



Eisenbahn-Bundesamt, Schanzenstraße 80, 20357 Hamburg

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (40) 23908-0
Telefax: +49 (40) 23908-5399
E-Mail: sb1-hmb-swn@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 12.10.2026

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3561676

571ppo/020-2026#011

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „Umbau Station Bargteheide - S4“, Bahn-km 33,651 bis 37,407 der Strecke 1120 Lübeck - Hamburg in Bargteheide

Bezug: Antrag vom 02.07.2026, Az. V.IIH 24-2

Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

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

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 14a Abs.3 Nr. 2 a.F. i.V. § 74 Abs. 14 UVPG.

Das Vorhaben hat den Umbau der Station Bargteheide zum Gegenstand. Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG a.F. aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 a.F. UVPG dar, denn es handelt sich um eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch. Dieses stellt ein

Hausanschrift:
Schanzenstraße 80, 20357 Hamburg
Tel.-Nr. +49 (40) 23908-0
Fax-Nr. +49 (40) 23908-5399

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

verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP. Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht) nach den §§ 6 bis 14a a.F. UVPG zu treffen.

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

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

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

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

1 Merkmale des Vorhabens

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

Die Bestandteile des Vorhabens sind:

- Grundhafte Neuordnung der Gleisanlagen mit Verlegung der durchgehenden Hauptgleise auf die Bahnhofsstseite und Erweiterung der Gleisanlagen um ein viertes Gleis
- Verbreiterung des Bahnkörpers und Errichtung mehrerer Stützwände
- Errichtung von Lärmschutzwänden
- Erneuerung und Erweiterung der Oberleitungsanlage im Planungsbereich
- Konstruktive Verstärkung und Verlängerung der bestehenden Personenunterführung sowie Errichtung zweier Aufzüge

- Neubau Mittelbahnsteig an den neuen Gleisen 11 und 12 auf der Westseite, 96 cm über Schienenoberkante (SOK) für S-Bahnen mit Fahrtziel Bargteheide und Hamburg
- Neubau Außenbahnsteig Gleis 2 für Züge mit Fahrtziel Bad Oldesloe, 76 cm über SOK
- Neubau Entwässerungsanlagen, Kabelzüge und Kabelkanäle
- Neubau Bahnsteigdach am Mittelbahnsteig Gleis 11 und 12 und Wetterschutzhäuser für den Bahnsteig an Gleis 2
- Neubau Blindenleitsystem/ Neubau Beschallungsanlagen/ Neubau Wasseranschluss an der Station (Reinigung)/ Neubau Hebeanlage
- Errichtung temporärer Baustelleneinrichtungsflächen
- Rückbau des vorhandenen Mittelbahnsteiges und des höhengleichen Reisendenüberganges/ des Hausbahnsteiges/ von zwei Durchlässen

Der Baubereich innerhalb des Bahnhofs Bargteheide nimmt eine Länge von ca. 1.673 m sowie einer Breite von ca. 60 m ein. Die neuen Masten oder auch Gebäude gehen über eine Höhe von ca. 17,00 m nicht hinaus. Der Baubereich erstreckt sich im Wesentlichen im bereits bestehenden Bahnhof Bargteheide. Die BE-Flächen befinden sich entlang der Bahnstrecke 1120 zwischen den Bahn-km 32,603 bis km 34,106, km 34,940 bis km 36,446 und km 36,440 bis km 37,190.

Die anlagenbedingte Neuversiegelung umfasst ca. 4.837 m². Nach Abzug der Entsiegelung verbleibt eine zusätzliche dauerhafte Versiegelung von ca. 300 m².

Die Befestigung von Flächen (außer Versiegelung) beträgt dagegen bauzeitlich 86.565 m². Der anlagebedingte Flächenbedarf beträgt 7.460 m²

Das Aushubvolumen bemisst sich voraussichtlich auf 20.578 m³ (abzüglich technischer Substrate wird das Aushubvolumen auf 11.300 m³ prognostiziert).

Die dauerhafte Beseitigung der Vegetation stellt insgesamt einen Umfang von 8.455 m² dar.

Die Umbaumaßnahmen im plangegenständlichen Bereich sollen an ca. 250 Tagen stattfinden.

Das anfallende Oberflächenwasser wird über technische Entwässerungsanlagen entwässert und in die örtliche Kanalisation eingeleitet bzw. versickert diffus.

Die geschätzte Menge der baubedingt anfallenden Bau- und Abbruchabfälle gem. Kreislaufwirtschaftsgesetz umfasst 35.055 t.

26.631 t wurden jedoch als nicht-gefährliche Bau- und Abbruchabfälle nach AVV 17 05 eingestuft. Es fallen betriebsbedingte Abfälle von jährlich 1.169 t (davon nicht-gefährliche betriebsbedingte Abfälle von 1.052 t) an.

Betriebsbedingt ist mit einer Zunahme der Verbrennungsemissionen außerhalb der Betriebsanlagen zu rechnen. Baubedingt nehmen Verbrennungsemissionen und sonstige

Staubemissionen zu. Durch das Vorhaben kommt es zu einer Erhöhung des Baulärms, sowie des Betriebs- und Anlagenlärms und von Erschütterungen.

2 Standort des Vorhabens

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

Die Stadt Bargteheide liegt nordöstlich von Hamburg in der Metropolregion Hamburg im Kreis Stormarn und wird im Landesentwicklungsplan als Zentraler Ort, einem Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte, (hier: Unterzentrum) im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes (Anlage 3 Nr. 2.3.10 UVPG) geführt.

Das Vorhaben beinhaltet den Einsatz bzw. die Lagerung von Treib- und Schmierstoffen sowie die Betankung auf der Baustelle bzw. der Betriebsanlage.

Das Vorhabengebiet unterliegt einer stark anthropogenen Überformung, bedingt durch intensive infrastrukturelle Nutzung, umliegenden Wohngebieten sowie Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheime und sonstigen Siedlungsgebieten.

Die Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich innerhalb der "Grünzäsuren", dies ist ein Vorranggebiet gem. Regionalplan. Es ist demnach freizuhalten für die ökologischen Funktionen sowie die Naherholungsfunktion; Zugelassen sind Vorhaben, die mit den genannten Funktionen vereinbar sind oder im überwiegenden öffentlichen Interesse stehen.

Angrenzend zur nördlichen BE-Fläche bestehen das Landschaftsschutzgebiet (LSG) (39.0) „Tremsbüttel“ sowie das LSG (74.0) „Fischbeker Moor“. Eine direkte Flächeninanspruchnahme besteht nicht. Erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgebiete sind nicht ersichtlich. Weitere nationale oder internationale Schutzgebiete befinden sich nicht im Untersuchungsraum.

Natürlich wirkende Biotoptypen (u. a. Waldstrukturen) sind nicht vorhanden.

Neben der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) zur Abarbeitung der Eingriffsregelung sind einige der zu fällende Bäume gemäß der Baumschutzsatzung der Stadt Bargteheide (LBP S. 26) geschützt und somit als geschützter Landschaftsbestandteil gem. § 29 BNatSchG zu verstehen.

Im Untersuchungsraum befinden sich zudem folgende § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotope:

- Natürliches eutrophes Altwasser und eutrophe Tümpel (24.04a)
- Nährstoffreiches Großseggenried (37.02)
- Wald- und Gehölzsäume oligo- bis eutropher, trockener bis nasser Standorte (39.01.01)
- Wallhecke Knick mit Überhältern alter Ausprägung (41.03.01A)
- Wallhecke Knick mit Überhältern mittlerer Ausprägung (41.03.01M)

Eine direkte Inanspruchnahme wird jedoch durch die Schutzmaßnahmen 003_VA (Biotopschutz) sowie 002_VA „Bautabuzone“ vermieden.

Die Station Bargteheide wurde nach altlastentechnischen Untersuchungen bewertet. Dabei befindet sich im Untersuchungsgebiet eine Altlastenverdachtsfläche bzw. Kontaminationsfläche. Seltene Böden sowie Bodendenkmäler sind im direkten Untersuchungsraum nicht anzutreffen. Das Vorhaben liegt in keinem Überschwemmungsgebiet, Trinkwassergewinnungsgebiet oder Hochwasserrisikogebiet.

Jedoch befindet sich die Stadt Bargteheide teilweise in einem Trinkwasserschutzgebiet („Bargteheide“ Zone III, Nr. 26). Es befindet sich jedoch nicht direkt im Eingriffsbereich sondern liegt westlich der Strecke am äußeren Rand des Untersuchungsraumes.

Im Umfeld des Vorhabens befinden sich zudem Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind: Landhausgarten (Gründenkmal), Landhaus Lüneburg (Baudenkmal), Bahnhofempfangsgebäude (Baudenkmal), Bahnhof (Sachgesamtheit), Pavillon (Baudenkmal) und Stellwerk Bargteheide-West Bw (Baudenkmal).

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

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

Folgende wesentliche Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVPG sind für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht anzuführen.

Betroffen sind die Schutzgüter gem. § 2 Abs. 1 UVPG: Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit; Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie Fläche, Boden und Denkmal.

3.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

Das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, wird in mehreren Hinsichten beeinträchtigt.

Verkehrslärm

Das Schutzgut wird maßgeblich durch zusätzlichen Verkehrslärm beeinträchtigt, der nach Maßgabe der 16. BImSchV zu beurteilen ist. Im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Untersuchung wurden drei Schutzzonen identifiziert und Lärmschutzwände erarbeitet, um einen angemessenen Lärmschutz sicherzustellen und mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand eine zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen.

Ohne Schallschutzmaßnahmen ergeben sich 77/87 Schutzfälle (Tag/Nacht) im bahnlinken Bereich in Schutzzone 1 sowie 75/115 Schutzfälle (Tag/Nacht) im bahnrechten Bereich in Schutzzone 2.

In der Schutzzone 3 im bahnrechten Bereich kommt es zu 20/20 Schutzfällen (Tag/Nacht).

Zur Minderung der Auswirkungen werden insgesamt in allen drei Schutzzonen ca. 2.189 m üSOK (über Schienenoberkante) aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, beidseitig schallhochabsorbierend, vorgesehen.

Damit können 118 Schutzfälle am Tag und 46 Schutzfälle in der Nacht gelöst werden.

Insgesamt verbleiben nach Errichtung der Lärmschutzwände 4/176 (Tag/Nacht) Schutzfälle, bei denen ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach besteht (Anlage 9 der Unterlage 13). Zur Vermeidung bzw. Verminderung der Auswirkungen auf die betroffenen Wohnnutzungen werden passive Schallschutzmaßnahmen (Innenraumschutz) vorgesehen. Die Abwicklung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Gebäuden regelt die

Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV. Passive

Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern, wie z. B. Wände, Dächer, Fenster und Rollläden. Für Schlafräume bzw. für Räume mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Etagenheizungen) ist zusätzlich der Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen (Schalldämmlüfter) vorgesehen, damit die Planung den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse hinsichtlich der Höhe der Lärmeinwirkungen und den Anforderungen an die Lufthygiene auch während der Nachtruhe entspricht.

Durch die Vorzugsvariante des aktiven Schallschutzes werden die Lärmeinwirkungen im Gegensatz zum Bestand allerdings erheblich reduziert.

An circa 95 % der Immissionsorte kommt es durch die geplante Errichtung der Lärmschutzwände zu einer Verringerung der Lärmbelastung gegenüber dem Bestand (Prognose Nullfall). So werden an einzelnen Standorten deutliche Pegelreduzierungen erreicht. Beispielhaft ist die Verringerung

von 14 bis 16 dB(A) Am Bornberg oder die Verringerung des Pegels um 13 dB(A) im Bereich Hammoorer Weg. Das Gutachten zum Betriebslärm weist nach, dass hierdurch eine erhebliche Verbesserung der Schallsituation gegenüber einem Zustand ohne Schallschutzmaßnahmen erreicht wird. Auch an den Adressen An den Stücken, Brahmsstraße und Tremsbütteler Weg ergeben sich überwiegend signifikante Reduzierungen der Immissionsbelastung.

Lediglich an den Gebäuden Bahnhofstraße 1, 3a, 4, 6, 7, 8, 10 20 (tags Ø 1 dB(A), Ausnahme Bahnhofstraße 6 nachts um 0,6 dB(A)); Lohe 56, 58, 60, 60a (tags Ø 1,4 dB(A) und nachts Ø 0,3 dB(A); Traberstieg 16 (tags 1 dB(A)) kommt es zu einer Erhöhung der Immissionswerte im Vergleich zum Prognosenullfall bei gleichzeitigen Überschreitungen der Immissionsgrenzen, teilweise auch von Überschreitungen der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Die vereinzelt verbleibenden Pegelerhöhungen an den 13 Gebäuden bewegen sich in Größenordnungen von 0,5 bis höchstens 1,8 dB(A).

Außenwohnbereiche

Die vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen sind auf den Schutz der Innenräume der betroffenen Gebäude ausgerichtet und führen insoweit zu einer Minderung der dort auftretenden Lärmeinwirkungen. Da durch diese Maßnahmen keine entsprechende Minderung der Lärmeinwirkungen in den Außenbereichen erfolgt, sind die dort verbleibenden Auswirkungen gesondert zu betrachten. Im Rahmen der weiteren Prüfung sind daher vier Schutzfälle mit Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte im Tagzeitraum hinsichtlich ihrer Erheblichkeit im Sinne des § 7 UVPG zu bewerten.

Unter Berücksichtigung der Vorzugslösung für den aktiven Schallschutz werden in der durch wesentliche Änderung betroffenen Nachbarschaft tagsüber die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Eine Ausnahme bilden die Anwesen Tremsbütteler Weg 1 und Raiffeisenstraße 11. Für diese beiden Gebäude wurden ergänzende Berechnungen für die jeweils südlich der Gebäude gelegenen Gärten durchgeführt. Dabei wurden die Verkehrslärm- Beurteilungspegel unter Berücksichtigung des Schallschutzkonzeptes in der Mitte der als Außenwohnbereich genutzten Flächen ermittelt. Die Berechnungen ergeben Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der Schallschutzkonzeptes von bis zu 58 dB(A) tags für den Tremsbütteler Weg 1 und bis zu 59 dB(A) tags für die Raiffeisenstraße 11. Der für Wohngebiete maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags wird damit auch in den betrachteten Außenwohnbereichen eingehalten. Eine Betroffenheit der Außenwohnbereiche liegt somit nicht vor; die Voraussetzungen für eine Außenwohnbereichsentschädigung sind nicht gegeben. Die zuvor betrachteten passiven Lärmschutzmaßnahmen beziehen sich demgegenüber auf den Schutz der Innenräume und sind für die Bewertung der Außenwohnbereiche nicht maßgeblich.

Anlagenlärm

Von einem zusätzlichen Anlagenlärm sind derzeit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Verschattung

Durch den Bau der Lärmschutzwände kommt es darüber hinaus zu einer Verschattung. An 22 Gebäuden in der Nachbarschaft, die in unmittelbarer Nähe zu den geplanten Lärmschutzwänden liegen, werden - für teils nur sehr kleine Fassadenbereiche - die Besonnungsdauern so weit reduziert, dass sie von Abnahmen von mehr als 30 % betroffen sind. Bei 8 Hauptgebäuden kommt es zu Zusatzverschattungen von mindestens 30 %, die aller Voraussicht nach in Bereichen von Fenstern oder Glastüren, etc. liegen. An diesen Gebäuden liegt die maximale prozentuale Abnahme der Besonnung voraussichtlich zwischen 44 % und 100 %. Das Gutachten kann eine Überschreitung im konkreten Einzelfall noch nicht abschließend feststellen. Ab einer Zusatzverschattung von mindestens 30 % stehen den Betroffenen Entschädigungsansprüche zu.

Baulärm & bauzeitliche Erschütterung

Bauzeitlich kommt es zu Überschreitungen der Richtwerte der AVV-Baulärm an 49 Gebäuden tags und 363 Gebäuden nachts, es kommt ebenfalls zu Überschreitungen der Zumutbarkeitsgrenze. Zur Minderung des Baulärms werden verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Darüber hinaus werden Entschädigungen in Form von Ersatzwohnraum und Ersatzzahlungen angeboten. Weiterhin kommt es zu baubedingten Erschütterungen, die jedoch durch Maßnahmen wie Auflockerungsbohrungen gemindert werden können, zudem erfolgen Beweissicherungen.

Erschütterung

Weiterhin kommt es zu einer Erhöhung der betriebsbedingten Erschütterung. Die Anforderungen der DIN 4150-2 können jedoch an allen Gebäuden teils mit Einbau von Schwellenbesohlungen eingehalten werden.

Elektromagnetische Strahlung

Die Grenzwerte des elektrischen und magnetischen Feldes werden im gesamten Untersuchungsbereich Bahnhof Bargteheide sicher eingehalten. Maßnahmen zur Minimierung der elektrischen und magnetischen Felder sind damit nicht notwendig.

Grundstücksinanspruchnahme

Weiterhin werden durch das Vorhaben Grundstücksinanspruchnahmen notwendig. Für das Vorhaben ist der Erwerb von insgesamt 112 m² Privatgrundstücken vorgesehen. Weiterhin kommt es zu dinglichen Sicherungen und vorübergehende Inanspruchnahmen von Privatgrundstücken, welche insbesondere zur Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen notwendig sind.

Zusammenfassung

Das Schutzgut Mensch ist somit in mehreren Hinsichten betroffen. Die Maßnahmen führen teilweise zur Minderung der Belastungen, im Übrigen hat eine Entschädigung zu erfolgen. Zur Einschätzung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgut Mensch vorliegt, ist grundsätzlich auf die Maßstäbe des Fachrechts zurückzugreifen.

Die durch das Vorhaben ausgelösten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV können in großer Zahl durch die Errichtung von Lärmschutzwänden vermieden werden. Bei den verbliebenen Schutzfällen von 4/176 (tags/nachts) tritt in großer Zahl, wie beschrieben, eine Verringerung zum Bestand ein. Außenwohnbereiche sind nicht vom Vorhaben betroffen.

Im Zeitpunkt der Vorprüfung liegen sowohl die entscheidungserheblichen Gutachten, als auch eine fundierte Variantenprüfung vor. Die ursprünglich planfestgestellte Variante, die eine Verlegung der Gleislage nach Osten vorsah, sah keine Lärmschutzwände vor, insgesamt verblieben 238 Schutzfälle (60 tags/ 178 nachts), die durch passiven Lärmschutz zu entschädigen gewesen wären. Diese Vorzugsvariante ist somit in Bezug auf den Betriebslärm, nach Vermeidung durch Lärmschutzwände, insbesondere am Tage, die weniger belastende Variante für das Schutzgut Mensch. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass an den Häusern in der Bahnhofstraße, bei welchen es im Prognoseplanfall lauter wird, als im Prognosenußfall, schon keine Lärmschutzwände aufgrund der Nähe zum Gleis umsetzbar sind. Die Vorzugswürdigkeit der Variante für das Schutzgut Mensch besteht trotz der sich daraus ergebenden Verschattungen an einzelnen Häusern, den bauzeitlichen Beeinträchtigungen und der notwendig werdenden Grundstücksinanspruchnahmen, da die Vorzugsvariante eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Gegensatz zum Bestand aber auch im Gegensatz zur ursprünglichen Variante erreicht.

Aufgrund der genannten Begebenheiten kann bereits in der allgemeinen Vorprüfung festgestellt werden, dass es keiner vertieften Prüfung des Schutzguts Mensch im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf.

3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt

Das Schutzgut wird nach Durchführung aller eingeplanten Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen durch das Bauvorhaben erheblich beeinträchtigt. Es erfolgt eine dauerhafte Beseitigung von Biotopen durch den Neubau von Gleis 12 sowie der Verschwenkung des Gleises

2 einschließlich der zugehörigen Bahnsteige, der Verlegung des Hammoorer Wegs sowie der Neubau von Lärmschutzwänden und sonstigen bahntechnischen Anlagen. Anlagebedingte Beeinträchtigungen von Biotopen erfolgen insbesondere durch Flächenverluste von Gehölzbeständen (Gehölze mittleren Alters und einige alte Überhälter und Einzelbäume) von insgesamt 4.731 m² und Ruderalfluren oder gräserdominierten Fluren (Gras-Kraut-Fluren) von 3.049 m². Die dauerhaften Verluste werden hinsichtlich ihrer Stärke und Dauer mit hoch bewertet. Erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere ergeben sich durch Verluste „sonstiger Hecken mit Überhälter alter Ausprägung“ (41.03.03A) von 650 m² sowie „Einzelbäumen, Baumreihen und Baumgruppen aus überwiegend alter Ausprägung“ (41.05aA) in Höhe von 25 m². Des Weiteren sind vom Vorhaben 35 geschützte Bäume gem. Baumschutzsatzung betroffen. Des Weiteren erfolgen temporäre Flächeninanspruchnahmen von Ackerflächen bzw. -brachen, verschiedenen Ruderalfluren, Funktionsgrün sowie vorbelasteten Flächen (Straßen, Gehwege, Parkplätze). Diese werden vollständig in einem Umfang von ca. 82.645 m² wiederhergestellt (005_V bis 008_V). Zur Aufwertung werden in bisher artenarmen Bereichen artenreiche Ruderalfluren angesät. In kleineren Abschnitten müssen zur Zufahrt von der BE-Fläche zum Gleis Gehölze beseitigt werden. Diese Bereiche werden nicht neu bepflanzt, sondern auch mit artenreicher Ruderalflur angesät. Zudem wird ein Graben bauzeitlich verrohrt, auch dieser wird nach Bauende vollständig in seinen Ausgangszustand zurückversetzt (008_V). Neben dem Prinzip der Vermeidung von Beeinträchtigungen und Optimierung der Flächeninanspruchnahme (Orientierung der BE-Flächen an Biotopausstattung) finden sich in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen wieder. Diese umfassen neben der bereits erwähnten umfangreichen Wiederherstellung von bauzeitlich beanspruchten Flächen auch die Einrichtung von Bautabuzonen oder dem Wurzelschutz. Trotz der zu ergreifenden Minderungsmaßnahmen bleibt ein biotopwertbezogener Kompensationsbedarf von 47.952 Wertpunkten (WP) und einem funktionsbezogenem Kompensationsbedarf von 12.800 Wertpunkten (insgesamt 60.752 WP). Diese werden durch das Ökokonto „Königsmoor 3“ der Ausgleichsagentur Schleswig-Holstein ausgeglichen (019_E). Eine Ausnahme von der Baumschutzsatzung der Stadt Bargteheide hinsichtlich der zu fällenden Bäume kann zudem in Aussicht gestellt werden.

Hinsichtlich der Betrachtung der UVP-Pflicht ist heranzuziehen, dass ausschließlich die standortgerechte und heimische Vegetation zu betrachten ist. In diesem Fall kann auf die Durchführung einer UVP verzichtet werden, da durch die Baumaßnahme eine Pflanzendecke (Vegetation) bauzeitlich sowie anlagebedingt in Höhe von ca. 8.455 m² plus 35 Einzelbäume gem. Baumschutzsatzung (K1_B und K3-B) beseitigt wird. Die betroffene Fläche liegt damit unter 1 ha Vegetationsbeseitigung. Bei den baubedingt in Anspruch genommenen Vegetationsflächen, die im Projekt verloren gehen, kann davon ausgegangen werden, dass diese sich aufgrund der Wiederherstellungsmaßnahmen (005_V bis 008_V) relativ kurzfristig nach Ende der Baumaßnahme wieder einstellen werden.

Aufgrund der betroffenen Fläche < 1 ha und der geplanten Wiederherstellungsmaßnahmen ist eine UVP-Durchführung nicht erforderlich. Die Maßnahme entspricht den Vorgaben der Baumschutzsatzung und den einschlägigen umweltrechtlichen Bestimmungen.

Schutzgut Tiere

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich Lebensräume streng geschützter Arten gem. Anhang IV der FFH-RL sowie Europäischer Vogelarten. Vom Vorhaben betroffen sind die besonders und streng geschützten Artengruppen Avifauna, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Insekten und sonstige Säugetiere (ausgenommen Haselmaus).

Der überwiegende Anteil der temporär in Anspruch genommenen Habitatflächen werden nach Ende der Bauzeit wiederhergestellt, wie z.B. ein Laichgewässer (bauzeitlicher Funktionsverlust), oder ein Graben (bauzeitliche Überbauung). Nur einige Gehölze und damit Habitate der Avifauna oder potentielle Winterquartiere von Amphibien und Reptilien gehen dauerhaft verloren.

Grundlegend gibt es in der näheren Umgebung jedoch für alle betroffenen Arten und ihre Teilhabitate ausreichend Ausweichflächen, sodass die Funktionen im räumlichen Zusammenhang durchgehend erhalten bleiben. Für die Avifauna entsteht dennoch ein funktionsspezifischer Kompensationsbedarf, da im Zuge der Baufeldfreimachung zwei Bäume mit insgesamt drei Höhlen verloren gehen. Die Baumhöhlen werden mit Nistkästen im Verhältnis 1:3 ersetzt (020_CEF „Nistkästen Avifauna“). Die Nistkästen werden in räumlicher Nähe zu den verloren gehenden Bäumen entlang der Bahnhofsstraße an anderen Altbäumen aufgehangen. Die Maßnahme wird als CEF-Maßnahme ausgewiesen, da diese zur Aufrechterhaltung der Funktion bereits vor der Baufeldfreimachung umgesetzt werden soll.

Neben dem Habitatverlust geht insb. die Baufeldfreimachung mit einer erhöhten Verletzungs- oder Tötungsgefahr einher. Mit entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen, wie Vergrämung (011_VA), Bauzeitenregelung (009_VA), kombinierte Artenschutzzäune (010_VA) und Besatzkontrolle (012_VA) kann dies vermieden werden. Des Weiteren kommt es im Zuge der Maßnahme zu erhöhten Lärm-, Licht-, Erschütterungs- und Staubimmissionen sowie optischen Störungen. Um die störenden Wirkungen auf ein Minimum zu begrenzen werden auch hier Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt, (013_VA bis 016_VA).

Im Ergebnis kommt es im Zuge des Vorhabens unter der Voraussetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sowie einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf die Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie der europäischen Vogelarten nicht zum Eintritt der einschlägigen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 -3 BNatSchG.

3.3 Schutzgut Boden

Das Vorhaben führt zu Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden durch Überbauung und Versiegelung. Es kommt insbesondere zu einer dauerhaften Neuversiegelung von Böden von ca. 4.837 m² durch die Anpassung der Trassierung inkl. Neubau von Gleisen, der Bau von Bahnsteigen, Lärmschutzwänden und sonstigen Bahnanlagen. Die Bodendecke wird durch diese Wirkungen teils vollständig zerstört, abgetragen und/ oder versiegelt; dadurch gehen natürliche Bodenfunktionen verloren.

Durch den Rückbau von Oberleitungsmasten erfolgt eine Aufwertung durch Entsiegelung sonstiger Verkehrsanlage zu frischen bis nassen Ruderalstandorten (104 m²).

Aufgrund der Sonderregelung zum Schutzgut Boden (Anlage 3 Absatz 2 BKompV) ist im Vorhaben eine gesonderte Prüfung vorzunehmen, da der Grenzwert von 2.000 m² deutlich überschritten wird. Die dauerhaften Neuversiegelungen beschränken sich allerdings auf den innerstädtischen Bereich, welcher durch die Siedlungs- und Gewerbebebauung, Straßen, bestehende Bahnanlagen usw. bereits vorbelastet ist. Aufgrund der Lage und Vorbelastung der betroffenen Flächen sowie der geringen Bedeutung der Flächen hinsichtlich der bodenfunktionalen Gesamtleistung, ist keine erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere zu erwarten und damit auch keine funktionspezifische Kompensation erforderlich.

Ebenso kommt es zu einer temporäreren Verdichtung von Flächen durch die Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen auf unversiegelten Flächen, wie bspw. Ackerflächen. Zur weiteren Minimierung der Beeinträchtigungen werden Vermeidungsmaßnahmen ergriffen: 002_VA „Einrichtung von Bautabuzonen“ oder 017_V „Schutz vor Bodenverdichtung“ und 018_V „Schutz von Boden und Wasser vor Schadstoffeinträgen“.

Aufgrund der insgesamt sehr geringen bis geringen Bedeutung des Schutzgutes hinsichtlich der natürlichen Bodenfruchtbarkeit, der Lebensraumfunktion sowie der Regler-, Puffer- und Speicherfunktion ergeben sich aus den temporären sowie auch dauerhaften Versiegelungen keine erheblichen Umweltauswirkungen.

3.4 Denkmal

Bei der Planung der Ingenieurbauwerke wurden die Belange des Denkmal- und Ensembleschutzes berücksichtigt. Die Trassierung wurde so gewählt, dass das historische Stellwerksgebäude erhalten werden kann und eine Versetzung nicht erforderlich wird. Auch das denkmalgeschützte Bahnhofsensemble wurde im Rahmen der Planung berücksichtigt. Erforderliche Schutzmaßnahmen am Bauwerk infolge der Elektrifizierung werden gesondert vorgesehen.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin (Erläuterungsbericht, Gutachten zu betriebsbedingtem Lärm und Erschütterung, Gutachten zum baubedingten Lärm und Erschütterung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutz-Fachbeitrag , geotechnischer Bericht und BoVEK Feinkonzept) ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Bei der Bewertung verkennt die Planfeststellungsbehörde insbesondere nicht die Lärmauswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Vor dem Hintergrund, dass an rund 95 % der betroffenen Immissionsorte durch das Vorhaben eine verbesserte Lärmsituation besteht kann nicht von erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen ausgegangen werden, da das Vorhaben für den überwiegenden Teil der Betroffenen zu einer Verringerung der Schallbelastung führt. Weil die zu erwartenden Überschreitungen von Lärmzumutbarkeitsgrenzen jedoch konkret vermieden und die verbliebenen Überschreitungen durch passiven Lärmschutz ausgeglichen werden, ist das Vorhaben auch in der Zusammenschau mit den weiteren Schutzgütern noch keines, welches insgesamt erhebliche Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

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

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, Schanzenstraße 80, 20357 Hamburg nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig