor Beginn der Bauwasserhaltung erreicht werden.
10. Gem. § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen. Die Mitteilung der Fördermenge dient zur Kontrolle der Einhaltung der genehmigten Entnahmemenge (Maß der Gewässerbenutzung, § 10 Abs. 1 WHG).
11. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 3 WHG normierten Allgemeinen Sorgfaltspflichten zur Vermeidung nachteiliger Gewässerveränderungen (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG) und zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts (§ 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG).
12. Gem. § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WHG sind an oberirdischen Gewässern schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten. Auskolkungen führen zu einem Abtrag von Sohlmaterial, durch das an anderer Stelle im Gewässer Abflusshindernisse entstehen können.
13. Gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 3 WHG sind nachteilige Gewässerveränderungen zu vermeiden und die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten. Dies kann nur durch vollständigen Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands vor Beginn der Baumaßnahme erreicht werden.
14. Die Nebenbestimmung konkretisiert sowohl die allgemeine Sorgfaltspflicht gem. § 5 Abs. 1 WHG als auch die Gefahrenabwehrpflicht gem. § 5 USchadG.

B.4.2.1.4 Allgemeine Nebenbestimmungen mit Bezug auf A.4.1.4

1. Die Möglichkeit nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen folgt aus § 13 Abs. 1 WHG.
2. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist gem. § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.
3. Vor dem Hintergrund, dass aktuell keine gesicherten Erkenntnisse über Frachten und Konzentrationen von Schadstoffen im Abwasser von Bahnanlagen vorliegen, wird die wasserrechtlichen Erlaubnisse unter A.3.3.1.1 (Einleiten von Niederschlagswasser) mit einer zeitlichen Befristung von zehn Jahren

erteilt. Innerhalb dieses Zeitraums werden Ergebnisse aus Studien und Monitoringverfahren erwartet, die ggf. eine Neuerteilung der Erlaubnis notwendig machen. Die zeitliche Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis erfolgt auf Grundlage des § 36 Abs. 2 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz in Verbindung mit § 13 Abs. 1 WHG. Sie dient dem Zweck der Sicherung einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung im Sinne des § 6 WHG und dazu, den Anforderungen an die Gewässergüte und die Gewässerökologie in hinreichendem Maße Rechnung tragen zu können.

B.4.2.2 Abteilung Wasserwirtschaft des Landesamts für Umwelt

Mit Schreiben vom 31.08.2022, Email vom 03.03.2023, Schreiben vom 1.10.2024 und vom 13.8.2025 stellt die Abteilung Wasserwirtschaft des Landesamts für Umwelt Forderungen zu einer Baubeginnanzeige der Vorhabenträgerin für den Rückbau einer Ultraschall-Durchflussmessanlage an der Pegelmessstelle 6952903 (Messstellenname: Schönow vor Eisenbahnbrücke), gemeint ist hier wohl die EÜ Randowbrücke nahe Passow bei km 91,496 der Strecke 6328.

Es werden Hinweise zur Gewässerentwicklung und Hydromorphologie der Oberflächengewässer, zum Moorschutz und zu Wasserhochständen im Bereich der Welse, der Randow und dem Salveybach gegeben

Zudem wurden Unterlagen des aktuellen Gewässerentwicklungsprojektes der Vorhabenträgerin zum Abgleich angeboten.

Zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Stand 26.4.2023, werden ebenfalls Hinweise zur Aktualisierung von Fach- und Rechtsgrundlagen sowie zur Bewertung des Ausgangszustandes der drei betroffenen Oberflächenwasserkörper und des betroffenen Grundwasserkörpers sowie zum Pestizidverzicht in Bereichen von Kreuzungen von Oberflächengewässern und in Trinkwasserschutzgebieten gegeben.

Entscheidung

Unter A.4.11.2 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, der Abteilung Wasserwirtschaft des Landesamts für Umwelt Brandenburg den Baubeginn anzuzeigen, so dass u. a. der Rückbau einer Ultraschall-Durchflussmessanlage an der Pegelmessstelle 6952903 (Messstellenname: Schönow vor Eisenbahnbrücke) rechtzeitig erfolgen kann.

Mit der Anzeige des Baubeginns an die Abteilung Wasserwirtschaft des Landesamts für Umwelt soll die Überprüfung der Übernahme der Hinweise zu den aktuellen Rechtsgrundlagen, den Angaben zu den Oberflächengewässern sowie zum Umgang mit Pestiziden gewährleistet werden, dass diese in der weiteren Planung und Ausführung übernommen wurden.

Zum Schutz der durch das Vorhaben betroffenen Moorböden wird auf die Entscheidung unter B.4.6.2 verwiesen.

B.4.2.3 Untere Wasserbehörde des Landkreises Uckermark

Die Untere Wasserbehörde (UWB) des Landkreises Uckermark fordert mit Schreiben vom 10.8.2022 die Vorlage der wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Niederschlagswassereinleitungen und -versickerungen.

Mit E-Mail vom 27.8.2025 stimmt sie dem Vorhaben aus wasserrechtlicher Sicht zu.

Entscheidung

Bezüglich der wasserrechtlichen Erlaubnisse der gegenständlichen Bahnanlagen wird auf die Entscheidung unter B.4.2.1 verwiesen.

Das Benehmen ist mit dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren hergestellt.

Diesen Planfeststellungsbeschluss sowie die festgestellten Planunterlagen erhält der Landkreis Uckermark zur Kenntnis, somit erhält auch die Untere Wasserbehörde die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Niederschlagswassereinleitungen und -versickerungen sowie die wasserrechtlichen Genehmigungen für die Gewässerkreuzungen zur Kenntnis.

Unter A.3.3.2 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, die Ausführungsplanung für die Entwässerung der Straßenbereiche an den gegenständlichen Bahnübergängen der unteren Wasserbehörde des Landkreises Uckermark vorzulegen. Damit soll die sach- und fachgerechte Planung und Ausführung der Niederschlagsentwässerung der angrenzenden Straßenbereiche bei den gegenständlichen Bahnübergängen gewährleistet sein.

B.4.2.4 Wasser- und Bodenverband „Welse“

Mit Schreiben vom 21.6.2022 stellt der Wasser- und Bodenverband „Welse“ Forderungen zu

- Abstimmungen der Bauwerksquerschnitte der EÜ Randow und der EÜ Salveybach mit der Oberen (gemeint ist ggf. die Untere) Wasserbehörde sowie dem Landesamt für Umwelt
- Zum Bauablauf bei offenen Bauweisen an Gewässerquerungen
- Zur Ausführungsplanung der Gewässerprofile und Böschungen
- Zum Umgang mit Schäden an Gewässern während der Bauausführung
- Zur Unterhaltung der neuen Durchlässe, insbesondere bei Durchlässen mit Biber- und Otterquerung
- Teilnahme an der Bauanlaufberatung

Entscheidung

Die Untere Wasserbehörde des Landkreises Uckermark sowie das Landesamt für Umwelt als Obere Wasserbehörde wurden im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren beteiligt, s. dazu B.4.2.2 und B.4.2.3.

Unter A.4.11.3 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, den Wasser- und Bodenverband „Welse“ zur Bauanlaufberatung einzuladen sowie die Ausführungsplanung der Durchlässe abzustimmen. Damit soll gewährleistet werden, dass das Aufstauen von Gewässern während der Bauphasen, Schäden am Gewässerbett, Dimensionierungen der Durchlassquerschnitte, insbesondere der Sohlanpassungen, fach- und sachgerecht geplant und ausgeführt werden.

B.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Das gegenständliche Bauvorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 ff Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verbunden, die in einem UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (Unterlage 15.1) gemäß Bundeskompensationsverordnung (BKompV) ermittelt und bewertet wurden.

Die temporäre Flächeninanspruchnahme geht mit Verlusten von Lebensraum bzw. potenziellen Beeinträchtigungen insbesondere von Fledermäusen, Reptilien und Vögeln einher. Durch die geplanten landschaftspflegerischen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen werden vermeidbare Eingriffe vor Ort unterbunden und unvermeidbare Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen kompensiert. Dem Vermeidungsgrundsatz (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG) wird somit Rechnung getragen.

Der verfolgte Vorhabenzweck lässt sich aufgrund beträchtlichen Umfangs und technischen Aufwands der Baumaßnahmen nicht ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft am gleichen Ort erreichen, der damit einhergehender Naturverbrauch lässt sich nicht völlig vermeiden (§ 15 Abs. 1 S. 1 u. 2 BNatSchG). Unvermeidbarer Naturverbrauch wird bei ordnungsgemäßer Durchführung der festgesetzten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen vollständig kompensiert und kann somit nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zugelassen werden (§§ 15 Abs. 5, 17 Abs. 1, 4 S. 1 Nr. 3 BNatSchG). Da es sich beim gegenständlichen Vorhaben um ein Vorhaben im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung handelt, ist zur Konkretisierung der gesetzlich vorgesehenen naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung die BKompV heranzuziehen (vgl. §§ 15 Abs. 7 BNatSchG, 1 BKompV).

Die Auswirkungen und die Bewältigung der Eingriffe, anhand der Vorgaben der BKompV, sind im UVP-Bericht mit integriertem LBP (Unterlage 15.1) detailliert beschrieben und in Bestands- und Konfliktplänen (Unterlage 15.3) sowie Maßnahmenplänen (Unterlage 15.4) und Maßnahmenblättern (Unterlage 15.2) dargelegt. Konflikt-schwerpunkt ist vor allem der dauerhafte Verlust von Biotopen und Habitaten sowie

Bodenfunktion durch Versiegelung. Die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind grundsätzlich geeignet, die durch das Vorhaben entstehenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zu mindern bzw. zu vermeiden. Zum Ausgleich und Ersatz verbleibender Beeinträchtigungen stehen grundsätzlich geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen zur Verfügung.

Die Planfeststellungsbehörde stellt in ihrer naturschutzrechtlichen Abwägung fest, dass die Vorhabenträgerin ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch geeignete landschaftspflegerische Vermeidungs-/Verminderungsmaßnahmen nachkommt. Die geplanten Kompensationsmaßnahmen sind geeignet, die unvermeidbaren vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Ergebnis der Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zulässig, da die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege insbesondere hinter dem öffentlichen Interesse (vgl. B.4.1) an dem Vorhaben zurückstehen müssen.

Ausführungsplanung – Die Auflage soll die sach- und fachgerechte Planung und Ausführung der Kompensationsmaßnahmen gewährleisten. Der Vorhabenträgerin ist daher die Erarbeitung einer Ausführungsplanung und eine vorherige Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden aufzuerlegen.

Umweltfachliche Bauüberwachung – Die Auflage zur Umweltfachlichen Bauüberwachung ist ergänzend zur Maßnahme 049_V zu verstehen. Die Auflage stellt den Bezug zu den durch das Eisenbahn-Bundesamt formulierten Standards (insbesondere im Blick auf Ausbildung der Fachperson, Verfügungsgewalt und Einbettung in weitere Procedere) sicher.

Umsetzungszeitpunkt der Kompensationsmaßnahmen – Die Auflage zum frühzeitigen Umsetzen der Maßnahmen zu Gehölzpflanzungen dient der Verringerung des Time-Lag-Effekts sicher und soll eine schnellere und sicherere Wirksamkeit der Maßnahmen gewährleisten.

Baufeldfreimachung – Die Rodung bzw. das Fällen von Bäumen und Sträuchern ist im Wesentlichen auf den Zeitraum vom 01.10. bis 28.02. des Folgejahres zu begrenzen (vgl. Maßnahme 002_VA und 003_VA). Die Auflage zur vorgelagerten Kontrolle ist als Ergänzung der Maßnahmen zu verstehen und dient dem Schutz von in Gehölzen brütender und lebender Avifauna sowie Bodenbrütern. Insbesondere ein Verstoß

gegen das artenschutzrechtliche Störungs- oder Tötungsverbot wird mittels der Bauzeitenregelung vermieden. Die Auflage trägt der dynamischen Entwicklung der Natur und der darin beheimateten Arten Rechnung.

Sicherung wertvoller Biotopbestände, Biotoptypen und wertvoller Einzelbäume vor Baubeginn – Der Vorhabenträgerin wird der Schutz wertvoller Biotopbestände, Biotoptypen und Einzelbäume vor Baubeginn aufgegeben. Die Auflage stellt eine Präzisierung und Erweiterung der durch die Vorhabenträgerin bereits vorgesehenen Maßnahmen 001_VA und 025_VA dar. Die Auflage dient der fachgerechten Umsetzung der Maßnahmen, der Präzisierung und der Wahrung anerkannter Standards sowie damit einhergehender guter fachlicher Praxis.

Lagerung von Oberböden während des Baubetriebs – Abgeschobener Oberboden ist gemäß DIN 18915 zu lagern und im Zuge der Rekultivierung nach Abschluss der Baumaßnahmen unverzüglich wieder aufzutragen, so dass eine Schädigung oder nachhaltige negative Beeinträchtigung des Oberbodens vermieden werden kann. Die natürlichen Bodenfunktionen können durch das Abschieben, Lagern und Zwischenbegrünen erhalten werden. Die Bodenverdichtung wird vermindert. Ergänzend wird auf die Bestimmungen zum Bodenschutz unter A.4.5 verwiesen.

Bauablauf – Die Auflage zum Einsatz von Baumaschinen sichert einen schonenden Umgang mit den Schutzgütern Boden und Wasser ab, insbesondere des Grundwassers. Verunreinigungen, unnötige Verdichtungen und Schädigungen können hierdurch minimiert und verhindert werden.

Erfolgskontrolle für Kompensationsmaßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten – Diese Auflage ist zum Schutz der Allgemeinheit und Umwelt vor verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturraum erforderlich, um den Auswirkungen des Vorhabens auf bestimmte Schutzgüter Rechnung zu tragen und die Einhaltung der Kompensationsverpflichtungen der Vorhabenträgerin zu kontrollieren. Zudem sichert die Umsetzung der Erfolgskontrolle und die Beteiligung der Fachbehörden ab, dass die planfestgestellten Maßnahmenziele erreicht werden.

B.4.3.1 Landesamt für Umwelt

In seiner Stellungnahme vom 2. November 2022 führt das Landesamt für Umwelt aus, dass die Eingriffsregelung nicht ausreichend abgearbeitet worden sei. Ferner bestünden Zweifel hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens hinsichtlich der gewählten Trasse. Diese Zweifel konnten im Rahmen der 1. Planänderung (Blau-druck) ausgeräumt werden.

B.4.3.2 Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Uckermark

Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Uckermark fordert im Schreiben vom 10.8.2022:

1. Moorschutzprojekt „Projektgebiet Brandenburg „Randow-Welse-Bruch“

Die trassennahe und -ferne Maßnahmenplanung ist hinsichtlich möglicher Flächenbetroffenheiten mit dem Moorschutzprojekt „Projektgebiet Brandenburg „Randow-Welse-Bruch“ (Torfgraben) abzugleichen.

2. „Randowniederung (Uckermark)“

Die trassennahe und -ferne Maßnahmenplanung ist hinsichtlich der Flächenbetroffenheiten des in Planung befindlichen Naturschutzgroßprojektes „Randowniederung (Uckermark)“ mit der UNB Uckermark abzustimmen.

3. Pflanzprojekte

Pflanzprojekte sollten möglichst nicht als kleinflächige Einzelmaßnahmen umgesetzt werden.

4. Fledermauswinterquartier und Gehölzpflanzung für Insekten

Auf dem Flurstück 101 der Flur 2 in der Gemarkung Rosow (Neu-Rosow, ehemaliges Wasserwerk, Gemeinde) ist eine bauliche Anlage vorhanden, die als Fledermauswinterquartier erweitert werden könnte. Auf der umgebenden Fläche wäre die Anlage einer Gehölzpflanzung (Insektenschutzprogramm - Insektenschutzgesetz) möglich und zweckmäßig.

5. Zuständigkeiten

Es wird empfohlen, dass ggf. Änderungen im Einzelfall durch eine behördliche Entscheidung der UNB zu treffen sind (z.B. Anlage von Zufahrten; Lagerplätze außerhalb der Planfeststellungsgrenze).

6. Kompensationsverzeichnis

Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis des Landes Brandenburg (§ 17 Abs. 6 BNatSchG1) sind von den Zulassungsbehörden an die Fachbehörde für Naturschutz und Landschaftspflege zu übermitteln (§ 3 NatSchZustV23).

Entscheidung

Zu 1. und 2.: Moorschutzprojekt „Projektgebiet Brandenburg „Randow-Welse-Bruch“ und „Randowniederung (Uckermark)“

Die GIS-Daten der trassennahen und -fernen Maßnahmenplanung wurden der UNB des Landkreises Uckermark im Anhörungsverfahren zum Abgleich geschickt.

Der Vorhabenträgerin wird unter A.4.2.2 lit. a) die Auflage erteilt, die Ausführungsplanung der Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Landkreises Uckermark mit der UNB abzustimmen, insbesondere sind die Flächenbetroffenheiten des Moorschutzprojektes „Projektgebiet Brandenburg „Randow-Welse-Bruch“ (Torfgraben)“ sowie des in Planung befindlichen Naturschutzgroßprojektes „Randowniederung (Uckermark)“ abzugleichen. Bezüglich des Schutzes von Mooren im Baubereich des gegenständlichen Vorhabens wird auch auf die Entscheidung unter A.4.5 verwiesen.

Zu 3.: Pflanzprojekte

Die Vorhabenträgerin sagt zu, auf kleinflächige Pflanzungen zu verzichten, sofern das möglich ist, da das bei der Größe dieses Projektes nicht immer umsetzbar, s. a. A.5.2.

Zu 4: Fledermauswinterquartier und Gehölzpflanzung für Insekten

Die Vorhabenträgerin erwidert dazu: *Die Maßnahmenplanung ist derzeit abgeschlossen. Die vorgeschlagene Maßnahme wird für den weiteren Planungsverlauf in unseren Maßnahmenkatalog aufgenommen.*

Ein Entscheidungsbedarf der Planfeststellungsbehörde wird nicht gesehen.

Zu 5.: Zuständigkeiten

Die Untere Naturschutzbehörde kann im Rahmen der Ausführungsplanung entscheiden, soweit es sich bei den Änderungen nicht um Planänderungen handelt, die durch das EBA zu bearbeiten sind, insbesondere Änderungen an Bahnanlagen.

Zu 6.: Kompensationsverzeichnis

Unter A.4.2.1 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, die im Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) der DB AG erfassten vorhabenbezogenen Kompensationsmaßnahmedaten an das Eingriffs- und Kompensationsflächen-Informationssystem (EKIS WebGIS) des Landes Brandenburg zu exportieren.

B.4.3.3 Gemeinden Casekow und Mescherin

Mit Schreiben vom 27.7.2022 rügen die Gemeinde Casekow sowie die Gemeinde Mescherin die trassenfernen landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen in der Gemarkung Zerwelin, in der Gemarkung Schmölln und in der Gemarkung Flemsdorf. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hätten auch in der Gemeinde Casekow umgesetzt werden können.

Entscheidung

Seitens der Gemeinde Casekow wurden Flächen für Kompensationsmaßnahmen angeboten. Diese hat die Vorhabenträgerin auf ihre Eignung geprüft.

Im Ergebnis dieser Prüfung wurde festgestellt, dass eine explizite Umwandlung von trassenfernen in trassennahe Maßnahmen leider nicht realisierbar ist. Es standen keine Maßnahmen zur Verfügung, welche einen funktionellen oder biotopwertbezogenen Kompensationswert auswiesen. Gemäß § 15 Nr. 2 BNatSchG sind Ausgleich und Ersatz vor dem Gesetz gleichgestellt. Die Verwendung trassennaher Kompensationsflächen im Austausch gegen trassenferne Kompensationsmaßnahmen können von der Vorhabenträgerin daher nicht verlangt werden.

Die trassenfernen Maßnahmen in Flemsdorf und Zerwelin entfallen komplett und die in Schmölln zum Teil.

In der Gemeinde Casekow werden nunmehr neben den Wiederherstellungs- und Gestaltungsmaßnahmen auf den Bau- und Anlageflächen Amphibiengewässer am Weiher östlich des Blumberger Weges (024_A) sowie Lebensräume für Arten der Offenlandbiotope (031_FCS) geschaffen.

B.4.4 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

B.4.4.1 Vogelschutzgebiet „Randow Welse Bruch“ (DE 2751 421)

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG zugelassen trotz erheblicher Beeinträchtigungen des europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) „Randow Welse Bruch“ (DE 2751 421) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen (A.3.1.1).

Wie in Unterlage 17.3 dargelegt, liegen die Ausnahmevoraussetzungen vor:

In Unterlage 17.1 wurde festgestellt, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen nicht auszuschließen sind. Gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG wäre das geplante Vorhaben „PFA 2: Bf Passow(e) - Grenze D/PL der ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL (-Szczecin)“ im Planfeststellungsabschnitt 2 somit unzulässig. Gem. § 34 Abs. 3 darf ein Projekt abweichend von Abs. 2 nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es

- aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Des Weiteren sind nach § 34 Abs. 5 die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen. Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit über die getroffenen Maßnahmen.

Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass diese Ausnahmevoraussetzungen gegeben sind:

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Grundsätzlich wird bezüglich der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses auch auf die Planrechtfertigung unter B.4.1 verwiesen.

Das Projekt ABS Angermünde - Grenze D/PL (-Stettin) hat ein hohes öffentliches Interesse, dass sich aus verschiedenen Positionen aufzeigen lässt. Ohne Umsetzung des Projektes wird die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gemäß geänderten Klimaschutzgesetz nicht nachhaltig sichergestellt.

1. Aus Sicht des Bundes: Es ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 hinterlegt.

„Die Bahnstrecke Berlin - Stettin ist zwischen Passow und der Grenze bei Tantow lediglich eingleisig und nicht elektrifiziert. Des Weiteren beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Angermünde und Tantow derzeit lediglich 120 km/h. Zur Attraktivitätssteigerung der Strecke und zur Schaffung fernverkehrstauglicher Fahrzeiten ist neben der Elektrifizierung zwischen Passow und Tantow die durchgängige Beschleunigung auf Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h vorgesehen.“

Hier erfolgt sogar die Bewertung des Projektes in der prioritären Umsetzung als vorranglicher Bedarf. Gründe hierbei sind nach Bewertung der Bundesgutachter:

- Das hohe Nutzen zu Kosten-Verhältnis,
- keine hohe Umweltbetroffenheit
- die Transportkostensenkung und
- die Fahrzeitverkürzung um 39 Minuten mit der Geschwindigkeitserhöhung.

Mit dem geänderten Klimaschutzgesetz werden die Zielvorgaben für weniger CO₂-Emissionen angehoben. Das Minderungsziel für 2030 steigt um 10 Prozentpunkte auf mindestens 65 Prozent. Das heißt, Deutschland soll bis zum Ende des Jahrzehnts seinen Treibhausgas-Ausstoß um 65 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringern. Die höheren Ambitionen wirken sich auch auf die CO₂-Minderungsziele bis zum Jahr 2030 in den einzelnen Sektoren aus: in der Energiewirtschaft, der Industrie, im Verkehr, im Gebäudebereich und in der Landwirtschaft.

Der Bund rechnet gemäß Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 mit folgenden bauspielhaften Auswirkungen des Projektes auf die verkehrliche Entwicklung:

- Verlagerungen vom Pkw auf den Schienenpersonenverkehr mit 310.000 Personenfahrten/a
- Verlagerungen vom Lkw auf den Schienengüterverkehr mit 174.000 t/a

In dessen Konsequenz führt es zu Einsparungen von ca. 15.602 t Kohlendioxid pro Jahr.

2. Aus Sicht der Bundesländer Berlin und Brandenburg: Die Länder beteiligen sich mit jeweils 50 Mio. Euro Investitionssumme, um den durchgehenden zweigleisigen Ausbau von Angermünde bis zur Grenze Deutschland/Polen realisieren zu lassen.

Kernpunkt dieser vertraglichen Regelung mit dem Bund und der DB sind die zusätzlich bestellten Personenverkehre. Es sollen bis zu 24 Züge am Tag mehr verkehren, um die Attraktivität der Strecke für Reisende sowohl für die Metropolen Berlin und Stettin als auch für die Uckermark zu erhöhen.

Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Verkehrsstationen wird speziell für Pendler eine höhere Motivation für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erzeugt.

3. Aus Sicht des Nachbarlandes Polen: Die Vereinbarung zur Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Polen wurde 2013 unterzeichnet. Seitdem laufen die bilateralen Planungsprozesse auf beiden Seiten, um die durchgängige Elektrifizierung der Strecke von Angermünde bis nach Stettin zeitgleich abzuschließen. Im Jahr 2021 hat auch das polnische Ministerium den zweigleisigen Ausbau bis nach Szczecin Gumiencie bestätigt. Historisch gesehen bestand die zweigleisige Verbindung bereits seit 1873 bis 1945 und wurde dann aufgrund von Reparationsleistungen an die Sowjetunion eingleisig zurückgebaut. Es ist somit festzustellen, dass trotz Vorbelastung durch die Eisenbahnstrecke die Entwicklung und Ansiedlungen der Vögel in diesem Gebiet erfolgte und sich somit nicht gegenseitig ausschließt.

Zumutbare Alternativen

Nach § 34 Abs. 3 BNatSchG darf ein Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Es ist daher zu prüfen, ob konfliktärmere Varianten als diese Trassenführung möglich sind. Dazu erfolgt in der Natura 2000-Abweichungsprüfung SPA „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2751-421) (Kapitel 3 der Unterlage 17.3.1) eine ausführliche Variantendiskussion. Auch im Erläuterungsbericht zum Vorhaben (Unterlage 1.1) wird auf die Alternativen-Prüfung eingegangen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Alternativen-Prüfung im Kapitel zur Variantenentscheidung unter B.4.1 dargestellt und dabei ergänzend auch eigene Erwägungen getroffen. Hierauf wird an dieser Stelle verwiesen.

Im Ergebnis schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Einschätzung der Vorhabenträgerin an, dass zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Insbesondere ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen, dass die künftige Nutzung des Schienenverkehrs zunimmt durch die angestrebte Verlagerung von Verkehr der Straße auf die Schiene.

Vermeidungsmaßnahmen:

Mit den zumutbaren und sinnvollen Schadensbegrenzungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen von Arten vermieden. Diese hat die Vorhabenträgerin im Zuge der

1. Planänderung (Blaudruck) eingeplant. Folgende Maßnahmen werden der Vorhabenträgerin zum Schutz der Avifauna unter A.4.3 auferlegt:

- 018_SB-VA: Bauzeitenbeschränkungen in Horstschutzzonen
- 020_SB-VA: Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker /Schaffung von Überflughilfen
- 022_A-SB-VA: Bepflanzung von Böschungen mit dichten, kleinwüchsigen Gehölzen (Kratzbeeren)
- 025_SB-VA: Verminderung Wildschlag durch den Einsatz von Reflektoren und olfaktorischen Wirkstoffen

Kohärenz des Netzes „Natura 2000“

Soll ein Projekt nach § 34 Absatz 3 zugelassen werden, sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen (§ 34 Absatz 5 BNatSchG). Diese Maßnahmen müssen die durch das Projekt beeinträchtigten Funktionen des betroffenen Schutzgebietes im Netz „Natura 2000“ wiederherstellen. Umfang und Qualität der Maßnahmen müssen geeignet sein, die Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Kohärenz des Netzes „Natura 2000“ auszugleichen (Verwaltungsvorschrift MLUK Brandenburg zu NATURA 2000).

Folgende Anforderungen an die Geeignetheit der Kohärenzsicherungsmaßnahmen müssen erfüllt sein:

- Sie müssen die durch das Projekt entstehenden Beeinträchtigungen sowohl funktional als auch in vergleichbarem Umfang ausgleichen und geeignet sein, einen günstigen Erhaltungszustand der betroffenen Arten oder Lebensräume sicherzustellen (z.B. durch Wiederherstellung, Verbesserung oder Neuschaffung eines Lebensraumes).
- Die Maßnahmen sollen zum Zeitpunkt der Beeinträchtigung des Gebietes bereits wirksam sein.
- Sie können im betroffenen Gebiet, in einem anderen Natura 2000-Gebiet oder außerhalb der Natura 2000-Gebietskulisse durchgeführt werden. Voraussetzung ist jedoch, dass die Maßnahme in derselben biogeografischen Region verwirklicht wird.

Diese Anforderungen werden von den vorgesehenen Maßnahmen 032_FCS-K bis 034_FCS-K erfüllt:

- 032_FCS-K: Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen;
- 033_FCS-K: Finanzielle Beteiligung am Jungvogelmanagement
- 034_FCS-K: Förderung des Schreiadlers durch Anlage von Amphibiengewässern

Die aufgeführten Maßnahmen dienen der Habitatverbesserung für die in Kapitel 4.1 der Unterlage 17.3.1 aufgeführten Arten. Sie sichern den Erhaltungszustand der be-

troffenen Populationen (vgl. Kapitel 4.4) im Rahmen der Abweichungsprüfung ab. Diese Habitatverbesserung erfolgt auf insgesamt 8,04 ha (Hecken) und 8.700 m² (Amphibiengewässern). Das entspricht dem Umfang der durch die Erhöhung der anlage- und betriebsbedingten Kollisionsgefährdung sowie teilweise auch auf die bauzeitliche Störung und den bau- und/oder anlagebedingten Verlust von regelmäßig genutzten Niststätten ausgelöste Habitatminderungen im Randow Welse Bruch. Die Maßnahmenflächen liegen innerhalb oder im nahen Umfeld des SPA-Gebietes „Randow Welse Bruch“. Das Risiko der Kollision von Vogelindividuen mit Zügen oder ein erneuter Lebensraumverlust durch Bauvorhaben ist dort ausgeschlossen. Ferner sind Maßnahmen für Reptilien und Amphibien formuliert, die durch die betroffenen Vogelarten mit genutzt werden können.

Die hier in störungsarmen Räumen durchgeführten Maßnahmen bedeuten eine (großflächige) Habitatverbesserung hinsichtlich Brut-, Rast- und Nahrungsraum für Vogelarten der Sumpf-/ Moorlandschaften und des Offenlandes. In der SPA-Verträglichkeitsstudie, der SPA-Abweichungsprüfung (Unterlage 17.1.1 und 17.3) und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 16.1) wird die artspezifische Eignung der Maßnahmen aufgezeigt. Unter Berücksichtigung dieser vorgesehenen Maßnahmen ist eine vorhabenbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes (Schreiadler, Neuntöter) der Populationen im SPA-Gebiet auszuschließen.

Somit ist auch eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen in ihren natürlichen Verbreitungsgebieten (biogeographische Region) ausgeschlossen. Die Kohärenz des Netzes „NATURA 2000“ bleibt gewahrt.

Fazit Ausnahmeprüfung

Das geprüfte Planungsvorhaben erfüllt alle Zulassungsvoraussetzungen des Ausnahmeverfahrens gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG:

Die für das Vorhaben sprechenden Planungsziele liegen im zwingenden öffentlichen Interesse.

Andere Lösungen wurden umfangreich geprüft. Zum Vorhaben in der zur Prüfung vorgelegten Form gibt es keine zumutbare Alternative.

Der Erhaltungszustand der Populationen des Schreiadlers (*Aquila pomarina*) und des Neuntöters (*Lanius collurio*) in der biogeografischen Region verschlechtert sich nicht. Dadurch bleibt die Kohärenz des Netzes „NATURA 2000“ gewahrt.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass noch nicht genehmigte Pläne oder Projekte nicht als zusätzlich auf das SPA Gebiet wirkendes Projekt zu berücksichtigen sind.

Dies entspricht der Rechtsprechung des BVerwG, wie auch den Anforderungen des LfU. Danach sind andere Pläne und Projekte dann in die Verträglichkeitsprüfung (Summationsprüfung) nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG einzubeziehen, wenn ihre Auswirkungen und damit das Ausmaß der Summationswirkung verlässlich absehbar sind. Das ist grundsätzlich nicht schon mit Einreichung prüffähiger Unterlagen oder der Auslegung der Unterlagen, sondern erst dann der Fall, wenn die erforderlichen Zulassungsentscheidungen erteilt sind (BVerwG, Urteil vom 15.05.2019, Az. 7 C 27/17).

Einwendungen

Das Landesamt für Umwelt weist in seinen Stellungnahmen vom 2.11.2022 und 6.10.2024 darauf hin, dass eine Abweichungsprüfung erforderlich sei. Dies sei durch die erhöhte Kollisionsgefährdung des Schreiadlers mit den Oberleitungsanlagen und den Zügen in kumulativer Betrachtung mit an der Grenze zum SPA liegenden Windparks zu begründen. Ferner sei die formulierte Maßnahme zur Anlage von Amphibiengewässern keine Kohärenz- sondern eine Schutzmaßnahme. Zum Bestandsschutz des Schreiadlers sei daher eine Beteiligung am Jungvogelmanagement angeraten. Hinsichtlich der festgestellten Wirkfaktoren seien alle Vögel abzubilden und deren Erheblichkeit von Beeinträchtigungen insbesondere im Hinblick auf einen ungünstigen Erhaltungszustand nachzuarbeiten. Die rechtlichen Anforderungen hinsichtlich des geprüften Artinventars seien zu prüfen, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Das Maßnahmenkonzept sei hinsichtlich Wirksamkeit, Passfähigkeit für alle Erhaltungszielarten (Vermeidung von Benachteiligungen einzelner Arten vermeiden) und der gewählten Maßnahmenbezeichnung zu korrigieren.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin legt in Rahmen der 1. PÄ eine Abweichungsprüfung vor. Diese wurde umfangreich mit dem LfU abgestimmt und vorbesprochen. Ferner sichert die Vorhabenträgerin die Beteiligung am Jungvogelmanagement zu und formuliert hierzu die Maßnahme 033_FCS-K. Bezüglich der Bezeichnung der Maßnahmen 034 ist festzuhalten, dass Maßnahmen zur Schadensbegrenzung im weiteren Sinne Maßnahmen sind, die auf eine Minimierung, wenn nicht gar eine Beseitigung der negativen Auswirkungen auf ein Gebiet abzielen, wohingegen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung demnach Ausgleichsmaßnahmen im weiteren Sinne sind. Sie müssen sicherstellen, dass der Beitrag eines Gebiets zur Erhaltung eines günstigen Zustands eines oder mehrerer natürlicher Lebensräume innerhalb der betroffenen „biogeografischen Region“ gewahrt bleibt. Im gegenständlichen Fall minimiert die Maßnahme den Schaden des Nahrungsraumverlusts durch Ausgleich der Nahrungshabitate mit Herstellung neuer natürlicher Lebensräume innerhalb der betroffenen Region. Der Einschätzung des Landesamts für Umwelt bei der Maßnahme 034_FCS-K, dass es sich um eine Maßnahme zur Schadensbegrenzung handelt, kann daher gefolgt werden. Der Argumentation der Vorhabenträgerin jedoch ebenso. Aufgrund der Ausgestaltung der Maßnahme zur Neuanlage von Amphibiengewässern und der daraus resultieren-

den multifunktionalen Nutzung könnte hier von einer kombinierten Maßnahme ausgegangen werden. Auf eine Änderung der Bezeichnung wird auf Grund des erheblichen Änderungsaufwandes als nicht notwendig erachtet.

Die Vorhabenträgerin legt dar, dass alle Vögel hinsichtlich der festgestellten Wirkfaktoren abgebildet wurden. Der Erhaltungszustand der betroffenen Arten wurde nachgearbeitet (1. Planänderung Blaudruck). Die rechtlichen Anforderungen hinsichtlich des geprüften Artinventars wurden geprüft, fehlende Arten wurden ergänzt. Vermeidbare Beeinträchtigungen werden unterlassen. Das Maßnahmenkonzept wurde hinsichtlich der Wirksamkeit, Passfähigkeit für alle Erhaltungszielarten und der gewählten Maßnahmenbezeichnung im Rahmen der 1. Planänderung korrigiert.

B.4.4.2 FFH „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2750-301)

Das FFH-Gebiet „Randow-Welse-Bruch“ erstreckt sich nördlich der Bahnstrecke (bahnlinks) von ca. km 91,46 bis km 92,3 im Randow-Bruch. Zwischen km 91,46 und km 91,53 durchquert die Bahnstrecke auf einer Länge von ca. 70 m das FFH-Gebiet „Randow-Welse-Bruch“. Danach verläuft die Grenze des FFH-Gebietes auf einer Länge von ca. 800 m parallel zur Bahnstrecke im Abstand von ca. 20 m bis zum km 92,3.

Zum FFH-Gebiet „Randow-Welse-Bruch“ wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 17.2) vorgelegt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch das Vorhaben geringflächig im Bereich der Randow in das FFH-Gebiet eingegriffen wird. Das Gewässer ist in diesem Abschnitt als LRT des Anhangs I „3260 - Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitriche-Batrachion*“ eingestuft. Der betroffene Abschnitt des Gewässers ist im Bestand bereits durch eine Eisenbahnüberführung gekennzeichnet und daher weitestgehend begradigt und gehölzfrei. Für die Erneuerung der Bahnbrücke über die Randow sind Bauarbeiten in diesem Bereich erforderlich. Erhebliche Eingriffe in die (geschützten) natürlichen Lebensraumtypen (LRT) sind jedoch nicht zu verzeichnen, da die lichte Weite des Bauwerks vergrößert wird. Für die Entwicklung der LRT ist dies positiv zu bewerten. Die Gewässerstruktur bleibt unverändert. Weitere LRT sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Für die im FFH-Gebiet relevanten Tier- und Pflanzenarten Biber, Fischotter, Steinbeißer und Bitterling (Anhangs II FFH-RL) existieren innerhalb des 500 m Untersuchungsraumes Nachweise bzw. nicht auszuschließende Vorkommen. Erhebliche Beeinträchtigungen dieser Arten durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden.

Im Ergebnis sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgebietsbelange mit dem Vorhaben verbunden. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Belange des FFH-Gebiets „Randow-Welse-Bruch“ (DE 2750-301) zulässig.

B.4.4.3 FFH „Salveytal“ (DE 2752-302) und FFH „Piepergrund“ (DE 2751-301)

Für die Schutzgebiete FFH „Salveytal“ (Unterlage 18.1) und FFH „Piepergrund“ (Unterlage 18.2) wurde jeweils eine FFH-Vorprüfung durchgeführt, um zu klären, ob potenziell erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch das Vorhaben ausgelöst werden können.

Die FFH-Gebiete liegen außerhalb der vom Vorhaben betroffenen Eingriffsflächen. Entsprechend kommen die Vorprüfungen zu dem Ergebnis, dass für o. a. FFH-Gebiete keine erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten sind.

Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Belange des FFH-Gebiet „Salveytal“ (DE 2752-302) und FFH „Piepergrund“ (DE 2751-301) als zulässig einzustufen.

B.4.4.4 Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Blumberger Forst“

Das Vorhaben liegt teilweise innerhalb des LSG „Blumberger Forst“. Im diesem Gebiet sind grundsätzlich alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen (Beschluss Nr. 7-1/65 des Rates des Bezirkes Frankfurt (Oder) vom 12.01.1965).

Für das Landschaftsschutzgebiet „Blumberger Forst“ ist keine Befreiung erforderlich (Rücknahme des Antrages im Rahmen der 3. Planänderung), da die Verordnung insbesondere den Erhalt des Gesamtcharakters des Schutzgebietes für die Erholungsnutzung und die nachhaltige Bewirtschaftung zum Ziel hat. Dieser wird durch die geringe Flächeninanspruchnahme des Vorhabens von 0,24% der Schutzgebietsfläche (davon 0,14% dauerhaft) entlang einer bestehenden Bahnstrecke begründet. Zudem hat das Vorhaben eine Baumaßnahme am Bundesverkehrsweg zum Gegenstand und berücksichtigt zugleich über die festgesetzten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen die Schutzzwecke der Verordnung des LSG. Damit unterfällt es aufgrund staatsvertraglichen Nichtanwendungsbefehls nicht dem generellen Bauverbot der Schutzgebietsverordnung (siehe Art. 3 Durchführungsvereinbarung zum Einigungsvertrag zu Kap. XII). Da die Baumaßnahmen an einem Bundesverkehrsweg mithin bereits nach ausdrücklichem Willen der Parteien des Einigungsvertrages keinen atypischen Sonderfall darstellen, ist eine naturschutzrechtliche Befreiung vom Bauverbot der Schutzgebietsverordnung weder erforderlich, noch statthaft (vgl. BVerwG IV C 69/70 Urt. v. 14.07.1972).

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2.11.2022 führt das Landesamt für Umwelt – Abteilung Naturschutz N1 aus, dass nicht erkennbar sei, wie mit dem Bauverbot im LSG umgegangen werden solle.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der 1. Planänderung (Blaudruck) die Betroffenheit des LSG klar herausgestellt. Im Rahmen der 3. Planänderung erfolgt zudem eine erneute Einordnung des Erfordernisses einer Befreiung. Der Einwand ist demnach ausgeräumt.

B.4.4.5 Landschaftsschutzgebiet Naturpark Unteres Odertal

Das LSG Nationalparkregion Unteres Odertal grenzt zwischen Schönfeld (km 107,25) und Tantow (km 111,8) südlich an die Bahnstrecke. Die Strecke verläuft damit am nordwestlichen Rand des sich bis zur Oder im Osten bzw. nach Blumenhagen im Süden erstreckenden, flächenmäßig sehr großen Schutzgebiets. Schutzzweck des LSG Naturpark Unteres Odertal ist die besondere Auenlandschaft, die artenreichen Tier- und Pflanzenbestände, die zahlreichen Feuchtbiotope, Wiesen und Auwälder sowie die Stromaue begleitende Hangwälder im Verbund mit anderen Wäldern und den Trockenrasen zu schützen, zu pflegen, zu erhalten sowie in ihrer natürlichen Funktion zu entwickeln. Aufgrund der Lage des Bauvorhabens außerhalb und am äußersten Rand des Schutzgebietes können erhebliche Beeinträchtigungen des LSG Naturpark Unteres Odertal ausgeschlossen werden, da Landschaftsschutzgebiete regelmäßig Pufferzonen mit umfassen (ergänzend siehe zudem B.4.4.4).

B.4.4.6 Naturschutzgebiete (NSG) Piepergrund und Salveybach

Das NSG Piepergrund besteht seit 1997. Es ist nahezu deckungsgleich zu dem FFH-Gebiet Piepergrund, für dessen Schutzziele eine FFH-Vorprüfung (Unterlage 18) erarbeitet wurde. In der NSG-Verordnung wird als Schutzzweck der Erhalt „kontinental geprägter Trockenrasen“ beschrieben. Da sich das NSG in Randlage zu dem Bauvorhaben befindet und weder anlagebedingt noch bauzeitlich betroffen ist, entstehen keine nachteiligen Auswirkungen.

Das NSG Salveybach wurde 2003 eingerichtet. Schutzzweck ist ein reichhaltiges Mosaik unterschiedlicher, typisch ausgeprägter Lebensräume der Bachauen und der trockenen Hanglagen. Es befindet sich in geringer Entfernung zum Baufeld. Eingriffe in das Schutzgebiet sind nicht absehbar.

B.4.4.7 § 30 Biotope

Der UVP-Bericht mit integriertem LBP listet alle vorhabenbedingt verlorengelassenen Biotope auf (Unterlage 15.1). Eine Zerstörung oder sonstige erhebliche Beeinträchtigung

gung gesetzlich geschützter Biotope ist generell verboten (§ 30 Abs. 1 u. 2 S. 1 BNatSchG, § 18 Abs. 1 u. 2 BbgNatSchAG). Von den Verboten des BNatSchG sowie aufgrund Naturschutzrechts der Länder kann allerdings auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (§ 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG). Bei Wiederherstellung an Ort und Stelle kommt zudem eine Ausnahmezulassung in Betracht (§ 30 Abs. 3 BNatSchG). Die Vorhabenträgerin hat die Voraussetzungen für einer Ausnahme nach § 30 Abs. 2 BNatSchG für alle betroffenen besonders geschützten Biotope dargelegt. Für die Biotope, bei denen ein vollständiger Ausgleich am Ort des Eingriffs erfolgt, wird der Vorhabenträgerin unter A.3.1.2 die Ausnahme für die Nutzung erteilt. Diese Eingriffe werden durch Wiederherstellungsmaßnahmen an Ort und Stelle des Eingriffs kompensiert. Für Biotoptypen mit schwerer Regenerierbarkeit in Zeiträumen >15 Jahren wird seitens der Planfeststellungsbehörde ein Ausgleich für nicht realisierbar erachtet. Aufgrund der durch das Vorhaben verursachten Änderungen in der Ausprägung der betroffenen Flächen, Böden und des Wasserhaushalts ergeben sich erhebliche Störungen bzw. vollständige Verluste der Flächen, auf denen sich die gelisteten geschützten Biotope befinden. Für diese besonders geschützten Biotope wird der Vorhabenträgerin unter A.3.1.2 gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung vom Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung der dort aufgeführten, nach § 30 Abs. 2 BNatSchG und § 18 BbgNatSchAG besonders geschützten Biotope, in dem für die Realisierung des Vorhabens notwendigen Umfang, erteilt.

Eine Befreiung kann gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Diese Voraussetzungen liegen vor. Das Vorhaben liegt im öffentlichen Interesse (vgl. Planrechtfertigung unter B.4.1). Die Inanspruchnahme erfolgt anlagebedingt für die nach den Regeln der Technik erforderliche Erweiterung und Verbreiterung der Betriebsanlagen (Bau des 2. Gleises), Planum und Böschungen sowie die Anlage von Rettungszufahrten. Zudem ist die Inanspruchnahme baubedingt notwendig für die Anlage von Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen, die in der Regel direkt bzw. so verkehrsgünstig wie möglich an den umzubauenden Anlagen errichtet werden. Die Notwendigkeit der Inanspruchnahme hat die Vorhabenträgerin für alle betroffenen Biotope im Einzelnen geprüft und dargelegt (vgl. hierzu Unterlage 15.1.). Es handelt sich hierbei um einen atypischen Sonderfall (vgl. OVG für das Land Schleswig-Holstein, 4 KS 2/22 Urt. v. 13.12.2023).

Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt

Das Landesamt für Umwelt trägt in seiner Stellungnahme vom 2.11.2022 vor, dass hinsichtlich der gewählten Kartierzeiträume nachzubessern sei, da andernfalls nicht alle § 30 Biotope erfasst würden. Die Bewertung sei fragwürdig, ebenso wie die Zustandsbewertung.

Mit Schreiben vom 6.10.2024 und nach Vorlage der 1. Planänderung trägt das LfU vor, dass nicht klar wäre, ob tatsächlich für alle betroffenen § 30 Biotope eine Ausnahme beantragt werden könnte, da die Berücksichtigung von Baustraßen als Rettungszufahrten nicht betrachtet worden sei.

Ferner wäre eine Befreiung für das Verlagern eines Steinriegels nicht erteilbar, da die Anlage eines Lesesteinhaufens zumutbar sei.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin legt hierzu im Rahmen der 2. Änderung im Verfahren (Cyan-druck) eine Anpassung der Tabelle 101 zur Darstellung und Beantragung von Ausnahmen und Befreiungen von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen vor.

Zudem wurde die Befreiung für die Beseitigung des Steinriegels zurückgezogen. Die Planfeststellungsbehörde weist vor dem Hintergrund von ggf. neu hinzutretenden bisher nicht als solche vorliegenden § 30 Biotope auf die Auflage A.4.2.2 lit. b) hin.

Einwender P-24

Der Einwender P-24 wendet sich gegen die Nutzung des Schilfgebiets bei km 109,9 und bietet alternative Flächen an.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin trägt hierzu vor, dass die Nutzung des nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops „Großseggenried“ auf das unbedingt notwendige Maß reduziert wurde. Die Nutzung sei jedoch notwendig, um die bei km 109,9 befindliche Weichenheizstation für Wartungszwecke erreichen zu können. Die Nutzung ist damit alternativlos. Die Befreiung wird unter A.3.1.2 erteilt.

B.4.5 Artenschutz

B.4.5.1 Artenschutzrechtliche Befreiung

Für unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die behördlich zugelassen werden, gelten die besonderen artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote mit der Maßgabe, dass

- ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht vorliegt, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für betroffene Exemplare Anhang IV Buchstabe a FFH RL 92/43/EWG aufgeführter Tierarten, europäischer Vogelarten einschließlich sog. Allerweltsarten oder in der Bundesartenschutzverordnung aufgeführter Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich aner-

kannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (keine signifikante Risikoerhöhung, Privilegierung zum Tötungs- und Verletzungsverbot § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG),

- das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nicht vorliegt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind (Privilegierung zum Fangverbot § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG),
- das Verbot des Zugriffs auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nicht vorliegt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (Ausweichmöglichkeit, Privilegierung zum Beschädigungsverbot § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG).
- Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden (Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, funktionserhaltende Maßnahmen § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG, sog. continuous ecological functionality-measures CEF-Maßnahmen). Von den Verboten des besonderen Artenschutzes können im Einzelfall aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses weitere Ausnahmen zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert (§ 45 Abs. 7 BNatSchG).

Aus diesem Grunde hat die Vorhabenträgerin einen Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 16.1) vorgelegt, in dem dargelegt wird, inwieweit Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutzrichtlinie von Verbotsverletzungen gemäß § 44 BNatSchG betroffen sind.

Aufgrund der gutachterlichen Untersuchungen stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass auch unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Schutz- bzw. Vermeidungsmaßnahmen Verbotsverletzungen gemäß § 44 BNatSchG hinsichtlich der Brutvogelarten Heidelerche, Schwarzkehlchen, Bluthänfling, Dorngrasmücke Neuntöter und Goldammer nicht auszuschließen sind (vgl. 0). Bei den gegenständli-

chen Brutvogelarten handelt es sich um Offenland- und Gebüschbrüter mit enger Bindung zum Bahndamm. Dieser stellt aufgrund seiner trockeneren und wilderen Vegetationsbestände einen guten Lebensraum für die betroffenen Arten dar, der im näheren Umfeld zum Vorhaben in dieser Ausprägung kaum zu finden ist. Aufgrund dessen wird trotz des großen Raumanspruchs der hier betroffenen Arten die räumliche Abgrenzung des Begriffs „Lebensstätte“ weiter gefasst und das räumliche Umfeld in die Betrachtungen mit einbezogen (vgl. LANA „Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des BNatSchG“ 2009).

Für die übrigen geprüften Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie sowie für alle nachgewiesenen wildlebenden europäischen Vogelarten sind Verletzungen der Verbote nach § 44 BNatSchG unter Einbeziehung der geplanten landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Schutz- bzw. Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

B.4.5.1.1 Heidelerche (*Lullula arborea*)

Es wird eine Ausnahme vom Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für 3 Brutpaare der Heidelerche (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) erteilt. Sie betreffen die durch die Nutzung einer lichten Waldfläche bei Bahn-km 93,99 bl verlorengelassenen Brutreviere. Weiterhin ist ein Brutpaar am Rand einer geplanten Baustraße/ eines Rettungsweges (km 106,69) betroffen. Ein weiteres Brutpaar verliert den Hauptteil seines Habitats durch die Vermeidungsmaßnahme 022_VA (circa km 109,53), die gleichzeitig das Kollisionsrisiko mindert. Ferner sind 3 weitere Nachweise mit einem geringen Abstand zum Baufeld auf (km 94,65 br/15 m; km 96,27 bl/16 m; km 109,53 br/13 m) vorhanden.

Diese Ausnahme betrifft unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe und erfolgt mit der Maßgabe rechtzeitiger, vollständiger sowie mit dem LfU abgestimmter, schriftlich dokumentierter Durchführung der LBP-Maßnahmen 001_VA, 003_VA, 022_VA und 049_V.

Die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind gegeben. Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ist insbesondere, dass sich das Vorhaben neutral auf den Erhaltungszustand der Population der Heidelerche in Brandenburg auswirkt.

Angaben zum Erhaltungszustand der in Deutschland lebenden Brutvogelarten liegen nicht vor. Der Erhaltungszustand der Heidelerche in Brandenburg wird unter Berücksichtigung der Bestandsentwicklung und der Einstufung gemäß Roter Liste 2019 auf der Vorwarnliste als neutral bis ungünstig bewertet. Im Untersuchungsraum selbst

bestehen günstige Voraussetzungen für Vorkommen der Art in den trockenen Waldarealen westlich von Casekow. Im weiteren Streckenverlauf ist im Bereich der Bahnstrecke auf Grund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung eine sehr enge Bindung an die Bahnstrecke gegeben. Dies spiegelt auch die hohe Anzahl der nachgewiesenen Brutpaare (24 Brutreviere) wider. Bereits während der Bauphase bestehen auf den Flächen der CEF-Maßnahme 027_CEF bei km 110,0 bl außerhalb des 500 m Untersuchungsraumes Merkmale, die den Lebensraumansprüchen der Heidelerche gerecht werden. Da diese Flächen jedoch für die Zauneidechse hergestellt werden, wurden sie unter Beachtung möglicher Störungen während der Brutzeit nicht als CEF-Maßnahme für die Heidelerche gewertet (einsetzen von Reptilien während des Brutgeschehens).

Diese Flächen stehen aber nach Abschluss der Baumaßnahme als Lebensraum für die Heidelerche zur Verfügung.

Die temporär überprägten Lebensräume werden nach Abschluss der Bauarbeiten (Nutzung der Flächen für 2 Jahre) rekultiviert. Die Baustraße, die das Brutvorkommen bei Bahn-km 106,69 tangiert, wird als Rettungszufahrt belassen. Da sich am Rand des Rettungsweges Strukturen ausbilden werden, die durch die Heidelerche ebenfalls genutzt werden können, ist von keinem dauerhaften Lebensraumverlust auszugehen.

Da nur 4 Brutpaare vom temporären Lebensraumverlust betroffen sind und der Bestand der Art durch die Wiederherstellung der vorhabenbedingt überprägten Flächen und der CEF-Maßnahme 027_CEF gestützt wird, ist insgesamt davon auszugehen, dass sich das Vorhaben neutral auf die Population der Heidelerche in der biogeografischen kontinentalen Region des Landes Brandenburg auswirkt.

Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) wird zusammen mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege der Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes geregelt. Gemäß BSWAG Anlage, Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 ist das Vorhaben ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) unter der lfd. Nr. 19 als vordringlicher Bedarf gelistet (ergänzend vgl. hierzu weitergehende Ausführungen unter B.4.1). Damit kann das gegenständliche Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen, die Abweichungen von den Verboten des § 44 BNatSchG rechtfertigen. Voraussetzungen dieses Ausnahmegrundes sind nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Es genügt vielmehr durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes

staatliches Handeln (BVerwG 9 A 12/10 Urt. v. 14.07.2011). Die Anforderungen werden vorliegend erfüllt.

Zudem ist festzuhalten, dass mögliche zumutbare Alternativen bezüglich des Verlusts der Heidelerche nicht gegeben sind. Geprüft wurde dies im Zusammenhang mit der Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der Bahn-km 93,99 bl, 107,05 bl sowie mit der Anlage eines Rettungsweges auf der bahnrechten Seite bei Bahn-km 106,69. Es handelt sich bei den beanspruchten Flächen um Bahnböschungen in Verbindung mit randlich angrenzenden lichten Waldflächen sowie Acker- und Grünlandflächen. Die Nutzung der Böschungsflächen und des alten Bahndamms für den Wiederaufbau des 2. Gleis ist, vor dem Hintergrund des Vermeidungsgebots, alternativlos. Die Lage und Ausdehnung der vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen wurden im Rahmen der Planung optimiert. Die großflächige BE-Fläche bei km 93,99 bahnlinks stellt die bauliche Versorgung der gesamten Baumaßnahmen (bahnrechts und bahnlinks) im Bereich ca. km 93,5 – 94,7 sicher.

Bezüglich der Durchführung von Baumaßnahmen selbst bestehen keine Alternativen, da sie für die Aufrechterhaltung eines bedarfsgerechten Betriebs auf der Strecke Angermünde-Stettin erforderlich sind (vgl. B.4.1).

Die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind damit gegeben.

Zum Schutz der Population und zur Aufrechterhaltung im Vorhabengebiet erfolgt zudem die Formulierung der Maßnahmen 031_FCS Schaffung von Lebensräumen für Arten der Offenlandbiotope und 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen. Das Vorhaben wird sich unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen nicht negativ auf den Erhaltungszustand der Heidelerche auswirken.

Ein dauerhafter Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die Heidelerche ist auszuschließen. Die Kompensationsflächen der Heidelerche liegen zwar innerhalb der durch das Vorhaben vergrößerten Effektdistanz der vorbeifahrenden Züge. Dies ist jedoch schadlos, da derartige Flächen nach Garniel & Mierwald (2010) nicht völlig als Vogellebensraum entwertet werden, sondern nur eine graduell geringere Eignung aufweisen. Ferner entstehen durch die ergänzende Anlage von Habitatflächen (027_CEF, 031_FCS-K und 032_FCS-K) keine Verluste.

B.4.5.1.2 Schwarzkehlchen (*Saxicola rubicola*)

Die Ausnahme für das Verbot des Zugriffs auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten des Schwarzkehlchens wird zugelassen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Diese Ausnahme betrifft unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe und erfolgt mit der Maßgabe rechtzeitiger, vollständiger sowie mit dem LfU abgestimmter, schriftlich dokumentierter Durchführung der LBP-Maßnahmen 001_VA, 003_VA, 019_SB-VA und 049_V. Zum Schutz der Population und zur Kontrolle der Wirksamkeit der auferlegten Maßnahmen wurde eine Umweltfachliche Bauüberwachung beauftragt. Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Verlusts von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten – ggf. unter Hinzuziehung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen – im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird und der Verlust nicht vermieden werden kann.

Die Vorkommen des bodenbrütenden Schwarzkehlchens sind im Untersuchungsraum stark an den mit Gras- und Staudenfluren bestandenen Bahndamm gebunden. Das Schwarzkehlchen wurde mit 48 Brutpaaren im Untersuchungsraum nachgewiesen. Die Nachweise verteilen sich auf die gesamte Länge der Strecke.

Da das Schwarzkehlchen im Untersuchungsraum aufgrund der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzung keine Ausweichlebensräume vorfinden kann, ist anzunehmen, dass der gesamte Bahnkörper zur Anlage von Nestern genutzt wird. Gemäß LANA 2010 ist bei kleinem Aktionsradius, der der Art aufgrund der angrenzenden Lebensraumausstattung zur Verfügung steht (intensive Landnutzung und Feuchtigkeit geprägte Böden) der räumliche Bezug des Begriffs „Stätte“ größer zu umreißen. Der gesamte Bahndamm bildet eine ökologisch-funktionale Einheit und wird daher als Lebensstätte behandelt.

Der Lebensraumverlust von 8 Brutplätzen (7 im Böschungsbereich und einem am Graben) wird bau- und anlagebedingt durch die Wiedererrichtung des zweiten Gleises und den dafür erforderlichen Neuaufbau der zwischenzeitlich lose mit Gehölz bestandenen und schütter ruderal bewachsenen Böschung ausgelöst. Die Böschungsf Flächen sind für die Errichtung des zweiten Gleises unabdingbar, da sie selbst Teil des technischen Bauwerks (Errichtung Maste u. ä.) sind, sodass keine zumutbaren Alternativen bestehen, die einen dauerhaften Erhalt ruderalen Flächen ermöglicht. Der Bau des Gleises an anderer Stelle würde deutlich schwerwiegendere Eingriffe in den Naturhaushalt darstellen, da sowohl ein Bahndamm (im Bestand vorhanden) als auch eine Anbindung des Gleises auf bisher unversiegelten feuchtgeprägten Böden

erfolgen müsste. Zudem würden naturschutzfachlich isolierte Bereiche durch Schaffung von Gleislinsen entstehen (fehlende Trassenbündelung). Eine Alternative technischer Natur oder bezüglich des gewählten Standorts wird seitens des EBA nicht gesehen.

Der Erhaltungszustand des Schwarzkehlchens ist in seinem Bestand ungefährdet. Der Bestand wird mit 5.000 – 7.500 Brutpaare (BP) angegeben – s. Rote Liste 2019. Die Fluchtdistanz beträgt 40 m. Dies begründet sich u.a. mit der Lage des Vorhabens innerhalb eines durch Feuchtigkeit und Nässe geprägten Untersuchungsraums (Randow-Welse-Bruch) und des damit einhergehenden Fehlens trockener Bereiche (wie der in Dammlage verlaufenden Bahnanlage).

Die lokale Population des Schwarzkehlchens weist mit 48 Revierpaare der Art im näheren Umfeld des Vorhabens einen guten Erhaltungszustand auf. Gemäß Roter Liste Brandenburg ist der Erhaltungszustand des Schwarzkehlchens als günstig zu bezeichnen. Im Ergebnis kann ausgeschlossen werden, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen des Schwarzkehlchens vorhabenbedingt verschlechtert.

Ferner sind temporäre Bereiche der Maßnahme 027_CEF ebenfalls in der Lage, zur Unterstützung der Schwarzkehlchen-Population beizutragen, bis die dauerhaften FCS-Flächen (031_FCS Schaffung von Lebensräumen für Arten der Offenlandbiotope und 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen) in Casekow vollständig funktionsfähig sind.

Die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind damit gegeben.

B.4.5.1.3 Bluthänfling (*Carduelis cannabina*)

Die Vorhabenträgerin beantragt für den Bluthänfling (*Carduelis cannabina*) eine Ausnahme vom Verbot des Zugriffs auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die Ausnahme wird erteilt.

Die Ausnahme betrifft unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe und erfolgt mit der Maßgabe rechtzeitiger, vollständiger sowie mit der zuständigen oberen Naturschutzbehörde abgestimmter und schriftlich dokumentierter Durchführung der LBP-Maßnahmen sowie der Auflage unter A.4.2.2 und A.4.4 lit. a):

- 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), Ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen)

- 003_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd für Brutvögel und Zauneidechsen
- 020_SB-VA Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker/ Schaffung von Überflughilfen
- 049_V Umweltfachliche Bauüberwachung

Aufgrund des § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Entnehmens/ Beschädigen nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten – ggf. unter Hinzuziehung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen – im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird und nicht vermieden werden kann. Ein solcher Sachverhalt ist hier zum Teil nicht gegeben. Daher bedarf es hier einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Durch die Rodung strukturreicher Gebüsche oder junger Nadelbäume als Nisthabitat wird dem Bluthänfling sein Lebensraum entzogen. Außerdem ist er durch den Verlust seiner Nahrungsgrundlagen durch eine Intensivierung der Bodennutzung bedroht. Der Bluthänfling konnte mit 60 Brutrevieren an der Strecke kartiert werden. Die Reviere verteilen sich entlang des gesamten Bahndamms und treten vor allem an bahnparallelen Heckenstrukturen und im Siedlungsbereich auf.

Von den 60 Brutrevieren befindet sich der Reviermittelpunkt von 13 Nachweisen im bzw. am Rand des geplanten Baufeldes (km 98,72 br/ 3 m; km 100,33 bl/ 0 m; km 100,86 bl 5 m; km 101,43 bl 3m; km 101,97 bl; km 104,33 bl/0 m; km 106,41 br; km 110,83 bl/ 3 m; km 114,04 br/ 1 m; 114,34 br/ 0 m; km 114,62 br/0 m; km 118,13 br/0 m; km 118,67 br/ 0 m). 7 Nachweise befinden sich innerhalb der planerisch zu berücksichtigenden Fluchtdistanz von 15 m (km 98,74 br/6m; km 99,64 bl/ 5 m; km 102,74 bl/ 6 m; km 103,94 br/ 10 m; km 106,91 br/ 7 m; 113,38 bl/ 6 m; 119,44 br/ 15m).

Der Bluthänfling besiedelt u.a. die dichten Gehölzbestände beiderseits der hier gegenständlichen Bahnstrecke. Im Rahmen der Kartierungen wurden 10 Brutnachweise im unmittelbaren Umfeld der Bahntrasse erbracht. Für die Brutpaare des Bluthänflings bei Bahn-km 101,97 bl, 114,04 br sowie bei 114,62 br ist eine bauzeitliche Verlegung des Brutplatzes nur eingeschränkt möglich.

An km 101,97 sind die Wiesen der Landgrabenniederung sowie die westlich angrenzenden Ackerflächen arm an Gehölzen. Der Brutplatz befindet sich unmittelbar am

Bahndamm, der in diesem Bereich aus Gründen der geometrischen Anforderungen neu profiliert werden muss. Der Verlust der Gehölze ist daher nicht vermeidbar.

Die beiden Brutplätze km 114,04 und 114,62 befinden sich in der ausgeräumten Feldflur. Die Gehölze werden im Zuge der Böschungsprofilierung beseitigt und können auch langfristig unter Beachtung der Anforderungen der Oberleitungsanlage (Ril 882) nicht wieder ersetzt werden.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird für unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe auf den Bluthänfling eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zugelassen. Die fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen liegen vor. Das gegenständliche Vorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen, die Abweichungen von den Verboten des § 44 BNatSchG rechtfertigen (vgl. B.4.1).

Voraussetzung dieses Ausnahmegrundes ist nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Es reicht vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln aus (BVerwG, 14.07.2011, 9 A 12/10). Diese Anforderungen werden erfüllt. Durch die oben aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen des Bluthänflings weitestgehend vermieden.

Dennoch wird die Vorhabenträgerin umfangreiche Habitatflächen schaffen (vgl. 032_FCS-K). Mit einer frühestmöglichen Umsetzung der Maßnahme 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen wird der Time lag-Effekt zwischen Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten so klein wie möglich gehalten (vgl. A.4.2.2 lit. c)). Ferner ist ein Monitoring mit Risikobewertung für die betroffenen Maßnahmen vorgesehen, um im Falle einer Nichtansiedlung gegensteuern zu können (bspw. durch Nutzung/Ergänzung von Material mit höherer Pflanzqualität zur schnellen Erreichung des Zielzustandes).

Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein erheblicher Stellenwert zukommt (vgl. B.4.1). Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) wird zusammen mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege der Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes geregelt. Gemäß BSWAG Anlage, Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 ist das Vorhaben ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) unter der lfd. Nr. 19 als vordringlicher Bedarf gelistet (ergänzend vgl. hierzu weitergehende Ausführungen unter B.4.1). Andere, insbesondere schonendere Möglichkeiten, die mit dem Vorhaben verfolgten

Ziele zu erreichen, sind nicht erkennbar. Die Baumaßnahmen beschränken sich auf die unabdingbaren baulichen Elemente. Inhalt und Ziel der Baumaßnahmen lassen sich an einem anderen Standort, der frei von den zu schützenden Arten ist, nicht verwirklichen. Standort- oder Ausführungsalternativen für die Verwirklichung des Ausbauvorhabens Angermünde-Passow PFA 2 existieren nicht, da ein im Bestand vorhandener Bahnkörper neben einem im Bestand vorhandenen Gleis genutzt wird. Jede denkbare Standortalternative wäre mit erheblicheren und umfangreicheren Eingriffen verbunden. Die Nutzung einer bereits in der Vergangenheit als Eisenbahnbetriebsanlage genutzten Trasse folgt aus Sicht der Eingriffsregelung und des Artenschutzes dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot der notwendigen Eingriffe auf ein unvermeidbares Minimum.

Technische Ausführungsalternativen, das Vorhaben mit verhältnismäßigem Aufwand und ohne erhebliche Beeinträchtigung anderer Gemeinwohlbelange zu realisieren, existieren nicht. In unmittelbarer Nachbarschaft der Baumaßnahmen lassen sich aber die Maßnahmen 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen (026_A-VA, 074_A, 075_A, 079_A, 081_A, 082_A) zur Funktionssicherung der Population und zur Reduzierung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Bluthänfling realisieren.

Eine Ausnahme von § 44 BNatSchG darf weiterhin nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand einer Art nicht verschlechtert (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) bzw. wenn diese in einem günstigen Erhaltungszustand bleibt (Art. 16 Richtlinie 92/43/EWG -FFH-RL-). Der Erhaltungszustand nach Roter Liste in Brandenburg ist für den Bluthänfling als ungünstig zu bezeichnen (vgl. AFB S.257, Tabelle 24). Bezüglich der letzten Vorgabe hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass auch im Falle eines ungünstigen Erhaltungszustandes der Population einer betroffenen Art Ausnahmen nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL zulässig sind, wenn nachgewiesen ist, dass sie weder den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Population weiter verschlechtern noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes behindern; darüber hinaus müssen keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen (BVerwG, Urteil v. 17.04.2010, Az. 9 B 5/10). Auch diese Voraussetzungen sind erfüllt. Der Erhaltungszustand der betroffenen Art wird sich in Folge der Ausnahmeerteilung aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen nicht weiter verschlechtern. Es werden geeignete Ersatzlebensräume in unmittelbarer Nähe geschaffen, sofern ebensolche nicht bereits vorhanden sind. Unsicherheiten bei der Durchführung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahme werden durch die Benennung einer Umweltfachlichen

Bauüberwachung sowie einer Abstimmung der Ausführungsplanung mit der zuständigen Fachbehörde begegnet. Ferner ist festzustellen, dass die durch das Vorhaben neu geschaffenen Böschungsflächen nach Durchführung der Baumaßnahmen wieder als Lebensraum für den Bluthänfling zur Verfügung stehen.

Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

B.4.5.1.4 Dorngrasmücke (*Sylvia communis*)

Die Vorhabenträgerin beantragt für die Dorngrasmücke (*Sylvia communis*) eine Ausnahme vom Verbot des Zugriffs auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die Ausnahme wird zugelassen.

Die Ausnahme betrifft unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe und erfolgt mit der Maßgabe rechtzeitiger, vollständiger sowie mit der zuständigen oberen Naturschutzbehörde abgestimmter und schriftlich dokumentierter Durchführung der LBP-Maßnahmen sowie der Auflage unter A.4.2.2 und A.4.4 lit. b):

- 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), Ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen)
- 003_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd für Brutvögel und Zauneidechsen
- 020_SB-VA Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker/ Schaffung von Überflughilfen
- 049_V Umweltfachliche Bauüberwachung

Nach des § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Entnehmens/ Beschädigen nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten – ggf. unter Hinzuziehung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen – im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird und nicht vermieden werden kann. Ein solcher Sachverhalt ist hier zum Teil nicht gegeben. Daher bedarf es hier einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Die Dorngrasmücke ist im Untersuchungsraum 84-mal als Brutvogel vertreten. Die Brutreviere verteilen sich relativ gleichmäßig über die gesamte untersuchte Bahnstrecke. 24 Nachweise wurden im bzw. am Rand des geplanten Baufeldes erbracht; 17 Nachweise befinden sich innerhalb der planerisch zu berücksichtigenden Fluchtdistanz von 10 m.

Die Brutplätze der Dorngrasmücke gehen durch Böschungsprofilierung in den weitgehend gehölzfreien Abschnitten der Landgrabenniederung und der intensiv genutz-

ten Feldflur ab ca. km 111,7 verloren. Die Dorngrasmücke bewohnt vor allem offene oder halboffene Lebensräume mit einzelnen Büschen und Stauden. Bauzeitlich ist teilweise eine Verlegung des Brutplatzes in die sich anschließenden Ruderal- und Gehölzstrukturen möglich. In einigen Bereichen (z.B. Landgrabenniederung, ausgeräumte Feldflur ab km 111,7) besteht gleichwohl eine starke Bindung an die Strukturen des Bahndamms. Für 8 Brutpaare der Dorngrasmücke ist ein Ausweichen daher nicht möglich. Für diese Brutpaare muss eine Verletzung des Schädigungsverbotes unterstellt werden.

Anlagebedingt ist davon auszugehen, dass sich entlang des neu hergestellten Bahndamms geeignete Strukturen für die Art entwickeln werden und damit kein anlagebedingter Habitatverlust erfolgt.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird für unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe auf die Lebensstätten der Dorngrasmücke eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zugelassen. Die fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen liegen vor. Das gegenständliche Vorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen, die Abweichungen von den Verboten des § 44 BNatSchG rechtfertigen (vgl. B.4.1). Voraussetzung dieses Ausnahmegrundes ist nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Es reicht vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln aus (BVerwG, 14.07.2011, 9 A 12/10). Diese Anforderungen werden erfüllt. Durch die oben aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen der Dorngrasmücke weitestgehend vermieden.

Dennoch wird die Vorhabenträgerin umfangreiche Habitatflächen schaffen (vgl. 032_FCS-K). Mit einer frühestmöglichen Umsetzung der Maßnahme 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen wird der Time lag-Effekt zwischen Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten so klein wie möglich gehalten (vgl. A.4.2.2 lit. c). Ferner ist ein Monitoring mit Risikobewertung für die betroffenen Maßnahmen vorgesehen, um im Falle einer Nichtansiedlung gegensteuern zu können (bspw. durch Nutzung/Ergänzung von Material mit höherer Pflanzqualität zur schnellen Erreichung des Zielzustandes).

Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein erheblicher Stellenwert zukommt (vgl. B.4.1). Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) wird zusammen mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege der Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des

Bundes geregelt. Gemäß BSWAG Anlage, Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 ist das Vorhaben ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) unter der lfd. Nr. 19 als vordringlicher Bedarf gelistet (ergänzend vgl. hierzu weitergehende Ausführungen unter B.4.1).

Andere, insbesondere schonendere Möglichkeiten, die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu erreichen, sind nicht erkennbar. Die Baumaßnahmen beschränken sich auf die unabdingbaren baulichen Elemente. Inhalt und Ziel der Baumaßnahmen lassen sich an einem anderen Standort, der frei von den zu schützenden Arten ist, nicht verwirklichen. Standort- oder Ausführungsalternativen für die Verwirklichung des Ausbauvorhabens Angermünde-Passow PFA 2 existieren nicht, da ein im Bestand vorhandener Bahnkörper neben einem im Bestand vorhandenen Gleis genutzt wird. Jede denkbare Standortalternative wäre mit erheblicheren und umfangreicheren Eingriffen verbunden. Die Nutzung einer bereits in der Vergangenheit als Eisenbahnbetriebsanlage genutzten Trasse folgt aus Sicht der Eingriffsregelung und des Artenschutzes dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot der notwendigen Eingriffe auf ein unvermeidbares Minimum.

Technische Ausführungsalternativen, das Vorhaben mit verhältnismäßigem Aufwand und ohne erhebliche Beeinträchtigung anderer Gemeinwohlbelange zu realisieren, existieren nicht. In unmittelbarer Nachbarschaft der Baumaßnahmen lassen sich aber die Maßnahmen 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen zur Funktionssicherung der Population und zur Reduzierung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Dorngrasmücke realisieren.

Eine Ausnahme von § 44 BNatSchG darf weiterhin nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand einer Art nicht verschlechtert (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) bzw. wenn diese in einem günstigen Erhaltungszustand bleibt (Art. 16 Richtlinie 92/43/EWG -FFH-RL-). Der Erhaltungszustand der Dorngrasmücke ist auf der Grundlage der Roten-Liste-Einstufung in Brandenburg als ungünstig zu bezeichnen.

Bezüglich der letzten Vorgabe hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass auch im Falle eines ungünstigen Erhaltungszustandes der Population einer betroffenen Art Ausnahmen nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL zulässig sind, wenn nachgewiesen ist, dass sie weder den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Population weiter verschlechtern noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes behindern; darüber hinaus müssen keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen (BVerwG, Urteil v. 17.04.2010, Az. 9 B 5/10). Auch diese Voraussetzungen sind er-

füllt. Der Erhaltungszustand der betroffenen Art wird sich in Folge der Ausnahmeerteilung aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen nicht weiter verschlechtern. Es werden geeignete Ersatzlebensräume durch Wiederherstellungsmaßnahmen nutzbar gemacht und in unmittelbarer Nähe geschaffen, sofern ebensolche nicht bereits vorhanden sind. Unsicherheiten bei der Durchführung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahme wird durch die Benennung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung sowie einer Abstimmung der Ausführungsplanung mit der zuständigen Fachbehörde begegnet. Ferner ist festzustellen, dass die durch das Vorhaben neu geschaffenen Böschungsflächen nach Durchführung der Baumaßnahmen wieder als Lebensraum für die Dorngrasmücke zur Verfügung stehen.

Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

B.4.5.1.5 Goldammer (*Emberiza citrinella*)

Die Vorhabenträgerin beantragt für die Goldammer (*Emberiza citrinella*) eine Ausnahme vom Verbot des Zugriffs auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Der Antrag wird zugelassen.

Die Ausnahme betrifft unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe und erfolgt mit der Maßgabe rechtzeitiger, vollständiger sowie mit der zuständigen oberen Naturschutzbehörde abgestimmter und schriftlich dokumentierter Durchführung der LBP-Maßnahmen sowie der Auflage unter A.4.2.2 und A.4.4 lit. b):

- 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), Ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen)
- 003_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd für Brutvögel und Zauneidechsen
- 020_SB-VA Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker/ Schaffung von Überflughilfen
- 049_V Umweltfachliche Bauüberwachung

Aufgrund des § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Entnehmens/ Beschädigen nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten – ggf. unter Hinzuziehung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen – im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird und nicht vermieden werden kann. Ein solcher Sachverhalt ist hier zum Teil nicht gegeben. Daher bedarf es hier einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Im Untersuchungsgebiet konnten 210 Brutreviere der Goldammer kartiert werden. Einen Schwerpunkt der Revierkartierung bildet die Bahnstrecke, insbesondere die bahnparallelen Heckenstrukturen. 31 Brutreviere der Goldammer überschneiden sich mit dem Baufeld (1 Brutpaar davon auf Gewerbegebiet in Casekow km 98,2 br); 41 Brutreviere weisen nur einen geringen Abstand zum Bauvorhaben auf (Fluchtdistanz 15 m).

Die Brutplätze der Goldammer gehen durch Böschungsprofilierung in den weitestgehend Gehölz freien Abschnitten der Landgrabenniederung und der intensiv genutzten Feldflur ab ca. km 111,7 verloren.

Bauzeitlich ist teilweise eine Verlegung des Brutplatzes in die sich anschließenden Ruderal- und Gehölzstrukturen möglich. In einigen Bereichen (z.B. Landgrabenniederung, ausgeräumte Feldflur ab km 111,7) besteht gleichwohl eine starke Bindung an die Strukturen des Bahndamms. Für 14 Brutpaare der Dorngrasmücke ist ein Ausweichen daher nicht möglich. Für diese Brutpaare muss eine Verletzung des Schädigungsverbot unterstellt werden.

Anlagebedingt ist davon auszugehen, dass sich entlang des neu hergestellten Bahndamms geeignete Strukturen für die Art entwickeln werden und damit kein anlagebedingter Habitatverlust erfolgt.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird für unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe auf die Lebensstätten der Goldammer eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zugelassen. Die fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen liegen vor. Das gegenständliche Vorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen, die Abweichungen von den Verboten des § 44 BNatSchG rechtfertigen (vgl. B.4.1). Voraussetzung dieses Ausnahmegrundes ist nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Es reicht vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln aus (BVerwG, 14.07.2011, 9 A 12/10). Diese Anforderungen werden erfüllt. Durch die oben aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen der Goldammer weitestgehend vermieden.

Dennoch wird die Vorhabenträgerin umfangreiche Habitatflächen schaffen (vgl. 032_FCS-K). Mit einer frühestmöglichen Umsetzung der Maßnahme 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen wird der Time lag-Effekt zwischen Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten so klein wie möglich gehalten (vgl. A.4.2.2 lit. c)). Ferner ist ein Monitoring mit

Risikobewertung für die betroffenen Maßnahmen vorgesehen, um im Falle einer Nichtansiedlung gegensteuern zu können (bspw. durch Nutzung/Ergänzung von Material mit höherer Pflanzqualität zur schnellen Erreichung des Zielzustandes).

Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein erheblicher Stellenwert zukommt (vgl. B.4.1). Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) wird zusammen mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege der Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes geregelt. Gemäß BSWAG Anlage, Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 ist das Vorhaben ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) unter der lfd. Nr. 19 als vordringlicher Bedarf gelistet (ergänzend vgl. hierzu weitergehende Ausführungen unter B.4.1).

Andere, insbesondere schonendere Möglichkeiten, die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu erreichen, sind nicht erkennbar. Die Baumaßnahmen beschränken sich auf die unabdingbaren baulichen Elemente. Inhalt und Ziel der Baumaßnahmen lassen sich an einem anderen Standort, der frei von den zu schützenden Arten ist, nicht verwirklichen. Standort- oder Ausführungsalternativen für die Verwirklichung des Ausbauvorhabens Angermünde-Passow PFA 2 existieren nicht, da ein im Bestand vorhandener Bahnkörper neben einem im Bestand vorhandenen Gleis genutzt wird. Jede denkbare Standortalternative wäre mit erheblicheren und umfangreicheren Eingriffen verbunden. Die Nutzung einer bereits in der Vergangenheit als Eisenbahnbetriebsanlage genutzten Trasse folgt aus Sicht der Eingriffsregelung und des Artenschutzes dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot der notwendigen Eingriffe auf ein unvermeidbares Minimum.

Technische Ausführungsalternativen, das Vorhaben mit verhältnismäßigem Aufwand und ohne erhebliche Beeinträchtigung anderer Gemeinwohlbelange zu realisieren, existieren nicht. In unmittelbarer Nachbarschaft der Baumaßnahmen lassen sich aber die Maßnahmen 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen zur Funktionssicherung der Population und zur Reduzierung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Goldammer realisieren.

Eine Ausnahme von § 44 BNatSchG darf weiterhin nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand einer Art nicht verschlechtert (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) bzw. wenn diese in einem günstigen Erhaltungszustand bleibt (Art. 16 Richtlinie 92/43/EWG -FFH-RL-). Der Erhaltungszustand der Goldammer ist nach der Roten Liste in Brandenburg als günstig zu bezeichnen.

Bezüglich der letzten Vorgabe hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass auch im Falle eines ungünstigen Erhaltungszustandes der Population einer betroffenen Art Ausnahmen nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL zulässig sind, wenn nachgewiesen ist, dass sie weder den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Population weiter verschlechtern noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes behindern; darüber hinaus müssen keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen (BVerwG, Urteil v. 17.04.2010, Az. 9 B 5/10). Auch diese Voraussetzungen sind erfüllt. Der Erhaltungszustand der betroffenen Art wird sich in Folge der Ausnahmeerteilung aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen nicht weiter verschlechtern. Es werden geeignete Ersatzlebensräume durch Wiederherstellungsmaßnahmen nutzbar gemacht und in unmittelbarer Nähe geschaffen, sofern ebensolche nicht bereits vorhanden sind. Unsicherheiten bei der Durchführung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahme wird durch die Benennung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung sowie einer Abstimmung der Ausführungsplanung mit der zuständigen Fachbehörde begegnet. Ferner ist festzustellen, dass die durch das Vorhaben neu geschaffenen Böschungsflächen nach Durchführung der Baumaßnahmen wieder als Lebensraum für die Goldammer zur Verfügung stehen.

Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

B.4.5.1.6 Neuntöter (*Lanius collurio*)

Die Vorhabenträgerin beantragt für den Neuntöter (*Lanius collurio*) eine Ausnahme vom Verbot des Zugriffs auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die Ausnahme wird zugelassen.

Die Ausnahme betrifft unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe und erfolgt mit der Maßgabe rechtzeitiger, vollständiger sowie mit der zuständigen oberen Naturschutzbehörde abgestimmter und schriftlich dokumentierter Durchführung der LBP-Maßnahmen sowie der Auflage unter A.4.2.2 und A.4.4 lit. b):

- 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), Ökologische Fällbegleitung (Schutz von Brutvögeln und Fledermäusen)
- 003_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd für Brutvögel und Zauneidechsen
- 020_SB-VA Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung durch Vogelschutzmarker/ Schaffung von Überflughilfen
- 036_SB-VA Bauzeitenbeschränkungen für Neuntöter und Eisvogel
- 049_V Umweltfachliche Bauüberwachung

Aufgrund des § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Entnehmens/ Beschädigen nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten – ggf. unter Hinzuziehung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen – im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird und nicht vermieden werden kann. Ein solcher Sachverhalt ist hier zum Teil nicht gegeben. Daher bedarf es hier einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Durch die Rodung von Hecken und Büschen in Agrarlandschaften wird dem Neuntöter seine Fortpflanzungsstätte sowie seine Warte entzogen. Außerdem ist er durch den Verlust seiner Nahrungsgrundlagen durch eine Intensivierung der Bodennutzung bedroht.

Der Neuntöter besitzt 83 Brutreviere entlang der gesamten Bahnstrecke. Hauptsächlich bewohnt der Neuntöter hier bahnparallele Hecken- und Gebüschstrukturen. Es erfolgten 10 Nachweise im Baufeld: bei km 95,98 bl/ 0 m; km 100,73 bl/ 0 m; km 101,56 bl/ 2 m; km 104,30 bl/ 1 m; km 106,54 bl/ 0 m; km 109,17 bl/ 0 m; km 111,83 br/ 0 m; km 113,21 br/ 0 m; km 114,56 br/ 0 m; km 115,59 br/0 m.

Vorhabenbedingte Eingriffe in die Gehölzkulisse erfolgen entlang der gesamten Strecke. Neuntöter gehören zu den reviertreuen Arten, die innerhalb ihres Brutreviers abwechselnd unterschiedliche geeignete Strukturen zur Brut nutzen. Im Rahmen des Vorhabens ist für 9 Brutpaare ein Revierverlust nicht auszuschließen, da die Vorkommen hier ausschließlich im Bereich des Bahndamms festgestellt wurden.

Ein Ausweichen der 9 Brutpaare in angrenzende Bestände ist nicht zu erwarten, da weite Teil des Untersuchungsraums land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden. Weder intensiv genutzte Ackerflur noch Kiefernforste werden durch den Neuntöter aufgesucht. Ferner werden angrenzend geeignete Gehölzstrukturen durch BE-Flächennutzungen unattraktiv gemacht.

Anlagebedingt ist davon auszugehen, dass sich entlang des neu hergestellten Bahndamms geeignete Strukturen für die Art entwickeln werden und damit kein anlagebedingter Habitatverlust erfolgt.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird für unvermeidliche vorhabenbedingte Zugriffe auf die Lebensstätten des Neuntötters eine Ausnahme von den Verböten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zugelassen. Die fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen liegen vor. Das gegenständliche Vorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen, die Ab-

weichungen von den Verboten des § 44 BNatSchG rechtfertigen (vgl. B.4.1). Voraussetzung dieses Ausnahmegrundes ist nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Es reicht vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln aus (BVerwG, 14.07.2011, 9 A 12/10). Diese Anforderungen werden erfüllt. Durch die oben aufgezählten Vermeidungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen des Neuntöters weitestgehend vermieden.

Durch das Vorhaben werden im Bau Feld die Ruderalfluren als Nahrungsraum bauzeitlich reduziert, durch die Vorhabenträgerin werden jedoch umfangreiche Habitatflächen neu geschaffen (vgl. 027_CEF und 032_FCS-K), die vom Neuntöter mitgenutzt werden können. Für die Mehrzahl dieser Flächen besteht ein direkter Bezug zur Bahnstrecke. Die anlagebedingt veränderten Bahnböschungen werden nach Abschluss des Vorhabens unter Beachtung der RIL 882 begrenzt wieder begrünt. Daher ist zur Stützung der Bestände des Neuntöters als Heckenbrüter die Anlage von geeigneten Ersatzhabitaten im Naturraum erforderlich (Maßnahme 032_FCS-K). Hier werden insbesondere durch die Wahl des Pflanzmaterials günstige Voraussetzungen für den Neuntöter geschaffen. Diese Maßnahmenflächen werden über die gesamte Länge des PFA verteilt. Zur Reduzierung des Time lag-Effekt zwischen Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten und Wiederbesiedlung wird der Vorhabenträgerin eine schnellst mögliche Umsetzung der Maßnahmen auferlegt (vgl. A.4.2.2 lit. c)). Ferner ist ein Monitoring mit Risikobewertung für die betroffenen Maßnahmen vorgesehen, um im Falle einer Nichtansiedlung gegensteuern zu können (bspw. durch Nutzung/Ergänzung von Material mit höherer Pflanzqualität zur schnellen Erreichung des Zielzustandes).

Bei Umsetzung der Maßnahme ist davon auszugehen, dass sich das Vorhaben neutral auf den Erhaltungszustand der Population des Neuntöters in der biogeografischen kontinentalen Region des Landes Brandenburg auswirkt.

Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein erheblicher Stellenwert zukommt (vgl. B.4.1). Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) wird zusammen mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege der Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes geregelt. Gemäß BSWAG Anlage, Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 ist das Vorhaben ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) unter der lfd. Nr. 19 als vordringlicher Bedarf gelistet (ergänzend vgl. hierzu weitergehende Ausführungen unter B.4.1).

Andere, insbesondere schonendere Möglichkeiten, die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu erreichen, sind nicht erkennbar. Die Baumaßnahmen beschränken sich auf die unabdingbaren baulichen Elemente. Inhalt und Ziel der Baumaßnahmen lassen sich an einem anderen Standort, der frei von den zu schützenden Arten ist, nicht verwirklichen. Standort- oder Ausführungsalternativen für die Verwirklichung des Ausbavorhabens Angermünde-Passow PFA 2 existieren nicht, da ein im Bestand vorhandener Bahnkörper neben einem im Bestand vorhandenen Gleis genutzt wird. Jede denkbare Standortalternative wäre mit erheblicheren und umfangreicheren Eingriffen verbunden. Die Nutzung einer bereits in der Vergangenheit als Eisenbahnbetriebsanlage genutzten Trasse folgt aus Sicht der Eingriffsregelung und des Artenschutzes dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot der notwendigen Eingriffe auf ein unvermeidbares Minimum.

Technische Ausführungsalternativen, das Vorhaben mit verhältnismäßigem Aufwand und ohne erhebliche Beeinträchtigung anderer Gemeinwohlbelange zu realisieren, existieren nicht. In unmittelbarer Nachbarschaft der Baumaßnahmen lassen sich aber die Maßnahmen 032_FCS-K Anlage von Heckenstrukturen für die Arten der offenen Kulturlandschaft mit Hecken und Gehölzen zur Funktionssicherung der Population und zur Reduzierung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Neuntöter realisieren.

Eine Ausnahme von § 44 BNatSchG darf weiterhin nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand einer Art nicht verschlechtert (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) bzw. wenn diese in einem günstigen Erhaltungszustand bleibt (Art. 16 Richtlinie 92/43/EWG -FFH-RL-). Der Erhaltungszustand des Neuntöters ist nach Roter Liste in Brandenburg als ungünstig zu bezeichnen.

Bezüglich der letzten Vorgabe hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass auch im Falle eines ungünstigen Erhaltungszustandes der Population einer betroffenen Art Ausnahmen nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL zulässig sind, wenn nachgewiesen ist, dass sie weder den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Population weiter verschlechtern noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes behindern; darüber hinaus müssen keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen (BVerwG, Urteil v. 17.04.2010, Az. 9 B 5/10). Auch diese Voraussetzungen sind erfüllt. Der Erhaltungszustand der betroffenen Art wird sich in Folge der Ausnahmeerteilung aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen nicht weiter verschlechtern. Es werden geeignete Ersatzlebensräume durch Wiederherstellungsmaßnahmen nutzbar gemacht und in unmittelbarer Nähe geschaffen, sofern ebensolche nicht bereits vorhan-

den sind. Unsicherheiten bei der Durchführung der Vermeidungs-und Verminderungsmaßnahme wird durch die Benennung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung sowie einer Abstimmung der Ausführungsplanung mit der zuständigen Fachbehörde begegnet. Ferner ist festzustellen, dass die durch das Vorhaben neu geschaffenen Böschungsflächen nach Durchführung der Baumaßnahmen wieder als Lebensraum für den Neuntöter zur Verfügung stehen.

Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

B.4.5.1.7 Ablehnung der Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 Nr. 1 BNatSchG

Schwarzkehlchen Tötungsverbot (§ 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG)

Der Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme für den Tatbestand der Tötung für das Schwarzkehlchen wird nicht zugelassen.

Die Vorhabenträgerin trägt vor, dass nach Umsetzung des Bauvorhabens nicht vollständig ausgeschlossen sei, dass der Tötungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgelöst werde. Die anlagebedingt veränderten Bahnböschungen seien nach Abschluss des Vorhabens wieder zu begrünen. Dadurch würden die Voraussetzungen für eine erneute Ansiedlung des Schwarzkehls geschaffen. Gleichzeitig bergen Brutvorkommen am unmittelbaren Rand der Bahnstrecke ein erhöhtes Kollisionsrisiko. Aufgrund des Betriebsprognose wäre dann eine Verletzung des Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) im Sinne der worst-case-Betrachtung nicht ausgeschlossen.

Das Tötungsverbot nach § 44 BNatSchG gilt im Falle von Kollisionsrisiken lediglich bei signifikanter Erhöhung von einer Auslösung des Tötungstatbestandes aus (BVerwG, Urteil v. 9.7.2008, 9 A 14/07). Ferner kann für einen potenziellen Verlust keine Befreiung vom Tötungsverbot erteilt werden.

Parallel zur Erhöhung der Geschwindigkeit erfolgt im Rahmen des Vorhabens mit Inbetriebnahme des zweiten Gleises eine Erhöhung der Zugzahlen. Neben einer zufälligen Querung der Bahnstrecke und damit des Lichtraumprofils besteht die Möglichkeit für eine bedingte Kollision durch Nahrungsaufnahme an Bahnstrecken. Hierbei ist festzuhalten, dass ein vergleichbares Risiko schon jetzt an Autobahnen und ebenso an der Zugstrecke besteht, und dass der Großteil der Zeit nicht durch Zugfahrten gekennzeichnet ist.

Der Argumentation der Vorhabenträgerin ist ferner entgegen zu halten, dass ein potenzielles Brutverhalten am unmittelbaren Rand der Bahnstrecke schon jetzt (ohne

Betrachtung des gegenständlichen Ausbauvorhabens) eine Tötung auslösen könnte. Lediglich der Lebensraum des Schwarzkehlchens, der durch bspw. die Sogwirkung der nun schneller und häufiger verkehrenden Züge betroffen ist, vergrößert sich. Damit bleibt der Lebensraum/Lebensstätte des Schwarzkehlchens zwar erhalten, wird jedoch unbrauchbar. Die Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten durch Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann relevant sein, sofern diese Stätten ihre Funktion verlieren (vgl. z. B. LANA 2010: 5 ff.). Daher hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin eine artenschutzrechtliche Befreiung vom Tatbestand der Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erteilt (s. o.). Dies begründet sich in der Annahme, dass die Lebensräume des Schwarzkehlchens durch die erhöhten Zugzahlen erheblich beeinträchtigt sein können (vgl. „Caretta-Urteil“ EUGH C-504/14 mit Datum vom 10.11.2016).

B.4.5.2 Begründung der Auflagen zum Artenschutz

Die Nebenbestimmungen unter A.4.4 dienen dem Schutz der durch das Vorhaben betroffenen Arten und sind zur sachgerechten und vollständigen Umsetzung der im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 16) und den darin enthaltenen Minderungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahme erforderlich.

a) Brutvögel

Die Auflage A.4.4 lit. a) stellt sicher, dass Tötungstatbestände nach § 44 BNatSchG nicht ausgelöst werden. Die Bauzeitenregelung legt das Roden und Fällen zeitlich in die Zeit der sog. Vegetationsruhe (vgl. auch Maßnahme 001_VA und 002_VA). In dieser Zeit brüten Vögel nicht und sind weniger anfällig gegen Störwirkungen, resultierend aus Baumfällungen. Ergänzend werden der Vorhabenträgerin Kontrolle und Dokumentation von Quartiersbäumen mit Höhlen, Spalten oder Rissen aufgegeben, da die Artengruppe der Avifauna sehr mobil ist und die Entwicklung von Vegetation ebenfalls fortschreitet. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist zur Sicherung wertiger Habitatbäume mit Höhlen oder Spalten eine Kontrolle und die Dokumentation auferlegt worden (vgl. Maßnahme 011_VA). Dies trägt zum Schutz der Avifauna bei und erhöht die Aktualität der Planung bzw. Ausführung.

Ferner wird der Vorhabenträgerin auferlegt, die Maßnahmen zur Pflanzung von Hecken, FCS-Maßnahmen und Wiederherstellungsmaßnahmen im Böschungsbereich, so schnell wie möglich umzusetzen. Im Falle der FCS-Maßnahmen bestenfalls mit Baubeginn. Dies verringert den Time-Lag Effekt und erhöht die Wirksamkeit der Maßnahmen. Mit Beginn des Befahrens der Strecke mit 160 km/h wäre damit eine Wirksamkeit der Maßnahmen bereits vollumfänglich gegeben, negative Auswirkun-

gen insbesondere auf Arten wie den Schreiadler oder den Neuntöter könnten so vermieden werden.

Bei einer Inbetriebnahme der Strecke außerhalb der Vegetationsphase eines Jahres würde eine Störung von Arten wirksam vermieden werden. Durch den regelmäßigen Betrieb der Eisenbahnbetriebsanlage wären Emissionen bereits vor Wahl des Brutplatzes im Raum vorhanden, Risiken hinsichtlich der Aufgabe von Bruten können so ausgeschlossen werden.

Die optisch-akustischen Wildwarner (A.4.4 lit. a) Nr. 7)) dienen der Verringerung von Kollisionsopfern. Nähert sich ein Zug, registrieren die Warngeräte das Geräusch und geben einen hochfrequenten Pfeifton ab, um in der Nähe stehendes Wild und ggf. auch (Greif-)Vögel zu warnen. Hochfrequente Töne sind für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar. Wildtiere und auch Vögel können diese Töne jedoch hören. Die Züge selbst werden von den Wildtieren oft nicht als Gefahr wahrgenommen bzw. kann aufgrund der Geschwindigkeit häufig nicht mehr ausgewichen werden. Die Begrenzung der km ergibt sich aus dem Lebensraum des Schreiadlers in Überschneidung mit einer deutlichen Änderung des Waldes. Der Abschnitt ab km 93,3 wurde aufgrund potenziellen Vorhandenseins von Haus- und Nutztieren ausgenommen.

Ziel der Auflage ist es, das Wild vor dem Eintreffen des Zuges zum Verhoffen zu bringen und so ein Überspringen der Gleise zu vermeiden (vgl. hierzu: <https://lvhessen.de/weniger-wildunfaelle-auf-der-ice-strecke-jaegerschaft-und-bahn-setzen-auf-wildwarner-und-vergraemung/>). Beeinträchtigungen von Menschen sind zu vermeiden, die Vorgaben der Licht-Leitlinie geändert durch Erlass des MLUK vom 17. September 2021 ist zu beachten.

Um das Aasen von Greifvögel an der Strecke zu vermeiden und die Aufenthaltsdauer im Gefährdungsbereich zu reduzieren, sichert die Vorhabenträgerin eine Beseitigung von Kollisionsopfern (Kadavern) am Gleis binnen 24 h zu (vgl. A.5.3). Diese Zusage stellt einen Schutz für diverse Greifvögel, wie Milane und den Schreiadler da.

Monitoring: Bestehen wissenschaftliche Unsicherheiten über die Wirksamkeit von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen, kann es sich anbieten, durch ein Monitoring weitere Erkenntnisse über die Beeinträchtigungen zu gewinnen und dementsprechend die Durchführung des Vorhabens zu steuern (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2012 – 9 A 17.11 -, juris; BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12.10 -, juris). Das Monitoring allein genügt jedoch nicht, den erforderlichen Nachweis der Wirksamkeit der angeordneten Maßnahmen zu erbringen. Es muss Bestandteil eines Risiko-

managements sein, das die fortdauernde ökologische Funktion der Schutzmaßnahmen gewährleistet. Im Rahmen der Planfeststellung müssen somit begleitend zum Monitoring Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen für den Fall angeordnet werden, dass die Beobachtung nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20.05 -, juris; Urteil des Senats vom 31.07.2018 - 7 KS 17/16 -, juris; Urteil des Senats vom 22.04.2016 - 7 KS 27/15 -, juris). Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Eine grundsätzliche Eignung der Maßnahmen ist gegeben, jedoch sind die Wirkungen auf Greifvögel bisher nicht untersucht. Schon die Verringerung der Kollisionsofferzahlen des Wildes reduziert das Nahrungsangebot an der Strecke für Greifvögel und senkt damit die Aufenthaltsqualität. Ein Monitoring kann aber angemessen und insoweit auch als Verpflichtung zulässig sein, „wenn es Bestandteil des [artenschutzrechtlichen] Schutzkonzeptes ist, welches dazu dient, im Vorhinein nicht ausräumbare Unsicherheiten, die eine Überprüfung angezeigt erscheinen lassen, auszuräumen bzw. zu überprüfen“ (ebd., mit Verweis auf OVG Lüneburg, Beschluss vom 18.04.2011 – 12 ME 274/10; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20.05). Obwohl die Maßnahmen des Risikomanagements jedenfalls „geeignet sein [müssen], Risiken für die Erhaltungsziele wirksam auszuräumen“ (BVerwG 9 A 20.05 vom 17.01.2007, Leitsatz 6), darf selbst beim insoweit besonders strengen Gebietsschutz dem Vorhabenträger nach der Rechtsprechung des BVerwG bezüglich des Risikomanagements und des damit zusammenhängenden Monitoringaufwandes aber keine Grundlagenforschung auferlegt werden (BVerwG, vgl. Urteil vom 09.07.2008 – 9 A 14.07, BVerwGE 131, 274). Vielmehr geht es darum, mit einem angemessenen Aufwand und unter Berücksichtigung der körperlichen Integrität der durch Monitoring zu beobachtenden Tiere die naturschutzfachlich geeignete Methode und den erforderlichen Untersuchungsumfang festzulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.2013 – 9 A 22.11, Rn. 47). Je nach Art und gewählter Methode korreliert die Erfassungsintensität nicht unbedingt mit der Erfassungsgenauigkeit. So kann im Einzelfall ein Untersuchungsansatz „pars pro toto“ genügen, insbesondere auch dann, wenn die Art gegenüber Untersuchungen besonders empfindlich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.2013 – 9 A 22.11, Rn. 52).

b) Fledermäuse (zu 010_VA und 011_VA)

Die Auflage dient dem Schutz von Einzelindividuen der Fledermäuse vor dem Auslösen des Tötungstatbestandes. Die Auflage stellt sicher, dass im Rahmen von Gehölzrodungen keine Fledermaus zu Schaden kommt.

Im Hinblick auf die zu verwenden Kästen und die Art des Hängens (durchmischt mit Vogelkästen) wird auf das BVerwG, Urteil vom 31. März 2023 – 4 A 11/21 –, juris verwiesen. Darin wird ausgeführt, dass die Wirksamkeit vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen für baumbewohnende Fledermausarten einer artenbezogenen Betrachtung zu unterziehen ist. Außerdem gibt das Urteil Aufschluss darüber, dass die Annahmewahrscheinlichkeit von Kästen durch ein durchmisches Hängen und ein vielfältiges Angebot von Kastentypen erhöht werden kann. Da Wochenstuben nur sehr schwer ausgleichbar sind, wird der Vorhabenträgerin hier der Erhalt der Wochenstube durch ein Versetzen des entsprechenden Stammabschnitts aufgegeben.

c) Ameisen

Der Vorhabenträgerin wird unter A.4.4 lit. c) aufgegeben, Ameisennester von besonders geschützten Ameisenarten aus dem Baufeld umzusetzen.

Die Auflagen zum Schutz von Ameisen ist ergänzend nach Meldung von Ameisennestern durch die Umweltfachliche Bauüberwachung (vgl. hierzu A.3.5) mit in die Planrechtsentscheidung aufzunehmen gewesen. Entgegen der Aussagen im UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 15.1) wurden Ameisennester zum Zeitpunkt der Umsetzung der vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen festgestellt. Zum Schutz dieser Nester und um das Auslösen von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG zu verhindern, ist die Auflage umzusetzen. Ferner ermöglicht die Auflage die Einbindung der Fachbehörden und damit eine bessere Kontrolle des Erfolgs und des Schutzes der Tiere (vgl. A.4.3 Nr. 3).

Die Umsetzung der Nester hat vor dem technischen Baubeginn möglichst im Zeitraum zwischen Mitte März - Mitte Juli zu erfolgen.

d) Insekten und Fledermäuse (LED-Leuchten) zu 009_VA

Bezüglich des Insektenschutzes ist die Verwendung von insektenfreundlichen Beleuchtungsmitteln mit zielgerichteter Ausleuchtung des Baufeldes und der neu zu errichten Betriebsanlagen vorzusehen. Die Auflage trägt dem sensiblen Naturraum Rechnung. Die Auflage sichert ab, dass Kollisionen für Fledermäuse stärker vermindert werden. Die Anlockwirkung auf Insekten wird durch die Verwendung von LED-Lichttechnik gesenkt, damit werden auch weniger Fledermäuse angelockt und Kollisionen vermieden. Der Anhang 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) (Beschluss der LAI vom 13.09.2012 mit Stand vom 03.11.2015) ist bei der Planung zu berücksichtigen (vgl. A.4.4 lit.d)).

e) Zauneidechsen (zu 015_VA)

Die Auflage zu den Zauneidechsen stellt eine Präzisierung der Maßnahme 015_VA dar. Die Auflage dient der optimaleren Durchführung der Vergrämnungsmahden und erhöht somit den Erfolg der Maßnahme. Ferner werden Tatbestände des § 44 BNatSchG insbesondere hinsichtlich des Tötungsverbots durch Angabe der Schnitthöhe, Methodik und des Zeitraums vermieden (vgl. A.4.4 lit. e)).

f) Vermeidung von Fallenwirkungen: bodengebundene Arten

Hinsichtlich der Kontrolle von Baubereichen auf hineingefallene Tiere, dem Einzäunen und der Errichtung von Ausstiegshilfe ist ebenfalls auf eine Vermeidung von Tatbeständen des § 44 BNatSchG abzustellen. Die Maßnahmen sind zum Schutz von wildlebenden Tieren und deren Entwicklungsformen geboten (vgl. A.4.3 Nr. 6).

B.4.5.3 Kartierungen und artenschutzrechtliche Bewertungen (Landesamt für Umwelt)

Kartierungen und Untersuchungsräume

Stellungnahme

In der nachgereichten Stellungnahme vom 2.11.2022 und 8.10.2024 weist das Landesamt für Umwelt – Abteilung Naturschutz N1 (LfU) darauf hin, dass die Kartierungen aus dem Jahr 2017 veraltet seien und die Kartierung der übrigen Artengruppen aus 2017, 2018 und 2020, 2022 zum Teil nicht belastbar.

Entscheidung

Im Rahmen der 1. Vorläufigen Anordnung wurde eine umweltfachliche Bauüberwachung benannt. Diese gibt vorgefundene Arten an die Projektleitung weiter, ferner sind ergänzende Artfunde bspw. bezüglich der Ameisen an die Planfeststellungsbehörde gemeldet worden, auch im Rahmen der Berichtspflicht (Startbericht März 2025). Hierbei wurden auch aktuelle Daten zu Greifvögeln aus dem Jahr 2025 mit übermittelt. Dadurch erfolgt trotz veralteter Kartiergrundlagen, insbesondere im Hinblick auf Greifvögel, eine stetige Aktualisierung der Daten. Bei großen Untersuchungsgebieten lässt die Aktualisierung von Datenbeständen in kleineren Teilflächen Rückschlüsse auf die Verlässlichkeit älterer Daten zu (vgl. BVerwG, Urt. 7 A 2.15 vom 9.2.2017). Dies ist hier gegeben. Die Greifvögelvorkommen zwischen Passow und Waldrand in Richtung Tantow konnten bestätigt werden. Ein Vorkommen der Rohrweihe bei km 109,9 hingegen nicht (vgl. E-Mail der Vorhabenträgerin vom 5.9.2025). Bezüglich der weiteren Artengruppe sind die Kartierdaten zum Zeitpunkt der Planfeststellung 5 Jahre alt und damit hinreichend aktuell. Damit wird eine hinreichende Aktualität der Daten unterstellt.

Stellungnahme

Ferner wird durch das LfU vorgetragen, dass die Kartierungen methodische Lücken aufweisen würden und eine Vielzahl der im Verfahren kartierten Arten unterrepräsentiert seien.

Entscheidung

Hierzu ist festzustellen, dass auch bei größeren Anzahlen der Tiere die gleichen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen formuliert worden wären. Durch den Einsatz der umweltfachlichen Bauüberwachung (vgl. A.4.2.2 lit. b)) wird zudem sichergestellt, dass bisher nicht berücksichtigte Reviere im Rahmen der Bauvorbereitung und -ausführung Berücksichtigung finden. Dies ist umso belastbarer, als dass die umweltfachliche Bauüberwachung nunmehr einen Vorlauf von circa einem Jahr hat (vgl. A.3.5). Das Ableiten fehlerhafter Kartierungen aus einer Unterrepräsentation bestimmter Artengruppen ist zudem wenig belastbar, da diese Schwankungen in den Beständen ebenso durch klimatische und jährliche Entwicklungen (bspw. Trockenheit, Prädatorenanzahl und co.) hervorgerufen sein können. Die Anzahl der Kartierungen und der Kartierumfang selbst waren zudem Inhalt mehrere dokumentierter Vorbesprechungen mit dem LfU am 8.2.2017 und am 12.12.2019, auf die sich die Vorhabenträgerin zurecht beruft und auf die das Landesamt für Umwelt im Rahmen der Stellungnahme vom 2.11.2022 selbst abstellt. So dienen Vorbesprechungen regelmäßig der Abstimmung planungsrelevanter Sachverhalte, wie bspw. zu den zu kartierenden Arten sowie zu Umfang und Anzahl von Kartierungen. Solche Abstimmungen sollen Unsicherheiten ausräumen und die Planungssicherheit erhöhen. Das Bestehen methodischer Lücken wurde zudem nicht bereits in der Stellungnahme vom 2.11.2022 vorgetragen, sondern erst im Rahmen der Beteiligung zur 1. Planänderung.

Ferner ist festzuhalten, dass viele der formulierten Maßnahmen insbesondere bezüglich die der Brutvögel außerhalb des von der Kartierung erfassten Bereichs liegen und die Natur stetigen Veränderungen unterliegt. Daher ist es grundsätzlich möglich, dass Arten im Rahmen der Bautätigkeiten einwandern oder aufgrund einer Änderung des Lebensraums (bspw. Trockenfallen) nicht mehr vorhanden sind. Diesem Umstand trägt die Planfeststellungsbehörde durch Beauftragung einer qualifizierten umweltfachlichen Bauüberwachung (vgl. A.4.2.2 lit. b)) sowie des Monitorings (vgl. A.4.4 lit. a) Nr. 8)) Rechnung (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. August 2009 – 9 A 64/07 Rn. 91).

Stellungnahme

Es werden Erfassungslücken (fehlen des Monats April in der Kartierung) der deklarierten Arten Kranich, Rot- und Schwarzmilan sowie des Turmfalken als besonders problematisch aufgezählt von dem LfU.

Entscheidung

Dazu lässt sich ausführen, dass für diese Arten Maßnahmen formuliert wurden, die ebenso hinsichtlich ihrer Wirkung anwendbar sind, Bsp. Pessimierung der Bahnanlage für den Schreiadler, Aufwertung von Randbereichen mit Amphibiengewässern, Bautabuzonen und weitere. Zudem erfolgte eine Begehung Ende April. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass das Fehlen eines Monats in der Kartierung nicht zu einer fehlenden Anwendbarkeit oder Verlässlichkeit der Kartierungen führt. Änderungen des Maßnahmenkonzepts wären bei Vorlage der Kartierung April ebenso wahrscheinlich nicht zu besorgen. Es wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Stellungnahme

Das Landesamt für Umwelt weist darauf hin, dass eine Vielzahl an Arten aufgrund der gewählten Methodik vermutlich unterrepräsentiert sei. Hier zu nennen seien Kleinsäuger- und aasfressende Milane, Kraniche und Turmfalken. Ebenso seien Amphibien und Reptilien unterrepräsentiert.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin trägt hierzu vor, dass für alle Arten ausreichende Begehungen durchgeführt worden seien. Ferner könne eine Verifizierung der Kartierung durch die älteren Kartierungen erfolgen. Geringe Nachweiszahlen seien ebenso auf externe Faktoren zurückzuführen bspw. Trockensommer, Neubau von Windkraftanlagen. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung.

Bezüglich der unterkartierten Amphibienarten verweist die Vorhabenträgerin auf die Abstimmungen mit dem LfU aus 2017 und 2019 hin. Zudem ist zu beachten, dass für Amphibien weitreichende Schutzmaßnahmen formuliert wurden, die sich am vorgefundenen Lebensraum orientieren und nicht an der Individuenzahl. Somit ist sichergestellt, dass der aquatische und der adäquate Lebensraum wiederhergestellt bzw. neu errichtet werden. Dem stimmt die Planfeststellungsbehörde zu.

Hinsichtlich der Reptilien trägt die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung vor, dass ausreichend kartiert worden sei. Blindschleichen konnten dabei nicht festgestellt werden. Nichts desto trotz wirken die formulierten Schutzmaßnahmen für Zauneidechsen auch für Blindschleichen mit.

Dieser Aussage kann die Planfeststellungsbehörde folgen.

Die Kartierungen der Fledermäuse werden positiv bewertet.

Wirkfaktoren

Stellungnahme

Das Landesamt für Umwelt stellt in seiner Stellungnahme vom 2.11.2022 und 8.10.2024 fest, dass die Wirkfaktoren im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag nicht richtig beurteilt worden seien. Ferner würde die Erhöhung des Kollisionsrisikos durch die Elektrifizierung fehlen.

Entscheidung

Das anlagebedingte Kollisionsrisiko für Vögel durch die Elektrifizierung der Bahnanlage wird im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag unter Stromtod oder Stromschlag dargestellt. Ergänzend werden Einschätzungen zum Kollisionsrisiko von Brutvögeln an spannungsführenden Teilen in Tabelle 61 des UVP-Berichts mit integriertem LBP dargestellt. Eine Anpassung der Unterlagen war daher nicht erforderlich.

Bezüglich des Ausgangspunkts zur Beurteilung des betriebsbedingten Kollisionsrisikos ist folgendes festzustellen: die plangegebene Geschwindigkeit der Strecke ist 120 km/h. Die plangegebene Geschwindigkeit könnte ohne Zutun der Planfeststellungsbehörde gefahren werden (vgl. § 18 Nr. 3 AEG). Für diese Geschwindigkeit wurde die Strecke, unter Beachtung aller zu dem Zeitpunkt relevanten Sachverhalte, planfestgestellt.

Das Landesamt für Umwelt stellt richtig dar, dass auf dem hier gegenständlichen Bestandsgleis seit 14 Jahren eine Langsamfahrstelle (La) wegen einer Moorstelle eingerichtet ist. Die Langsamfahrstelle stellt dennoch in Bezug auf die Existenz der Bahnstrecke ein temporäres Ereignis dar. Diese könnte jederzeit behoben werden. Nach § 4 Nr. 2 BNatSchG ist die bestimmungsgemäße Nutzung der Verkehrswege zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund ist rechtlich bei der Bewertung des Kollisionsrisikos auf 120 km/h als Ausgangsgeschwindigkeit abzustellen. Bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit um 40 km/h auf 160 km/h ist keine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos zu erwarten.

Ähnlich verhält es sich mit den Zugzahlen auf der Strecke. Bei den in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 19.2) angesetzten Zugzahlen handelt es sich um prognostische Werte. Diese stellen dar, was für Verkehre realistisch auf der Strecke zu erwarten wären (Prognose Null-Fall) und keineswegs die derzeit auf dem Gleis existierenden Fahrten. Die durch das LfU aufgerufene Gegenüberstellung vergleicht die Ist-Fahrten auf dem Gleis mit dem prognostischen Planfall (Soll-Fahrten = angenommene Verkehre unter Berücksichtigung des Vorhabens) jedoch nicht mit dem, was im Ergebnis tatsächlich gefahren wird (bspw. der Bestellung des Landes Bran-

denburg, vgl. hierzu B.4.1). Daraus ergibt sich keine real in dieser Intensität existente Gefährdungslage.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Bestandsschutz des Gleises ebenso in die Abwägung einbezogen werden muss, wie der Natur- und Artenschutz (vgl. hierzu Uffmann: NVwZ 2024, 810). Dieser Bestandsschutz entfaltet seine Wirkung für das eine im Bestand existierende Gleis. Bei dem neu zu errichtenden Gleis handelt es sich um einen Wiederaufbau für den das o.g. Szenario so nicht gilt. Im Rahmen des Vorhabens wurden jedoch eine Vielzahl an kollisionsvermeidenden Maßnahmen formuliert:

- 020_SB-VA: Erhöhung der Sichtbarkeit der Oberleitung
- 022_A-SB-VA: Bepflanzung der Böschung mit dichten kleinwüchsigen Gehölzen
- 025_SB-VA: Verminderung Wildschlag durch Einsatz von Reflektoren und olfaktorischen Wirkstoffen (inklusive ergänzender Auflage A.4.4 lit. a) Nr. 7) der Planfeststellungsbehörde)

Um Unsicherheiten hinsichtlich der Wirksamkeit der festgesetzten Maßnahmen und der Stabilität insbesondere der Greifvogelpopulationen zu begegnen wird der Vorhabenträgerin unter A.4.4 a) Nr. 8) ein Monitoring mit Risikomanagement auferlegt.

Stellungnahme

Das LfU trägt zudem in seiner letzten Stellungnahme vor, dass hinsichtlich der Wildtierkollisionen im Dämmerung- und Nachtzeitraum, das Fehlen von Mittelsäugern wie bspw. Hasen, die ebenfalls beliebtes Aas für Greifvögel seien, zu konsternieren sei.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin hält diesem Umstand entgegen, dass Hasen aufgrund ihres Gewichts und der Körpergröße zumeist kleinteilig zerlegt und verschleudert werden würden. Aufgrund dessen sei hier ein nachfolgender Kollisionstod von Greifvögeln auszuschließen. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung. Ergänzend hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der 3. Planänderungen (vom 15.7.2025) grundsätzliche Ausführungen zu Wild in Anlage 6 des UVP-Berichts mit integriertem LBP ergänzt. Im Ergebnis wurde dargelegt, dass eine signifikante Änderung des nächtlichen Kollisionsrisikos für Schlagwild nicht zu erwarten sei. Statistisch ist festzuhalten, dass die meisten Querungen von Verkehrswegen in den Dämmerungs- und Nachtzeiträumen erfolgten (vgl. NuL 2022 – 09- 02, „Ausmaß von Wildunfällen in Deutschland und Möglichkeiten der Vermeidung“). Dies gibt jedoch keine Auskunft darüber, wann die meisten Kollisionen erfolgen. Wohingegen für Greifvögel eine erhöhte Kollisionsgefährdung nicht sicher auszuschließen sei. Daher formuliert die Vorhabenträgerin die Maßnahme 025_SB-VA - Verminderung Wildschlag durch Einsatz von Reflektoren

und olfaktorischen Wirkstoffen. Diese Maßnahme wird durch die Auflage A.4.4 lit. a) Nr.7) erweitert, so dass für Klein- und Mittelsäuger ebenfalls eine Wirksamkeit zu konsternieren ist. 025_SB-VA ist zudem zu monitoren (vgl. A.4.4 a) Nr. 8).

Die Vorhabenträgerin weist Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen aus. Diese Maßnahmen wirken unabhängig vom Tages- oder Nachtzeitraum. Ferner wird der Vorhabenträgerin ein Monitoring bezüglich der Kollisionsmaßnahmen auferlegt.

Relevanzprüfung

Stellungnahme

Hinsichtlich der durch das LfU vorgetragenen Einwendungen vom 8.10.2024 zur Relevanzprüfung wurden die dargelegten Publikationen insbesondere zu Fluchtdistanzen von Vögeln sowie Aussagen zu den ergänzend vorgetragenen Arten bei Bedarf im Rahmen der 1. Planänderung ausgewertet und ergänzt.

Entscheidung

Aktualisierungen der Arterfassungen seien gemäß der Erwiderung der Vorhabenträgerin nach Auswertung der durch das LfU benannten Publikationen nicht erforderlich. Für Wölfe wurde eine ergänzende Recherche durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass lediglich ein Einzeltier bei Perkun gesichtet wurde. Ferner wurde der Schutzstatus des Wolfs mit Wirkung zum 14.7.2025 von streng auf besonders geschützt gesenkt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass Maßnahmen zum Schutz vor Wildtierkollisionen (vgl. A.4.4 lit. a) Nr.7)) auch für den Wolf wirken. Ebenso verhält es sich beim Vorfinden von Schlingnattern, für die die bereits formulierten Zauneidechsenmaßnahmen mitwirken.

Hinsichtlich der nicht im Rahmen der Bestandserfassung vorgefundenen Bestände bspw. des Kammmolches, der FFH-RL Anhang IV-Arten der Fische, der sibirischen Winterlibelle, des Nachtkerzenschwärmers, der zierlichen Teller-Schnecke und des Eremiten ist festzuhalten, dass diese über Ihre Lebensraumansprüche indirekt miterfasst wurden. Ein Fehlen der Arten kann viele Ursachen haben (s.o.) und hat nicht zwangsläufig etwas mit der Qualität der Kartierung zu tun. Die Arten sind durch Potenzialabschätzungen und Lebensraumeignungen betrachtet worden.

Hinsichtlich der Anwendung von GASSNER et al (2010) auf Fluchtdistanzen von Vögeln lässt sich feststellen, dass diese als „üblich“ zu bezeichnen ist. Die vorhandenen Verkehrsanlagen stellen eine Vorbelastung dar.

Bei Baustellen handelt es sich häufig um eine wandernde Lärmkulisse. Die seitens des LfU vorgeschlagene Methodik nach BERNOTAT, D & DIERSCHKE, V (2021) oder der Umgang mit Effektdistanzen lag zum Zeitpunkt der Unterlagenerstellung noch

nicht vor oder sind aufgrund des Maßstabes (Ermittlung für große Straßen) nicht herangezogen worden.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass durch Berücksichtigung der unterschiedlichen geeigneten Strukturen zur Nestanlage – in vielen Fällen durch die Arbeit mit Reviermittelpunkten – Beeinträchtigungen von Vögeln ausreichend berücksichtigt worden seien. Außerdem wirken die Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Bauzeitenbeschränkung, Rodungsbeschränkung und vorgezogene Baufeldfreimachung) nicht nur für die Zielarten, sondern für alle weiteren vorkommenden Arten.

Stellungnahme

Seitens des LfU werden Hinweise zur Umsetzung der Maßnahmen 007_SB-VA, 018_SB-VA, 019_SB-VA, 028_CEF und 030_CEF gegeben, insbesondere hinsichtlich der Verortung der Maßnahmen.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin setzt die Hinweise weitestgehend um. Entsprechende Änderungen wurden mit der 2. Planänderung übernommen. Die Planfeststellungsbehörde hält die benannten Orte grundsätzlich für geeignet, gibt der Vorhabenträgerin jedoch unter A A.4.2.2 lit. a). die Möglichkeit, beim Vorfinden besser geeigneter Bereiche, die gerade durch den zeitlichen Verzug zwischen Kartierung und Umsetzung des Bauvorhabens anzunehmen sind, entsprechende Anpassungen vorzunehmen (nach bilateraler Abstimmung mit den Fachbehörden).

Stellungnahme

Hinsichtlich der Maßnahme 034_FCS-K zur Förderung des Schreiadlers durch Anlage von Amphibiengewässern trägt das LfU vor, dass es sich um eine Vermeidungsmaßnahme handle und nicht um eine FCS-Maßnahme, und dass bei Unterstellung der Wirksamkeit kein erhöhtes Kollisionsrisiko gegeben sei. Ebenso wie es für andere aasfressende Greifvögel nicht unterstellt worden sei.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin hält an ihrer Einordnung als FCS-Maßnahme fest. Die Planfeststellungsbehörde folgt grundsätzlich der Einschätzung des LfU. Eine FCS-Maßnahme ist dann heranzuziehen, wenn ein räumlich-funktionaler Zusammenhang zum betroffenen Projekt nicht hergestellt werden kann. Dieser räumlich-funktionale Zusammenhang liegt hier grundsätzlich vor. Die Maßnahme dient den betroffenen Schreiadlern, ebenso wie weiteren im Untersuchungsgebiet festgestellten amphibienfressenden Greifvögeln. Die Maßnahme schafft eine Verbesserung der Nahrungsgrundlage und sichert bei wirksamer Umsetzung eine Verlagerung der Nahrungsgründe von der Bahnanlage zum Amphibiengewässer ab. Insofern unterstützt die Maßnahme 034_FCS-K grundsätzlich die Stabilität der Population im Raum. Da die

Umbenennung der Maßnahme keine wesentlichen Änderungen in der Umsetzung hervorrufen würde, sieht die Planfeststellungsbehörde eine Anpassung aller naturschutzfachlichen Unterlagen und einiger technischer Unterlagen sowie des Grunderwerbsverzeichnisses als nicht notwendig an. Zur Berücksichtigung des Time-lag Effektes, der durch eine verspätete Wirksamkeit der Maßnahme hervorgerufen werden kann, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Maßnahme 025_SB-VA in Kombination mit den Auflagen A.4.4 lit. a) Nr. 5) der Planfeststellungsbehörde zur Anwendung hochfrequenter akustischer Wildwarner und das Monitoring dazu (vgl. A.4.4 lit. a) Nr. 8)).

B.4.6 Bodenschutz

B.4.6.1 Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe

Das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe weist in den Schreiben vom 17.8.2022 und vom 24.9.2024 darauf hin, dass bei Bohrungen oder geophysikalischen Untersuchungen eine Anzeige-, Mitteilungs- oder Auskunftspflicht besteht, s. dazu A.9.1.2, sowie auf die Beteiligung von Strom- und Gasleitungsbetreibern. Diesbezüglich wird auf die Entscheidungen unter A.4.9 verwiesen.

Insbesondere wird auf das Beachten von Mooren > 12 dm im und am Bereich des gegenständlichen Vorhabens bei der Planung der Kompensationsmaßnahmen hingewiesen.

Dazu wird der Vorhabenträgerin unter A.4.5 die Auflage erteilt, die Lage der Moorböden bei der Planung der Kompensationsmaßnahmen gebührend zu berücksichtigen. Die Auflage dient dem Schutz der Moorböden und damit dem Erhalt unserer Umwelt.

B.4.6.2 Untere Bodenschutzbehörde – Landkreis Uckermark

Mit Schreiben vom 10.8.2022 fordert die Untere Bodenschutzbehörde des Landkreises Uckermark eine bodenkundliche Baubegleitung für die Moorböden während der Baumaßnahmen im Bereich des gegenständlichen Vorhabens.

Entscheidung

Aufgrund der zu erwartenden großflächigen Eingriffe in schützenswerte Moorböden wird der Vorhabenträgerin unter A.4.5 aufgegeben, eine bodenkundliche Baubegleitung bei Arbeiten nahe und in den Moorstandorten zu stellen. Die Auflage dient dem Schutz der Moorböden, die ggf. durch Verdichtung oder Senkung des Wasserstandes geschädigt werden können.

B.4.7 Immissionsschutz

B.4.7.1 Baubedingte Schallimmissionen

B.4.7.1.1 Begründung der Nebenbestimmungen

1. Allgemeine Regelungen

Mit den Auflagen soll die Nachbarschaft vor nach dem Stand der Technik vermeidbarem Baulärm geschützt werden. Die Vorhabenträgerin wird hierzu ausdrücklich auf ihre Verpflichtung zur Beachtung der AVV Baulärm zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm und die nach dem LImSchG sowie Feiertagsgesetz – FTG erforderliche Beantragung einer Ausnahmezulassung für die Durchführung von Bauarbeiten im Nachtzeitraum sowie an Sonn- und Feiertagen hingewiesen. Bauarbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen tagsüber und die dabei zu erwartenden Geräuschimmissionen sowie deren Beurteilung sind daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, weil hierfür eine Ausnahmezulassung der zuständigen Behörde erforderlich ist (entspricht der Forderung des Landesamts für Umwelt).

2. Schallschutzmaßnahmen

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin diejenigen Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Darin erfasst sind auch nachteilige Wirkungen, die durch Lärm aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. Der Begriff der nachteiligen Wirkungen wird bezogen auf Baulärm durch die AVV Baulärm konkretisiert.

Das den Planunterlagen beigelegte Baulärmgutachten (Unterlage 19.1 der Planunterlage) enthält unter anderem prognostische Aussagen für den durch die Planfeststellungsbehörde zu betrachtenden Zeitraum (werktags tagsüber). Auf der Grundlage des geplanten räumlichen und zeitlichen Ablaufs der Bauarbeiten (Bauablaufplanung) sowie von Emissionsansätzen aus Literaturangaben wurden für die voraussichtlich eingesetzten Baumaschinen Beurteilungspegel an der angrenzenden Bebauung rechnerisch ermittelt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass Überschreitungen der nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte, insbesondere für Gebäude, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Baubereiche befinden, zu erwarten sind.

Im Baulärmgutachten (Unterlage 19.1 der Planunterlage) werden daher in Kap. 11 Maßnahmen zur Minderung von Baulärm dargestellt, empfohlen und in Kap. 11 definiert.

Hiervon ausgehend hat die Vorhabenträgerin in ihrer Planung bestimmte Schallschutzmaßnahmen einbezogen (vgl. Kap. 8.4.6.2 in Unterlage 1 der Planunterlagen), die sich zum Teil in den Auflagen unter A.4.6.1 dieses Beschlusses wiederfinden. Die Auflagen werden nachfolgend begründet.

Die Auflage, auf den Einsatz von Schlagrammen zu verzichten und alternative Bauverfahren (z. B. Vibrationsrammen oder Spundwandpressen) für besonders lärmintensive Arbeiten, wie z.B. dem Einbringen der Gründung der Schallschutzwände, anzuwenden, beruht insbesondere darauf, dass beim Einsatz von Schlagrammen mit erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist. Diese Auflage beruht primär auf der Vermeidung der bei Schlagrammen auftretenden sehr hohen Lärmbelastung. Insoweit wird der Forderung des Landesamts für Umwelt Rechnung getragen.

Eine generelle Verpflichtung zum Einsatz von Vibrationsrammen und Spundwandpressen wurde nicht ausgesprochen, da der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt ist, ob die Anwendung derartiger Verfahren im konkreten Fall uneingeschränkt möglich (z. B. aufgrund der geologischen Verhältnisse) sowie wirtschaftlich vertretbar ist. Allerdings geht die Vorhabenträgerin in Abschnitt 8 der Unterlage 20.1 grundsätzlich davon aus, dass Vibrationsrammen zum Einsatz kommen werden.

Eine „vorgezogene“ Errichtung der zum Schutz vor Eisenbahnverkehrslärm geplanten Schallschutzwände kann zu einer Reduzierung der Baulärmimmissionen führen. Eine generelle Festlegung ist nicht möglich, da aus technologischen Gründen in der Regel Lücken gelassen werden müssen. In welchen konkreten Bereichen die frühzeitige Errichtung der Schallschutzwände möglich sein wird und wo zur Baudurchführung vorerst Lücken erforderlich sein werden, kann derzeit noch nicht festgelegt werden. Das ist jedoch unschädlich, da die sich im Rahmen der Baudurchführung konkret ergebende räumliche Situation in der von der Vorhabenträgerin zu erstellenden Quartalsprognosen Berücksichtigung findet.

Der Einsatz mobiler Abschirmungen bei kleinräumigen Tätigkeiten stellt grundsätzlich eine wirksame Schallschutzmaßnahme, z. B. bei Abbrucharbeiten mit Presslufthämmern (vgl. Anlage 5 Nr. V der AVV Baulärm), dar. Gleichzeitig wird die Optimierung der Einrichtung der Baustelle festgelegt. Die akustische Wirksamkeit derartiger Maßnahmen lässt sich in einer Baulärmprognose zum Zeitpunkt der Planfeststellung nur schwerlich quantifizieren, da in diesem Stadium noch keine genauen Kenntnisse zum Bauablauf und zum Standort von Baumaschinen vorliegen. Die aus dem Einsatz mo-

biler Abschirmungen und einer optimierten Aufstellung von Baumaschinen resultierenden Pegelminderungen fließen jedoch in die von der Vorhabenträgerin zu erstellenden detaillierten Baulärmprognosen ein.

Weiterhin wurde der Vorhabenträgerin, auch wenn überwiegend im Rahmen einer Streckensperrung gearbeitet werden soll, zur Reduzierung des Baulärms der Verzicht auf Automatische Warnsysteme (ATWS) und der Einsatz fester Absperrungen bzw. der Einsatz mobiler Funkwarnsysteme, soweit technisch und arbeitsschutzrechtlich vertretbar, auferlegt. Auf eine generelle Verpflichtung zur Umsetzung der genannten Maßnahmen wurde verzichtet, da der Planfeststellungsbehörde die hierzu erforderlichen detaillierten Kenntnisse, im Hinblick auf das konkrete Bauvorhaben, nicht vorliegen. Es handelt sich daher um eine vorsorgliche Nebenbestimmung. Im Übrigen wird auf die Allgemeinverfügung zur „Verwendung von Warnsignalgebern mit automatischer Pegelanpassung (APA) auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes und im Bereich der Eisenbahnen des Bundes“ des Eisenbahn-Bundesamts vom 11.04.2016 hingewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat auf Auflagen zur Verminderung von Baulärm durch Beschränkung der Betriebszeiten, insbesondere lautstarker Baumaschinen, verzichtet. Die Planfeststellungsbehörde hält die Regelungen nach Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm, nach denen von einer Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden kann, wenn die Bauarbeiten

- im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und
- ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können

grundsätzlich auch auf Betriebszeiteinschränkungen für übertragbar. Das hier in Rede stehende Bauvorhaben steht im öffentlichen Interesse und Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen wären mit erheblichen Bauzeitverlängerungen verbunden, so dass im Ergebnis das Vorhaben nicht termingerecht fertiggestellt werden kann. Eine Betriebszeitenregelung von Baumaschinen wäre insofern untunlich.

Ebenfalls nicht in Betracht kommt die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen für anspruchsberechtigte Gebäude aus dem Baulärm, wie vom Landesamt für Umwelt gefordert, da es hierfür an einer Rechtsgrundlage fehlt. Dies dokumentiert sich nicht zuletzt in der Festlegung des Immissionsorts in der AVV Baulärm (0,5 m vor dem geöffneten, von dem Geräusch am stärksten betroffenen Fenster). Daher werden in diesem Beschluss ab definierten Beurteilungspegeln Entschädigungsrege-

lungen festgelegt (vgl. A.4.6.1 Nr. 7). Bei der Abwägung berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde, dass es sich bei Baulärm immer um temporäre Einwirkungen handelt.

3. Überwachungsmaßnahmen

Zur Sicherstellung der Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen wurde der Vorhabenträgerin die Durchführung und Dokumentation regelmäßiger Baustellenkontrollen auferlegt.

4. Baulärmverantwortlicher

Zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und insbesondere zur Vorbeugung bzw. Unterbindung vermeidbarer Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm und baubedingter Erschütterungen wurde der Vorhabenträgerin der Einsatz eines Baulärmverantwortlichen auferlegt. Damit besteht insbesondere die Möglichkeit, nötigenfalls noch zusätzliche Maßnahmen zu treffen, wenn etwa während der Bauzeit kurzfristig Veränderungen, z. B. beim Einsatz von Arbeitsgeräten oder Bauverfahren o.ä., eintreten.

Weiterhin steht der Baulärmverantwortliche von Baulärm oder bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung und kann vor Ort mit den bauausführenden Betrieben ggf. weitere Maßnahmen, wie z. B. Standortverlegung von Baumaschinen, Verschiebungen von Maschineneinsatzzeiten in für Anwohner weniger sensible Zeitbereiche oder zusätzliche Schutzmaßnahmen, abstimmen.

Der Baulärmverantwortliche stellt auch sicher, dass die Geräte und Maschinen dem Stand der Technik entsprechen.

5. Information der Anlieger

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend, insbesondere über lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten zu informieren. Dabei erstreckt sich die Informationsverpflichtung auch darauf, dass ein Ansprechpartner konkret zu benennen ist. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner geleistet.

6. Detaillierte Baulärmprognosen

Im Rahmen des von der Vorhabenträgerin erstellten Baulärmgutachtens werden trotz der prognostizierten Richtwertüberschreitungen der AVV Baulärm nur in begrenztem

Umfang konkrete Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm untersucht. Dies ist insofern nachzuvollziehen, als die genauen Arbeitsabläufe und –zeiten der in den einzelnen Bauabschnitten zum Einsatz kommenden Baumaschinen sowie die Umsetzbarkeit geeigneter Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm erst nach Ausschreibung der Bauleistungen und deren Vergabe bekannt sind. Erst ab diesem Zeitpunkt sind alle Randbedingungen bekannt, die im Einzelnen eine Prüfung der Umsetzbarkeit ggf. erforderlicher Schallschutzmaßnahmen sowie deren Dimensionierung (z. B. Standorte und geometrische Abmessungen mobiler Abschirmungen) und Ermittlung ihrer schalltechnischen Wirksamkeit gestatten.

Die festgesetzten detaillierten Baulärmprognosen bieten die Möglichkeit, bereits vor Beginn einzelner Baumaßnahmen konkret zu prüfen, durch welche Schutzmaßnahmen eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann. Weiterhin bilden sie die Grundlage für ggf. erforderliche Entschädigungen wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen.

Die Erstellung detaillierter Baulärmprognosen rechtzeitig vor Baubeginn und nachfolgend jeweils im Abstand von 3 Monaten (Quartalsprognosen) unter Kenntnis der genauen Bauabläufe sowie der einzusetzenden Maschinen hat sich in der Praxis bewährt. Diese wird auch im vorliegenden Fall für geeignet sowie erforderlich gehalten und wird auch von der Vorhabenträgerin vorgesehen.

7. Entschädigungsregelungen

Als Maßnahme zum Schutz vor Baulärm kommt grundsätzlich auch passiver Schallschutz (Schallschutzfenster) für schützenswerte Räume in besonders stark von Baulärm betroffenen Gebäuden in Betracht. In diesem Zusammenhang sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch bei der Abwägung folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- a) 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 allerdings andererseits nicht ableiten, dass Baulärm in beliebiger Höhe und unbegrenzter Zeitdauer hinzunehmen ist.

- b) Auch wenn sich die Bauarbeiten über längere Zeiträume erstrecken, sind die hiervon ausgehenden Schallimmissionen, 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, während der Bauzeit auftretenden Baulärmimmissionen tagsüber durch weitest gehendes Geschlossen halten 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.

- c) Hierauf kann jedoch nicht mehr abgestellt werden, wenn trotz geschlossener Fenster zumutbare Innenraumpegel, insbesondere über längere Zeiträume, erheblich überschritten werden. In Anlehnung an die 24. BImSchV ist für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume von einem Innenraumpegel von 40 dB(A) und für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) von einem Innenraumpegel von 45 dB(A) auszugehen.

Die Begründung hierfür ist, dass der von der Raumnutzung abhängige Korrektursummand D nach der Anlage zur 24. BImSchV unter Hinzurechnung von 3 dB die Bedeutung eines „zulässigen (zumutbaren) Innenraumpegels“ hat. Für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume ist nach Tab. 1 der Anlage zur 24. BImSchV von $D = 37$ dB und für Büroräume von $D = 42$ dB auszugehen. Unter Hinzurechnung von 3 dB ergeben sich als Innenraumpegel die o. g. Werte von 40 dB(A) bzw. 45 dB(A).

- d) Für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) lässt sich nach der in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichung 2 ein Baulärmäu-

ßenpegel abschätzen, bei dessen Einhaltung Überschreitungen eines Innenraumpegels von 40 dB(A) bzw. von 45 dB(A) nicht zu erwarten sind.

Dieser Außenlärmpegel beträgt ca. 67 dB(A) für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume und ca. 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume). Bei der Ermittlung dieser Werte wurden die bei Baulärm typischerweise auftretenden niederfrequenten Geräusche und die daraus resultierende geringere Pegelminderung durch die Fenster – die Schalldämmung von Fenstern ist frequenzabhängig, d. h. niederfrequente Geräusche werden weniger vermindert als solche mit höherer Frequenz – durch einen Korrektursummanden von 6 dB wie für innerstädtische Straßen nach Tab. 2 Zeile 2 der Anlage zur 24. BImSchV berücksichtigt.

Unter Bezug auf die vorstehenden Überlegungen wäre Lärmschutz in Form passiver Maßnahmen erst bei Überschreiten der genannten Außenlärmpegel von 67 bzw. 72 dB(A) zu gewähren. Unabhängig davon, ob im Verlauf der Baumaßnahme diese Pegel tatsächlich überschritten werden und in welchen Teilzeiträumen der Dauer des gesamten Vorhabens Überschreitungen auftreten, hält die Planfeststellungsbehörde, unter Berücksichtigung der überschaubaren Bauzeit, die Festsetzung passiver Maßnahmen dem Grunde nach für untunlich. In diese Überlegung ist auch eingeflossen, dass der Einbau von Fenstern höherer Schalldämmung eine Anwesenheit der Mieter bzw. Eigentümer erfordert und zeitweilige Einschränkungen der Nutzbarkeit der betroffenen Räume unvermeidlich wären. Darüber hinaus wäre der Austausch von Fenstern mit zusätzlicher Lärm- und Schmutzentwicklung verbunden.

Daher wird mit diesem Beschluss eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen der im Rahmen detaillierter Baulärmprognosen (Quartalsprognosen) berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) überschreitet. Für Wohnräume besteht an Tagen mit Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) kein Anspruch auf Entschädigungszahlung, da in diesem Fall den von Baulärm stark betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen ist. Einer Begründung für die Bereitstellung von Ersatzwohnraum bei Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) bedurfte es nicht, weil dies den Planungen der Vorhabenträgerin entspricht (vgl. Erläuterungsbericht, Abschnitt 8.4.6.2 der Unterlage 1 der Planunterlagen). Dem Einwand des Landesamts für Umwelt wird insoweit für den Tageszeitraum Rechnung getragen. Soweit Regelungen für den Nachtzeitraum gefordert werden, steht es dem

Landesamt für Umwelt frei diese in eigener Zuständigkeit vorzusehen (vgl. A.4.6.1 Nr. 1). Eine Nachreichung der Dauer einzelner Bauphasen, wie gefordert, ist zur Festlegung dieser Maßnahme indes nicht erforderlich.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) – diese können durch passive Maßnahmen in der Regel nicht geschützt werden – ergibt sich der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagrichtwertes. Darüber hinaus wird der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tagrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen. Von einer Nutzung zu Wohnzwecken und damit als zentraler Lebensmittelpunkt kann in diesem Zeitraum deshalb nicht ausgegangen werden. Darüber hinaus entfällt der Anspruch im Zeitraum April bis September für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird und insofern keine Nutzung des eigenen Außenwohnbereichs stattfindet.

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wonach der Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld hat, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist nur dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen (§ 22a AEG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, Rn. 70 m. w. Nachw.). Diese sind unter A.4.6.1 Nr. 7 lit b) dieses Beschlusses genannt und hinreichend konkretisiert.

Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, a.a.O., Rn. 94).

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe

festzulegen. Das gilt umso mehr, da es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine Entschädigung für bauzeitliche, also vorübergehende Beeinträchtigungen handelt. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahme festgestellt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, a.a.O., Rn. 86). Im vorliegenden Fall betrifft dies insbesondere die erst nach Abschluss der Baumaßnahmen mögliche Auswertung aller Quartalsprognosen hinsichtlich der Anzahl der Tage mit Überschreitungen der unter A.4.6.1 Nr. 7 lit b) Ziffer 1 bis 4 genannten Werte sowie der Höhe der ermittelten Überschreitungen.

B.4.7.1.2 Einwendungen

a) Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Blumberger Weges, Casekow

Die Einwender (P-7, P-10, P-11, P-13, P-16, P-17, P-19, P-20, P-26 und P-27) befürchten Beeinträchtigungen durch Baulärm und erhebliche Staubbelastungen in Folge der Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Blumberger Weges in Casekow.

In Reaktion auf diese Einwendung hat die Vorhabenträgerin die Baustelleneinrichtungsfläche auf eine Fläche südwestlich des Schönower Weges verlegt (vgl. Unterlage 13.3a der Planunterlagen). Es wird somit eine Entfernung von mehr als 200 m zu den Wohngebäuden der Einwender gewahrt. Damit verbunden sind erhebliche Verringerungen der zu erwartenden Schallimmissionen und der Stäube. Darüber hinaus erwidert die Vorhabenträgerin, dass verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung von Baulärm und Stäuben vorgesehen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen und des diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Schutzkonzepts (vgl. A.4.6.1) hält die Planfeststellungsbehörde die Immissionen für den Tageszeitraum für zumutbar. Soweit die Einwendungen auf den Nachtzeitraum Bezug nehmen, wird auf die Zuständigkeit hinsichtlich der erforderlichen Ausnahmezulassungen hingewiesen (vgl. A.4.6.1 Nr. 1).

b) Ladestraße 2, Casekow

Die Einwendung P-30 fordert einen Bau ausschließlich während der Tageszeit. In diesem Zusammenhang wird ein nicht weiter definierter Ausgleich gefordert. Darüber sollen die Anwohner zeitnah informiert werden.

Bauarbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen tagsüber und die dabei zu erwartenden Geräuschimmissionen sowie deren Beurteilung, sind nicht Gegenstand

dieses Planfeststellungsbeschlusses, weil hierfür eine Ausnahmezulassung der zuständigen Behörde erforderlich ist (vgl. A.4.6.1 Nr. 1).

Bezüglich des Schallschutzkonzepts (u. A. Entschädigungen und Information der Anwohner) wird auf die Festlegungen in A.4.6.1 verwiesen.

c) Vorwerkallee, Tantow

In der Einwendung P-04 (Sammeleinwendung mit Unterschriftenliste betreffend Gebäude beidseitig der Bahn in der Vorwerkallee in Tantow) werden Belastungen durch eine jahrelange Bauphase mit Tag- und Nacht-Lärmstress durch Signalhupen, Maschinенlärm und Baustellenverkehr befürchtet.

Die Vorhabenträgerin verweist in Ihrer Erwiderung auf die Berücksichtigung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen - (AVV Baulärm). Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen sei u.a. ein Gutachten zu den Lärmauswirkungen während der Bauzeit. Da die Bautätigkeiten zu Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm führten, habe die Vorhabenträgerin ein umfangreiches Schutzkonzept entwickelt.

Geplant seien folgende Schutzmaßnahmen:

- Wahl von lärmarmen Baumaschinen und Bauverfahren
- Angemessene Pausen und Ruhezeiten
- Baulärmmonitoring
- Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschürzen, Kapselung der Baumaschinen, Schallschirme, Schallschutzzelte und Einhausungen

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss sieht umfangreiche Schutzmaßnahmen vor (vgl. A.4.6.1), die die Maßnahmen der Vorhabenträgerin ergänzen. Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde daher die zu erwartenden Immissionen im Tageszeitraum für zumutbar.

Für die Sonn- und Feiertage und den Nachtzeitraum werden keine Festlegungen mit diesem Beschluss getroffen, da hierfür eine gesonderte Zulassung von Ausnahmen von der Nachtruhe und dem Feiertagsgesetz von der nach Landesrecht zuständigen Behörde erforderlich ist.

B.4.7.2 Betriebsbedingte Schallimmissionen

B.4.7.2.1 Allgemeines

Gemäß § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist sicherzustellen, dass durch den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und von Eisenbahnen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hierzu bestimmt die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Grenzwerte sowie die Rechenverfahren zur Ermittlung der Emissionen und Immissionen. Die dort in § 2 Abs. 1 genannten und hinsichtlich der Gebietseinstufung differenzierten Grenzwerte dürfen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden. Die zu berücksichtigende Gebietseinstufung und damit die heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte ergeben sich gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Liegt ein solcher nicht vor, ist Satz 2 dieses Absatzes einschlägig, wonach solche Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen sind.

Die Ermittlung von Verkehrsgeräuschen (Schallemissionen und -immissionen) ist in den §§ 3 und 4 der 16. BImSchV unter Verweis auf die Anlagen 1 (Straßenverkehr) und 2 (Schienenverkehr) geregelt.

Die Ermittlung der Schienenverkehrsgeräusche ergibt sich aus der Anlage 2 zur 16. BImSchV.

Ausgangspunkt für die Berechnung ist das mittlere Fahrzeugaufkommen (im vorliegenden Fall für das Jahr 2030). Dabei fließen in die Berechnung unter anderem die Zugart, die Anzahl der Achsen, die Geschwindigkeit, die Bremsbauart und die Oberbauart sowie dessen Pflege ein.

Mit der 1. Planänderung wurden veränderte Zugzahlen unter Berücksichtigung des Deutschlandtaktes in das Verfahren eingeführt. Die Unterlage 19.2.2 der Planunterlage kommt zu dem Ergebnis, dass aus dieser Betriebsprognose tendenziell eine Verringerung der Emissionen resultiert. Neue Betroffenheiten seien nicht zu konstatieren. Eine Ausnahme bezüglich der Verringerung der Immissionen bildet lediglich der HP Passow im Tageszeitraum. Für den hier vorliegenden erheblichen baulichen Eingriff könnte keine wesentliche Änderung ermittelt werden. Ansprüche auf Lärmvorsorge sind somit nicht zu besorgen. Im Ergebnis ist das Planfeststellungsverfahren mit der bei der Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu füh-

ren (§ 18 g Abs. 1 AEG). Im Ergebnis wird mit dem Schallschutzkonzept der Vorhabenträgerin der Meistbetroffenheit begegnet.

Die aus der Betriebsprognose ermittelten Emissionspegel bilden in Verbindung mit einer Reihe von weiteren Größen, wie insbesondere dem Abstand des Verkehrsweges vom Immissionsort, den topographischen Gegebenheiten, bauliche Anlagen, Reflexionen oder der Dämpfung in Folge von Höhenunterschieden die Grundlage für die Berechnung des sogenannten Mittelungspegels. Aus dem Mittelungspegel wird anschließend der Beurteilungspegel gebildet. Dieser ergibt sich aus dem berechneten Mittelungspegel, ggf. unter Berücksichtigung besonderer Zu- bzw. Abschläge.

Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV besteht für öffentliche Straßen und Schienenwege der Eisenbahn nur dann, wenn

- bei einem Neubau oder
- bei einer wesentlichen Änderung durch bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen bzw. eines Schienenweges um ein oder mehrere durchgehende Gleise oder
- bei einer wesentlichen Änderung aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs

der Beurteilungspegel die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschreitet. Dabei sind die Beurteilungspegel der Verkehrswege Straße und Schiene getrennt zu betrachten.

B.4.7.2.2 Schallschutzkonzept

Durch die vorgesehenen Baumaßnahmen ist der zuvor skizzierte Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet (näheres in Unterlage 1 und 19.2.1 der Planunterlagen).

Die Schalltechnischen Untersuchungen (vgl. Unterlage 19.2.1 der Planunterlagen) kommen zu dem Ergebnis, dass die durch den prognostizierten Zugverkehr verursachten Schallimmissionen zu einer Vielzahl von Schallschutzansprüchen, aufgrund von Überschreitungen der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, führen.

Im Rahmen von Variantenrechnungen wurde die Wirksamkeit verschiedener aktiver Schallschutzmaßnahmen ermittelt und deren Verhältnismäßigkeit im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG auf der Grundlage der Kosten je gelöstem Schutzfall bewertet. Als aktive Schallschutzmaßnahmen wurden dabei Schallschutzwände und Schienenstegdämpfer (SSD) untersucht. Die Maßnahmen bÜG wurde in den Betrachtungen in

Unterlage 19.2.1 gutachterlich aus nachvollziehbaren Gründen ausgeschlossen. Einwände hiergegen wurden im Verfahren nicht erhoben.

Mit der nach § 41 Abs. 2 BImSchG erforderlichen Kosten-Nutzen-Analyse, die die Reichweite des grundsätzlichen Vorrangs des aktiven Lärmschutzes bestimmt, ist zunächst zu untersuchen, welcher Betrag für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich geforderten Schutzniveau - schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Schallschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind vor allem die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und die Größe des Gebiets, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche des Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen zulässig und geboten. So wird bei einer stark verdichteten Bebauung eher ein nennenswerter Schutzeffekt durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Anwohnern schließen lässt (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, Az. 9 A 22.08, juris-Abdruck Rn. 48, 49; Urteil vom 18.07.2013, Az. 7 A 9.12, juris-Abdruck, Rn. 24 jeweils m. w. N.).

Als Ergebnis der in der Schalltechnischen Untersuchung durchgeführten Variantenuntersuchungen sehen die Planungen der Vorhabenträgerin Schallschutzwände als Außenwände mit Höhen von bis zu 4,0 m über Schienenoberkante sowie Schienenstegdämpfer sowie ergänzend passiven Schallschutz dem Grunde nach vor (vgl. Unterlage 1 und 19.2.1 der Planunterlagen).

Da mit diesen Maßnahmen nicht an allen anspruchsberechtigten Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten werden können, müssen diese Ansprüche durch ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen abgegolten werden.

Zum Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen wird auf die Regelungen unter A.4.6.2.1 lit. b) verwiesen. Dass Fenster wegen Lärmbeeinträchtigungen nur vorübergehend geöffnet werden können, ist zumutbar und stellt keinen ausgleichspflichtigen Minderwert dar (vgl. Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, Ziff. 50 Abs. 3, VkB1. 1997, S. 434, 446).

Bei der Abwägung wird berücksichtigt, dass anders als bei Schallschutzwänden an Straßen, zusätzliche dynamische Kräfte durch Sog- und Druckeinwirkungen bei einer Zugvorbeifahrt auftreten, die konstruktiv zu berücksichtigen sind. Das derzeit hierfür zur Verfügung stehende Lastmodell (Regelbauart) ist nicht auf Wände mit einer Höhe von mehr als 5 m oder 6 m über Schienenoberkante anwendbar. Vielmehr sind bei derartigen Wandhöhen separate Statiken erforderlich, die Zulassungen im Einzelfall erforderlich machen. Bei höheren Wänden, insbesondere mehr als 6 m, sind aufgrund der überproportionalen Lasterhöhung zusätzliche Anforderungen an die Gründungsmaßnahmen zu stellen, die beispielsweise einen größeren Eingriff in das Grundwasser bedeuten und aus denen Sprungkosten resultieren können. Weitere Sprungkosten können aufgrund massiverer Konstruktionen, z. B. der Profile, zu konstatieren sein. Unter Berücksichtigung dieser Punkte und der Tatsache, dass Wände mit einer Höhe von größer 6 m mit einem erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild verbunden sind, sieht die Planfeststellungsbehörde Wandhöhen größer 6 m in ihrer Abwägung nicht vor. Diese wurden im Beteiligungsverfahren auch nicht gefordert.

Im Einzelnen ergibt sich folgendes Bild für die in der Unterlage 19.2.1 der Planunterlage definierten Abschnitte:

Passow

Schutzabschnitt 0 (Umfeld des Haltepunkts Passow, ca. Bahn-km 89,3 bis 89,6)

Die Berechnungen in Unterlage 19.2 zeigen, dass zum Schutz der anspruchsberechtigten Gebäude in diesem Schutzabschnitt Kosten von mindestens 270.000 € pro zu lösendem Schutzfall (4 m hohe Schallschutzwand) erforderlich werden. Damit wäre ein Vollschutz zu realisieren. Allerdings hält die Planfeststellungsbehörde diese Kosten nicht für verhältnismäßig. Daher werden passive Schallschutzmaßnahmen in diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegt.

Schutzabschnitt 1 (Waldstraße 2 bis 8, ca. Bahn-km 93,5)

In der Einwendung P-15 (Waldstraße 8) wird sich nach den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen erkundigt und eine Schallschutzwand gefordert.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass an dem Gebäude ein Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV ermittelt wurde. Das sei in der Anlage 5.2 zur schalltechnischen Untersuchung dokumentiert. Es seien verschiedene aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände und Schienenstegdämpfer) im Schallschutzkonzept untersucht worden, um die relevanten Grenzwerte einzuhalten (Anlage 10). Die untersuchten aktiven Schallschutzmaßnahmen seien in der Anlage 35 dargestellt.

Im Schutzabschnitt 1 seien 6 Schutzfälle an 3 Gebäuden im Mischgebiet zu lösen. Vollschutz sei mit einer 5 m hohen Schallschutzwand und dem Einsatz von Schienenstegdämpfern an beiden Schienen beider Gleise auf der Länge der Schallschutzwand zu erreichen. Die Wirkung von Schallschutzwänden sei in den Höhen 6 bis 1 m über Schienenoberkante untersucht worden. Die 1 m hohe Schallschutzwand löse keinen Schutzfall mehr. Bei den Schallschutzwänden der Höhen von 5 bis 3 m sei auch die Kombination mit Schienenstegdämpfern untersucht worden. Die Kosten je gelöstem Schutzfall beliefen sich auf 63.000 bis 90.000 €. Die Vorhabenträgerin habe sich gegen aktive Schallschutzmaßnahmen entschieden, da aus ihrer Sicht die Kosten außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen würden.

Für die Gebäude mit den Adressen Waldstraße 2 bis 8 wird in der Untersuchung passiver Schallschutz nach der 24. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz empfohlen.

Die Erwiderung wurde durch die Planfeststellungsbehörde übergeben. Eine nochmalige Stellungnahme des Einwenders erfolgte hierauf und auch in der 2. Auslegung nicht.

Die Planfeststellungsbehörde folgt im Ergebnis der Einschätzung der Vorhabenträgerin und hält es für angemessen mit passiven Schallschutzmaßnahmen auf die zu erwartenden Immissionen zu reagieren. Sie berücksichtigt dabei, dass von den Gebäuden Waldstraße 2, 4 und 6, mit einer vergleichbaren örtlichen Lage in Bezug auf die Bahnstrecke, keine Einwendung eingegangen sind. Unberücksichtigt kann ebenfalls nicht bleiben, dass sich das Gebäude Waldstraße 8 unmittelbar an einer Bahnböschung (Bahnseitengraben) befindet und auf der Grundstücksgrenze zum Bahngrundstück. Des Weiteren ist das räumliche Umfeld durch das Nebeneinander von Gebäuden und Bahnstrecke geprägt. Aufgrund dieser Tatsache hätte eine Schallschutzwand eine optische Wirkung auf die vorhandenen Gebäude.

Schutzabschnitt 2 (Waldstraße 1, ca. Bahn-km 94,1+50)

Das Gebäude Waldstraße 1 befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bestandsstreckengleis, praktisch auf der Grundstücksgrenze zum Bahngelände. Eine Schallschutzwand, so diese geplant würde, befände sich unmittelbar vor dem Gebäude (vgl. Anlage 36 zur Unterlage 19.2 der Planunterlagen).

Entsprechend den angestellten Betrachtungen in Unterlage 19.2 der Planunterlagen vermag es keine der untersuchten Varianten alle Schallschutzansprüche zu lösen. Daneben kann mit einer 3 m hohen Schallschutzwand ein Schutzfall gelöst werden. Hierfür geht die Untersuchung von 68.000 € aus und sieht diese als nicht verhältnismäßig an.

Eine Schallschutzwand unmittelbar vor dem Gebäude kann nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nur mit Zustimmung der Betroffenen erfolgen, wenn keine Drittbetroffenheiten zu konstatieren sind. Dies ist hier nicht der Fall.

Es ist festzustellen, dass eine aktive Schallschutzmaßnahme im Anhörungsverfahren nicht gefordert wurde. Unabhängig von den hohen Immissionsbelastungen sieht dieser Planfeststellungsbeschluss daher passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach für diese Gebäude vor (vgl. A.4.6.2 lit. b)). Die Planfeststellungsbehörde folgt insoweit der gutachterlichen Einschätzung.

Casekow

Schutzabschnitt 3 (Am Woltersdorfer Weg 1, ca. Bahn-km 96,2)

Für das Gebäude Woltersdorfer Straße 1 würde eine geringfügige Grenzwertüberschreitung von 0,6 dB, ausschließlich im Nachtzeitraum, ermittelt. Eine Grenzwerteinhaltung kann mit Schienenstegdämpfern erreicht werden. Die Kosten hierfür würden sich auf 111.000 € belaufen. Diese Kosten stehen außer Verhältnis zum erreichbaren Nutzen. Die Planfeststellungsbehörde hält es vielmehr für angemessen, der geringfügigen Überschreitung mit passivem Schallschutz zu begegnen.

Schutzabschnitt 4 (Blumberger Weg 3 bis 13, ca. Bahn-km 98,5 bis 98,9)

Das Landesamt für Umwelt (T-36) bemängelt in seiner Einwendung die Gebietseinstufung der Immissionsorte im Blumberger Weg in der Ortslage Casekow. Durch die Gemeinde Casekow (T-16) wurde dies nicht vorgetragen.

In der Einwendung P-7 werden Schienenstegdämpfer nicht als ausreichende Schallschutzmaßnahmen angesehen. Daher wird eine Schallschutzwand gefordert.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Ergebnis einer Ortsbesichtigung die Vorhabenträgerin aufgefordert Berechnungsergebnisse vorzulegen, die für Teile des Blumberger Weges die Gebietseinstufung eines allgemeinen Wohngebiets berücksichtigt. Die Ergebnisse wurden mit der Unterlage 19.2.3 der Planunterlagen vorgelegt.

Es zeigt sich, dass mit einer 2 m hohen Schallschutzwand alle Schutzfälle, bei vertretbaren Kosten je gelöstem Schutzfall, gelöst werden können. Im Ergebnis sieht die Vorhabenträgerin nunmehr diese Schallschutzwand in Ihrer Planung vor.

Schutzabschnitt 5 (Wartiner Chaussee 1 und 1b, ca. Bahn-km 99,3)

Mit einer 3 m hohen Schallschutzwand können alle Schutzfälle gelöst werden. Dies liegt vor allem darin begründet, dass in dem Gebäude Wartiner Chaussee, an dem die höchsten Beurteilungspegel ermittelt wurden, keine Nachnutzungen vorliegen. Die veranschlagten Kosten je gelöstem Schutzfall werden insgesamt als verhältnismäßig angesehen. Daher wurde die geplante Schallschutzwand mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt (vgl. A.4.6.2.1 lit. a)).

Schutzabschnitt 5a (Gartenstraße, ca. Bahn-km 99,8+50 bis 100,3+50)

Das Landesamt für Umwelt (T-36) und die Gemeinde Casekow (T-16) bemängeln in ihren Einwendungen die Gebietseinstufung der Immissionsorte in der Gartenstraße in der Ortslage Casekow.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Einschätzung der Träger öffentlicher Belange und hat die Vorhabenträgerin aufgefordert Berechnungsergebnisse vorzulegen (Unterlage 19.2.3 der Planunterlagen).

An den anspruchsberechtigten Gebäuden ergeben sich ohne aktive Schallschutzmaßnahmen Beurteilungspegel von maximal 53 dB(A) nachts. Tagsüber werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. In der Unterlage werden verschiedene Schallschutzmaßnahmen untersucht (Schallschutzwände mit einer Höhe von 1 und 2 m sowie Schienenstegdämpfer). Die Variantenuntersuchung ergibt, dass die geringsten Kosten je gelöstem Schutzfall (24.100 €) mit dem Einsatz von Schienenstegdämpfern ermittelt wurden. Damit können 12 von 28 Schutzfällen gelöst werden. Ein Vollschutz lässt sich mit einer 2 m hohen Schallschutzwand erreichen. Hierfür werden 31.400 € je Schutzfall erforderlich. Da sich mit Schienenstegdämpfern das beste Kosten-Nutzenverhältnis ergibt und sich nur geringfügige Überschreitungen des Grenzwerts der 16. BImSchV von maximal 1,6 dB ergeben, denen gut durch passive Schallschutzmaßnahmen begegnet werden kann, werden diese mit diesem Beschluss festgesetzt (vgl. A.4.6.2.1 lit a)).

Schutzabschnitt 6 (östlich der Bahn, Am Dorfanger, Ladestraße und Woltersdorfer Straße, ca. Bahn-km 99,3+50 bis 99,6+50)

In der Einwendung P-30 wird aktiver Schallschutz gefordert und die Frage aufgeworfen, wie die Realisierung des passiven Schallschutzes erfolgen soll. Es wird um Berücksichtigung des Außenwohnbereichs gebeten.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sicherzustellen sei, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies sei in der Regel durch aktive Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG dürfe von so genannten aktiven Schutzmaßnahmen, insbesondere Schallschutzwänden, abgesehen werden, soweit die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. In diesem Fall kämen passive Schallschutzmaßnahmen zur Anwendung. Wie weit der in § 41 Abs. 1 BImSchG festgelegte Vorrang des sogenannten aktiven Lärmschutzes durch Lärmschutzwände reicht, sei gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nach Maßgabe einer Kosten-Nutzen-Analyse zu entscheiden. Sie hat davon auszugehen, welche Kosten für Schutzmaßnahmen aufzuwenden wären, mit denen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sichergestellt würde (sog. Vollschutz).

Sofern ein Vollschutz unverhältnismäßig ist, seien - ausgehend von dem grundsätzlich zu erzielenden vollen Schutzniveau - schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verringerung der Geräuschbelastung zu ermitteln. Insbesondere seien bei der Kosten-Nutzen-Analyse Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen sei, bestimme sich nach den Umständen des Einzelfalles.

Diese Betrachtung sei vorliegend im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung vorgenommen worden. Im Schutzabschnitt 6, in dem 11 zu lösende Schutzfälle untersucht wurden, sei Vollschutz selbst mit einer 6 m hohen Schallschutzwand und dem gleichzeitigen Verbauen von Schienenstegdämpfern nicht zu erreichen. Die Wirkung von Schallschutzwänden sei in den Höhen 6 bis 1 m über Schienenoberkante ohne und mit Schienenstegdämpfern untersucht worden. Die Kosten je gelöstem Schutzfall belaufen sich bei den untersuchten Varianten auf 72.000 bis 177.000 €. Diese Kosten seien aus Sicht der Vorhabenträgerin im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG unverhältnismäßig. Dementsprechend entstehe ein Anspruch auf passiven

Schallschutz dem Grunde nach. Mit passiven Schallschutzmaßnahmen lasse sich, bezogen auf das Gebäude des Einwenders, zudem auch die Innenraumpegel der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) einhalten, sodass zumutbare Wohnverhältnisse gewahrt sein.

Bezüglich eines zu berücksichtigenden Außenwohnbereichs sei als einziger Außenwohnbereich die von der Bahn aus gesehen hinter dem Wohnhaus gelegene Terrasse südöstlich des Gebäudes mit der Adresse Ladestraße 3 zu beachten. Weil die Beurteilungspegel an den entsprechenden, bahnabgewandten Gebäudefassaden mit 48,7 und 54,1 dB(A) deutlich unter dem maßgeblichen Immissionsgrenzwert für den Tag liegen, müsse diese Terrasse im Schallschutzkonzept keine Berücksichtigung finden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen zu den Außenwohnbereichen für plausibel. Zum einen sind Außenwohnbereiche nur auf der bahnabgewandten Seite des Gebäudes denkbar. Zum anderen ergeben sich erfahrungsgemäß auf der der Quelle abgewandten Seite des Gebäudes erheblich geringere Beurteilungspegel als auf der zugewandten Seite. Des Weiteren wird der Grenzwert der 16. BImSchV bereits am Tage auf den bahnzugewandten Seiten eingehalten. Eine Überschreitung der Grenzwerte in einem Außenwohnbereich sind damit ausgeschlossen. Der Einwand ist zurückzuweisen.

Dieser bedarf damit keiner Berücksichtigung bei der Festlegung des Schallschutzkonzepts. Aufgrund der Siedlungsstruktur (z. T. vergleichsweise große Abstände zur Bahnstrecke und wenige Betroffene Gebäude entlang des zu betrachtenden Schutzabschnitts) ergeben sich hohe Kosten von mindestens 72.000 €, die die Planfeststellungsbehörde nicht für verhältnismäßig hält. Gleichzeitig werden bis auf einen Immissionsort (Ladestraße 7, geringfügige Überschreitung von 0,6 dB) die Grenzwerte der 16. BImSchV am Tage auch ohne Schallschutz eingehalten. Den nächtlichen Überschreitungen kann mit passivem Schallschutz begegnet werden. Gesunde Wohnverhältnisse sind damit gewahrt (vgl. Ausführungen zum Schutzabschnitt 19 und 20, die hier sinngemäß übertragbar sind).

Schutzabschnitt 7 (Bahnhofstraße 1 bis 3, ca. Bahn-km 99,6)

Die Berechnungen zeigen, dass an den relevanten 3 Gebäuden in diesem Schutzabschnitt im Tageszeitraum die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Nachts ergeben sich Beurteilungspegel, von maximal 58,7 dB(A). Diese vergleichs-

weise geringen Beurteilungspegel ergeben sich aufgrund der Entfernung der Gebäude zu den Gleisen.

Die Betrachtungen der schalltechnischen Untersuchung ergeben, dass die schutzbedürftigen Schutzfälle mit einer 2 m hohen Schallschutzwand gelöst werden können. Nach der gutachterlichen Einschätzung sind die damit verbundenen Kosten von 55.000 € je Schutzfall nicht verhältnismäßig. Es wird daher in den Planungen passiver Schallschutz festgelegt. Im Verfahren haben sich hiergegen keine Anwohner gewandt.

Die Planungsbehörde folgt in Ihrer Entscheidung im Lichte dieser Randbedingung der gutachterlichen Einschätzung. Den auftretenden Immissionen lässt sich im Nachtzeitraum gut mit passivem Schallschutz begegnen.

Schutzabschnitt 8 (Zum Fuchsgrund 4, ca. Bahn-km 103,7+50)

Die Planung sieht für das betroffene Gebäude passiven Schallschutz dem Grunde nach vor.

Die Berechnungen der Unterlage 19.2.1 der Planunterlagen zeigen, dass zur Lösung der Schutzfälle mindestens 248.000 € für das Gebäude erforderlich werden. Diese Kosten werden von der Planfeststellungsbehörde als unverhältnismäßig angesehen. Sie sieht daher mit diesem Planfeststellungsbeschluss passive Schallschutzmaßnahmen vor.

Bei der Abwägungsentscheidung berücksichtigt sie, dass im Bereich des Wohngebäudes eine 4 m hohe Schallschutzwand südöstlich des Wohngebäudes angeordnet werden müsste und keine Einwände der Betroffenen, die aktiven Schallschutz fordern, im Verfahren eingegangen sind.

Schutzabschnitt 9 (Zum Fuchsgrund 6 und 7, ca. Bahn-km 103,7+50)

Selbst mit einer Schallschutzwand von 6 m Höhe kann an diesen Gebäuden keiner der Schutzfälle gelöst werden. Gleiches gilt für eine Kombination einer solchen Wand mit Schienenstegdämpfern. Dementsprechend geht die Vorhabenträgerin zutreffend davon aus, dass den Überschreitungen an dem Gebäude mit passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet wird. Sich hiergegen aussprechende Einwände (P-8) sind zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass keine Außenwohnbereiche an dem Gebäude vorhanden sein. Zudem ergäbe sich aus einer Abschätzung der Fassadenpegel keine Ansprüche auf Entschädigung für einen Außenwohnbereich.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Einschätzung und berücksichtigt dabei die Ausführungen in B.4.7.2.4 lit. a) zur rechtlichen Einordnung des Außenwohnbereichs. In den Bereichen der Grundstücke, in denen potentiell eine Überschreitung der Tagesgrenzwerte zu erwarten sind, konnte bei einer Ortsbesichtigung der Planfeststellungsbehörde keine Außenwohnbereiche identifiziert werden. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Schutzabschnitt 10 (Zum Fuchsgrund 8, ca. Bahn-km 105,0+50)

Die Planung der Vorhabenträgerin sieht für diesen Bereich eine Schallschutzwand mit einer Länge von insgesamt 190 m vor. Mit dieser Wand können alle 26 Schutzfälle gelöst werden. Hierfür sind verhältnismäßige Kosten von 12.000 € je Schutzfall zu konstatieren. Daher wurde dieses Schallschutzkonzept mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt (vgl. A.4.6.2.1 lit. a)).

Schutzabschnitt 11 (An der Bahnstrecke 4, ca. Bahn-km 105,8)

In der Einwendung P-31 wird bemängelt, dass nicht das korrekte Wohngebäude bei den Berechnungen Berücksichtigung fand. Die Vorhabenträgerin hat für dieses mit der Unterlage 19.2.3 der Planunterlagen Berechnungsergebnisse und eine Variantenuntersuchung zu aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgelegt.

Um einen Vollschutz des Gebäudes zu realisieren sind Kosten von 280.500 € erforderlich. Zur Lösung eines Schutzfalls sind mindestens 198.800 € zu veranschlagen. Diese Kosten sind unverhältnismäßig.

Aus diesem Grunde werden passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Darüber hinausgehende Entschädigungsansprüche, wie in Einwendung P-31 gefordert, bestehen von Gesetzes wegen nicht; etwaige Beeinträchtigungen des Verkehrswerts, wie auch ggf. empfundene Beeinträchtigungen der Wohnqualität, sind unter Berücksichtigung der Sozialbindung des Eigentums im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Im Übrigen wird auf B.4.7.2.3 lit. e) verwiesen.

Soweit in diesem Zusammenhang eine zukünftige Vermietung als Ferienwohnung angesprochen wird, werden die festgesetzten Schallschutzmaßnahmen eine derartige Nutzung, soweit baurechtlich zulässig, ermöglichen.

Tantow

Schutzabschnitt 12 (An der Bahnstrecke 3, ca. Bahn-km 106,2), Schutzabschnitt 13 (An der Bahnstrecke 2, ca. Bahn-km 106,8+50) und Schutzabschnitt 14 (An der Bahnstrecke 1, ca. Bahn-km 108,3)

Es handelt sich jeweils um einzelnstehende Gebäude für deren Schutz Schallschutzwände von 95 bis 240 m Länge erforderlich werden. Für alle Gebäude sind die Schutzfälle am Tage und in der Nacht durch aktive Maßnahmen lösbar. Hierzu sind Wandhöhen von 1 m bzw. 3 m Höhe oder Schienenstegdämpfer erforderlich. Je gelöstem Schutzfall ergeben sich damit Kosten von 54.000 € bis 81.000 €.

Insgesamt geht die Unterlage 19.2 der Planunterlagen für diese Abschnitte davon aus, dass diese Kosten außer Verhältnis zum erreichbaren Schutz stehen. Die Vorhabenträgerin sieht deshalb im Ergebnis für diese Abschnitte keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vor und will für die betroffenen Gebäude passiven Schallschutz umsetzen.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen im Gutachten im Ergebnis für zutreffend. Sie bezieht dabei ein, dass Bezogen auf die jeweiligen Gebäude sich daraus mindestens Kosten von 106.000 € bis 162.000 € ermitteln lassen. Die hohen Kosten ergeben sich aus der Tatsache, dass nur ein Gebäude im jeweiligen Schutzabschnitt zu schützen ist und damit die Wirksamkeit der Wände begrenzt ist. Im Anhörungsverfahren wurden keine Einwendungen zum Schutzkonzept in diesen Schutzabschnitten erhoben. Im Lichte der hier zu veranschlagenden Kosten sieht die Planfeststellungsbehörde, trotz der zum Teil erheblichen Immissionsbelastung, aktive Schallschutzmaßnahmen für untunlich an und sieht daher mit diesem Beschluss passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach vor (vgl. A.4.6.2.1 lit. b)).

Schutzabschnitt 15 (Ortsdurchfahrung Tantow östlich der Bahn, ca. Bahn-km 110,5 bis 111,5)

Die Planungen der Vorhabenträgerin sehen die Errichtung einer 4 m hohen Schallschutzwand vor. Den verbleibenden Ansprüchen soll mit passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet werden.

Die Gemeinde Tantow (T-20) und das Amt Gartz (T-34) sowie Private (Einwendung P-14, P-18 und P-42) wenden ein, dass die geplante Schallschutzwand sich nicht in das historisch gewachsene Dorf Tantow einfüge. Die Gemeinde und das Amt Gartz schlagen daher vor, die LSW 3 in zwei Bereiche zu teilen. Von Bahn-km 110,5 bis 111,0 solle die Schallschutzwand in einer einfachen Ausführung in abgestuften Grün-

tönen errichtet und von Bahn-km 111,0 bis 111,3 mit breiten Gabionen ausgeführt werden. Die LSW 4 solle von Bahn-km 111,3 bis 111,5 mit einem beidseitigen Landschaftsmotiv errichtet werden. Von privaten Einwendern wird der Verzicht auf aktive Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Darüber hinaus haben sowohl das Landesamt für Umwelt (T-36) als auch die Gemeinde Tantow (T-20) eingewandt, dass für den Siedlungsweg die Gebietseinstufung eines allgemeinen Wohngebiets zu berücksichtigen sei.

Die Vorhabenträgerin sagt in ihrer Erwiderung die Abstimmung der Gestaltung der Schallschutzwände zu. Daher hat sie im Folgenden in Abstimmungen mit der Gemeinde die Gestaltung der Schallschutzwand, unter Berücksichtigung einer Bürgerbefragung, in Unterlage 1 der Planunterlagen festgelegt. Diese besteht aus einer Farbgebung in „klassischen“ RAL-Tönen (Bahn-km 110,5+12 bis ca. 111,0+00), einer Gestaltung per Digitaldruck und zusätzlich letzter, oberer Meter mit transparenten Elementen (Bahn-km ca. 111,0+00 bis 111,3+20) sowie einer Gestaltung per Digitaldruck (Bahn-km 111,3+50 bis 111,5+88). Die Gemeindevertretung hat sich in der 4. Sitzung der Gemeindevertretung vom 15.01.2025 für eine Gestaltung mit Grüntönen und „Feldstein“ (Digitaldruck) ausgesprochen. Dem Aspekt des Landschaftsbildes wird somit Rechnung getragen. Weitergehende Entscheidungen sind mit diesem Beschluss nicht erforderlich. Unabhängig davon wurde in A.4.6.2.1 lit. a) die Abstimmung der Gestaltung der Schallschutzwände in diesen Beschluss aufgenommen.

Bezüglich der durch private Einwender vorgetragenen nicht vorhandenen Notwendigkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen ist festzustellen, dass mit der vorgesehenen Schallschutzwand an einer Vielzahl von Gebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können. Ungeachtet dessen verbleiben selbst unter Berücksichtigung dieser Schallschutzmaßnahme an 6 Gebäuden Überschreitungen im Nachtzeitraum, für die passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Die Planfeststellungsbehörde räumt dem Schutz der Nachbarschaft vor dem Eisenbahnlärm Vorrang vor der Beeinträchtigung des Stadtbildes ein und berücksichtigt dabei die Abstimmung zur Gestaltung der Schallschutzwand in der Gemeinde. Im Übrigen handelt es sich bei dem Stadtbild um einen öffentlichen Belang und die Grundstücke der Einwender befinden sich mindestens ca. 20 m (getrennt durch eine Straße oder eine Grünfläche) von der geplanten Schallschutzwand entfernt, so dass für diese eine entscheidungsrelevante Betroffenheit, z. B. durch eine Verschattung, durch die Planfeststellungsbehörde nicht gesehen wird. Gleiches gilt für die in einer Unterschriften-

liste (mit Einwendung P-18 übergeben) enthaltenen Einwohner der Gemeinde Tantow.

Die Vorhabenträgerin hat Berechnungsergebnisse unter Berücksichtigung eines allgemeinen Wohngebiets für den Siedlungsweg vorgelegt (Unterlage 19.2.3 der Planunterlagen). Es ist festzustellen, dass mit der geplanten Schallschutzwand die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Bereich des Siedlungswegs im Tageszeitraum eingehalten und nachts nur geringfügig an einem Immissionsort um 0,1 dB (Siedlungsweg 7A) überschritten werden. Im Anbetracht dieses Ergebnisses sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit das aktive Schallschutzkonzept anzupassen und setzt daher für das zusätzliche Gebäude passiven Schallschutz fest (vgl. A.4.6.2.1 lit. b)).

Schutzabschnitt 16 (Ortsdurchfahrung Tantow westlich der Bahn, Dorfstraße und Lindenallee, ca. Bahn-km 111,1+50 bis 111,6+50)

Die schalltechnischen Betrachtungen in Unterlage 19.2 der Planunterlagen kommen zu dem Ergebnis, dass für insgesamt fünf Gebäude ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht. Die daraus resultierenden Schutzfälle können bei keiner der untersuchten Variante vollständig gelöst werden. Des Weiteren sind sehr hohe Kosten von mindestens 246.000 € je gelöstem Schutzfall zu veranschlagen. Gelöst werden können allenfalls Schutzfälle an den Gebäuden Dorfstraße 1 und 1A sowie Lindenallee 15. Für die weiteren Gebäude in der Lindenallee verbleiben, aufgrund der notwendigen Öffnung der Schallschutzwand infolge des Bahnübergangs, bei allen Varianten Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV. Daher sieht dieser Planfeststellungsbeschluss in diesem Bereich keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vor und setzt für die betroffenen Gebäude, für die maximal Beurteilungspegel von 59 dB(A) in der Nacht prognostiziert werden, passiven Schallschutz fest.

Schutzabschnitt 17 (Ortsdurchfahrung Tantow westlich der Bahn, Dorfstraße 12, ca. Bahn-km 111,9)

An diesem Gebäude werden die Beurteilungspegel im Tageszeitraum eingehalten. Im Nachtzeitraum werden die Grenzwerte der 16. BImSchV geringfügig um 1,8 dB überschritten. Zur Lösung dieses Schutzfalls sind mindestens 102.000 € erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hält dies nicht für verhältnismäßig und sieht daher passive Schallschutzmaßnahmen vor, mit denen diesen geringen Überschreitungen der Grenzwerte gut begegnet werden kann.

Schutzabschnitt 18 (außerhalb der Ortsdurchführung Tantow, östlich der Bahn,
Bahnhofstraße 45, ca. Bahn-km 111,9+50)

Es wird auf die Ausführungen in B.4.7.2.4 lit. a) verwiesen.

Schutzabschnitt 19 und 20 (östlich und westlich der Bahn, Vorwerkallee, ca. Bahn-km
113,5)

In der Einwendung P-04 (Sammeleinwendung mit Unterschriftenliste für die Gebäude Vorwerkallee 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 und 11, beidseitig der Bahn) werden Gesundheitsgefährdungen durch Störung des Schlafs in Folge des Schienenverkehrs befürchtet. Des Weiteren werden Beeinträchtigungen bei der Arbeitsfähigkeit (Home-Office) und der Lebensqualität sowie eine Beschneidung der Freizügigkeit, indem z. B. Fenster in Privatwohnungen nicht mehr geöffnet werden können, angenommen.

Im Schutzabschnitt 19 werden an den Gebäuden Vorwerkallee 4, 5, 7, 8 und 9 sowie im Schutzabschnitt 20 an den Gebäuden der Vorwerkallee 3 und 11 die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten.

Dabei ergeben sich an dem Gebäude Vorwerkallee 3 und 4 geringfügige Überschreitungen von maximal 2,5 dB tagsüber. Ein Pegel von 70 dB(A) wird somit nicht erreicht. Diesen Pegeln kann mit passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet werden. Die Gefahr, dass Fenster nicht mehr geöffnet werden können, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht, da die Zugfrequentierung unter Berücksichtigung des Deutschlandtakts ausreichend große Zeitfenster am Tage ohne Vorbeifahrten (zwei Nahverkehrszüge pro Stunde und Richtung sowie drei Güterzüge über den Tag verteilt und je Richtung) prognostiziert.

Im Schutzabschnitt 19 sind insgesamt 5 Gebäude (6 Schutzfälle) durch Überschreitungen der Grenzwerte betroffen. Dabei werden die Grenzwerte der 16. BImSchV im Tageszeitraum lediglich an einem Immissionsort geringfügig um 0,6 dB überschritten. Betroffen ist hiervon die bahnzugewandte Fassade im 1. OG des Gebäudes Vorwerkallee 4. Lediglich an diesem Ort wird im Nachtzeitraum ein Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) erreicht. Der Beurteilungspegel beträgt hier 60,7 dB(A). An den anderen Gebäuden ergeben sich Beurteilungspegel von maximal 57,8 dB(A).

Eine Variante, bei der alle Schutzfälle gelöst werden können, wurde nicht ermittelt. Die geringsten Aufwendungen je Schutzfall ergeben sich bei einer 2 m hohen Schallschutzwand. Hier sind Kosten von 105.000 € je Schutzfall bei 5 gelösten Schutzfällen zu veranschlagen. Diese Kosten sind nach gutachterlicher Einschätzung und nach

Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht verhältnismäßig. Daher werden passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Berechnungsergebnisse für den Schutzabschnitt 20 zeigen, dass bei keiner der untersuchten Varianten alle Schutzfälle gelöst werden können. Gleichzeitig werden selbst bei 6 m hohen Wänden Pegel erreicht, die oberhalb von 60 dB(A) nachts liegen. Dies ist maßgeblich in der Unterbrechung der Schallschutzwand durch den Bahnübergang begründet. Insgesamt kann bei allen untersuchten Schallschutzvarianten lediglich ein Schutzfall gelöst werden. Es verbleiben immer zwei ungelöste Schutzfälle. Gleichzeitig sind zur Lösung des Schutzfalls mindestens 152.000 € bei einer Wandhöhe von 2 m zu veranschlagen. Diese Kosten sind nicht verhältnismäßig. Gleichzeitig handelt es sich um den Schutzfall am Tage. Im Nachtzeitraum verbleiben an beiden anspruchsberechtigten Gebäuden Überschreitungen der Grenzwerte. Aus diesem Grunde ist den Überschreitungen vernünftigerweise mit passiven Schallschutz zu begegnen. Dies sieht dieser Planfeststellungsbeschluss für die beiden Gebäude in diesem Schutzabschnitt vor. Für den Außenwohnbereich am Gebäude Vorwerkallee 3 wird aufgrund des prognostizierten Beurteilungspegels von 67,2 dB(A) eine Entschädigung festgesetzt (vgl. A.4.6.2.1 lit. c)).

Vorsorglich ist festzustellen, dass durch den Deutschlandtakt eine erhebliche Verringerung der Immissionspegel zu erwarten ist. So ergeben sich mehr als 2 dB geringere Emissionspegel. Die daraus resultierenden Immissionspegel werden in Unterlage 19.2.2 dokumentiert. Zur Einordnung des Deutschlandtakts in die Planrechtsentscheidung wird auf die Ausführungen in B.4.7.2.1 verwiesen. In diesem Kontext sind die potentiellen Gesundheitsgefährdungen einzuordnen. Diese werden bei 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts angenommen. Ihnen wird durch die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet. Da nur wenige Güterzüge in der Nacht verkehren sollen, wird es allenfalls selten zu hohen Immissionspegeln kommen. Diese werden durch die bauliche Ausstattung der Schlafräume im Innenraum so weit abgesenkt, dass gesundheitlich bedenkliche Verhältnisse am Ohr des Schlafers nicht zu besorgen sind. Dies wird durch die 24. BImSchV sichergestellt. Darüber hinaus sieht diese in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle den Einbau von Lüftungseinrichtungen vor. Somit wird ein Öffnen der Fenster zur Frischluftzufuhr nicht mehr erforderlich sein.

Mescherin

Schutzabschnitt 21 (Am Bahnhof 3, ca. Bahn-km 116,4+50)

Aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse (Öffnung der Schallschutzwand durch den vorhandenen Bahnübergang) können die Schutzfälle selbst mit einer 6 m hohen Schallschutzwand nicht gelöst werden. Daher werden passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.

Schutzabschnitt 22 (Am Bahnhof 1, ca. Bahn-km 116,4+50)

An dem Gebäude wird eine geringfügige Überschreitung von 1,8 dB prognostiziert. Zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV ist eine 1 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Hierfür wären 367.000 € zu veranschlagen. Diese Kosten stehen außer Verhältnis zum Nutzen. Daher sieht dieser Planfeststellungsbeschluss passive Schallschutzmaßnahmen vor.

Schutzabschnitt 23 (Am Bahnhof 4 und 5, ca. Bahn-km 116,5)

Entsprechend der Unterlage 19.2.1 soll den Ansprüchen auf Schallschutzmaßnahmen durch passive Schallschutz begegnet werden. Hierauf hat sich die Vorhabenträgerin mit den Eigentümern, resp. dem Rechtsbeistand, geeinigt. Eine weitergehende Abwägung ist daher durch die Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Es wird insoweit auf A.4.6.2.1 lit. b) verwiesen.

Schutzabschnitt 24 (Neu-Rosow, ca. Bahn-km 116,5)

Das Landesamt für Umwelt (T-36) bemängelt in seiner Einwendung die Gebietseinstufung der Immissionsorte in einem Mischgebiet.

Zunächst stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass weder das Amt Garz, resp. die Gemeinde Mescherin oder Betroffene eine derartige Einwendung vorgetragen haben. Darüber hinaus hat sich die Planfeststellungsbehörde bei einer Ortbesichtigung ein Bild von den örtlichen Verhältnissen verschafft. Es findet sich vor Ort eine aufgelockerte Bebauungsstruktur, die neben Wohnnutzungen auch dörfliche Strukturen wie nicht gewerbliche Einrichtungen und Anlagen für die Tierhaltung oder Wohngebäude mit entsprechenden Nutzgärten enthält. Sie hält es damit für zutreffend, dieses Dorfgebiet der Nr. 3 des § 2 der 16. BImSchV zuzuordnen. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Für die Gebäude mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ergeben sich diese ausschließlich für den Nachtzeitraum. Dabei werden die Grenzwerte um maximal ca. 3 dB überschritten. Betroffen sind 7 Gebäude. Tagsüber werden die Grenzwerte um mindestens 6,5 dB unterschritten.

Die Schutzfälle lassen sich durch eine ein Meter hohe Schallschutzwand lösen. Unter Berücksichtigung von Schienendämpfern entfallen 4 der zu lösenden 7 Schutzfälle. Die daraus resultierenden Kosten je Schutzfall von 51.000 € bis 77.000 € hält die gutachterliche Einschätzung der Unterlage 19.2.1 der Planunterlagen für unverhältnismäßig.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Einschätzung. Sie berücksichtigt dabei auch, dass im Tageszeitraum bereits der Grenzwert für ein allgemeines Wohngebiet eingehalten wird. Im Nachtzeitraum werden nur geringfügige Überschreitungen des Grenzwerts, die sich unter Berücksichtigung der Unterlage 19.2.2 der Planunterlagen auf maximal 0,5 dB verringern werden, ermittelt, denen mit passivem Schallschutz begegnet werden kann.

B.4.7.2.3 Themenbezogene Einwendungen

a) Berücksichtigung der maximalen Kapazität der Strecke

In der Einwendung wird gefordert bei den angestellten Betrachtungen von der maximalen Kapazität an Zugdurchfahrten auszugehen.

Die Vorhabenträgerin erwidert zutreffend, dass bei der Beurteilung der Schallimmissionen und der Ermittlung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen nicht die kapazitive Vollauslastung zugrunde zu legen sei. Der für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges ggf. erforderliche Schallschutz bemisst sich nicht an einem rein theoretischen Wert der Spitzenbelastung ("Vollauslastung"). Dieser Wert würde unterstellen, dass realitätsferne Annahmen zum Bahnbetrieb (z. B. Ein-Richtungs- statt Zwei-Richtungsverkehr, einheitliche Geschwindigkeit sämtlicher Güter- und Personenverkehrszüge, kein Halt an Bahnhöfen etc.) getroffen würden.

Stattdessen werde auf Basis der zukünftig verkehrenden Anzahl an Zügen eine realistische Betriebsprognose erstellt. Zu Grunde gelegt werde also die voraussehbare Durchschnittsbelastung, wie sie auf der Grundlage eines realistischen Betriebsablaufs zu erwarten sei (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts - BVerwG, u.a. Urteil vom 13.12.2018 - Az. 3 A 17.15; Urteil vom 29.06.2017 – Az. 3 A 1.16; Urteil vom 08.09.2016 – Az. 3 A 5.15; Urteil vom 03.03.1999 – Az. 11 A 9/97).

Die Forderung ist dementsprechend aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen.

b) ESTW-A zusätzliche Modulgebäude

Das Landesamt für Umwelt weist in seiner Stellungnahme vom 01.10.2024 darauf hin, dass mit Errichtung der Modulgebäude die Vorgaben für die nach § 22 BImSchG

nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen geltenden Anforderungen der TA Lärm einzuhalten seien und an den maßgeblichen Immissionsorten die IRW nach Nr. 6.1 nicht überschritten werden dürfen.

Die Vorhabenträgerin nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und will ihn bei der Ausführung berücksichtigen.

Entsprechend der vorliegenden Planunterlagen (Abschnitt 4.7.3 der Unterlage 1) werden an den vorhandenen ESTW-A zusätzliche Gebäude in Passow (Bauwerks.-Nr. HB14) und Tantow (Bauwerks.-Nr. HB15) errichtet. Es ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unstrittig, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einzuhalten sind. Es bestehen ebenfalls keine Zweifel daran, dass dies in Anbetracht der Entfernungen zwischen Emittent und Immissionsort sowie der zu erwartenden Emissionspegel technisch möglich ist. Daher wurde eine Nebenbestimmung in A.4.6.2.2 zur Einhaltung der TA Lärm aufgenommen.

c) Gemeinde Tantow

Die Gemeinde Tantow (T-20), vertreten durch das Amt Gartz, bemängelt, dass die Kindertagesstätte, die Grundschule und das Bauentwicklungsland an der Dorfstraße westlich der Bahnanlagen (ohne dies weiter zu untersetzen) sowie die Vorbelastung durch die Windenergieanlagen nicht berücksichtigt worden seien. In diesem Zusammenhang wird eine Schallschutzwand westlich der Bahnanlagen von Bahn-km 111,5 bis 112,0 zum Schutz der zukünftigen Bauentwicklung gefordert.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Vorbelastung durch Windkraftanlagen nicht zu berücksichtigen sein. Dieser Aussage kann sich die Planfeststellungsbehörde anschließen, da es sich hierbei nicht um Verkehrslärm handelt. Der Einwand ist zurückzuweisen.

An der Kindertagesstätte werden entsprechend der Unterlage 19.2 der Planunterlagen ohne Schallschutzmaßnahmen Beurteilungspegel von maximal 47,7 dB(A) und an der Schule von 46,5 dB(A) tagsüber ermittelt. Damit werden bereits ohne Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete sowie die für Schulen eingehalten (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 der 16. BImSchV). Insoweit ergeben sich keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen und der Einwand ist zurückzuweisen.

Für den Bereich der Dorfstraße finden sich städtebauliche Festlegungen in der Abordnungssatzung vom 12.10.1995 und im Flächennutzungsplan vom 08.01.2003 der Gemeinde Tantow. Weitergehende Festlegungen wurden auch auf Nachfrage durch

die Planfeststellungsbehörde (E-Mail vom 26.02.2025) durch das Amt Gartz nicht übergeben.

Entsprechend dem Flächennutzungsplan befindet sich an dem Abschnitt der Dorfstraße, der sich im direkten Umfeld der Bahn befindet und östlich der Dorfstraße verortet ist, ein unbebauter Teilbereich der als allgemeines Wohngebiet dargestellt wird und sich außerhalb der Abrundungssatzung befindet. Der Bereich zwischen der Dorfstraße und der Bahnstrecke wird im Flächennutzungsplan landwirtschaftlichen Flächen zugeordnet.

Die Abrundungssatzung setzt die Gebiete fest, die sich im Zusammenhang bebauter Ortsteile befinden (§ 34 BauGB). Daher befindet sich der bisher nicht bebaute Bereich im Umfeld der Dorfstraße außerhalb dieser bebauten Ortsteile. Insoweit muss dieser Bereich städtebaulich geordnet werden. Ein Entwurf eines oder ein rechtskräftiger Bebauungsplan existiert indes nach hiesigem Kenntnisstand nicht (vgl. <https://www.geoportal-gartz.de/viewer2.php>; Geoportal des Amtes Gartz (Oder)). Auch ein entsprechender Hinweis erfolgte im Rahmen der Beteiligung durch die Gemeinde nicht.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass nach derzeitiger Sachlage es sich in dem in Rede stehenden Bereich nicht um eine geschlossene Ortslage handelt. Insoweit können, soweit schutzwürdige Wohnbebauung vorhanden sein sollte, ausschließlich die Grenzwerte in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV zur Anwendung kommen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die weiteren Bereiche im Umfeld der Dorfstraße im Flächennutzungsplan als Dorfgebiete dargestellt werden und sich auch in der konkreten Örtlichkeit entsprechend präsentieren. Diese vorhandene Wohnbebauung im Bereich der Dorfstraße wurde in der Unterlage 19.2 der Planunterlagen entsprechend als Dorfgebiet eingestuft. Eine Berücksichtigung der unbebauten Bereiche ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entbehrlich, soweit eine Darstellung im Flächennutzungsplans als allgemeines Wohngebiet erfolgt, da es entsprechend § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV nur auf die Festsetzung in Bebauungsplänen, die hinreichend verfestigt nicht vorliegen, oder auf die Schutzbedürftigkeit des Gebietes ankommt. Unbebaute Flächen, die lediglich der FNP als Baufläche oder Baugebiet darstellt, müssen immissionsschutzrechtlich nicht im Hinblick auf die im FNP in Aussicht genommene Bebauung vor Verkehrsräuschen geschützt werden (BVerwG, Urteil vom 06.09.2018, Az. 3 A 15.15, UA Rn. 26). Aktive Schallschutzmaßnahmen sind daher nicht festzulegen.

d) Messungen

Die 16. BImSchV schreibt vor, dass Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage der Verkehrsdaten ausschließlich rechnerisch zu ermitteln sind (vgl. auch amtlichen Begründung zu § 4 der 16. BImSchV (Bundesrats-Drucksache 661/89)). Die Beurteilungspegel wurden, wie vom Verordnungsgeber vorgesehen, nach den Vorgaben der Anlage 2 zur 16. BImSchV errechnet. Die geforderten Schallmessungen und deren Ausgestaltung sind für die Beurteilung des Verkehrslärms im Rahmen von Verkehrsbauvorhaben ohne rechtliche Bedeutung und für prognostische Betrachtungen ohnehin nicht zielführend. Dahingehend vorgetragene Einwendungen (P-7) sind zurückzuweisen.

e) Wertverlust von Immobilien

In einigen Einwendungen (z. B. P-4, P 30 und P-31) wird eine erhebliche Wertminderung ihrer Immobilie als Folge des Ausbauvorhabens, insbesondere der Lärmbelastung und Erschütterungen, befürchtet. Deshalb wird gefordert, für den Wertverlust sowie für Erschwernisse bei der Verwertbarkeit der Wohnungen entschädigt zu werden.

Ob Grundstücke, die heute bereits durch ihre Nachbarschaftssituation zur Bahntrasse geprägt sind, tatsächlich als Folge des Vorhabens an Wert verlieren könnten, hält die Planfeststellungsbehörde für spekulativ. Im Rahmen des Vorhabens werden umfangreiche Schallschutzvorkehrungen und Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen getroffen, wohingegen die in Rede stehenden Anliegergrundstücke heute der Lärmbelastung im Wesentlichen ungeschützt ausgesetzt sind.

Selbst wenn eine Wertminderung als Folge des Ausbauvorhabens oder des Baus der Schallschutzwände eintreten würde, käme eine Festsetzung von Entschädigungen für Wertverluste nicht in Betracht. Ein Wertverlust eines Anwesens, das ein Eigentümer wegen seiner Nachbarschaft zu einer Bahnstrecke und deren baulicher Veränderung erleidet, ist keine nachteilige Wirkung auf das Recht des Grundstücks- oder Wohnungseigentümers, sondern sie ist als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) entschädigungslos hinzunehmen. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung entschädigt wird (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39.95 Rn. 20, juris und BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04 Rn. 44, juris). Eigentümer eines an einer bestehenden Bahntrasse gelegenen Grundstücks müssen stets damit rechnen, dass dort Ausbaumaßnahmen stattfinden, die auch Wertminderungen des eigenen Grund-

stücks zur Folge haben können (Urteil des BVerwG vom 27.11.1996, Az. 11 A 100.95, juris-Abdruck Rn. 39; Beschluss des OVG Schleswig-Holstein vom 07.08.2000, Az. 4 M 58.00). Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist in diesen Fällen ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, juris-Abdruck, Rn. 74).

Die Grenze der Zumutbarkeit ist erst dann erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Eigentümern ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Die vorgegebene Grundstückssituation darf nicht so nachhaltig verändert werden, dass eine sinnvolle Nutzung des Grundstücks praktisch ausgeschlossen ist (BVerwG, Urteil vom 31.01.2001, Az. 11 A 6.00, juris-Abdruck Rn. 76 m.w.Nachw.). Die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, darf nicht nur als leere Rechtschülle übrigbleiben (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, UA Rn. 402, 404).

Anhaltspunkte für eine wirtschaftliche „Totalentwertung“ der entsprechenden Grundstücke vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

B.4.7.2.4 Immissionsortbezogene Einwendungen

a) Bahnhofstraße 45, Tantow

In der Einwendung RA-4 werden aktive Schallschutzmaßnahmen für das Gebäude Bahnhofstraße 45 gefordert. Dabei wird behauptet, dass weder eine Schallimmissionsprognose noch entsprechende Messwerte existieren, welche die aktuelle Schallbelastungssituation beschreiben. Eine Kosten-Nutzen-Analyse, insbesondere hinsichtlich der Kosten, sei nicht erfolgt. Damit erfolge die Versagung aktiven Schallschutzes ohne Rechtsgrund.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass im Rahmen der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen in umfangreiche Variantenuntersuchungen geprüft wurde, welche Schallschutzmaßnahmen in den einzelnen Bereichen den gesetzlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen erfüllen (Untersuchung von abgestuften Schallschutzkonzepten aus Kombinationen von aktivem und passivem Schallschutz).

Nach § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sei sicherzustellen, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien. Dies erfolge durch aktive Schallschutzmaßnahmen, soweit die Kosten hierfür nicht außer Verhältnis zu dem Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Betroffene hätten prinzipiell einen Anspruch auf die Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Absatz

1 der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht durch aktive Schallschutzmaßnahmen (hierunter fallen insbesondere Schallschutzwände). Man spreche insoweit vom sog. „Vollschutz“, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Absatz 2 BImSchG abgewichen werden könne, soweit der Vollschutz sich hinsichtlich des Schutzzwecks als wirtschaftlich unverhältnismäßig erweist. In solchen Fällen dürfen insbesondere die Schallschutzwände auf eine verhältnismäßige Höhe abgesenkt und durch Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen der betroffenen Grundstücke (§ 42 Abs. 1 BImSchG – sog. passiver Schallschutz) bzw. Entschädigung (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) ergänzt werden.

Das Gebäude Bahnhofstraße 45 der Gemeinde Tantow befinde sich im Schutzabschnitt 18. Dort seien 2 Schutzfälle (ein Tag- und ein Nachtspruch) an einem Gebäude zu lösen. Dazu wurden Variantenuntersuchungen mit Schallschutzwandhöhen von 3,0 – 6,0 m untersucht. Die entsprechenden Kosten je gelöstem Schutzfall belaufen sich dabei je Varianten auf 111.000 € bis zu 163.000 €. Ergänzend erfolgte die Untersuchung von Schallschutzwänden von 5,0 und 6,0 m Höhe sowie zusätzlich mit Schienenstegdämpfern. Die entsprechenden Kosten je gelöstem Schutzfall betragen dabei je Varianten 94.000 € bis zu 171.000 €. Nach Ansicht der Vorhabenträgerin liegen diese Kosten für aktive Maßnahmen bei allen Varianten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck und sind daher als unverhältnismäßig entsprechend § 41 Abs. 2 BImSchG einzustufen.

Mit passiven Schallschutzmaßnahmen ließen sich bezogen auf das Gebäude auch die Innenraum-Maximalpegel der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) einhalten, so dass gesunde Wohnverhältnisse gewahrt seien.

Die Planfeststellungsbehörde folgt diesen Ausführungen im Ergebnis und berücksichtigt dabei, dass lediglich bei einer Variante beide Schutzfälle gelöst werden. Hierzu wären eine 6 m hohe Wand und Schienenstegdämpfer erforderlich. Für diese Maßnahmen werden Kosten von insgesamt 188.000 € erforderlich. Bei allen anderen Varianten kann lediglich ein Schutzfall gelöst werden. Hierbei sind mindestens Kosten von 111.000 € zu veranschlagen.

Im Rahmen der Sachverhaltsermittlung der Planfeststellungsbehörde wurde durch die Vorhabenträgerin ein Verkehrswertgutachten vorgelegt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass der Sachwert des Grundstücks deutlich unterhalb dieser Werte liegt. Es

ist damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin die notwendigen Kosten für eine aktive Schallschutzmaßnahme als unverhältnismäßig ansieht.

Dies umso mehr als nach einer örtlichen Inaugenscheinnahme durch die Planfeststellungsbehörde es sich bei der Immobilie allenfalls um ein Sommerhaus handelt. Eine regelmäßige/dauerhafte Nutzung scheint zumindest nach dem Zustand der Immobilie und der Tatsache, dass zum Zeitpunkt der Verkehrswertermittlung das Gebäude polizeilich versiegelt war, derzeit nicht gegeben.

Auch auf Nachfrage konnte durch den Eigentümer keine Baugenehmigung für eine Wohnnutzung vorgelegt werden. Vielmehr verwies dieser darauf, dass das Gebäude im Jahre 1936 als Wohnhaus (des Schrankenwärters) errichtet worden sei. Es wird auf die Genehmigungsfiktion für das Gebäude verwiesen, da zum 03.10.1990 keine Beseitigungsverfügung in DDR-Zeiten ergangen war. Diese Wohnnutzung sei unverändert und seit nunmehr 35 Jahren behördenseits unbeanstandet fortgesetzt worden. Es bestehe insoweit Bestandsschutz.

Nach Lage der Dinge handelt es sich im genehmigten Zustand um ein Bahnwärterhaus, das zum Wohnen genutzt wurde. Es ist damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einer Betriebswohnung gleichzusetzen, da die Wohnnutzung untrennbar mit der Funktion des Bahnwärters/Schrankenwärters verbunden war. Naturgemäß sind Betriebswohnungen in der Regel höheren Immissionen ausgesetzt als Wohngebäude, die nicht einer Betriebsanlage zugeordnet sind. Nach BauNVO befinden sich derartige Wohnungen in Industrie- und Gewerbegebieten. Bei dem hier vorliegenden Sachverhalt sind an dem Bahnwärterhaus im vorherigen Zustand, aufgrund des Bahnübergangs, sogar höhere Immissionen vorhanden gewesen als dies derzeit der Fall ist. Gleichzeitig zeigt die Aktenlage, dass eine Wohnnutzung seit dem 03.10.1990 nicht durchgehend gegeben war, da die Immobilie im Jahre 1999 leer stand und erst 2001 an den jetzigen Eigentümer überging.

Soweit das Gebäude als reines Wohnhaus ohne Betriebsbezug genutzt wird, bedarf es nach hiesiger Ansicht einer bauaufsichtlichen Genehmigung zur Nutzungsänderung. Eine derartige Genehmigung wurde nach Auskunft des Bauordnungsamts bisher nicht erteilt und käme aus dessen Sicht sehr wahrscheinlich aufgrund der Lage im bauplanungsrechtlichen Außenbereich (§ 35 Baugesetzbuch (BauGB)) nicht in Betracht.

Summarisch gesehen kann das Gebäude nicht den Schutz eines Wohnhauses für sich in Anspruch nehmen. Unter diesem Gesichtspunkt und der unverhältnismäßigen Kosten für aktivem Schallschutz sind passive Schallschutzmaßnahmen, wie von der Vorhabenträgerin vorgesehen, dem Grunde nach festzulegen (vgl. A.4.6.2.1 lit b)).

b) Flur 8, Flurstück 64, Gemarkung Passow

Mit Schreiben vom 24.06.2022 (Einwendung P-1) wird für den Fall, dass das betroffene Grundstück aufgrund der räumlichen Nähe zum Dorfkern zukünftig als Baugebiet ausgewiesen werden sollte, nachträglich Schallschutzmaßnahmen zu treffen sein.

Die Vorhabenträgerin stellt zutreffend dar, dass für den Streckenausbau die Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes und die 16. BImSchV zu beachten seien.

Dieses richtet sich an die vorhandene bzw. an planungsrechtliche gesicherte schutzwürdige Bebauung (z. B. in Form eines verfestigten Bebauungsplans). Die in Rede stehende Fläche befindet sich außerhalb einer geschlossenen Ortschaft und wird im wirksamen Flächennutzungsplan für das Amt Oder-Welse vom 09.10.2015 als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Entsprechend dem Geoportal der Stadt Schwedt/Oder liegt der Bereich nicht in einem Bebauungsplan. Schutzwürdige Nutzungen existieren im Bestand ebenfalls nicht. Daher ist eine Berücksichtigung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht erforderlich. Die Forderung ist insoweit zurückzuweisen.

Ergänzend verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen in B.4.7.1.2 lit. c), die hier sinngemäß einschlägig sind.

B.4.7.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

B.4.7.3.1 Allgemeines

Hinsichtlich des Erschütterungsschutzes werden die einschlägigen technischen Bestimmungen beachtet. Dabei wurde berücksichtigt, dass entsprechend der Ausführungen in der DIN 4150-2:2025-08 eine Übergangsfrist für die DIN 4150-2:1999 zu beachten ist. Entscheidungserhebliche Änderungen ergeben sich mit der Neufassung für die bauzeitlichen Erschütterungen, unter Berücksichtigung der Festlegungen in A.4.6.3 lit. a), nicht.

Da besonders hohe Erschütterungen in der Regel auch mit erheblichen Schallimmissionen einhergehen, wird auf A.4.6.1 Nr. 7 lit. a) verwiesen, nachdem in diesen Zeiträumen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen ist.

Zum Umgang mit den Auswirkungen baubedingter Erschütterungen auf bauliche Anlagen und für die Bestimmung des Schutzmaßstabes ist die DIN 4150-3 mit den dort verzeichneten Anhaltswerten heranzuziehen (BVerwG 3 A 5.15 Urt. v. 08.09.2016 juris Rn. 107).

Die Auflage, auf den Einsatz von Schlagrammen bei der Einbringung von Spundwänden und sonstigen Verbauten sowie der Fundamente der Schallschutzwände zu verzichten, beruht auf der Vermeidung der bei Schlagrammen auftretenden sehr hohen Lärmbelastung (vgl. A.4.6.1 Nr. 2 lit. a)) und der Minimierung der Erschütterungsimmissionen. Eine generelle Verpflichtung zum Einsatz von Vibrationsrammen und Spundwandpressen wurde jedoch nicht ausgesprochen (vgl. B.4.7.1.1 Nr. 2).

Die Festlegung, dass Vibrationsrammen mit einer Einsatzfrequenz von $f \geq 35$ Hz und einem resonanzfreien An- und Ablauf zu verwenden sind, entspricht dem Stand der Technik.

Bei Beachtung der unter A.4.6.3 festgesetzten und den von der Vorhabenträgerin in Unterlage 1 der Planunterlagen vorgesehenen Vorkehrungen und Maßnahmen, sind nach Lage der Dinge keine für die Anwohnerschaft unzumutbaren oder für Bauwerke schädlichen Einwirkungen zu besorgen.

B.4.7.3.2 Einwendungen

a) Blumberger Weg 12. Casekow

In der Einwendung P-7 wird ein Bautenzustandsbericht gefordert.

Die Vorhabenträgerin hält in ihrer Erwiderung eine Beweissicherung aufgrund der Lage des Anwesens nicht für erforderlich, da sich das Gebäude ca. 130 m von der Bahnstrecke entfernt befindet und damit in deutlicher Entfernung von der Baustelle. Bei einer derartigen Entfernung zur Baustelle könne nach der vorliegenden Prognose (Anlage 19.4 der Planfeststellungsunterlage) zu den bauzeitlichen Erschütterungen Schäden an den bestehenden Gebäuden ausgeschlossen werden.

Grundsätzlich hält die Planfeststellungsbehörde nach derzeitiger Sachlage die Ausführungen der Vorhabenträgerin für zutreffend. Sie verweist aber auf die Festlegungen in A.4.6.3 lit. b). Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben sind Schäden an Gebäuden nicht zu besorgen oder werden dokumentiert.

b) Bahnhofstraße 45, Tantow

Es werden Schäden an dem Gebäude im Rahmen der Baumaßnahmen befürchtet. Eine dokumentierte Bestandsaufnahme vor Baubeginn durch den Bauunternehmer sei verfahrensfehlerhaft, weil grundsätzlich die Beeinträchtigungen der Gebäudesubstanz (Setzungsrisse etc.), welche potentiell von dem Vorhaben ausgehen können, bereits im Rahmen der Planung zu berücksichtigen seien, da auch insoweit Erschütterungsprognosen und Bausubstanzproben möglich sind, um bereits im Plan selbst ausreichende Schutzvorkehrungen oder aber auch technische Planänderungen vornehmen zu können. Vielmehr seien sämtliche mögliche, sich hier aufdrängende, Eigentumsbeschädigungen am Grundstück und dem Haus durch die Vorhabenträgerin vorab festzustellen und abzuwägen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass eine objektgenaue Festlegung der Gebäude, in denen eine bauliche Beweissicherung und/ oder eine bauzeitliche Überwachungsmessung der Schwingungen zur Vermeidung von Gebäudeschäden erfolgen solle, erst mit der Ausführungsplanung erfolge.

Die Vorhabenträgerin werde gegebenenfalls vor Beginn der Baumaßnahmen den Zustand am Immissionsort dokumentieren. Die Dokumentation werde dem Eigentümer zur Verfügung gestellt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werde wiederum eine Begutachtung des Zustands der entsprechenden Gebäude und Anlagen durchgeführt, um etwaige baubedingte Schäden oder Veränderungen festzustellen.

Die zu erwartenden baubedingten Erschütterungen seien ordnungsgemäß ermittelt und bewertet worden. Insoweit werde auf den Bericht 19-58225-TT.TVE-35-ETU3-V2 (Anlage 19-4 der Planfeststellungsunterlagen) verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt bei Ihrer Abwägung, dass eine genaue Prognose der bauzeitlich zu erwartenden Erschütterungen zum Zeitpunkt der Planfeststellung, aufgrund der nicht vorliegenden Ausführungsplanung und Festlegung der genauen Bautechnologie (z. B. welche Maschinen), nicht möglich ist. Die Unterlage 19.4 stellt daher als konservative Betrachtung Korridorbreiten dar, in denen Überschreitungen der DIN 4150-3 auftreten können. Dies setzt aber voraus, dass die Maschinen, hier schlagende Ramme mit einer kinetischen Energie von 80 kNm oder eine Vibrationsramme mit einer hydraulischen Geräteleistung von 330 kW im Umfeld des Gebäudes überhaupt zum Einsatz kommen. Die Unterlage wird insoweit der Anstoßwirkung gerecht.

Aus diesem Grunde hat die Planfeststellungsbehörde in A.4.6.3 lit. b) der Vorhabenträgerin die Einhaltung der DIN 4150-3 und Beweissicherungsmaßnahmen sowie ggf. erschütterungstechnische Überwachungsmaßnahmen aufgegeben. Mit diesem Konzept sollen Schäden an der Bausubstanz vermieden oder ggf. dokumentiert werden, damit diese im Nachgang behoben werden können.

B.4.7.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

B.4.7.4.1 Begründung der Nebenbestimmungen

Erschütterungen aus dem Schienenverkehr sind Schwingungen, die bei der Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeuges entstehen und in Form von Wellen über den Boden und die Fundamente bis in anliegende Gebäude übertragen werden. Bei bestimmten Intensitäten und in bestimmten Frequenzbereichen können diese Schwingungen insbesondere durch die Übertragung über Geschossdecken auch vom Menschen wahrgenommen werden. Erschütterungen zählen dann zu den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Gemäß § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen der Eisenbahn sicherzustellen, dass durch deren Betrieb keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Da in dieser Vorschrift nur auf Verkehrsgerausche Bezug genommen wird, kann die Zumutbarkeit von Erschütterungen nur nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG beurteilt werden. Danach sind der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Entsprechend der Ausführungen in der DIN 4150-2:2025-08 ist eine Übergangsfrist für die DIN 4150-2:1999 zu beachten. Des Weiteren trifft die DIN 4150-2:2025-08 folgende Einschätzung: *„Im Fall lange andauernder Planungen und Genehmigungsverfahren wird davon ausgegangen, dass erschütterungstechnische Untersuchungen, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Dokumentes in bereits laufenden Planungen und Verfahren vorgenommen werden oder wurden, nach bisherigen Rege-*

lungen fortgeführt werden.“ Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen basieren die Festlegungen dieses Beschlusses auf der DIN 4150-2:1999.

Die Tabelle 1 der DIN 4150-2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“, Ausgabe Juni 1999, enthält Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen, die auch für Erschütterungen infolge des Schienenverkehrs Anwendung finden. Die Anhaltswerte sind nach Einwirkungsorten entsprechend der baulichen Nutzung ihrer Umgebung und nach der Tageszeit (Tag: 6 - 22 Uhr; Nacht: 22 – 6 Uhr) differenziert. Damit werden auch Einflüsse der Ortsüblichkeit und der Zeitpunkt des Auftretens der Erschütterungen berücksichtigt.

Der DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999, kommt nicht die Qualität einer Rechtsnorm zu (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, juris-Abdruck Rn. 33), sondern sie ist lediglich ein technisches Regelwerk (BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005, Az. 9 B 41.04, juris-Abdruck Leitsatz 2). Sie enthält Orientierungshilfen oder grobe Anhalte zur Bewertung der Schädlichkeit von Erschütterungsimmissionen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2014, Az. 7 A 24.12, juris-Abdruck Rn. 34 – Tunnelknall). Der DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999, können somit keine verbindlichen Beurteilungsmaßstäbe für die Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen entnommen werden (BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09, juris-Abdruck Rn. 27 m.w.N.). Die Planfeststellungsbehörde darf aber das technische Regelwerk der DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999, als Indiz für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen bewertend heranziehen, weil die DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999, den aktuellen naturwissenschaftlich-technischen Sachverstand abbildet. Bei Einhaltung der Anhaltswerte kann im Allgemeinen davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG nicht zu erwarten sind (vgl. Abschnitt 1 der DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999, sowie Vallendar/Wurster, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18, Rn. 210 m.w.N.).

Zur Bewertung der Einwirkung von Erschütterungen auf Menschen werden in der DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999, sog. KB-Werte herangezogen. Diese beschreiben die frequenzabhängige Wahrnehmung von Erschütterungen durch den Menschen. Beurteilungsgrößen für Erschütterungen innerhalb des jeweiligen Beurteilungszeitraumes (Tag, Nacht) sind die maximale bewertete Schwingstärke KB_{Fmax} und die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} .

Der KB_{Fmax} -Wert ist der höchste im Beurteilungszeitraum auftretende KB-Wert und liefert einen Hinweis auf die Fühlbarkeit von Erschütterungen in Gebäuden. Die Fühlbarkeitsschwelle liegt bei den meisten Menschen zwischen $KB = 0,1$ und $KB = 0,2$.

Die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} berücksichtigt neben der Stärke vor allem auch die Dauer und die Häufigkeit der Erschütterungsereignisse im jeweils betrachteten Beurteilungszeitraum und ist im weitesten Sinne vergleichbar mit dem Beurteilungspegel (Mittelungspegel) nach der 16. BImSchV.

Allgemein gilt für die Beurteilung von Erschütterungen nach DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999:

- Unterschreitet die maximale bewertete Schwingstärke KB_{Fmax} den unteren Anhaltswert A_u , so sind die Anforderungen der DIN eingehalten.
- Ist KB_{Fmax} größer als der obere Anhaltswert A_o , dann sind die Anforderungen der DIN nicht eingehalten.
- Für selten auftretende, kurzzeitige Einwirkungen (z.B. Sprengungen) sind die Anforderungen der Norm eingehalten, wenn KB_{Fmax} kleiner als A_o ist.
- Für häufige Einwirkungen, bei denen KB_{Fmax} größer als A_u , aber kleiner als A_o ist, ist ein weiterer Prüfschritt, nämlich die Bestimmung der Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} erforderlich. Überschreitet KB_{FTr} den Anhaltswert A_r der Beurteilungsschwingstärke nicht, so sind die Anforderungen der Norm ebenfalls eingehalten.

Speziell für schienenverkehrsinduzierte Erschütterungen gelten gemäß der DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999, folgende Besonderheiten:

- Liegt die maximale bewertete Schwingstärke KB_{Fmax} unterhalb des unteren Anhaltswertes A_u , sind die Anforderungen der DIN eingehalten (siehe auch oben).
- Überschreitet KB_{Fmax} den unteren Anhaltswert A_u , so ist die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} zu ermitteln und mit dem Anhaltswert A_r zu vergleichen.

Hierbei sind Sonderregelungen zu beachten (z. B. für oberirdischen Schienenverkehr des ÖPNV).

Anders als bei der allgemeinen Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen entfällt bei Erschütterungsprognosen für den Neu- oder Ausbau von Schienenwegen der Vergleich der maximalen Schwingstärke KB_{Fmax} mit dem oberen Anhaltswert A_o . In den Erläuterungen zu Abschnitt 6.5.3.5 im Anhang D der DIN 4150-2, Ausgabe Juni

1999, wird auf S. 20 begründet, warum für den Schienenverkehr von einer scharfen Obergrenze durch einen Anhaltswert A_0 abgesehen wurde.

Werden in der Nähe von bewohnten Gebäuden Schienenwege neu gebaut oder bestehende Schienenwege ausgebaut bzw. baulich geändert, so sind auch Aussagen über die zukünftigen Erschütterungsimmissionen zu treffen. Analog zur 16. BImSchV ist eine Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen nur für solche Abschnitte eines Verkehrsweges erforderlich, die neu gebaut oder geändert werden. Dabei ist in erschütterungstechnischer Sicht zwischen dem Neubau und dem Ausbau eines Schienenweges wie folgt zu differenzieren:

• **Neubau von Schienenwegen der Eisenbahn**

Nach Abschnitt 6.5.3.4a der DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999, wird als „neu“ im Sinne der Norm eine Strecke dann angesehen, wenn ihre Trasse so weit von bestehenden Trassen entfernt verläuft, dass die Erschütterungseinwirkungen bestehender Trassen für die Beurteilung vernachlässigbar sind. Dies entspricht den Abgrenzungskriterien zwischen Neubau und Ausbau in der Rechtsprechung des BVerwG zum Verkehrslärm.

• **Ausbau von bestehenden Schienenwegen**

Vielerorts werden die Anhaltswerte nach Tabelle 1 der DIN 4150-2, Ausgabe Juni 1999 (vgl. Abschnitt 6.5.3.4 lit. c der Norm), bereits durch die von einem bestehenden Schienenweg ausgehende Vorbelastung durch Erschütterungen überschritten. Schutzwürdig ist ein Grundstück jedoch nur, soweit es nicht bereits unter der tatsächlichen oder plangegebenen Einwirkung anderer Erschütterungsquellen liegt. Ansprüche auf Sanierung dieser bestehenden Erschütterungsbelastung gewährt das Fachplanungsrecht grundsätzlich nicht (BVerwG, Urteil vom 31.01.2001, Az. 11 A 6.00, juris-Abdruck Rn. 81 – Nördlicher Berliner Innenring). Dem liegt der Gedanke zugrunde, dass die örtliche Situation durch eine Vorbelastung geprägt ist, die grundsätzlich als zumutbar hinzunehmen ist (BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, a.a.O., Rn. 28; Valendar/Wurster, a.a.O., Rn. 210).

Schutzvorkehrungen gegen Erschütterungen bei einem Streckenausbau werden nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG daher erst dann erforderlich, wenn die von dem geänderten Schienenweg ausgehende Erschütterungsbelastung sich in beachtlicher Weise gegenüber der Vorbelastung erhöht und gerade diese Erhöhung eine billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung darstellt (BVerwG, Beschluss vom 10.10.1995, Az. 11 B 100.95, BA S. 16; Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09, juris-Abdruck Rn. 28 m.

w. N.). Nach dem o.g. Urteil des BVerwG vom 21.12.2010 (juris-Abdruck Rn. 30 ff, insbes. Rn. 31) ist es nicht zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass eine „beachtliche“ Erhöhung der Erschütterungsbelastung bei einer Zunahme des KB_{FT} -Werts (Beurteilungsschwingstärke) um mindestens 25 % vorliegt. Dies gilt auch, wenn der Schienenweg um mindestens ein durchgehendes Gleis erweitert wird. Auch in diesen Fällen sind die tatsächliche und die plangegebene Vorbelastung in gleicher Weise schutzmindernd zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil 7 A 14.09 vom 21.12.2010, a.a.O., juris-Abdruck Rn. 3 zum Sachverhalt und Rn. 28 zur rechtlichen Bewertung). Anders als beim Lärm haben Betroffene bei Erschütterungsvorbelastungen also keine Ansprüche auf sanierende Schutzmaßnahmen in der Änderungsplanfeststellung.

Auf eine 25 %-ige Erhöhung soll es nach der Rechtsprechung dann nicht ankommen, wenn die Vorbelastung bereits die Grenze zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschreitet. Deren Höhe ist gerichtlich bisher nicht abschließend geklärt, jedoch muss sie deutlich über dem für Industriegebiete und bezogen auf den Nahverkehr geltenden Anhaltswert A_r von $KB = 0,3$ tags und $KB = 0,23$ nachts liegen (Urteil 7 A 14.09 des BVerwG vom 21.12.2010, a.a.O., Rn. 38). Bezogen auf das hier gegenständliche Bauvorhaben werden keine Beurteilungsschwingstärken in dieser Größenordnung erreicht (vgl. Unterlage 19.3 der Planungsunterlagen).

Außerdem soll es dann nicht auf die Beachtlichkeitsgrenze von 25 % ankommen, wenn Grundstücke zwar keiner unzumutbaren, aber doch beträchtlichen Vorbelastung ausgesetzt waren und deshalb gegenüber einer auch nur geringen Erschütterungszunahme besonders empfindlich sein können (Urteil vom 31.01.2001, Az. 11 A 6.00, juris-Abdruck Rn. 82).

Die Ermittlung und Beurteilung des sekundären Luftschalls wird aufgrund mangelnder normativer Festlegungen sowie gültiger Rechtsverordnungen auf Grundlage der 24. BImSchV vorgenommen. Aus den Formeln 1 und 2 der 24. BImSchV ergeben sich indirekt Vorgaben für gebietsunabhängige zulässige Innenraumpegel aus Verkehrslärmimmissionen in Abhängigkeit von der Raumnutzung. Der Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung nach Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV zuzüglich 3 dB stellt physikalisch einen zulässigen Innenraumpegel in Form eines Beurteilungspegels dar. Die Addition von 3 dB ist darauf zurückzuführen, dass in der Berechnungsvorschrift der 24. BImSchV wegen der begrenzten Ermächtigungsgrundlage in § 43 BImSchG kein Maß für Innenschallpegel angegeben werden sollte und die Dämmwirkung von Bauteilen bei in der Praxis üblichen Schalleinfall-

richtungen geringer ausfällt als bei Prüfmessungen im diffusen Schallfeld, vgl. BR-Drucksache 463/1/96, S. 4 und BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14/09, Tz. 46 – juris (Lüneburg-Stelle). Damit ist z. B. für Wohnräume ein zulässiger Innenraumpegel von 40 dB(A) tagsüber und 30 dB(A) nachts als Beurteilungsmaßstab für den sekundären Luftschall in Ansatz zu bringen. Diese Werte stellen in der Rechtsprechung allgemein anerkannte Zumutbarkeitsschwellen dar, die bereits vor Inkrafttreten der 16. BImSchV vom BVerwG am Maßstab des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bestimmt wurden. Der Ordnungsgeber hat diese Werte der 24. BImSchV ebenfalls als Zumutbarkeitsschwelle zu Grunde gelegt. Außerdem legt die 24. BImSchV auch Anforderungen und damit zulässige Innenraumpegel für andere Raumnutzungen fest.

Auch wenn der sekundäre Luftschall nicht unmittelbar den Regelungen der 24. BImSchV unterliegt, da deren Anwendung die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen voraussetzt, scheint es dennoch gerechtfertigt, den auf die o.g. Weise abgeleiteten zulässigen Innenraumpegel auch als Beurteilungsmaßstab für sekundären Luftschall heranzuziehen.

Diese Vorgehensweise wird durch die Rechtsprechung des BVerwG bestätigt. Nach dem Urteil vom 21.12.2010 (Az. 7 A 14.09, juris-Abdruck Rn. 45 ff.) können bei der Bewertung der Zumutbarkeit des durch oberirdischen Eisenbahnverkehr verursachten sekundären Luftschalls die Innenraumpegel der 24. BImSchV herangezogen werden.

Die Vorbelastung ist wie bei den Einwirkungen durch Erschütterungen schutzmindernd zu berücksichtigen. Deshalb ist bis zu einer Zunahme des sekundären Luftschalls um 3 dB vom Prognosenullfall zum Prognosefall von einer zumutbaren Belastung auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass Ansprüche auf Schutzmaßnahmen vor Erschütterungsimmissionen im Planfeststellungsabschnitt nur dann entstehen, wenn die Vorbelastung durch bestehende Bahnanlagen durch das Hinzutreten weiterer Erschütterungsimmissionen in beachtlicher Weise erhöht wird und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, unzumutbare Beeinträchtigung liegt. Diese Einschätzung trifft auch für den sekundären Luftschall zu.

Für die dreizehn messtechnisch erfassten sowie einem zusätzlich begutachteten repräsentativen Gebäude zeigen die Ergebnisse der Unterlage 19.3.1, unter Berücksichtigung der Betriebsprognose 2030, dass die vorstehenden Kriterien für unzumut-

bare Erschütterungsimmissionen an 6 Gebäuden nicht eingehalten werden. Für den sekundären Luftschall ergeben sich keine Überschreitungen. Eine ergänzende Begutachtung unter Berücksichtigung des Deutschlandtakts (Unterlage 1 und 19.3.2 der Planunterlagen) kommt zu keinen grundsätzlich anderen Ergebnissen.

In der Unterlage 19.3.1 der Planunterlagen wird die Schwellenbesohlung und BSO-Trog als Erschütterungsschutzmaßnahme in den Blick genommen. Bereits mit dem Einbau von besohlenen Schwellen, als kostengünstigste Minderungsmaßnahme, können die Schwingung deutlich gesenkt und die Beurteilungskriterien überwiegend eingehalten werden. Es ergeben Kosten von ca. 11.250 € bis 70.740 € je Schutzfall. Diese sind als verhältnismäßig anzusehen und Schutzmaßnahmen werden daher von der Vorhabenträgerin festgelegt sowie in diesen Beschluss übernommen (vgl. A.4.6.4).

Über die in A.4.6.4 für den Erschütterungsschutz von schutzwürdigen Gebäuden notwendigen Maßnahmen sieht die Vorhabenträgerin in Unterlage 1 der Planunterlagen besohlte Schwellen aus oberbautechnischen Anforderungen vor. Da diese nicht aus dem Immissionsschutz resultieren, wurden sie nicht in A.4.6.4 übernommen.

Mit diesen Schutzmaßnahmen können nicht an allen Gebäude die zuvor dargestellten Beurteilungskriterien eingehalten werden und es verbleiben Restkonflikte, weil das Schutzziel möglicherweise nicht erreicht wird. Auch wenn die erschütterungstechnische Untersuchung im Sinne einer oberen Abschätzung durchgeführt wurde, hält es die Planfeststellungsbehörde nicht für ausgeschlossen, dass trotz der am Fahrweg festgesetzten Erschütterungsschutzmaßnahmen an diesen und an vereinzelt, besonders trassennahen Gebäuden das Schutzziel bzw. die Zumutbarkeitsschwelle nicht vollständig eingehalten wird. Sie folgt daher der gutachterlichen Empfehlung, an den Gebäuden, die messtechnisch erfasst wurden, Nachmessungen durchzuführen.

Die nach Fertigstellung des Vorhabens festgesetzte Überprüfung der Prognose und damit auch der Schutzwirkung der festgesetzten Maßnahmen auf der Grundlage von Erschütterungsmessungen ist im Hinblick auf die Prognoseunsicherheiten bei Erschütterungen erforderlich. Wegen dieser Unwägbarkeiten einer verlässlichen Prognose der Erschütterungsauswirkungen befürwortet die Rechtsprechung die in der Praxis übliche Verfahrensweise, die Prognose durch Messergebnisse nach der Inbetriebnahme zu überprüfen. Denn erst aufgrund einer nachträglichen Messung lässt sich feststellen, ob das Schutzziel tatsächlich erreicht ist (VGH München, Urteil vom

21.02.1995, Az. 20 A 93.40080, UA S. 92; Vallendar/Wurster, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18, Rn. 207, 237 und BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – Az. 3 A 1.16)).

Im vorliegenden Fall sind zunächst in 13 Gebäuden Messungen (Basismessungen) durchzuführen. Gegebenenfalls werden im Ergebnis der Basismessungen zusätzliche Messungen in weiteren Gebäuden (Zusatzmessungen) erforderlich.

Der Zeitpunkt von sechs Monaten nach Inbetriebnahme der Gleisanlagen für die Durchführung der Basismessungen wurde gewählt, da sich bis dahin die Gleisanlagen und das Bodengefüge soweit verfestigt haben, dass Setzungen oder ähnliche Einflussfaktoren keine Auswirkungen auf die Messergebnisse mehr haben und belastbare Messergebnisse erzielt werden können.

Für den Fall, dass im Ergebnis der Basis- und Zusatzmessungen Beurteilungsschwingstärken (KB_{FT}) ermittelt werden, die oberhalb des Schutzziels liegen, hält es die Planfeststellungsbehörde für geboten, die Vorhabenträgerin zu verpflichten, eine erneute Beurteilung der Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens vorzunehmen. Danach ist eine Planunterlage, die die beabsichtigten weiteren Schutzmaßnahmen einschließlich ihrer zu erwartenden Wirksamkeit darlegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet, unverzüglich der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Diese wird nach Beteiligung der Betroffenen die notwendigen Entscheidungen zur Festsetzung eventueller weiterer Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG treffen. Soweit weitere Schutzmaßnahmen untersucht werden müssen, beschränken sich diese auf den Ausbreitungsweg und/oder das betroffene Gebäude. Eine erneute Prüfung von Maßnahmen am Fahrweg (Gleis und/oder Bahnkörper) sieht dieser Planfeststellungsbeschluss nicht vor. Verbleibende Restkonflikte können bei Erschütterungen auch durch weitere Schutzmaßnahmen am Übertragungsweg oder am Gebäude gelöst werden. Sollte auch dies nicht möglich oder untunlich sein, hätten Betroffene einen Anspruch auf eine Entschädigung.

Für die Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen (Bauwerksschäden) durch den Eisenbahnbetrieb ist die DIN 4150-3, Ausgabe Dezember 2016, heranzuziehen. Nach Ziff. 4.5 liegt eine Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden oder Gebäudeteilen durch Erschütterungseinwirkungen z. B. im Falle einer Beeinträchtigung der Standsicherheit von Gebäuden bzw. Bauteilen oder einer Verminderung der Tragfähigkeit von Decken vor. Bei Wohngebäuden ist eine Verminderung des Gebrauchswertes auch dann gegeben, wenn z. B. Risse im Putz von

Wänden auftreten, bereits vorhandene Risse in Gebäuden vergrößert werden oder Trenn- und Zwischenwände von tragenden Wänden oder Decken abreißen. Diese Schäden werden als leichte Schäden bezeichnet. Die Norm nennt Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Bauwerken nicht eintreten. Entsprechend den Ausführungen in Unterlage 19.3.1 der Planunterlagen sind derartige Schäden durch die betriebsbedingten Erschütterungen in dem hier vorliegenden Fall nicht zu erwarten. Das Thema der Bauwerksschäden bedarf daher hier keiner weiteren Betrachtung.

B.4.7.4.2 Einwendungen

a) An der Bahnstrecke 4, Tantow

Für dieses Gebäude werden relevante Erschütterungen befürchtet (Einwendung P-31).

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass das Wohnhaus ausweislich der Trassierungs- und Katasterunterlagen im Abstand von 30 m zum Bestandsgleis und 34 m zum neuen zweiten Gleis liege. Dieser Abstand lasse nach den ausgeführten Prognosen und Korridorberechnungen in der Unterlage 19.3 der Planunterlagen keine Zunahme der Erschütterungssituation erwarten. Die Bahnstrecke verlaufe in diesem Bereich südöstlich des Salveybaches/Landgrabens. Im Gebäude Zum Fuchsgrund 8 bei km 105,0 wurden Messungen und Prognosen ausgeführt. Es liege wie das Gebäude An der Bahnstrecke 4 ebenfalls in der Nähe dieses Baches. Beide Gebäude seien demnach in gleichem Maße (Ausbreitungsverhalten von Schwingungen) von den geologischen Verhältnissen des Fließgewässers betroffen.

Im dem Vergleichsgebäude Zum Fuchsgrund 8 ist im Abstand von 28 m zur Bahnstrecke konnten keine unzumutbaren Erhöhungen der Erschütterungen festgestellt werden (vgl. Unterlage 19.3 der Planunterlagen). Daher können Betroffenheiten in der Liegenschaft An der Bahnstrecke 4 im Abstand von 30 m ausgeschlossen werden.

Seien - wie vorliegend - die strengerer Anhaltswerte des Teils 2 nicht überschritten, werden die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) erst recht eingehalten. Die betriebsbedingten Erschütterungen für Menschen seien daher zumutbar und Schäden an Gebäuden können ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Aussagen der Vorhabenträgerin für plausibel und verweist auf die nach der Wiederaufnahme des Betriebes mit diesem Beschluss festgesetzten Erschütterungsmessungen in A.4.6.4.

b) Bahnhofstraße 45, Tantow

Es werden Gebäudeschäden infolge des Betriebs auf den zukünftigen Gleisen befürchtet.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass entsprechend der Begutachtung in Unterlage 19.3 der Planunterlagen keine Überschreitungen der DIN 4150-2 zu erwarten sei.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte, die Gebäudeschäden in Folge des Betriebs auf der Strecke erwarten lassen. Dies umso mehr als nach der gutachterlichen Einschätzung in Unterlage 19.3 der Planunterlagen keine nachhaltige Schädigung der Gebäudestruktur, z. B. in Form von Rissbildungen in Decken oder Wänden, zu besorgen sei. Vielmehr wird ausgeführt, dass diese mit großer Sicherheit ausgeschlossen werden können. Es bedarf daher keiner weitergehenden Festlegungen.

c) Ladestraße 2, Casekow

In der Einwendung P-30 wird bezweifelt, dass mit der Schutzmaßnahme besohlte Schwelle alle Schutzfälle gelöst werden können. Daher fordert man eine Geschwindigkeitsreduzierung. Es werden Lästigkeitszuschläge gefordert.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen auf die Beurteilungs- bzw. Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, und Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zurückgegriffen werden dürfe. Die Tauglichkeit dieses Regelwerks zur Beurteilung von Erschütterungen sei in Fachkreisen und in der Rechtsprechung allgemein anerkannt. Bei Einhaltung der empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden (vgl. u.a. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteil vom 23.06.2021 - Az. 7 A 10.20, Rn. 34).

Sie hält weitere Schutzmaßnahmen gegen unzumutbare Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb nicht für erforderlich, da die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 (Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden), mit den bereits geplanten Schutzmaßnahmen eingehalten werden. Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Erschütterungen seien damit ausgeschlossen. Werden - wie vorliegend - die strengeren Anhaltswerte des Teils 2 nicht überschritten, seien die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) erst recht eingehalten, so dass Schäden an Gebäuden ausgeschlossen werden können.

Die Planfeststellungsbehörde sieht zum derzeitigen Zeitpunkt aufgrund der Ergebnisse der Unterlage 19.3.2 der Planunterlage, die eine deutliche Unterschreitung der Anhaltswerte dokumentieren, keine Notwendigkeit über die in A.4.6.4 festgelegten Maßnahmen hinausgehende Vorkehrungen vorzusehen. Sie verweist aber auf die dort festgelegten Messungen nach Wiederaufnahme des Betriebs und des sich ggf. daraus ergebenden Nachbesserungsbedarfs.

Die Planfeststellungsbehörde kann aufgrund der Einwendung keine fehlerhafte Betrachtung der Erschütterungen in Unterlage 19.3 erkennen und sieht insbesondere keine Notwendigkeit das Beurteilungsverfahren der DIN 4150-2 durch, wie auch immer geartete Lästigkeitszuschläge, zu verändern. Die im Beurteilungsverfahren eingehenden Aspekte (z. B. Frequenz, Einwirkdauer und der Häufigkeit der Erschütterungen) können der DIN 4150-2 entnommen werden. Der diesbezügliche Einwand ist zurückzuweisen.

d) Vorwerkallee, Tantow

In der Einwendung P-04 (Sammeleinwendung mit Unterschriftenliste mit Gebäude beidseitig der Bahn) werden Erschütterungsschäden an den Gebäuden aufgrund des fehlenden Schallschutzes befürchtet.

Die Vorhabenträgerin verweist in ihrer Erwiderung auf Unterlage 19.3 der Planfeststellungsunterlagen. Es seien zwei der Bahn am nächsten gelegenen Gebäude vermessen und mit einer objektgenauen Prognose berechnet worden. Die Beurteilungsschwingstärke liege auch nach Ausbau der Strecke an diesen wie auch in allen weiter entfernten Gebäuden noch unterhalb der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden). Aufgrund dieser Tatsache seien die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) erst recht eingehalten, so dass Schäden an Gebäuden ausgeschlossen werden können. Sie weist darüber hinaus darauf hin, dass fehlender Schallschutz nicht im Zusammenhang mit Erschütterungen an Gebäuden stehe.

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Ausführungen im Lichte der Unterlage 19.3.2 für plausibel und weist vorsorglich zur Vermeidung von Bauwerksschäden während der Bauarbeiten auf die Einhaltung der DIN 4150-3 in A.4.6.3 lit. b) hin.

e) Zum Fuchsgrund 6-7, Casekow

Es werden erhebliche verkehrsbedingte Erschütterungen durch Lastkraftwagen und Landfahrzeuge durch die Erweiterung der Straße und des Banketts in Richtung der Gebäude und daraus resultierend Gebäudeschäden erwartet (Einwendung P-8).

Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin zur Einschätzung der örtlichen Gegebenheiten aufgefordert. Im Zuge dessen wird mit der 3. Planänderung eine Verlegung der Straße in Richtung der Gebäude Zum Fuchsgrund 6-7 nicht mehr vorgesehen.

Darüber hinaus führt die Vorhabenträgerin aus, dass es für Erschütterungen aus dem Straßenverkehr wie für den Schienenverkehr keine rechtlich verbindlichen Anhaltswerte gebe und auf die DIN 4150-2 abzustellen sei. Der Straßenverkehr führe keine spurgebundenen Fahrzeuge, so dass jede Vorbeifahrt in einem anderen Abstand zum Immissionsort statfinde. Die flexiblen Räder (Gummi, luftbereift) sowie die kontinuierliche Fahrbahn mit gleichmäßiger Bettung (keine Stützpunkte wie beim Schienenverkehr mit Schotteroberbau) und die geringen Achslasten i. V. m. geringen un-abgefederten Radsatzmassen sorgen ebenfalls dafür, dass Erschütterungen durch Straßenverkehr auf dem hier zu beurteilenden Asphalt wesentlich geringer ausfallen als durch Schienenverkehr. Die geplanten Maßnahmen haben nicht die Erhöhung der Verkehrsmenge zum Ziel, daher sei eine Veränderung der Immissionssituation nicht daraus abzuleiten. Ebenso sei keine Geschwindigkeitserhöhung geplant. Auch ließe nach ihrer Einschätzung während der Begehung die Verkehrsführung der K7310 (Bäume, Kurven, BÜ) keine hohen Geschwindigkeiten zu, außerdem befinden sich die Gebäude in einer Ortslage mit maximal 50 km/h. Es sei keine wesentliche Verschiebung der Straßenlage und der Achse geplant, die zu einer Verlagerung des Verkehrs hin zu den Gebäuden führe. Die freie Spurwahl der Fahrzeuge auf der engen Fahrbahn lasse zudem keinen Begegnungsverkehr etwa von großen schweren und damit potentiell erschütterungsintensiven Fahrzeugen zu. Im Ergebnis führe dies zu der Einschätzung, dass die geplanten Maßnahmen zur Anpassung der Straßenführung im Bereich des Gebäudes Zum Fuchsgrund 6 nur geringe und im Bereich des Gebäudes Zum Fuchsgrund 7 keine Auswirkungen auf Erschütterungsmissionen haben. Es sei durch die Verlagerung der Fahrbahnkante nach Südwesten sogar davon auszugehen, dass die Fahrzeuge im Rahmen ihrer freien Spurwahl weiter vom Gebäude weg ausschwenken und damit jedenfalls keine Erhöhung der Emissionen bewirken.

Die Planfeststellung hält die vorgetragenen Einschätzungen für plausibel und rechnet nicht mit einer entscheidungserheblichen Änderung der Erschütterungen.

B.4.7.5 Immissionen durch elektromagnetische Felder

a) Bahnhofstraße 45, Tantow

Es werden (Einwendung RA-4) relevante elektromagnetische Strahlungen befürchtet.

Die Vorhabenträgerin verweist in Ihrer Erwiderung auf die Unterlage 20 der Planunterlagen, S.11 bis 14 in Kombination mit der Tabelle S. 25. Demnach seien die in der Sechszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) festgelegten Grenzwerte magnetischer und elektrischer Felder eingehalten.

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung der Aussagen der Unterlage 20 der Planunterlagen und der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen keinen weiteren Handlungsbedarf und weist den Einwand zurück.

b) Vorwerkallee, Tantow

In der Einwendung P-04 (Sammeleinwendung mit Unterschriftenliste mit Gebäude beidseitig der Bahn) wird nicht weiter spezifizierter Elektrosmog befürchtet.

Der Unterlage 20 ist zu entnehmen, dass an den relevanten Orten sowohl das Magnetfeld als auch das elektrische Feld an den relevanten Orten die gesetzlichen Grenzwerte nicht überschreitet. Detaillierte Aussagen können den Abschnitten 3.1.2.4 und 3.1.3.1 der Unterlage 20 entnommen werden. Für die dargestellten Immissionsorte in der Vorwerkallee werden die Grenzwerte der magnetischen Flussdichte deutlich unterschritten. Die Vorhabenträgerin trägt in Ihrer Planung (Unterlage 1 der Planunterlagen) dem Minimierungsgebot der 26. BImSchVVwV durch die Planung von Rückleiterseilen Rechnung. Es fehlt dem Einwand mithin an einer Rechtfertigung.

B.4.7.6 Stoffliche Immissionen

In der Einwendung P-04 (Sammeleinwendung mit Unterschriftenliste, Gebäude beidseitig der Bahn, in der Vorwerkallee in Tantow) werden erhöhte Feinstaubbelastungen befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde geht ohne weitergehende rechnerische Ermittlungen davon aus, dass keine signifikante Erhöhung der Immissionsbelastung im Bereich der Unzumutbarkeit für den Bereich der Vorwerkallee in Folge der Ausbaumaßnahme zu besorgen ist.

Dies liegt in der Tatsache begründet, dass unter Berücksichtigung der Unterlage 19.2.2 der Planunterlagen sich zukünftig keine Züge mit Verbrennungsmotoren mehr auf den Gleisen bewegen werden. Mithin weniger Feinstaubimmissionen, infolge

ausbleibender Verbrennungsprozesse, zu erwarten sind. Gleichzeitig entstehen bei Zügen im elektrifizierten Betrieb Feinstaubemissionen beim Abrieb von Bremsen. Bremsvorgänge sind aufgrund fehlender Haltestellen im Bereich der Vorwerkallee unwahrscheinlich. Darüber hinaus fällt Feinstaub in geringerem Ausmaß beim Abrieb von Rädern, Schienen und Fahrdrähten an. Der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Aufkommen von Feinstaub ist damit als sehr gering einzuschätzen und dieser dürfte im Bereich der Vorwerkallee von natürlichen Quellen dominiert sein.

Ebenfalls fließen in die Einschätzung die örtlichen Verhältnisse (z. B. große Freiflächen und keine Straßenschluchten) ein, da sich die Schadstoffe sehr gut weiträumig verteilen, verwirbeln und schnell verfrachten können, mithin dieses Gebiet gut durchlüftet ist. Damit verbundenen ist eine geringere Konzentration. Zum anderen sind in diesem Bereich nur geringe relevante Vorbelastungen durch den Straßenverkehr zu verzeichnen, da die vorhandenen Straßen ausschließlich der Erschließung des Siedlungsgebiets dienen.

Der Einwand ist im Ergebnis zurückzuweisen.

B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Untere Abfallwirtschaftsbehörde (UAWB) des Landkreises Uckermark verweist im Schreiben vom 10.8.2022 auf die Gesetze und Verordnungen zum Umgang mit Abfällen sowie zur Information und Dokumentation im gegenständlichen Vorhaben. Insbesondere soll im Vorfeld der Bauarbeiten geprüft werden, ob gefährlicher Abfall anfällt, gefährliche Abfälle sind allgemeinwohlverträglich zu beseitigen.

Zudem wird auf die Antragspflicht zur Zwischenlagerung von Ausbaustoffen über einen Zeitraum von einem Vierteljahr ist gern. § 28 Abs. 1 KrWG verwiesen.

Entscheidung

Auf die Gefährlichkeit der Abfälle wird im Umwelttechnischen Bericht hingewiesen (Unterlage 21).

Die ordnungsgemäße und gemeinwohlverträgliche Abfallentsorgung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen wird durch die DB-interne Fachabteilung und die abfallrechtliche Bauüberwachung umgesetzt. Die Nachweisführung für sämtliche Abfallfraktionen erfolgt durch die Vorhabenträgerin über das elektronische Nachweisverfahren. Darin sollen alle anfallenden Abfällen im gegenständlichen Vorhaben erfasst werden.

Unter A.4.7 werden der Vorhabenträgerin Auflagen zum Ausbau, der Lagerung, dem Transport und der Verwertung der anfallenden Abfälle im gegenständlichen Vorhaben sowie deren Dokumentation erteilt, insbesondere zum Achten auf das Anfallen ge-

fährlicher Abfälle. Die Auflagen dienen der Überwachung der fachgerechten Entsorgung der anfallenden Abfälle und damit dem Schutz und Erhalt unserer Umwelt.

Unter A.4.11.6 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, ggf. gefährlichen Abfälle gemäß § 4 Abs. 5 SAbfEV6 der Sonderabfallgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH, SBB, Großbeerenstraße 231, 14480 Potsdam mindestens 2 Wochen vorher im Rahmen der Andienung elektronisch mitzuteilen.

Unter A.9.1.1 wird die Vorhabenträgerin auf die Antragspflicht zur Zwischenlagerung von Ausbaustoffen hingewiesen.

B.4.9 Forstwirtschaft

Unter A.3.4 wird der Vorhabenträgerin die Genehmigung für die zeitweilige und dauerhafte Waldumwandlung befristet auf 2 Jahre erteilt.

Mit Schreiben vom 19.11.2020 stimmt die Oberförsterei Milmersdorf dem gegenständlichen Vorhaben zu. Eine Neubilanzierung im Rahmen der 2. Planänderung hat eine deutlich größere Anzahl von Flurstücken ergeben, auf denen Wald zeitweilig oder dauerhaft in eine andere Nutzungsart umgewandelt wird. Deren Kompensation hat die Vorhabenträgerin mit den in der 2. Planänderung angepassten Maßnahmen berücksichtigt. Der Waldumwandlung gemäß der überarbeiteten Waldbilanz und der Ausgleichmaßnahme hat die Oberförsterei Milmersdorf wiederum zugestimmt und Auflagen formuliert

Die Befristung der Waldumwandlung einschließlich der sich daraus ergebenden Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sowie die Auflagen zur Rekultivierung unter A.4.8 sind erforderlich, um der Vorhabenträgerin einerseits einen angemessenen Zeitrahmen zum Vollzug der Maßnahme einzuräumen und andererseits den vollständigen bzw. teilweisen Verlust von Waldfunktionen zeitnah zum Eingriff zu kompensieren.

Soweit die nachteiligen Wirkungen einer Waldumwandlung nicht ausgeglichen werden können, ist nach § 8 Abs. 4 LWaldG Brandenburg ein finanzieller Ausgleich zu leisten. Für die Festlegung der Aufforstungsmaßnahmen ist neben der quantitativen Komponente (Flächenverlust) auch eine qualitative Komponente (vorhandene Waldfunktionen) zu berücksichtigen. Unter A.4.8.1 wird der Vorhabenträgerin eine Walderhaltungsabgabe aufgegeben. Die Walderhaltungsabgabe ist eine Ausgleichsabgabe für die Umwandlung von Wald, die der Verursacher der Umwandlung leisten muss, wenn die nachteiligen Auswirkungen nicht anderweitig ausgeglichen werden können und soll den Verlust von Waldflächen finanziell kompensieren, um den Waldschutz zu gewährleisten.

Zudem werden der Vorhabenträgerin unter A.4.8.2 Auflagen zur Ausführung der Aufforstungsmaßnahmen aufgegeben. Die Auflagen ergeben sich hauptsächlich aus dem Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWALDG) und sollen die sach- und fachgerechte Ausführung und langlebige Erhaltung der Aufforstungen gewährleisten.

Die Auflage zur Verwendung geeigneter und vorgeschriebener Herkünfte des Forstlichen Vermehrungsgutes erschließt sich aus der Forstvermehrungsgut-Herkunftsgebietsverordnung (FoVHgV).

B.4.10 Denkmalschutz

B.4.10.1 Baudenkmale

Mit Schreiben vom 7.8.2024 trägt das Referat Baudenkmalspflege der Abt. Bau- und Kunstdenkmalspflege, Dezernat Praktische Denkmalspflege des Brandenburgischen Landesamts für Denkmalspflege und Archäologisches Landesmuseum vor, dass sich folgende Denkmale im Bereich des gegenständlichen Vorhabens befinden und von den Baumaßnahmen berührt sein können:

- Passow, Am Bahnhof 1, „OBJ-Dok.-Nr. 09130246: „Bahnhof Passow, bestehend aus Empfangsgebäude und Vorplatz mit Kopfsteinpflasterung“
- Casekow, Bahnhofstr. 10, OBJ-Dok.-Nr. 09130864, „Bahnhof Casekow“, bestehend aus Empfangsgebäude und zwei Nebengebäuden“.

Entscheidung

Die vorgenannten Baudenkmale wurden mit der 2. Planänderung in die Planunterlagen aufgenommen unter Ziffer 8.1.7 der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht). Gleichwohl werden diese Baudenkmale von dem gegenständlichen Bauvorhaben nicht berührt.

B.4.10.2 Bodendenkmale

Das Dezernat Bodendenkmalspflege des Brandenburgischen Landesamts für Denkmalspflege und Archäologisches Landesmuseum – BLDAM weist in seinen Schreiben vom 1.10.2024 auf weitere Bodendenkmale im Bereich des gegenständlichen Bauvorhabens hin. Mit der 2. Planänderung wurden diese in die Anlage 5 der Unterlage 15.1 (UVP mit LBP) aufgenommen.

Entscheidung

Es wurden in Abstimmung mit dem Dezernat Bodendenkmalspflege des BLDAM archäologische Prospektion zur Erfassung des gesamten Bodendenkmalbestandes im Bereich des Vorhabens durchgeführt. Nach Abschluss der Prospektionen wird der Gesamtbestand der neu entdeckten Bodendenkmale an die Vorhabenträgerin übermittelt. Im Anschluss daran werden im Einvernehmen mit der Vorhabenträgerin die Voruntersuchungen (zur Eingrenzung der Ausdehnung der Bodendenkmale) erfolgen und abschließend die archäologischen Hauptuntersuchungen durchgeführt werden.

Einer Entscheidung bedarf durch die Planfeststellungsbehörde bedarf es hier nicht.

B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

B.4.11.1 Begründung zu den Allgemeinen Auflagen zu den Ver- und Entsorgungsanlagen unter A.4.9.1

Im Vorhabenbereich befinden sich Kabel und Leitungen Dritter. Durch die Planungen und verfügten Nebenbestimmungen sind Beeinträchtigungen nicht zu besorgen.

B.4.11.2 50 Hertz Transmission GmbH

Unter A.4.9.2 wird der Vorhabenträgerin die Auflage erteilt, die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Ausschreibungsbeginn mit der 50 Hertz Transmission GmbH zur Gewährleistung eines sicheren Baustellenbetriebes abzustimmen.

B.4.11.3 Deutsche Telekom Technik GmbH

Unter A.4.9.3 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, sich rechtzeitig vor Baubeginn über die Lage der Telekommunikationslinien der Telekom zu informieren, die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten und grundsätzlich Beschädigungen der Telekommunikationslinien zu vermeiden. Die Auflage dient dem Schutz der Telekomanlagen.

B.4.11.4 E.DIS Netz GmbH

Unter A.4.9.4 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn mit der e.discom Telekommunikation GmbH die Planung und Ausführung im Bereich von Anlagen der E.DIS Netz GmbH abzustimmen. Die Auflage dient dem Schutz der Anlagen und damit der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

B.4.11.5 Zweckverband Ostuckermärkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung (ZOWA)

Unter A.4.9.5 werden der Vorhabenträgerin Auflagen zum Schutz der Anlagen des ZOWA gegeben.

B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten

B.4.12.1 Gemeinde Casekow

Mit Schreiben vom 27.7.2022 fordert die Gemeinde Casekow

1. die Ausweitung der Landesstraße 27 im Bereich des Bahnüberganges bei Bahn-km 99,3 von 6,00 m auf 6,50 m
2. für die Bahnsteige 1 und 2 jeweils einen nördlichen und südlichen Zugang. Die südlichen Zugänge nahe der Landesstraße 27 sind für die Sicherheit der Bahnreisenden, insbesondere für die Schulkinder und Berufspendler, dringend erforderlich.
3. Keine Zuwegungen zu den Baustelleinrichtungen in Casekow über den Blumberger Weg und die Gartenstraße
4. Flächen für die Baustelleneinrichtung in Casekow sind hinter dem Gewerbegebiet am Schönowe Weg zu konzentrieren

Entscheidung

Zu 1.: L27

Die Planunterlagen wurden bezüglich der Aufweitung auf 6,50 m angepasst, s. Plan 3.39.

Zu 2.: Zugänge zu den Bahnsteigen 1 und 2

Der Plan 3.39 sowie das Bauwerksverzeichnis 4.6 wurde um einen nördlichen Zugang nahe der L27 ergänzt, ein südlicher Zugang war im ursprünglichen Plan bereits enthalten. Damit ist die Forderung der Gemeinde Casekow erfüllt.

Zu 3.: Blumberger Weg und Gartenstraße

Die Baustelleneinrichtungsflächen am Blumberger Weg und nahe der Gartenstraße in Casekow entfallen vollständig. Eine Nutzung der Gartenstraße und des Blumberger Wegs als Baustraßen ist nicht mehr vorgesehen. Der Plan 13.3 wurde bezüglich der Baustelleneinrichtungsflächen und deren Zuwegung geändert.

Damit ist dem Hinweis genüge getan, dass die Gartenstraße und der Blumberger Weg nicht als Baustraße geeignet sind.

Zu 4.: Baustelleneinrichtung hinter Gewerbegebiet Schönower Weg

Die Baustelleneinrichtungsfläche wurde zum Schönower Weg verlegt, s. Plan 13.3.

Mit Schreiben vom 22.12.2022 hat die Gemeinde Casekow zum Vorschlag der Vorhabenträgerin, die Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche zum Schönower Weg, nichts eingewendet. Dennoch wird der Vorhabenträgerin auferlegt, rechtzeitig den Baubeginn sowie die Fertigstellung der Gemeinde Casekow anzuzeigen, s. A.4.11.1. Damit soll gewährleistet werden, dass die Gemeinde Casekow sich rechtzeitig auf den Baustellenverkehr einstellen kann.

B.4.12.2 Gemeinde Mescherin

Die Gemeinde Mescherin wendet mit Schreiben vom 27.07.2022 ein, dass der Baustellenverkehr nicht über die Gemeindestraße 103 bei Neu-Rosow, sondern auf der Bundesautobahn 11 und den Grenzstreifen, insbesondere über das Grundstück der Gemarkung Rosow, Flur 1, Flurstück 57, zu führen ist.

Der Ausbau einer einfachen Baustraße wäre ohne weiteres möglich. Durch die Einbindung eines Ringverkehrs von und zur BAB 11 ergibt sich ein erheblicher logistischer Vorteil. Die Abfahrt Nadrensee ist bereits für den Schwerlasttransport von Windenergieanlagen vorgesehen. Das kommunale Grundstück kann kostenfrei genutzt werden.

Entscheidung:

Die Forderungen der Gemeinde Mescherin auf eine zusätzliche Baustraße zur Bundesautobahn wird zurückgewiesen.

Der Baustellenverkehr ist zwischen der Kreisstraße K7311 (Am Bahnhof) und der EÜ Rosow über die parallel zur Eisenbahnstrecke angelegte Baustraße geplant. Lediglich

für den Abschnitt zwischen der Eisenbahnüberführung Rosow und der Grenze D/PL – auf einer Länge von ca. 600 m - ist eine abschnittsweise Nutzung der Gemeindestraße nach und in Rosow vorgesehen. In diesem Baubereich weiten sich die Bahngrenzen auf, so dass auch eine seitliche Baulogistik möglich ist und den Baustellenverkehr in Rosow reduziert.

Für das Führen des Baustellenverkehrs über die BAB11 und den Grenzstreifen wäre der Neubau einer Baustraße auf einer Länge von ca. 1,2 km zwischen dem alten Grenzübergang und dem Grenzstreifen sowie auf dem Grenzstreifen erforderlich, was zu weiteren Eingriffen in Natur und Landschaft und damit zu zusätzlichen negativen Auswirkungen auf Umweltbelange, hier Rodungen und Versiegelungen, und auch zu unverhältnismäßig höheren Kosten führen würde.

Zudem liegt für die Straße keine verkehrliche Beschränkung vor.

Damit wird die Zurückweisung der Baustraße zur BAB111 begründet.

B.4.13 Eisenbahnbelange

B.4.13.1 Streckensperrung

Mit Schreiben vom 11.8.2022 fordert das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) des Landes Brandenburg Informationen über die Streckensperrungen und den geplanten Schienenersatzverkehr zu geben an

- den Landkreis Uckermark
- das betroffene Busunternehmen Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH sowie
- die Nutzer des SPNV

Entscheidung

Unter A.4.11.4 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben,

- dem Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat 22, den Schienenersatzverkehr für die Sperrungen der Strecke 6328 gemäß § 2 Abs. 5 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) anzuzeigen,
- das betroffene Busunternehmen Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH zu Beeinträchtigungen bzw. Behinderung des übrigen ÖPNV zu informieren, damit die Planung der Umleitung der Buslinien rechtzeitig erfolgen kann und
- die Nutzer des SPNV rechtzeitig über die Sperrung der Strecke 6328 vom Bahnhof Passow bis zur Staatsgrenze Deutschland/Polen und diese damit über die zu erwartenden Einschränkungen im SPNV zu informieren.

B.4.13.2 Passow - Bahnhofsgestaltung und Rosow-Überleitverbindung

Mit Schreiben vom 10.8.2022 und vom 11.9.2024 fordert die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB):

1. Für den Bahnhof Passow soll geprüft werden, ob die Treppenanlage in Richtung der Wegebeziehung (durch Verschiebung der Fußgängerüberführung in Richtung Norden und Tausch von Aufzugs- und Treppenanlage am Bahnsteig Gl. 2) verschoben werden kann.
2. Für den Zugang vom Aufzug zum Zwischenbahnsteig ist die Zugangsbreite zu überprüfen, in diesem Zusammenhang wird eine Bahnsteigverlängerung bis an den Aufzug heran vorgeschlagen.
3. Aussagen zur Ausstattung der Bahnsteiganlagen mit Sitzgelegenheiten. Aus Sicht des Verkehrsverbundes ist eine zusätzliche Ausstattung außerhalb der Wetterschutzhäuser mit mindestens 3 Sitzgelegenheiten je Bahnsteig angemessen.
4. Entfall der Überleitverbindung Rosow.

Entscheidung

Zu 1. und 2.: Bahnhof Passow –Treppenanlage und Zugang

Die Lage der Treppenanlage auf dem Bahnsteig am Gleis 2 wurde von der Vorhabenträgerin nochmals geprüft. Eine Verschiebung der Treppenanlagen in Richtung Norden ist nicht möglich. Eine Verschiebung bzw. Drehung der Treppenanlage würde das Roden von Baumbeständen erfordern. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, welche vom Empfangsgebäude auf den Mittelbahnsteig wollen, ist die geplante Variante die komfortabelste, da der Weg vom Empfangsgebäude zum Aufzug kurz ist. Für Personen ohne Mobilitätseinschränkungen ist der etwas längere Umweg vertretbar.

Die Laufbreite zwischen den Handläufen vom Aufzug zum Zwischenbahnsteig beträgt 1,60 m. Im Bereich direkt vor dem Bahnsteig beträgt die Breite zwischen den Geländern 1,30 m, die gemäß Reisendenaufkommen (DB Ril 813.0202A01) mindestens erforderliche Breite der Zuwegung beträgt 0,80 m. Aufgrund von konstruktiven Einschränkungen wurde die lichte Breite zwischen den Handläufen auf 1,30 m gegenüber allen anderen Zuwegungsbereichen mit 1,60 m verringert. Sie erfüllt damit die erforderlichen Mindestbreiten der Bahnsteigzugänge.

Die Zuwegung zur Aufzugsanlage auf Gleis 2 wurde im Rahmen der 3. Planänderung angepasst. Sie erfolgt nunmehr gerade zum Bahnsteiganfang von Bahnsteig Gleis 2 (siehe Plan 7.3.1.0).

Zu 3.: Sitzmöglichkeiten

Es sind nur die Sitzmöglichkeiten in den Wetterschutzhäusern geplant, da Sitzgruppen außerhalb der Wetterschutzhäuser nicht Bestandteil des Ausstattungskataloges entsprechend der Bahnhofskategorie sind und nicht bestellt wurden. Aufgrund dessen

kann die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin keine weiteren Auflagen bezüglich der Sitzmöglichkeiten auferlegen.

Zu 4.: Überleitstelle Rosow

Der Entfall der Überleitstelle Rosow begründet sich damit, dass mit Zusage der PKP (Polnische Staatsbahn) zur Zweigleisigkeit ab der Grenze D/PL nach Stettin, die Notwendigkeit zur Überleitung nicht mehr erforderlich ist. Dies wäre nur nötig gewesen, falls die polnische Seite auf die Zweigleisigkeit verzichtet hätte.

B.4.13.3 Haltepunkt Schönow

Mit Schreiben vom 12.8.2022, vom 12.1.2023, vom 28.8.2024 und vom 20.8.2025 stellt die Stadt Schwedt folgende Forderungen zum Haltepunkt Schönow:

1. Ersatz für den Rückbau des Stellwerksgebäudes am Haltepunkt Schönow
 - z.B. Ausbau im Gemeindezentrum der Dorfstraße 7,
 - ein Fahrradraum bzw. überdachte Fahrradständer und Fahrradgaragen mit E-Ladesäulen
 - eine geschlossene Unterstellung für Bürger
2. ein Gedenkstein mit Blumenbehälter
3. die Bushaltstellen sind so weit wie möglich an den Bahnhof heranzurücken, behindertengerecht auszubilden und gehwegtechnisch an die Bahnsteige anzubinden
4. auf beiden Bahnsteigseiten sollten Parkplätze errichtet werden, um die Erreichbarkeit des peripher liegenden Haltepunktes zu verbessern
5. einen Vertrag bzgl. der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme

Entscheidung

Zu 1., 4. und 5.: Stellwerksgebäude am Haltpunkt Schönow

Das Stellwerksgebäude befindet sich im Lichtraumprofil der zukünftigen Strecke, welches nach gültigen Regelwerken frei von Einbauten sein muss. Da ein Teilrückbau des Gebäudes technisch und finanziell sehr aufwendig ist, ist der ersatzlose Rückbau des Gebäudes vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat die Alternativen geprüft.

Die Vorhabenträgerin stimmt der Errichtung einer Fahrradabstellanlage und Parkplätzen als Ersatz für das gegenständliche Stellwerksgebäude zu. Mit der 3. Planänderung werden diese verortet im Plan 3.32 unter der Bauwerksnummer BÜ1.3.

Die Fahrradabstellanlage sowie die Parkplätze gehen in das Eigentum und die Unterhaltungspflicht der Stadt Schwedt (Oder) über.

Unter A.4.12 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, vor dem Rückbau des Stellwerksgebäudes am Haltepunkt Schönow mit der Stadt Schwedt die Ausführungsplanung der Fahrradabstellanlage und der Parkplätze einvernehmlich abzustimmen so-

wie einen Vertrag über die vorübergehenden Flächeninanspruchnahme vor Baubeginn abzuschließen. Die Auflage dient der Planungssicherheit der Stadt Schwedt.

Bezüglich der Forderung nach einer geschlossenen Unterbringung für Bürger wird auf die Bauwerksnummer VS3, Plan 7.3.2 verwiesen:

Die Ausstattung der Verkehrsstation erfolgt mit einer neuen Sitzgruppe mit Windschutz und einem Wegeleit- und Informationssystem (gem. Ausstattungshandbuch der DB Station&Service AG). Die Zuwegung Bahnsteig Gleis 2 erfolgt angepasst bis zum Bestandsweg BÜ Schönow (Länge ca. 45 m, Breite 2,40 m) mit einer Befestigung aus Pflaster einschließlich Anpassung der Straßenbeleuchtung und Böschungsanpassung.

Zu 2. und 3.: Gedenkstein und Lage der Bushaltstelle

Das Festlegen eines Gedenksteins und des Verlegens bzw. Anbindens der naheliegenden Bushaltstelle sind keine Folgemaßnahmen des gegenständlichen Vorhabens und können somit nicht in diesem Verfahren festgestellt werden.

B.4.13.4 Amt Gartz

Mit Schreiben vom 12.8.2022 befürwortet das Amt Gartz den *Ausbau... der Stettiner Bahn ...für die Halte in Passow, Casekow und Tantow als „Anker“ im ländlichen Raum... jedoch spricht es sich gegen den Ausbau der unwirtschaftlichen Haltepunkte Petershagen ... und Schönow* aus.

Zudem wird die Wiedereröffnung des Haltepunktes Rosow gewünscht.

Entscheidung

Der Ausbau der Strecke 6328 mit dem damit erforderlichen Ausbau der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Passow, Schönow, Casekow, Petershagen und Tantow erfolgt entsprechend der Bestellung des Bundes und des Landes Brandenburg. Mit der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG, DB Station & Service AG (nunmehr DB InfraGO AG) sowie der DB Energie GmbH, gültig seit dem 01.01.2021, ist die Errichtung bzw. der Ausbau der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in Passow, Schönow, Casekow, Petershagen und Tantow vertraglich vereinbart. Ein Haltepunkt in Rosow ist nicht vorgesehen.

Dem Begehren des Amtes Gartz kann daher nicht nachgekommen werden.

B.4.13.5 Landeseisenbahnaufsicht Brandenburg

Mit Schreiben vom 1.7.2022, vom 21.11.2024 und vom 26.2.2025 weist die Landeseisenbahnaufsicht Brandenburg auf die Planung der Verschiebung des Einfahrsignals auf dem Gleis 7318 und damit der **Stellbereichsgrenze** in Richtung Stendell zwischen der DB Netz AG, nunmehr DB InfraGO AG, und dem ansässigen Anschließer hin.

Es wird bemängelt, dass die geänderten **Infrastrukturgrenzen** nicht benannt und dargestellt sind.

Es wird darauf verwiesen, dass für die zweckmäßige Planung und Durchführung der Anlagen-instandhaltung die Infrastrukturgrenzen der **Fachbereiche Oberbau, Oberleitung und Leit- und Sicherungstechnik übereinstimmend** am Standort des Einfahrsignals Bf. Passow auf der Strecke 7318 festzulegen sind.

Entscheidung

Im Bahnhof Passow wird die Bestandsweiche W 13 in km 90,1+54 der Strecke 6328 zurückgebaut. Die Weiche W 13 ist bis dato die Anschlussweiche des einzigen Anschließers im Bahnhof Passow. Der Plan der Vorhabenträgerin sieht die neue Weiche W28 als Anschließerweiche im Bahnhof Passow vor.

Grundsätzlich werden in einem Planfeststellungsverfahren keine Infrastrukturgrenzen festgestellt. Das ist Gegenstand eines privatrechtlichen Vertrages.

Es wird auf die Entscheidung unter B.4.15.2 verwiesen.

B.4.13.6 PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Mit Schreiben vom 12.8.2022 und vom 23.2.2023 stellt die PKP Fragen und Forderungen zur Verbindung der DB/PL-Infrastrukturen zu folgenden technischen Sachverhalten:

- Überleitverbindung in Rosow
- Angaben zu
 - Art und Typ der Telekommunikationsanlagen und halbsselbsttätigen Streckenblock für den Übergang in die Infrastruktur der PKP
 - Zum Aufrechterhalten der Kabel- und Leitungsfunktionen
 - Zur Systemtrennstelle Deutschland/Polen
 - IT-Übertragung des deutschseitigen Achszählersystems, des halbseitigen Streckenblocks
 - Bauzeitliche Kabeltrasse während der Vollsperrung der Strecke 6328
- Dokumentation
 - mit detaillierten Informationen zur Systemtrennstelle der Strecke 6207 Knapenrode-Horka-DB
 - zu Arbeiten im tangentialen (Grenz-)Bereich
 - zur Verbindung der DB/PKP-PLK-Schnittstellen
 - zur Trassierung der Gleise

Entscheidung

Mit Schreiben vom 23.2.2025 teilt die PKP mit, dass die o. a. Themen in zyklischen Telefonkonferenzen zwischen Vertretern der PKP PLK S.A. und Vertretern der DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG) geklärt werden. Die erforderlichen Daten, u. a. Angaben zur Trassierung, wurden seitens der Vorhabenträgerin an die PKP übergeben.

Die Überleitverbindung in Rosow entfällt, s. a. Entscheidung zu Ziffer 4 unter B.4.13.2. Die Überleitverbindung ist der alleinige planrechtliche Gegenstand der Stellungnahmen der PKP.

Des Weiteren werden in den Stellungnahmen der PKP technische Ausrüstungen thematisiert, die nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. Damit ist keine Entscheidung von der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

Abschließend sei hier noch der Vollständigkeit halber erwähnt, dass am 1. August 2022 der Vertrag: „Erstellung der Projektdokumentation für die Arbeiten an den Bahnstrecken Nr. 408 und 409 im Abschnitt Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – (Staatsgrenze), Abschnitt I: Bahnstrecken Nr. 408 und 409 für das Projekt „Vorbereitende Arbeiten für ausgewählte TEN-V-Netzprojekte“ von deutscher und polnischer Seite unterzeichnet wurde.

B.4.13.7 Möglicher Gleisanschluss Standort Rosow

Mit Schreiben vom 20.07.2022 der Regionalen Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim wird der Hinweis gegeben, mit dem Landkreis Uckermark frühzeitig einen nachzurüstenden Gleisanschluss für die Entwicklung eines Gewerbestandortes im Bereich Rosow zu führen

Entscheidung

In dem gegenständlichem Planfeststellungsverfahren sind ausschließlich die unter B.1.1 aufgeführten Anlagen Gegenstand des Verfahrens.

Laut Aussage der Vorhabenträgerin bleibt für den Standort Rosow die Möglichkeit, einen Gleisanschluss an die Hauptstrecke anzubinden, bestehen. Bislang wurde eine solche Intention noch nicht an die Vorhabenträgerin herangetragen, daher wurde der Sachverhalt an die Abteilung Infrastrukturentwicklung der DB AG übergeben.

Grundsätzlich sind Anträge zum Bau von Gleisanschlüssen an Gewerbegebiete an die Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg zu stellen.

B.4.14 Sonstige öffentliche Belange

B.4.14.1 Flurbereinigung

Das Ref. B2 — Ländliche Neuordnung Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft (LELF) und Flurneuordnung teilt mit Schreiben vom 7.7.2022 mit, dass folgende Verfahrensgebiete vom gegenständlichen Vorhaben berührt werden:

- Bodenordnungsverfahren Schönermark (Verf.-Nr.: 300407)
- Bodenordnungsverfahren Unteres Welsebruch (Verf.-Nr..500112)
- Das Planfeststellungsverfahren berührt beide Bodenordnungsverfahren in Teil- bzw. Randbereichen. Grundsätzlich bestehen jedoch keine grundlegenden Einwände zum Vorhaben „ABS Berlin-Angermünde-Grenze-Stettin / Planungsabschnitt 1 Bf Angermünde - Bf Passow“- ggf. ist hier der Planfeststellungsabschnitt 2 gemeint.
- das LELF soll am weiteren Genehmigungsverfahren beteiligt werden

Im Schreiben vom 12.10.2022

- Bodenordnungsverfahren Casekow, Aktenzeichen 5-003-N in der Gemarkung Casekow

Im Schreiben vom 27.8.2024

- Grunderwerbsverzeichnis 06.06: Im Bodenordnungsverfahren Casekow, AZ.: 5-003-N
- Grunderwerbsverzeichnis 6.16: Bodenordnungsverfahren Hohenselchow (Verf. Nr. 5-005-J)
- Grunderwerbsverzeichnis 6.3: Zum Bodenordnungsverfahren Unteres Welsebruch (Verf. Nr. 500112)

Entscheidung

Die Hinweise des Landesamts für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft (LELF) und Flurneuordnung zu den o. a. Bauordnungsverfahren hat die Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen sind im späteren Grunderwerb zu berücksichtigen.

Einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es hier nicht.

B.4.15 Private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

B.4.15.1 Einwender P-08

Die ursprüngliche Planung sah eine Verbreiterung der Straße am Bahnübergang km 103,862 im IV. Quadranten nahe des Hauses des Einwenders P-08 vor. Der Einwender P-08 fordert eine Straßenverbreiterung auf der gegenüberliegenden Straßenseite (zum Feld hin), so dass das Gefälle der Straße zur gegenüberliegenden Straßenseite (in Richtung des Feldes) gebaut wird und Regenwasser und ggf. Schnee nicht auf das Grundstück fließen kann bzw. geschoben wird.

Die Vorhabenträgerin folgte der Einwendung bezüglich der notwendigen Straßenverbreiterung auf die gegenüberliegende Straßenseite des Hauses des Einwenders P-08, s. Plan 8.4.3. Zudem wird auf die Entscheidung unter B.4.7.2.4 e) verwiesen.

B.4.15.2 Einwender P-41 RA Jentes – Anschließer PCK-GmbH

Mit Schreiben vom 11.09.2024, 07.03.2025 und vom 26.08.2025 wendet sich der Einwender P-41 gegen das Vorhaben, da er sich in seinen Rechten verletzt sieht.

Mit der Verschiebung der Eigentumsgrenze zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwender P-41 an die Spitze der neuen Weiche 28 und der Positionierung von Signalen auf dem Grundeigentum des Einwenders P-41 würde der Bereich des Bahnhofs Passow auf Flächen des Einwenders verschoben und der Vorhabenträgerin die Möglichkeit gegeben, Rangierverkehr auf der Gleisinfrastruktur des Einwenders P-41 durchzuführen. Dem stimmt der Einwender P-41 nicht zu.

Es würden mit der vorgesehenen Nutzung auch Rangierfahrten von Nutzern erfolgen, welche die Infrastruktur des Einwenders nicht zur Zu- und Abfuhr von Gütern von und zum Einwender und den an der Infrastruktur des Einwenders gelegenen Endkunden nutzen. Der Einwender habe das Recht, andere Nutzungen auf seiner Infrastruktur zu verbieten. Diese Möglichkeit würde ihm durch die Verschiebung der Bahnhofsgrenze des Bahnhofes Passow auf seine Infrastruktur genommen. Der Einwender geht zudem davon aus, dass mit dem Ausbau des Bahnhofes Passow die Infrastruktur des Einwenders zwischen der vorgesehenen Infrastrukturgrenze und dem Signal G, zumindest jedoch bis zur Ra10-Tafel, als öffentliche Serviceeinrichtung (§ 13 ERegG i.V. m. Anlage 2 Nr. 2 ERegG) eingestuft würde. Der Einwender habe damit keinen Einfluss auf und keine Kontrolle über die Rangierbewegungen auf seinen Anlagen und könne auch keinen Infrastrukturnutzungsvertrag mit diesen Nutzern schließen. Wer in diesem Bereich rangiert, würde ausschließlich der Fahrdienstleiter der Vorhabenträgerin bestimmen.

Der Einwender P-41 sieht daher in den mit dem gegenständlichen Ausbauvorhaben vorgesehenen Infrastrukturnutzungen eine Enteignung (Art. 14 Abs. 35. 2 GG), obwohl das Unternehmen, zu dessen Gunsten enteignet wird, nicht einmal die Pflichten des Eigentümers der enteigneten Infrastruktur erfüllen möchte. Der Einwender moniert weiterhin, dass sich die Vor-

habenträgerin nicht um den Erwerb der Flächen, auf denen sich die durch die Planung zur öffentlichen Serviceeinrichtung befinden würden, bemüht habe.

Mit der Erweiterung des Bahnhofs Passow wäre die Brücke über die Welse Teil des Bahnhofs mit der Folge, dass diese den Anforderungen der EBO und nicht mehr wie bisher der BOA entsprechen müsse.

Zwischen dem Einwender P-41 und der Vorhabenträgerin laufen Verhandlungen über den Infrastrukturanschlussvertrag.

Der Einwender P-41 wendet gegen die Planung außerdem die mangelnde Betriebssicherheit ein und verweist auf § 4 Abs. 1 Nr. 2 AEG.

Darüber hinaus beruft sich der Einwender auf § 13 Abs. 1 S. 1 Alt. 1 AEG, wonach die Infrastrukturgrenze in einer Weise gestaltet werden soll, dass Beziehungen zwischen den beide verbundenen Infrastrukturen möglichst einfach und eindeutig geklärt werden. Die Festlegung der Infrastrukturgrenze an der Spitze der künftigen Weiche erfüllt diese Voraussetzungen nach seiner Auffassung nicht.

Der Einwender P-41 fordert die Festlegung der neuen Infrastrukturgrenze beim neuen Hauptsignal.

Im Weiteren wendet sich der Einwender gegen Ausführungen zur künftigen Infrastrukturgrenze, zur Stellbereichsgrenze und zu Signalstandorten (Vorsignal, Hauptsignal, Rangierhalttafel) im Erläuterungsbericht. Er widerspricht den Festlegungen im Erläuterungsbericht.

Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass die Eigentumsverhältnisse so geplant seien, dass die Weiche 28 vollständig auf dem DB-Grundstück liege. Die neue Grundstücksgrenze soll statt kurz hinter der Weiche 13, ca. km 0,0 der Strecke 7318 nun ca. bei km 0,126 der Strecke 7318 liegen. Auf dem Streckenabschnitt der Strecke 7318 im Bf. Passow sollen bis zur Ra-10-Tafel am km 0,300 nur Rangierbewegungen mit Bezug zum Einwender P-41 stattfinden. Die Vorhabenträgerin könne betrieblich gewährleisten, die Nutzung der Infrastruktur des Einwenders für Rangierfahrten des überregionalen SGV ohne Bezug zu ihm oder für den Schienenpersonenverkehr zwischen Angermünde und Stettin bis zur RA-10-Tafel auszuschließen.

Entscheidung

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist unter anderem die Genehmigung von zu bauenden oder zu ändernden (auch zurückzubauenden) Betriebsanlagen, Flächen, deren dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme zur Durchführung des Vorhabens erforderlich sind, notwendige Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter. Die Festlegung von Infrastrukturgrenzen gehört dazu nicht. Daher hat die Vorhabenträgerin wie im informellen Gespräch zwischen ihr, dem Einwender und der Planfeststellungsbehörde am 22.09.2025 zugesagt, sämtliche diesbezügliche Aussagen aus dem Erläuterungsbericht entfernt.

Die Festlegung der Infrastrukturgrenzen wird zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwender als Anschließter in einem Infrastrukturanschlussvertrag nach § 13 AEG vereinbart. Darin oder auch in einem zusätzlichen Vertrag wird die Nutzung von Flächen für die jeweilige Infrastruktur geregelt. Die Infrastrukturgrenze ist zudem maßgeblich für die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes. Das Eisenbahn-Bundesamt ist für Eisenbahnen des Bundes (öffentlich und nichtöffentlich) zuständig. Die Vorhabenträgerin und der Einwender verhandeln aktuell über einen neuen Infrastrukturanschlussvertrag.

Gemäß dem Vorgesagten und aufgrund fehlender Angaben in den Grunderwerbsunterlagen zur Inanspruchnahme hat die Planfeststellungsbehörde im Lageplan U 3.27 und Bauwerksverzeichnis U 4.4 (Bw.-Nr. KT2) die rot eingezeichneten Signal- und Maststandorte sowie bauzeitliche und Bestandskabelkanäle auf dem Grundstück des Einwenders herausgestrichen bzw. geändert. Planfeststellungsrechtlich ist dies unschädlich, da die Signal- und Maststandorte sowie Kabelkanalanlagen gemäß § 18 Abs. 1a Nr. 1 AEG ohne Planfeststellung/-genehmigung errichtet werden können.

Im diesem Planfeststellungsbeschluss werden auch keine Aussagen zur Einstufung der Infrastrukturanlagen des Einwenders als öffentliche Serviceeinrichtung im Sinne des § 13 ERegG getroffen. Wie bereits ausgeführt, wird die Grenze zwischen der öffentlichen und der Werksbahn als nichtöffentlicher Bahn vertraglich vereinbart und ist gerade nicht Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit die Vorhabenträgerin Grundstücke des Einwenders für das Vorhaben in Anspruch nimmt, wird auf die allgemeine Nebenbestimmung unter A.4.10 verwiesen. Weitergehende Nebenbestimmungen sind nach dem Vorhergesagten nicht zu treffen.

B.4.15.3 Grundstücksinanspruchnahmen

B.4.15.3.1 Allgemeines

Die Realisierung des Vorhabens erfordert den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücken sowie die Festlegung von Grunddienstbarkeiten. Die Vorhabenträgerin hat den erforderlichen Grunderwerb im Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen dargestellt. Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung ist das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu betrachten.

Die Einwender RA-01, P-01, P-02, P-03, P-04.1, P-04.2, P-04.3, P-04.16, P-04.18, P-05, P-06, P-07, P-09, P-12, P-20, P-23, P-24, P-25, P-26.2, P-28, P-35, P-36, P-37, P-38, P-39 und P-40 wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken stellt einen Eingriff für die betroffenen Eigentümer dar, doch genießt das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, keinen absoluten Schutz. Belange der betroffenen Eigentümer können daher bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Wie bereits im Kapitel Planrechtfertigung (B.4.1) dargelegt, kommt dem Vorhaben eine bedeutsame Verkehrsfunktion zu. Auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festgestellten Plan

vorgesehenen Umfang kann nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Vorhabenträgerin alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft hat, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich zu halten. Die planerischen Ziele ließen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht realisieren. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Die grundstücksbezogenen Einwendungen P-04.16, P-07, P-08, P-012 (Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 248, 265, 270, 273, 286, 288, 294, 305, 348, 357 [jeweils lediglich als Nutzungsberechtigter], 259, 283, 293, 371), P-23, P-24 bzgl. Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 649, P-25 bzgl. Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 501, 506, 509, 510, 511, 513, 521, 552, P-26.2, P-28 bzgl. Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 311, P-32/RA-03 bzgl. Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 722 und 779, P-36 bzgl. Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 72, 126, 134, 153, 193, 194, 194, 227, 228, 249, 265, P-37, P-38, P-39 und P-40 haben sich mit der 1. und 2. Planänderung ganz oder zumindest teilweise erledigt. Der Einwender P-08 hält nach der Erwiderung der Vorhabenträgerin und dem Vor-Ort-Termin seine grundstücksbezogene Einwendung, die aufgrund der Planänderung nur noch eine Grundstücksbetroffenheit im einstelligen Quadratmeterbereich beträgt, offensichtlich nicht mehr aufrecht.

B.4.15.3.2 Flächeninanspruchnahme für die Nutzung als Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ vom 07.12.2012

Die Flächen, die die Vorhabenträgerin für die künftige Nutzung als Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz für das antragsgegenständliche Verfahren beansprucht, liegen größtenteils auf bereits bestehenden Wegeflächen. Der jeweilige Weg wird richtlinienkonform auf eine Breite von 3,5 m ausgebaut. Die Befestigung der Zufahrt erfolgt gemäß DIN 14090 mit einer Achslast von 10 t und einem zulässigen Gesamtgewicht von 16 t mit ungebundenem Material.

Die Richtlinie bestimmt weiterhin, dass zur Selbstrettung der Fahrgäste und des Fahrpersonals von jeder Stelle eines Schienenweges ein sicherer Bereich zu erreichen ist. Außerdem soll die Bahnstrecke für Fremdrettungskräfte im maximalen Abstand von 1.000 m zugänglich sein. Dies muss über die sog. Rettungszufahrten ermöglicht werden. Die Zufahrten müssen im Ereignisfall für die Zwecke der Rettungskräfte zur Verfügung stehen.

Die Flächeninanspruchnahmen für die Zufahrt müssen dauerhaft erfolgen. Dies kann über eine dingliche Sicherung oder einen Erwerb erfolgen, wobei die dingliche Sicherung der Fläche gegenüber dem Erwerb einen geringeren Eingriff in das nach Art. 14 GG geschützte Eigentum darstellt.

B.4.15.3.3 Einwendungen gegen den Flächenerwerb

Einwender P-03

Das Grundstück des Einwenders P-03 liegt unmittelbar neben der Bahntrasse. Auf ihm befindet sich ein ehemaliges Bahnwärterhaus.

Von diesem Grundstück wird ein schmaler Randstreifen zur Bahnstrecke hin für die Anpassung der Böschung aufgrund der notwendigen Verbreiterung des Bahndamms für das zweite Streckengleis benötigt. Aufgrund der Lage kann die Vorhabenträgerin nicht auf eine andere Fläche verwiesen werden. Die Inanspruchnahme umfasst etwa 5,8 % des Flurstücks. Eine wirtschaftliche Nutzung des verbleibenden Grundstücks ist daher noch möglich.

Soweit der Einwender von der Vorhabenträgerin eine Tauschfläche fordert, ist dieses Verlangen zurückzuweisen. Aus der Grundstücksinanspruchnahme ergibt sich lediglich ein Anspruch des Eigentümers auf Entschädigung, die mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgesetzt wird, vgl. Nebenbestimmung unter A.4.10 Nr. 2. Das „Wie“ der Entschädigung wird zu einem späteren Zeitpunkt zwischen den Parteien ausgehandelt oder in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren bestimmt.

Einwender P-04.1, P-04.2, P-04.3

Die Einwender P-04.1, P-04.2, P-04.3 sind unmittelbare Anlieger der Bahntrasse. Von ihnen nimmt die Vorhabenträgerin nur einen sehr schmalen Streifen im angrenzenden Böschungsbereich für Böschungsanpassungen inklusive der LBP-Maßnahme 066_A (Ansaat krautiger und grasiger Säume und Fluren der offenen Landschaft auf neugestalteten Flächen) in Anspruch. Die Verbreiterung des Bahndamms und damit einhergehend der Flächenerwerb ist für die Einhaltung des vorgegebenen Gleisab-

standes erforderlich. Parallel zu den Gleisen werden zudem die notwendigen Entwässerungsanlagen, der Kabelkanal und die Oberleitungsmasten errichtet. Die Flächeninanspruchnahme beträgt 1,2 % für die Einwender P-04.1 und P-04.2, 1,1 % für den Einwender P-04.3 der Gesamtfläche und ermöglicht daher eine wirtschaftliche Nutzung der Restfläche.

Einwender P-06

Der Erwerb einer Teilfläche des Einwenders P-06 dient dem Ausbau des öffentlich gewidmeten Weges zu einem Rettungsweg. Der Erwerb erfolgt zugunsten der Gemeinde Tantow, die Eigentümerin des benachbarten Wegegrundstückes ist. Bei dem zu erwerbenden Grundstücksteil handelt es sich um einen bereits bestehenden Weg. Er umfasst zudem weniger als einem Prozent der Gesamtfläche des Flurstücks und ermöglicht daher eine wirtschaftliche Nutzung der Restfläche.

Einwender P-12

Der Einwender P-12 spricht sich gegen die Inanspruchnahme seiner Flächen aus, unter anderem gegen den Erwerb einer Teilfläche auf dem Grundstück gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 259 für die Errichtung einer Entwässerungsanlage sowie den Erwerb einer Teilfläche auf dem Grundstück gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 371 für die Errichtung eines Rettungsweges.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendung mit dem Einwender Gespräche geführt und sich hinsichtlich des Umfangs der Nutzung mit diesem abgestimmt. Die vereinbarte Grundstücksinanspruchnahme wurde in die 1. Planänderung aufgenommen.

Einwender P-24

Für die Umsetzung des Vorhabens sind die vom Einwender P-24 gepachteten Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 603, 604 und dessen Eigentumsflächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 619, 623 zum Erwerb zugunsten der Gemeinde Tantow vorgesehen. Der Einwender stimmt dem geplanten Rettungsweg nur unter der Auflage zu, dass der Rettungsweg für den öffentlichen Verkehr gesperrt wird, da dieser Rettungsweg zu viel Unruhe ins Jagdgebiet Minkenberg bringen würde.

Die Flächen werden für den Ausbau des bestehenden öffentlich gewidmeten Weges An der Bahnstrecke zur Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz benötigt. Der bestehende Weg ist zu schmal. Straßenbaulastträgerin ist die Gemeinde Tantow. Daher erfolgt der Erwerb auch zu deren Gunsten. Bei den zu erwerbenden Flächen handelt es sich um schmale Randstreifen.

Der zusätzliche Verkehr, der durch die Nutzung als Zufahrt zu erwarten ist, wird nur unwesentlich über die aktuelle Nutzung hinausgehen, so dass nicht damit zu rechnen ist, dass hierdurch mehr Unruhe in das Jagdgebiet gebracht wird. Zumal der Weg parallel und in geringem Abstand zur Bahnstrecke verläuft. Gemäß § 6 BJagdG zählen Bahnanlagen als befriedete Bezirke. Die Trasse selbst und ihre unmittelbare Umgebung sind daher Bereiche, in dem die Jagd grundsätzlich ruht. Das führt zur Einschränkung der Jagd, ist aber nach Bestandskraft des Beschlusses hinzunehmen. Es wird darauf verwiesen, dass zum Beispiel eine Drückjagd vom Jagdleiter, bei dem insoweit alle Verantwortung liegt, so zu gestalten ist, dass beschossenes Wild nicht Richtung Trasse flüchten darf. Zudem wird auf die Ausführungen unter B.3.2.3.2 verwiesen.

Die geplante Nutzung als Zufahrt erfolgt im Rahmen der Widmung für den öffentlichen Verkehr. Über die Forderung nach Sperrung des Weges An der Bahnstrecke für den öffentlichen Verkehr (Einziehung) kann nicht in einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren entschieden werden. Vielmehr ist hierfür die Straßenverkehrsbehörde zuständig.

Der Einwender P-24 spricht sich auch gegen den Erwerb bzw. die Nutzung der Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 611, 612, 616, 617, 620, 621, 624, 627 aus, ohne jedoch konkret eine Betroffenheit in eigenen Belangen darzulegen.

Einwender P-32

Die Vorhabenträgerin nimmt vom Einwender P-32/RA-03 0,3% seines Flurstücks gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 719 für Böschungsanpassungen und damit im unmittelbaren Grenzbereich zur Bahntrasse in Anspruch. Da es sich um eine anlagenbedingte Inanspruchnahme, die einen äußerst geringen Teil des Flurstücks betrifft, handelt und die landwirtschaftliche Nutzung des restlichen Flurstücks nicht eingeschränkt ist, ist die Inanspruchnahme erforderlich und zulässig.

Einwender P-35

Die Einwendung des Einwenders P-35 ging im Zuge der Auslegung der Unterlagen der 1. Planunterlagen ein. Sie bezieht sich jedoch auf Umstände, die bereits in der ersten Auslegung bekannt gegeben worden sind. Damit ist die Einwendung verspätet. Dessen ungeachtet ist die Inanspruchnahme erforderlich und zulässig. Die Vorhabenträgerin nimmt vom Einwender P-35 etwa 1 % seines Flurstücks gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 730 für Böschungsanpassungen in Anspruch. Folglich ist die restliche Fläche noch wirtschaftlich nutzbar. Außerdem befindet sich das Grundstück

unmittelbar neben der Bahntrasse, so dass eine alternative Fläche nicht in Betracht kommt.

Der Einwender trägt weiterhin vor, dass er Sanierungs- und Bauarbeiten an seinem Gebäude plant. Er befürchtet Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten der Vorhabenträgerin und die Sperrung des Bahnübergangs in unmittelbarer Nachbarschaft. Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass der Bahnübergang im 4. Quartal 2026 für ca. 6 Wochen gesperrt wird. In diesem Zeitraum wird eine bauzeitliche Überfahrt des Bahnübergangs durch eine provisorische Verkehrsführung neben dem Bahnübergang gewährleistet. Sie wird für die Überfahrt von Rettungsfahrzeugen hergestellt und kann nach Rückfrage bei der Vorhabenträgerin auch von den Anwohnern genutzt werden.

Soweit der Einwender von der Vorhabenträgerin eine Tauschfläche fordert, ist dieses Verlangen zurückzuweisen. Aus der Grundstücksinanspruchnahme ergibt sich lediglich ein Anspruch des Eigentümers auf Entschädigung, die mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgesetzt wird, vgl. Nebenbestimmung unter A.4.10 Nr. 2. Das „Wie“ der Entschädigung wird zu einem späteren Zeitpunkt zwischen den Parteien ausgehandelt oder in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren bestimmt.

B.4.15.3.4 Einwendungen gegen die dingliche Sicherung für Zufahrten

Einwender RA-01

Der Einwender RA-01 wendet sich gegen die dingliche Sicherung für eine Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz und fordert hierfür eine erhebliche Abfindung. Die dingliche Sicherung soll für zwei Grundstücke des Einwenders, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnanlage befinden, eingetragen werden. Für das Grundstück Nr. 788 des Grunderwerbsverzeichnisses ist im Grundbuch eine Nutzung als Weg eingetragen. Diese Nutzung entspricht auch der tatsächlichen. Die durch die Inanspruchnahme geplante Nutzung stellt daher keine Abweichung dar. Für das Grundstück Nr. 790 des Grunderwerbsverzeichnisses ist eine gemischte Nutzung der Fläche und eine Nutzung als Ackerfläche eingetragen. Auch auf dieser Fläche befindet sich bereits ein Weg, der ausweislich des Grunderwerbsplans 5.63 für die Zufahrt genutzt werden soll.

Wie bereits ausgeführt muss die Bahnstrecke über eine Zufahrt für Fremdrettungskräfte möglich sein. Die Vorhabenträgerin plant diese im Bereich des Einwenders auf einem bestehenden Weg, der um das Grundstück des Einwenders herumführt. Eine anderweitige Wegführung über das Grundstück des Einwenders gemäß Grunder-

werbsverzeichnis-Nr. 790 unmittelbar an der Bahnstrecke ist aufgrund der Nähe des Bestandsgebäudes, einem ehemaligen Bahnhofsgebäude, würde einen erheblich intensiveren Eingriff in das Eigentum bedeuten.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Vorhabenträgerin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit der von ihr gewählten Variante für die Führung der Zufahrt für die mit dem geringsten Grundrechtseingriff entschieden. Die Inanspruchnahme ist damit verhältnismäßig.

Dem Einwender steht ein Anspruch auf Entschädigung zu, vgl. Nebenbestimmung unter A.4.10 Nr. 2. Die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Einwender P-01

Der Einwender P-01 fordert für die Inanspruchnahme seines Grundstücks in Form einer Eintragung einer dinglichen Sicherung zugunsten eines Rettungsweges inkl. LBP-Maßnahme 012_VA von der Vorhabenträgerin eine Ausgleichsfläche. Für die Grundstücksinanspruchnahme wird den Betroffenen mit dem Planfeststellungsbeschluss nur ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zugesprochen, vgl. Nebenbestimmung unter A.4.10 Nr. 2. Die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Verfahrens geregelt.

Einwender P-05

Der Einwender P-05 bittet lediglich um Aufklärung zur Inanspruchnahme seiner Flächen und die Vorhabenträgerin hat dies in ihrer Erwiderung erläutert, worauf der Einwender sich nicht mehr geäußert hat. Dennoch wird das Schreiben vorsorglich als Einwendung behandelt. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, den am Grundstück des Einwenders entlangführenden unbefestigten Wirtschaftsweg, der auch schon heute für Fahrzeuge genutzt wird, zum Rettungsweg auszubauen. Zum Erreichen der erforderlichen Breite der Fahrspur von 3,50 m und der Mindestdurchfahrthöhe von 3,50 m ist die Inanspruchnahme eines schmalen Streifens des Grundstücks des Einwenders erforderlich.

Einwender P-12

Der Einwender P-12 wendet sich als Nutzer gegen die Inanspruchnahme eines Teils des Flurstücks gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 403 durch eine dingliche Sicherung für eine Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz. Die Teilfläche befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstrecke. Es wird lediglich

ein Randstreifen in einem Umfang in Anspruch (etwa 1,4 %) genommen, der eine wirtschaftliche Nutzung der Restfläche ermöglicht.

Einwender P-23

Auch der Einwender P-23 wendet sich gegen die Inanspruchnahme eines Teils seines Flurstücks in Gestalt einer dinglichen Sicherung für die Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz. Die Vorhabenträgerin verweist darauf, dass für die geplante Rettungszufahrt die bereits vorhandene Einmündung der Straße „Beatenhofer Weg“ genutzt und sich beim Verlauf am bestehenden Weg „Zum Fuchsgrund“ orientiert wurde. Dadurch wird der Eingriff in das Eigentum des Einwenders auf das Nötigste begrenzt.

Die verbliebene Restfläche des Flurstücks des Einwenders ist Teil einer größeren landwirtschaftlichen Nutzfläche, so dass die Fläche noch wirtschaftlich nutzbar ist.

Einwender P-24

Vom Einwender P-24 werden Teilflächen für die Herstellung des Rettungsweges benötigt, die sich in den unmittelbar an die Bahnflächen angrenzenden Randbereichen befinden.

Auf den benötigten Grundstücken gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 570, 571, 574, 576, 577, 578, 581, 587 des Grunderwerbsverzeichnisses befindet sich in diesem Bereich bereits mindestens teilweise die öffentlich gewidmete Straße An der Bahnstrecke, die zu Zufahrten gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz ausgebaut werden. Auf der ebenfalls für den Weg erforderlichen Teilfläche gemäß Nr. 568 des Grunderwerbsverzeichnisses befinden sich Gehölze, so dass davon auszugehen ist, dass diese nicht landwirtschaftlich genutzt werden.

Auf den Teilflächen der Grundstücke des Einwenders P-24 gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 628, 631, 637, 643, 646, 654, 657, 662 sowie den vom Einwender P-24 gepachteten Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 642, 644, 645, 647, 648, 655, 666 plant die Vorhabenträgerin die Herstellung eines neuen Rettungsweges. Auf dem Grundstück gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 662 ist der Weg auf einer bereits bestehenden Brachfläche unmittelbar angrenzend an die Bahntrasse geplant. Zwischen der Brache und der Bahntrasse befindet sich nur ein schmaler Gehölzstreifen. Die Zufahrt wird zunächst als Baustraße errichtet, welche aus bauplanerischen Zwängen in unmittelbarer Parallellage zum Bahndamm zu führen ist. Die Alternative, die Baustraße zurückzubauen und dafür den bestehenden Weg auszubauen, würde gegenüber der gewählten Variante einen höheren Aufwand bedeuten. Für das

Grundstück gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 654 hat die Vorhabenträgerin den Umfang der Inanspruchnahme im Zuge der 1. Planänderung erheblich reduziert. Die benötigten Flächen befinden sich am Rand der Grundstücke, angrenzend an die Flächen der Vorhabenträgerin (Bahnstrecke) bzw. der Gemeinde Tantow.

Auch auf Teilflächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 656, 667 plant die Vorhabenträgerin den Ausbau eines bereits vorhandenen Weges zur Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz. Der bestehende Weg genügt nicht den Anforderungen der Richtlinie. Die Inanspruchnahmen umfassen einen so geringen Teil, dass eine wirtschaftliche Nutzung der Restflächen möglich ist.

Soweit sich der Einwender P-24 gegen die Eintragung einer dinglichen Sicherung auf den für die Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz aufgrund der Beeinträchtigung des Eigenjagdbezirks Minkenberg ausspricht, wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Aufgrund der Einwendung fanden zwischen dem Einwender und der Vorhabenträgerin Abstimmungen statt, in welchen die Inanspruchnahmen einvernehmlich geregelt worden sind.

Einwender P-25

Der Einwender P-25 wendet sich gegen die Eintragung einer dinglichen Sicherung für eine Zufahrt gemäß EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz auf Teilen der Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 501, 502, 506 (Nutzer) und 552 (Nutzer).

Auf den Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 501 und 502 befindet sich bereits ein befahrbarer Weg, der jedoch aufgrund der Anforderungen an die Zufahrt verbreitert werden muss. Die Verbreiterung erfolgt auf dem Grundstück Nr. 501 in Richtung benachbarter Gleisanlage und auf dem Grundstück Nr. 502 in Richtung Ackerfläche, da der Weg auf der anderen Seite durch Bäume begrenzt wird, die gefällt werden müssten. Vor diesem Hintergrund ist die dingliche Sicherung als geringerer Eingriff zu werten. Außerdem ist sowohl das Restgrundstück des Grundstücks Nr. 501 als auch des Grundstücks Nr. 502, welches mit den benachbarten Grundstücken gemeinsam landwirtschaftlich genutzt wird, auch nach der Inanspruchnahme wirtschaftlich nutzbar. Der Einwender kann die künftige Zufahrt mitnutzen.

Die Inanspruchnahme der Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 506 und 552 hat die Vorhabenträgerin im Zuge der 1. Planänderung reduziert. Es wird nunmehr auf beiden Grundstücken nur noch ein geringer Streifen am Rand im Bereich eines

vorhandenen unbefestigten Fahrweges für das Vorhaben benötigt, der die wirtschaftliche Nutzung des Restgrundstücks nicht beeinträchtigt.

Soweit der Einwender auf die alternative Inanspruchnahme von Flächen der Gemeinde verweist, ist festzustellen, dass die zum Teil in der Planung der ersten Auslegung und später in der zweiten Auslegung zur 1. Planänderung erfolgt ist.

B.4.15.3.5 Einwendungen gegen die dingliche Sicherung für LBP-Maßnahmen

Einwender P-24

Der Einwender P-24 wendet sich gegen die dingliche Sicherung einer Teilfläche für die LBP-Maßnahme 027_CEF-E (Anlage von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse), da diese Fläche bereits für einen Zeitraum von 20 Jahren als Ausgleichsmaßnahme für den Bau von Windkraftanlagen gewidmet ist. Mit der 1. Planänderung verzichtet die Vorhabenträgerin auf die Nutzung der Fläche.

Einwender P-36

Der Einwender P-36 wendet sich gegen die teilweise Inanspruchnahme seiner Fläche im Wege der dinglichen Sicherung für die LBP-Maßnahme 081_A (Anlage und Entwicklung von Hecken mit Überhältern) gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 72. Weiterhin wendet sich der Einwender gegen die dingliche Sicherung auf einem Teil seiner Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 95, 118, 124 für die LBP-Maßnahme 070 (Anpflanzung von Laub(misch)holzforsten). Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Einwendung verspätet sei, da sie erst mit der zweiten Auslegung zur 1. Planänderung erfolgt sei und sie jedoch nicht Gegenstand der 1. Planänderung sei. Im Übrigen könne auf die dingliche Sicherung der Maßnahmen nicht verzichtet werden, da die Inanspruchnahme des Grundstücks dauerhaft gewährleistet sein müsse. Die Sicherung der Inanspruchnahme durch die Eintragung einer Dienstbarkeit sei unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes das geeignete und erforderliche Mittel. Sie gewährleiste einerseits die Umsetzung der Maßnahmen, andererseits bleibe die Nutzung des Grundstücks im Übrigen, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, grundsätzlich weiterhin möglich. Außerdem wäre die Verkaufsmöglichkeit des Grundstücks nicht eingeschränkt und es würde für die Eintragung der Dienstbarkeit eine Entschädigung gezahlt. Die Flächen müssten solange als Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen, wie das auslösende Vorhaben besteht. Auf die Fläche könne nicht verzichtet werden, da das Kompensationsdefizit durch höherwertige Laub(misch)wälder ausgeglichen werden müssen. Die hierzu vorgesehenen Flächen sollen die räumlichen und funktionalen Voraussetzungen für die Entwick-

lung zu hochwertigen Strukturen aufweisen, was mit den ausgewählten Flächen gegeben wäre.

Die Flurstücke gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 95, 118, 124 sind im Bestands- und Konfliktplan 15.3.2.30 mit einem Nadel(misch)-wald ausgewiesen. Die Maßnahme 070_A soll in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahntrasse durchgeführt werden auf einer Fläche, die etwa 4,5 % bzw. 60 % bzw. 2 % der Gesamtfläche entspricht. Rechtsgrundlage für die dingliche Sicherung ist § 12 BKompV.

B.4.15.3.6 Einwendung gegen die dingliche Sicherung für Zuwegung zur Entwässerungsanlage

Die Einwender P-12 (Nutzer) und P-28 sprechen sich gegen die Inanspruchnahme der Flächen aus, unter anderem gegen die dingliche Sicherung für die Zuwegung zur Entwässerungsanlage auf dem Grundstück gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 259 (P-12), 264 (P-12 und P-28) und Nr. 266. Die Zuwegung soll am Rand des Flurstücks auf einer Ackerfläche unmittelbar neben einer Gehölzfläche und auf dem verpachteten Grundstück errichtet werden. Auch der Pächter der Fläche gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 266 wendet sich als Einwender P-29 gegen die Inanspruchnahme, da er hierdurch einen massiven Eingriff in den Geschäftsbetrieb befürchtet.

Die Vorhabenträgerin hat im Zuge der 1. Planänderung die Zuwegung von der Fläche gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 264 zum Teil auf die Fläche Nr. 266 verschoben, so dass sich die Inanspruchnahme der ersten Fläche verringert und die der zweiten erhöht hat. Allerdings wird die Zuwegung im Randbereich beider Flurstücke geführt. Damit können beide Flurstücke selbständig genutzt werden, was ausweislich der Luftbilder im Brandenburgviewer auch der Fall ist. Die Inanspruchnahme der Fläche gemäß der 1. Planänderung entspricht im Übrigen der Vereinbarung mit den Einwendern, wie sie nach Gesprächen auf deren Einwendung getroffen worden sind.

B.4.15.3.7 Einwendungen gegen die temporäre Grundstücksinanspruchnahme

Die temporären Flächeninanspruchnahmen der Einwender P-03, P-04.1, P-04.02, P-04.3, P-04.18, P-28 (bzgl. Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 311), P-32/RA-03 (bzgl. Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 715, 719, 721, 779) betreffen einen schmalen Streifen im unmittelbar an das Grundstück der betroffenen Eigentümer angrenzenden Bereiche der Bahntrasse für das Baufeld bzw. die Baustraße.

Die zeitweilig vom Einwender P-05 in Anspruch genommene Fläche entspricht in etwa der für die Eintragung der Dienstbarkeit für den Rettungsweg.

Der benötigte Flächenteil des Einwenders P-06 entspricht der Erwerbsfläche und der daran anschließenden Fläche als Baufläche. Sie beträgt 3,8 % der Gesamtfläche. Soweit die Teilfläche des Einwenders P-28 gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 264 und 266 und dessen Pächter P-29 vorübergehend in Anspruch genommen wird, handelt es sich um einen Flächenanteil von 1,6 % bzw. 0,9 %. Die beanspruchte Fläche des Einwenders P-32/RA-03 beträgt 1%, 1,5 %, 14,5 % und 1 % der Gesamtfläche. Auf die Einwendung gab es ein Gespräch zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwender, dessen Ergebnis in die Unterlagen der 1. Planänderung eingearbeitet worden sind.

Der Einwender P-09 ist Teil mehrerer Eigentümergemeinschaften von Grundstücken, die temporär in Anspruch genommen werden. Es handelt sich hierbei jeweils um Randstreifen der Grundstücke, die jeweils weniger als ein Prozent der Gesamtfläche betragen. Die Vorhabenträgerin hatte im Zuge der 1. Planänderung die Grundstücksinanspruchnahmen auf die Einwendung hin reduziert.

Vom Einwender P-12 nimmt die Vorhabenträgerin Teile von verschiedenen Grundstücken gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 273, 283, 286, 288, 294, 305, 348, 357 (jeweils Nutzer), 293 (Eigentümer) bauzeitlich in Anspruch. Die beanspruchten Flächenteile befinden sich im unmittelbar angrenzenden Randbereich der Grundstücke zur Bahntrasse und werden gemäß Erwiderung der Vorhabenträgerin für eine bauzeitliche Kabeltrasse genutzt. Diese betragen jeweils 5,2 % (Nr. 273), 10,4 % (Nr. 283), 9,5 % (Nr. 286), 9,1 % (Nr. 288), 5,7 % (Nr. 293), 2,4 % (Nr. 294), 0,2 % (Nr. 305), 5,5 % (Nr. 348), 5,5% (Nr. 357) der Gesamtfläche.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendung des Einwenders P-20, welcher mit seinem Grundstück unmittelbar an die Bahntrasse angrenzt, umgeplant und die temporäre Flächeninanspruchnahme im Zuge der 1. Planänderung reduziert. Die Fläche wird nun nur für eine Baustraße parallel zur Bahntrasse benötigt und nach Inanspruchnahme wiederhergestellt (LBP-Maßnahme 050_V).

Die Fläche gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 540 des Einwenders P-23 ist Teil einer größeren Ackerfläche und kann nur als Teil dieser Fläche wirtschaftlich genutzt werden. Insofern ist es unschädlich, dass die vorübergehende Flächeninanspruchnahme etwa ein Drittel des Flurstücks umfasst. Außerdem betrifft ein Teil der Inanspruchnahme den bereits bestehenden Wirtschaftsweg. Von der Fläche gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 548 des Einwenders P-23 nimmt die Vorhabenträgerin

nach der 1. Planänderung lediglich 0,2 % der Fläche und damit einen nur unwesentlichen Teil vorübergehend in Anspruch.

Der Einwender P-24 begründet seinen Widerspruch gegen die vorübergehende Inanspruchnahme der Fläche gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 629 mit der Beeinträchtigung des Jagdgebiets Minkenberg. Wie bereits ausgeführt ist eine Beeinträchtigung des Jagdgebiets durch die Verbreiterung des bestehenden Weges An der Bahnstrecke nicht zu befürchten, insbesondere nicht nur die nur vorübergehende Inanspruchnahme von 12 m².

Die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sind für die Errichtung der Infrastruktur zwingend erforderlich. Sämtliche Baustelleneinrichtungsflächen und Zwischenlagerflächen werden flächenminimierend und unter Umweltgesichtspunkten so positioniert, dass ihre Lage die geringste Beeinträchtigung für alle abwägungsrelevanten Belange darstellt.

Alle temporären Flächeninanspruchnahmen ermöglichen weiterhin eine wirtschaftliche der jeweiligen Restfläche.

Die vorübergehende Inanspruchnahme bedeutet einen geringeren Eingriff in das Eigentum, da die Fläche nur für die Bauzeit und nach der Nutzung in den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen und zurückzugeben ist, siehe Nebenbestimmung A.4.10 Nr. 1. Auch die LBP-Maßnahme 050_V sieht die Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen / Bodenkultivierung vor.

B.4.15.3.8 Einwender RA-01 - Oberleitungsmast

Soweit sich der Einwender gegen die Nutzung ihrer Fläche für einen Mast wendet und auf den Lageplan 3.63 Bezug nimmt, ist festzustellen, dass sich ausweislich des Lageplans der Oberleitungsmast auf der Fläche der Vorhabenträgerin befindet. Ein solcher Mast ist auch in unmittelbarer Nachbarschaft zu dulden, da es sich bei der Fläche des Einwenders um ehemaliges Bahngelände handelt.

B.4.15.3.9 Einwender P-01 – Öffentliche Zuwegung zu Flurstück 65 der Flur 8

Der Einwender erklärt, dem Bauvorhaben nur zuzustimmen, wenn eine öffentliche Zuwegung zu seinem Grundstück eingeräumt wird, um eine wirtschaftliche Nutzung zu ermöglichen. Das Flurstück verfügt bereits aktuell nicht über eine öffentliche Zuwegung. Außerdem wird es durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen.

B.4.15.3.10 Einwender P-17 – benachbarte Baustelleneinrichtungsfläche

Der Einwender wendet sich gegen die Baustelleneinrichtungsfläche in unmittelbarer Nachbarschaft seines Grundstücks. Im Zuge der 1. Planänderung hat die Vorhaben-

trägerin die Fläche auf die andere Seite der Bahntrasse verlegt, so dass sich die Einwendung erledigt hat.

B.4.15.3.11 Einwender P-21 – Baustraße auf dem Nachbargrundstück entlang der Flurstücksgrenze

Auf dem benachbarten Grundstück zum Grundstück des Einwenders wird unmittelbar an der Grenze der bestehende Wirtschaftsweg zur Baustraße ertüchtigt. Später soll dieser Weg als Rettungszufahrt zur Bahntrasse genutzt werden.

Der Weg führt unmittelbar am Wohnhaus des Einwenders vorbei. Da die Straßenzufahrt illegal, das Pflaster nicht durch eine Bordanlage gesichert sei und sich dort ein Entwässerungsgraben mit darunterliegender Trinkwasserleitung der Gemeinde befinde, sollte der Trassenverlauf in Richtung Dorf verschoben werden.

Die Vorhabenträgerin verweist auf die bereits bestehende Nutzung des Wirtschaftsweges. Es werden die notwendigen Abstände und Lichträume zur angrenzenden Bebauung eingehalten. Der Anschluss an die Wendemarker Lindenallee erfolge als Zufahrt in Trapezform. Dabei würde die bestehende Straßenbefestigung ertüchtigt. Beschädigungen würden vermieden.

Der bestehende Graben soll im Bereich des Wegeanschlusses verrohrt und bestehende Versorgungsleitungen bauzeitlich gesichert werden. Eine Verlegung des bereits bestehenden Weges sei nicht vorgesehen.

Hierfür gibt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch keinen Grund. Die Zufahrt nach EBA-Richtlinie Brand- und Katastrophenschutz wird wie oben ausgeführt aus ungebundenem Material (s. u.a. Unterlage 14.1 S. 5) und entsprechend den Anforderungen der DIN 14090 hergestellt.

Hinsichtlich möglichen Baulärms verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmungen unter A.4.6.1. Weitere Nebenbestimmungen sind nicht erforderlich.

B.4.15.3.12 Einwender P-33 – Angebot für Kauf- und Gestattungsvertrag

Der Einwender bittet in seinem Schreiben, dass für die für das Vorhaben benötigten Flächen ein Kauf- bzw. Gestattungsantrag gestellt wird. Die Vorhabenträgerin sagt in ihrer Erwiderung zu, dass sie sich vor Nutzung der Grundstücke der Betroffenen mit diesen auseinandersetzen und die vertraglichen Regelungen treffen wird. Es wird auf die Nebenbestimmung unter A.4.10 verwiesen. Eine weitergehende Festsetzung einer Nebenbestimmung ist nicht erforderlich.

B.4.15.3.13 Einwender P-34 – aktualisierte Eigentumssituation

Der Einwender nimmt in seinen Schreiben Stellung zur aktualisierten Eigentümersituation. Er erklärt sich mit der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Flächen einverstanden und, dass eine Zustimmung zur dauerhaften Inanspruchnahme für die Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis-Nr. 95, 118, 124, 210, 212, 218, 219 nicht erteilt werden kann, wobei für die Flächen Nr. 210, 212, 218, 218 laut Grunderwerbsverzeichnis eine dauerhafte Inanspruchnahme nicht vorgesehen ist. Der Einwender ist nach einer Entscheidung des BGH nicht mehr Eigentümer. Die erforderlichen Grundbuchberichtigungen sind noch nicht vollständig erfolgt.

Es werden weitere Grundbuchberichtigungen vorgetragen.

Zur vorübergehenden Inanspruchnahme werden unter A.4.10 Nebenbestimmungen festgesetzt. Darüberhinausgehender Regelungen bedarf es nicht.

B.4.15.3.14 Begründung Enteignungs-/Entschädigungsregelung

Die Vorhabenträgerin strebt an, den Grunderwerb für alle benötigten Flächen nach Möglichkeit auf privatrechtlicher Basis durchzuführen. Soweit es in Einzelfällen nicht zu einem einvernehmlichen Grunderwerb zwischen Vorhabenträgerin und Grundstückseigentümern kommt, ist zur Verwirklichung des Vorhabens eine Enteignung der jeweiligen Grundstückseigentümer erforderlich.

Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter, also auch die Eintragung einer Dienstbarkeit, begründet einen Entschädigungsanspruch. Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich mit den Eigentümern in Verbindung zu setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen zu führen. Sollte eine privatrechtliche Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, wird diese in einem nachgeordneten behördlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren von der Enteignungsbehörde festgelegt.

Eine Nebenbestimmung zur allgemeinen Entschädigungspflicht für die Grundstücksinanspruchnahme ist unter A.4.10 Nr. 2 festgesetzt.

B.4.15.3.15 Wertminderung

Die Einwender P-04.1, P-04.2, P-04.3, P-17 befürchten durch das Vorhaben wirtschaftliche Nachteile aufgrund von Minderung oder Wegfall von Mieteinnahmen und die Wertminderung ihrer Immobilien.

Soweit in den Einwendungen geltend gemacht wird, dass die antragsgegenständliche Planung insgesamt zu einem Wertverlust der Immobilie führen wird bzw. dass bei einer Veräußerung oder Vermietung finanzielle Einbußen drohen, sind diese zurückzuweisen. Zu den von den Einwendern befürchteten negativen Auswirkungen auf den Wert der jeweiligen Immobilien ist in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung grundsätzlich anzumerken, dass der Verkehrswert einer Immobilie keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Für die Abwägung kommt es nicht auf potentielle Änderungen des Verkehrswerts einer betroffenen Immobilie an, sondern nur auf die – nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen – faktischen Auswirkungen des Vorhabens (BVerwG, Beschluss vom 9. Februar 1995, Az. 4 NB 17.94 Rn. 13, juris). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39.95 Rn. 20, juris und BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04 Rn. 44, juris). Dies gilt sowohl für vorübergehende als auch für dauerhafte Inanspruchnahmen.

Im Übrigen gibt es keinen rechtlich garantierten Schutz vor Wertminderungen der eigenen Immobilie durch Infrastrukturvorhaben (BayVGh, Urteil vom 20. Mai 2014, Az. 22 A 12.40062 Rn. 32, juris). Etwas Anderes würde nur dann gelten, wenn die Grundstückssituation durch die Änderung der Eisenbahnbetriebsanlage so nachhaltig verändert würde, dass die bisherige Nutzung nicht weiter ausgeübt werden kann. Durch die vorgelegte Planung ist dies jedoch nicht ersichtlich. Die Wirkungen des Vorhabens werden durch ausreichende Schutzmaßnahmen vermindert. Für wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit einer Immobilie im Übrigen ist ein finanzieller Ausgleich gesetzlich nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei um Nachteile, die sich allein aus der Lage des Grundstücks zu dem geplanten Vorhaben ergeben. Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist grundsätzlich hinzunehmen. Dies gilt z. B. auch für den Fall, dass die Immobilie zur finanziellen Absicherung der Zukunft und zur privaten Absicherung der Altersvorsorge erworben wurde. Etwas Anderes gilt, wenn sich die wirtschaftlichen

Nachteile als Folge der tatsächlichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben darstellen. Diese sind durch Schutzvorkehrungen zu verhindern.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit des zweiten Planfeststellungsabschnitts der Strecke 6328 von Passow bis zur deutsch-polnischen Grenze in den seit 1843 plangegebenen Bestand besitzt eine große regionale und überregionale Bedeutung.

Durch den Ausbau und die kürzere Taktung der Züge von Angermünde über Passow bis zur deutsch-polnischen Grenze wird ein attraktiveres Verkehrsangebot Richtung Stettin geschaffen. Zudem wird durch das Vorhaben die allgemeine Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur gesichert.

Mit der Bereitstellung eines attraktiveren Verkehrsangebots kann auch der Anteil des öffentlichen Schienenpersonennah- und -fernverkehrs am gesamten Individualverkehr erhöht werden, so dass die Treibhausgasemissionen als Klimaschutzziel nach § 3 Klimaschutzgesetz reduziert werden.

Der Einsatz erneuerbarer Energien gemäß § 11a AEG wurde im gegenständlichen Verfahren auf Grund fehlender großflächiger Hochbaubauwerke und fehlender Bahnsteigdächer nicht weiter betrachtet. Im Vorhaben ist lediglich der Neubau von kleineren Betonschalthäusern, Weichenheizstationen und der Anbau an bestehende ESTW-Gebäude geplant. Auf Grund dessen ist der Einsatz von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien im gegenständlichen Verfahren nicht wirtschaftlich und wurde nicht weiter betrachtet.

Der Ausbau des gegenständlichen Streckenabschnitts im Bereich des Europäischen Vogelschutzgebiets (SPA) „Randow Welse Bruch“ bringt verschiedene Beeinträchtigungen für eine Vielzahl an Vogelarten mit sich. Durch die vorgesehenen Schadensbegrenzungsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen auf das unvermeidbare Maß gemindert bzw. teilweise vermieden werden. Dennoch verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen für den Schreiadler und den Neuntöter und damit für das Schutzgebiet, die eine Abweichungsprüfung für das SPA „Randow Welse Bruch“ und die Formulierung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich machten. Im Ergebnis dieser Abweichungsprüfung wurde unter Beachtung des zweiten Gleises und der

Kapazitätserhöhung festgestellt, dass das öffentliche Interesse an dem Vorhaben überwiegt und keine naturschutzfachlich bessere Alternative zur Erreichung der Ziele des Vorhabens besteht.

Mit den Antragsunterlagen wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag eingereicht. Dieser ermöglicht die Prüfung des Vorhabens hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Tatbestände des § 44 BNatSchG. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für die Arten: Heidelerche, Schwarzkehlchen, Bluthänfling, Dorngrasmücke, Goldammer und Neuntöter trotz Formulierung umfangreicher Vermeidung- und Minderungsmaßnahmen Lebensstättenverluste zu verzeichnen sind, die nicht vermieden werden können. Die Vorhabenträgerin hat daher funktionssichernde Maßnahmen (CEF und FCS) geplant, die eine Gefährdung der Populationen durch dauerhaften Lebensraumverlust verhindern. Damit kann festgestellt werden, dass das öffentliche Interesse am Vorhaben überwiegt.

Es werden u. a. gesetzlich geschützte Biotope durch die bauzeitlichen Maßnahmen beeinträchtigt, für die in dem gegenständlichen Planfeststellungsbeschluss Ausnahmen erteilt werden, soweit die Inanspruchnahmen ausgleichbar sind. Für nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen erfolgt eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG.

Zum Ausgleich und Ersatz der durch das Vorhaben hauptsächlich bauzeitlich verursachten Beeinträchtigungen stehen grundsätzlich geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zur Verfügung. Die vorgeschlagenen Maßnahmen des UVP-Berichts mit integriertem LBP sind grundsätzlich geeignet, die durch das Bauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu kompensieren. Der Eingriff ist daher zulässig.

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch aufgrund von Schallimmissionen wird reduziert durch die Errichtung von Lärmschutzwänden, welche z.T. das Schutzgut Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigen. In Abstimmung mit der Gemeinde Tantow sind diese Wände zu gestalten. Lärmbetroffenen, deren Schutzfälle nicht durch die Lärmschutzwände gelöst werden können, steht ein Anspruch auf passiven Schallschutz zu.

Das Vorhaben wird nicht nur auf eigenen, sondern auch auf fremden Flächen durchgeführt. Die Inanspruchnahme ist sowohl für die Errichtung von Bahnanlagen als auch die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich und auf das Notwendigste beschränkt.

Da die öffentlichen naturschutzfachlichen und immissionsrechtlichen Belange und die der privaten Grundstückseigentümer hinreichend berücksichtigt sind, können sie hinter dem überragenden öffentlichen Interesse dieses Bedarfsplanvorhabens (§ 1 Abs. 3 BSWAG) zurücktreten.

B.6 Sofortige Vollziehung

Das Vorhaben „PFA 2: Bf Passow(e) - Grenze D/PL der ABS Berlin - Angermünde - Grenze D/PL (-Szczecin)“ ist als Teil der ABS Angermünde-Grenze D/PL (Stettin) in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege im Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 „Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ als laufende Nummer 19 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG). Damit ist für das Vorhaben nach dem BSWAG vordringlicher Bedarf festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

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 Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

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 Planfeststellungsbeschluss 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 Berlin
Berlin, den 10.10.2025
Az. 511ppa/061-2300#003
EVH-Nr. 3460778