

## **Planänderungsbeschluss**

### **über die 5. Planänderung zur Verlängerung der Sperrzeit für den Einbau von Gleishilfsbrücken**

zum Planfeststellungsbeschluss

vom 22.11.2017

(3100P-143.3/0062)

für den

Ersatzneubau der alten Levensauer Hochbrücke und  
den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals  
(Kkm 93,2 - 94,2)

Kiel, den 27. September 2024

Ausfertigung

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
A. VERFÜGENDER TEIL.....	3
I. PLANÄNDERUNG .....	3
II. ANORDNUNGEN .....	4
III. VORBEHALTENDE ENTSCHEIDUNGEN .....	5
IV. HINWEISE .....	5
V. SOFORTIGE VOLLZIEHBARKEIT.....	5
VI. KOSTENENTSCHEIDUNG .....	5
B. GRÜNDE.....	6
I. TATBESTAND .....	6
Gegenstand der Planänderung .....	6
II. FORMALRECHTLICHE WÜRDIGUNG.....	9
1. Zuständigkeit.....	9
2. Verfahren .....	9
2.1 Vorlage der Planänderungsunterlagen.....	9
2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung .....	9
2.3 Absehen von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens .....	10
2.4 Beteiligungsverfahren .....	11
III. MATERIELLRECHTLICHE WÜRDIGUNG .....	12
1. Umfang der Planfeststellung.....	12
2. Rechtfertigung der Planänderung.....	12
3. Darstellung und Bewertung der abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange .....	13
3.1 Auswirkungen auf Natur und Mensch.....	13
3.1.1 Fledermäuse .....	13
3.1.2 Lärmschutz .....	13

3.2	Auswirkungen auf den Bahnbetrieb .....	14
3.2.1	Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange .....	15
3.2.2	Einwendungen privater Betroffener .....	15
4.	Abwägungsergebnis .....	20
5.	Begründung der Anordnungen unter A.II. ....	20
6.	Sofortige Vollziehbarkeit .....	21
7.	Begründung der Kostenentscheidung .....	21
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....	22

Ausfertigung

## A. Verfügender Teil

### I. Planänderung

Der Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 (3100P-143./0062) für den Ersatzneubau der alten Levensauer Hochbrücke und den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (Kanalkilometer (Kkm) 93,2 - 94,2) in der Gestalt des 4. Planänderungsbeschlusses vom 31. Mai 2024 werden gemäß den nachstehenden aufgeführten Unterlagen bezüglich der Verlängerung der Sperrzeit für den Einbau von Gleishilfsbrücken bis zum 14. Oktober 2024 mit den sich aus diesem Änderungsbeschluss ergebenden Änderungen und Ergänzung geändert. Die Verlängerung der Gleissperrung bis zum 14. Oktober 2024 wird genehmigt.

Der Planänderung liegen die nachstehend genannten Unterlagen mit den darin aufgeführten Änderungen zugrunde:

<b>Teil</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>vom (Stand)</b>	<b>planfestgestellt/ nicht planfestgestellt</b>
01	Antrag Planänderung zur Verlängerung der Gleissperrpause 2024	20.09.2024	planfestgestellt
02	Erläuterungsbericht zur 5. Planänderung	20.09.2024	planfestgestellt
03	Anlage 1 zum Erläuterungsbericht: Licht- und Verschattungsprüfung	18.08.2024	planfestgestellt

## **II. Anordnungen**

### **1. Fledermäuse**

Zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände im Hinblick auf Fledermäuse werden die Anordnungen unter 4.5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 17. November 2017 wie folgt ergänzt:

- a) Sofern Arbeiten zur Errichtung der Hilfsbrücken zur Vermeidung einer weiteren Verlängerung der Sperrpause in der Dämmerung oder nächtlichen Dunkelheit ausgeführt werden müssen, ist sicherzustellen, dass durch diese oder aufgrund der Arbeiten kein Licht in den Bereich der Einflugöffnungen am Widerlager ankommt. Die Beleuchtung der Baustelle ist insgesamt so vorzunehmen, dass sie möglichst keine unzulässigen Störungen der Fledermäuse bewirkt.
- b) Es sind die im Rahmen des Möglichen nach aktuellem Stand der Technik geräuschärmsten Geräte einzusetzen.
- c) Lärm- und abgasemittierende Fahrzeuge und Baumaschinen dürfen nicht unterhalb der Ein- und Ausflugsöffnung betrieben werden.
- d) Zur Überwachung, dass durch die durchzuführenden Arbeiten keine Störungen der Fledermäuse eintreten, hat der TdV die lückenlose Lichtschrankenüberwachung der Ein- und Ausflugsöffnung während der kompletten Bauzeit fortzusetzen. Darüber hinaus hat der TdV die akustische Aktivität der Fledermäuse im Quartier zu erfassen.
- e) Die Lichtschrankentechnik und die akustische Überwachung müssen täglich von extern einsehbar sein (Echtzeitübertragung), um im Bedarfsfall unmittelbar reagieren zu können.
- f) Sofern durch das Monitoring erkennbare Abweichungen vom bisher vor Ort bekannten Fledermausverhalten festgestellt werden, hat unmittelbar eine Vor-Ort Kontrolle durch die UBB zu erfolgen.

### **2. Lärmschutz**

Die Anordnung 5.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22. November 2017 wird wie folgt konkretisiert:

- a) Die Arbeiten zum Baulos 7 dürfen werktags zwischen 05.00 Uhr und 24.00 Uhr durchgeführt werden.
- b) Besonders lärmintensive Arbeiten dürfen nur im Rahmen der Anordnungen 5.2.1 und 5.2.2 in der Zeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr stattfinden.

- c) In den Zeiten zwischen 05.00 Uhr und 06.00 Uhr und 22.00 bis 24.00 Uhr sind lediglich Arbeiten zulässig, die eine Lärmüberschreitung von 45 dB(A) nicht erwarten lassen und die Schwärmphase der Fledermäuse nicht beeinträchtigen.
- d) Es ist durch Schallimmissionsmessungen nachzuweisen, dass die festgesetzten Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Die Anordnung 5.2.4 bleibt unberührt.
- e) Bei der Baudurchführung ist auf die Belange der Nachbarschaft Rücksicht zu nehmen und die Baumaßnahmen sind so zu planen, dass eine Störung weitestgehend vermieden werden kann.
- f) Die Anwohner sind vorab über die Arbeitszeitverlängerung zu informieren. Ihnen ist ein Ansprechpartner zu benennen. Beschwerden der Anwohner sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- g) Es ist sicherzustellen, dass die örtliche Bauüberwachung während der Arbeitszeiten jederzeit telefonisch erreichbar ist.

### **III. Vorbehaltende Entscheidungen**

Eine Entscheidung über die beantragten Entschädigungsansprüche dem Grunde nach bleibt einem Planergänzungsverfahren vorbehalten.

### **IV. Hinweise**

Die Planänderung bildet mit dem ursprünglichen Plan einen einheitlichen, geänderten Plan. Die Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 in der Gestalt des 4. Planänderungsbeschlusses vom 31. Mai 2024 bleiben demzufolge insoweit aufrechterhalten, als sie nicht von der Änderung berührt sind.

### **V. Sofortige Vollziehbarkeit**

Der Änderungsbeschluss ist gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 3a Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sofort vollziehbar.

### **VI. Kostenentscheidung**

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Auslagen werden nicht erhoben.

## **B. Gründe**

### **I. Tatbestand**

#### **Gegenstand der Planänderung**

Gegenstand des Verfahrens ist die Änderung des Beschlusses der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (GDWS), Standort Kiel, vom 22. November 2017 für den Ersatzneubau der alten Levensauer Hochbrücke und den Ausbau des NOK von Kkm 93,2 - 94,2 (Az. 3100P-143.3/0062) in der Gestalt des 4. Planänderungsbeschlusses vom 31. Mai 2024.

Im Folgenden werden die ursprünglichen Planungen sowie die sich im Verfahren ergebenden Änderung erläutert:

In der Ursprungsplanung war geplant, die Hilfsbrückenzüge inkl. der Gründungen sowie Verbauten für die Widerlagerbaugruben in Wochenendsperrpausen zu erstellen. Der Träger des Vorhabens (TdV) ist davon ausgegangen, dass die Erstellung der Gründung für die Hilfsbrücken im Gleisbereich vorbereitend ohne Gleissperrungen während nächtlicher betriebsfreier Zeiten und der Einbau der Hilfsbrücken selbst in Wochenendsperrpausen erfolgen kann. Nähere Ausführungen sind der Planunterlage 1-1 Technischer Erläuterungsbericht vom 5. Oktober 2015 zu entnehmen.

Im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung hat sich gezeigt, dass für die Herstellung der Widerlager Nord und Süd die ursprünglich vorgesehenen Wochenendsperrpausen nicht ausreichen, um die technisch erforderlichen Widerlagerkonstruktionen soweit herzurichten, dass im Schutze der Hilfsbrücken die Arbeiten fortgeführt werden können. Diese Änderung in der Bauausführung führte dazu, dass eine Gleissperrzeit vom 3. August 2024 bis 28. September 2024 durch den 4. Planänderungsbeschluss vom 31. Mai 2024 ausgesprochen werden musste. Nähere Ausführungen sind der Planunterlage 3. Änderung Unterlage 1-1 TEB vom 27. März 2024 zu entnehmen.

Nach Beginn der Arbeiten hat sich herausgestellt, dass aus technisch zwingenden und nicht vorhersehbaren Gründen eine Verlängerung der Gleissperrzeit bis zum 14. Oktober 2024 notwendig ist. Eine entsprechende Anzeige der Verlängerung wurde durch den TdV bei der DB InfraGO AG getätigt und mit Datum vom 6. September 2024 nach einer durchgeführten Variantenuntersuchung von dieser als Infrastruktureigentümerin genehmigt.

Vorbereitend zur Errichtung der Endauflagerbauwerke, die im Schutz der Baugrube stattfinden sollen und deshalb der temporären Errichtung von Hilfsbrücken zur größtmöglichen Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs bedürfen, ist das Einbringen von Großbohrpfählen sowie das Einbringen der rückwärtigen Verankerung für das Endauflager erforderlich (Siehe Seite 103 und Seite 105-106 des technischen Erläuterungsberichts- Endauflagerbauwerke). In der fortgeführten Planung wurden für die Arbeiten auf dem Bestandsdamm eine Nachweisführung der Bauzustände unter Beteiligung der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) erbracht. Diese hat ergeben, dass die Tragfähigkeit des Bestandsdamms es nicht zulässt, die Arbeiten mit dem erforderlichen schweren Gerät, insbesondere dem Großbohrpfahlgerät von der Geländeoberkante

aus durchzuführen. Für die Herstellung der Bohrpfähle war es daher zwingend erforderlich, abweichend von der ursprünglichen Planung, die Dammkrone abzusenken und zunächst lastverteilende Platten aus Stahlbeton herzustellen. Diese Änderung im Bauablauf und die dafür benötigte 8-wöchige Gleissperrpause wurde mit dem 4. Planänderungsbeschluss vom 31. Mai 2024 genehmigt.

Aus dem Baugrundgutachten der BAW (Planunterlage 5-1 Baugrunduntersuchung), das auf der Grundlage einer engmaschigen Untersuchung des Baufeldes beruht, wurden im Zuge der Ausführungsplanungen in Abstimmung mit der BAW Berechnungsparameter abgeleitet. Nach Beginn der Arbeiten beim Rückbau des Oberbaus einschließlich der Tragschicht (Absenkung der Dammkrone) konnten diese Parameter aber nicht bestätigt werden. Der Auffüllbereich erwies sich als extrem lockerer Boden. Dies hatte zur Folge, dass der Einbau der lastverteilenden Platten erst nach Bodenertüchtigungsmaßnahmen in Form von Tiefenverdichtung bis in 10m Tiefe erfolgen konnte. Diese Zusatzmaßnahmen waren zwingend erforderlich, um die Ausführung der eigentlichen Gründungsarbeiten fortsetzen zu können. Ohne die Durchführung dieser Arbeiten konnte nicht ausgeschlossen werden, dass es bei der Herstellung der Bohrpfähle zu unregelmäßigen Setzungen der Lastverteilterplatte und damit im Weiteren zu einer Schrägstellung der Drehbohranlage und somit zu Standsicherheitsproblemen kommt. Bei unplanmäßigen Setzungen konnte beispielsweise nicht ausgeschlossen werden, dass es zu negativen Mantelreibungen an den tragenden Gründungspfählen kommt. Zudem hätte ein nicht kalkulierbares Sicherheitsrisiko für die Bauarbeitenden bestanden, was die weitere Bauausführung weiter erschwert und auch verlängert hätte.

Diese Zusatzmaßnahmen – bei denen zudem Boden-setzungen von 40 cm beobachtet werden konnten – führen im Ergebnis dazu, dass die geplanten Arbeiten nicht im genehmigten Zeitraum bis zum 29. September 2024 abgeschlossen werden können. Auch das Ausschöpfen von verschiedenen Beschleunigungsmaßnahmen (wie z. B. Verlängerung der Arbeitszeiten und Optimierung des Bauablaufes) führt im Ergebnis nicht dazu, dass die Arbeiten vor dem 14. Oktober 2024 abgeschlossen werden können und somit eine Verlängerung der Gleissperrpause erforderlich wird.

Unmittelbar nach Kenntnisnahme der veränderten Bodenverhältnisse hat eine Alternativenprüfung des TdV zudem ergeben, dass auch ein sofortiger Abbruch der geplanten Arbeiten und ein Rückbau der getätigten Arbeiten im Ergebnis nicht zur Einhaltung der genehmigten Gleissperrzeit führen kann. Ein rechnerischer Nachweis des Bestandes der Böschung war nach Beginn der Bauarbeiten nicht mehr gegeben. Der TdV hat in nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass umfangreiche zusätzliche Maßnahmen zur vorschriftsmäßigen Herstellung des Böschungsbereiches umzusetzen wären. Die hierfür notwendigen umfangreichen Planungen und die bauliche Umsetzung würden zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine erheblich längere Sperrung begründen als die geplanten Arbeiten abzuschließen.

Die Verlängerung der Bauzeit und Erweiterung der Arbeitszeit in die Dämmerung und Nacht hinein bis zum 14. Oktober 2024 führt zudem dazu, dass die Bauarbeiten auch während der planfestgestellten Schutzzeit der Fledermäuse stattfinden sollen. Der Planfeststellungsbeschluss weist als besondere Schutzzeit den Zeitraum vom 30.09. bis zum 15.04. eines jeden Jahres aus. Arbeiten, die in diesen Zeitraum fallen, dürfen nur unter besonderen Bedingungen

ausgeführt werden, um den Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden. Der TdV beantragt nun eine Erweiterung der Arbeitszeit bis zum 14. Oktober 2024 und darüber hinaus auch Arbeiten in der sensiblen Dämmerungs- und Nachtzeit. Der TdV legt mit dem Antrag ein Licht- und Verschattungskonzept vor, welches Ausführungen zur beabsichtigten Beleuchtung der Baustelle enthält.

Ausfertigung

## **II. Formalrechtliche Würdigung**

### **1. Zuständigkeit**

Für die Durchführung des Verfahrens ist die GDWS in Kiel gemäß § 74 Abs. 1 VwVfG und § 14 Abs. 1 Satz 3 WaStrG sachlich und örtlich zuständig.

### **2. Verfahren**

#### **2.1 Vorlage der Planänderungsunterlagen**

Das WSA NOK, vertreten durch das WNA NOK, als TdV informierte die Planfeststellungsbehörde telefonisch am 5. September 2024 über den Zeitverzug bei der Errichtung der Gleishilfsbrücken und legte am 20. September 2024 die für die vorgesehene Planänderung notwendigen Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vor und beantragte die Durchführung des Planänderungsverfahrens.

#### **2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bestimmt in den §§ 5 und 9, dass, wenn ein Vorhaben geändert wird, für das eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, auch für das Änderungsvorhaben die UVP-Pflicht besteht, wenn

1. allein die Änderung die Größen- oder Leistungswerte für eine unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erreicht oder überschreitet oder
2. die allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Vorliegend hat der TdV in seinem Erläuterungsbericht zur Verlängerung der Gleissperrpause die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens zusammengefasst. Aufgrund des Erläuterungsberichtes, der dem Erläuterungsbericht beigefügten Anlage 1 „Licht- und Verschattungsprüfung“ und der fachlichen Bestätigung des Konzepts des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (MEKUN) und des Landesamts für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU) als Fachbehörden vom 23. September 2024 ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung zu dem Ergebnis gelangt, dass durch das Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden und die Planänderung zur Verlängerung der Gleissperrzeit bis zum 14. Oktober 2024 und Verlängerung der Arbeitszeiten für den Einbau von Gleishilfsbrücken somit nicht UVP-pflichtig ist.

### **2.3 Absehen von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens**

Bei der von dem TdV beantragten Planänderung handelt es sich um eine Planänderung unwesentlicher Bedeutung, über die gemäß § 14 d Wasserstraßengesetz (WaStrG) i. V. m § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durch die für den Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 zuständige Planfeststellungsbehörde ohne Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens entschieden werden konnte.

Für die Beurteilung der Wesentlichkeit bzw. Unwesentlichkeit einer Planänderung ist das Verhältnis zwischen dem bereits durch Planfeststellungsbeschluss genehmigten Vorhaben und dem geänderten Teil des Vorhabens zu berücksichtigen. Nach der ständigen Rechtsprechung ist von einer unwesentlichen Planänderung auszugehen, wenn sie im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die mit der Planfeststellung verfolgte Zielfestsetzung unberührt bleibt und die beabsichtigte Änderung die mit der Planfeststellung erfolgte Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unberührt lässt.

Die beantragte Planänderung betrifft die Verlängerung der Sperrung der Gleise zur Errichtung der Gleishilfsbrücken um weitere zwei Wochen. Im Hinblick auf das Gesamtvorhaben handelt es sich um eine Planänderung von geringem Umfang.

Durch die Verlängerung der Gleissperrzeit für den Einbau von Gleishilfsbrücken bleibt der Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis nach Struktur und Inhalt unberührt, da sich durch die Verlängerung der Gleissperrzeit für den Einbau von Gleishilfsbrücken keine Auswirkungen auf den geplanten Ersatzneubau der alten Levensauer Hochbrücke und den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals ergeben. Die Identität des planfestgestellten Vorhabens, sowie seine Gesamtkonzeption bleiben erhalten.

Eine wesentliche Änderung ergibt sich auch nicht aus den mit der Planänderung einhergehenden Umweltauswirkungen. Eine solche Wesentlichkeit ist dann anzunehmen, wenn die Planänderung gemäß § 9 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf. Dies ist vorliegend nicht der Fall, da die beantragte Änderung weder aufgrund einer Änderung der Größen- oder Leistungswerte eine unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 UVPG erreicht, noch die allgemeine Vorprüfung ergeben hat, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen wird.

Unter Abwägung aller einzustellenden Aspekte hat die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen, für den geänderten Teil des Vorhabens ein vollständiges Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die von der Planänderung ausgehenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange sind abgrenzbar und der Kreis der von der Änderung Betroffenen ist konkretisierbar. Zur angemessenen Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Belange war die Durchführung eines öffentlichen Anhörungsverfahrens, insbesondere die öffentliche Auslegung der geänderten Pläne und die Durchführung eines Erörterungstermins, nicht erforderlich. Die Infrastruktureigentümerin hat der Planänderung zugestimmt. Die Anhörung der Träger öffentlicher Belange und privater Betroffene konnte im nachstehend genannten Beteiligungsverfahren erfolgen.

## 2.4 Beteiligungsverfahren

Die betroffenen Träger öffentlicher Belange und die Privatbetroffenen wurden per E-Mail vom 6. September 2024 über die Verlängerung der Gleissperrpause und Erweiterung der Arbeitszeiten informiert und ihnen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden folgende Träger öffentlicher Belange:

- Deutsche Bahn AG / DB Immobilien

und private Betroffene beteiligt.

Die Träger öffentlicher Belange für den Schutz der Fledermäuse:

- Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MEKUN)
- Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU)

wurden per E-Mail vom 20. September 2024 direkt vom TdV über die beabsichtigte Planänderung zur Verlängerung der Arbeiten in der Schutzzeit der Fledermäuse informiert. Es wurde ein Schutzkonzept vorgestellt, dem von den Fachbehörden zugestimmt wurde.

Austerlegung

### **III. Materiellrechtliche Würdigung**

#### **1. Umfang der Planfeststellung**

Der Planänderungsbeschluss stellt die Zulässigkeit des Vorhabens, einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen, im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange fest und berücksichtigt alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung. Er entscheidet über Einwendungen und legt dem TdV Anordnungen auf, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, soweit diese nicht einem Planergänzungsverfahren vorbehalten wurden.

#### **2. Rechtfertigung der Planänderung**

Für die Planänderung ist die Planrechtfertigung gegeben. Durch den Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 ist die Planrechtfertigung für das Gesamtvorhaben festgestellt worden.

Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass die beantragte Planänderung für die Realisierung des Gesamtvorhabens zwingend erforderlich ist und eine Unterbrechung und spätere Fortführung der Arbeiten des Baulos 7 aus technisch zwingenden Gründen nicht zu einer Befahrbarkeit der Gleise ab dem 29. September 2024 führt. Der TdV hat nachvollziehbar dargelegt, dass eine Verlängerung der Gleissperrpause bis zum 14. Oktober 2024 technisch zwingend erforderlich und auch alternativlos ist. Dies wurde auch durch die von der DB InfraGO AG durchgeführte Variantenuntersuchung bestätigt.

Auch eine sofortige Unterbrechung der Arbeiten unmittelbar nach Kenntnisnahme des veränderten Baugrundes und ein unverzüglicher Rückbau der getätigten Arbeiten, hätte nicht dazu geführt, dass die Gleise am 29. September 2024 wieder befahrbar gewesen wären, da die Standsicherheit der Böschung nach dem Eingriff in den Boden nicht mehr nachweisbar war. Somit hätten zunächst umfangreiche Ertüchtigungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen, die keinesfalls vor dem 14. Oktober 2024 durchgeführt und abgeschlossen hätten werden können.

Die Verlängerung der Gleissperrpause bis zum 14. Oktober 2024 stellt folglich die schnellste Möglichkeit dar, die Gleise für die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur wieder nutzbar zu machen.

### **3. Darstellung und Bewertung der abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange**

#### **3.1 Auswirkungen auf Natur und Mensch**

##### **3.1.1 Fledermäuse**

Die beantragte Planänderung ist mit dem besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG vereinbar. Die beantragte Planänderung führt nicht zu einem Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotsnormen. Insbesondere kann der TdV durch das vorgelegte Licht und Verschattungskonzept gewährleisten, dass es nicht zu Störungen der Fledermäuse in der sensiblen Dämmerungs- und Nachtzeit kommt. In dem Konzept wird dargestellt, dass die komplette Beleuchtung und die Verschattungseinrichtungen der Baustelle im Hinblick auf Störungen der Fledermäuse mit der Umweltbaubegleitung (UBB) fachkundig untersucht wurde. Sofern Sachverhalte festgestellt wurden, die sich kritisch im Hinblick auf eine Störung hätten darstellen können, wurde aufgezeigt, dass diese beseitigt werden.

Für die Faktoren Lärm und Erschütterungen sind keine anderen Wirkungen als bereits gegenwärtig vorhanden zu erwarten. Da besonders lärmintensive Arbeiten gemäß bisheriger Regelungen vor 22:00 Uhr erfolgen müssen, werden die zu späterer Zeit anfliegenden Fledermäuse weiterhin nicht gestört werden.

Durch das bereits installierte und in Anordnung A.II.1.d weiterhin angeordnete Dauermonitoring der Fledermäuse, das akustische Monitoring sowie ein ergänzendes Lichtmonitoring kann das Verhalten der Tiere mit Begleitung durch die UBB überwacht werden. Im Falle von Auffälligkeiten können die Ursachen sofort analysiert und entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Alle diese Maßnahmen führen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dazu, dass auch während der Arbeitszeitverlängerung bis zum 14. Oktober 2024 der Eintritt eines Verbotstatbestandes sicher ausgeschlossen werden kann.

Das MEKUN und das LfU haben dem Antrag des TdV vom 20. September 2024 ebenfalls zugestimmt und keine Bedenken im Hinblick auf artenschutzrechtliche Vorschriften geäußert.

##### **3.1.2 Lärmschutz**

Der Planfeststellungsbeschluss gestattet dem TdV, Bauarbeiten im Zweischichtbetrieb durchzuführen, wobei er gemäß Anordnung 5.2.1 bei der Baudurchführung zu berücksichtigen hat, dass die Bauarbeiten während der besonders schutzbedürftigen Zeiten (20.00 Uhr bis 07.00 Uhr) in der Nähe von schutzwürdiger Bebauung auf das unumgängliche notwendige Maß zu beschränken sind. Das gilt insbesondere für die Durchführung besonders geräuschintensiver Arbeiten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass insoweit nur besonders lärmgedämmte Maschinen zum Einsatz kommen, am wenigsten beeinträchtigende technologische Verfahren angewandt und erforderlichenfalls weitergehende Schutzvorkehrungen getroffen werden.

Der Beschluss sieht darüber hinaus in Anordnung 5.2.2 vor, dass in Kiel-Suchsdorf die Immissionsrichtwerte für Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, von 60 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts einzuhalten sind. Besonders lärmintensive Bauarbeiten in Kiel-Suchsdorf auf der der Wohnbebauung zugewandten Seite sowie auf der Brücke selbst sind werktags zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr durchzuführen, wobei mit Ausnahme der planfestgestellten 130-Tage Sperrung im Zweischichtbetrieb gearbeitet werden darf. Falls infolge betriebsorganisatorischer oder terminlicher Umstände Tätigkeiten kurzzeitig in den Nachtstunden bzw. an Sonn- und Feiertagen notwendig werden, ist dies rechtzeitig der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen und nachzuweisen, dass die Arbeiten unaufschiebbar sind. Die Anwohner sind über die ausnahmsweise erlaubten Nachtarbeiten rechtzeitig vorab zu informieren.

Nach Prüfung des Sachverhaltes kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass es sich vorliegend um terminliche sowie betriebsorganisatorische Umstände handelt, die kurzzeitig lärmintensivere Arbeiten bis 60 dB (A) in der Nachtzeit zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr und 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr unaufschiebbar machen. Zum Schutz der Nachbarschaft ist in diesem Planänderungsbeschluss eine Konkretisierung der Anordnungen zum Lärmschutz im Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 für den Zeitraum bis zum 14. Oktober aufgenommen worden. Diese Konkretisierung beinhaltet, dass in der Nachtzeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr der Grenzwert von 45 dB (A) zwingend einzuhalten ist.

Für die Freigabe der Bahngleise ist es erforderlich, dass die Arbeiten schnellstmöglich abgeschlossen werden. Um dies zu erreichen, ist es erforderlich, dass vereinzelte lärmintensive Bau-schritte auch in der Zeit zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr begonnen werden können bzw. zwischen 20.00 Uhr und 22.00 Uhr fortgeführt werden können.

Zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung ist der Bauablauf nach Möglichkeit dennoch weiterhin so zu planen, dass besonders geräuschintensive Arbeiten in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr und geräuschärmere Arbeiten in den Randarbeitszeiten stattfinden. Die Anwohner sind zudem wie in der Anordnung 5.2.2 vorgesehen, vorab zu informieren. Ihnen ist außerdem ein Ansprechpartner zu benennen, der während der Arbeitszeiten für Fragen zur Verfügung steht.

### **3.2 Auswirkungen auf den Bahnbetrieb**

Durch die Bauzeitverlängerung wird auch eine Verlängerung der Gleissperrpause bis zum 14. Oktober 2024 notwendig. Die Eisenbahninfrastruktureigentümerin, die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin sowie verschiedene Eisenbahninfrastrukturnutzerinnen haben hierzu wie folgt Stellung genommen:

### **3.2.1      Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange**

#### **E001 Deutsche Bahn AG DB Immobilien**

Die Deutsche Bahn AG DB Immobilien als von DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG/ DB Station & Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen teilt mit, dass sie als Infrastruktureigentümerin der gesperrten Eisenbahnbrücke gegen die Verlängerung der Sperrzeiten für den Einbau von Gleishilfsbrücken keine Bedenken hat, diese sei auch bereits durch den TdV mit der DB InfraGO AG abgestimmt.

### **3.2.2      Einwendungen privater Betroffener**

#### **E 001 Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur**

Die Betreiberin der betroffenen Eisenbahninfrastruktur teilt mit, dass sie mit der Verlängerung einer Sperrung der Levensauer Hochbrücke bzw. mit dem vollständigen Abschnitt ihres Gleisanschlusses vom Netz durch die Sperrung beider Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal und über die Schlei weiterhin nicht einverstanden sei. Die derzeitige Sperrung des Gleises über den Nord-Ostsee-Kanal sollte gemäß Betroffenheits-ID der DB InfraGO AG vom 31. Januar 2024 am 28. September 2024 um 22:00 Uhr aufgehoben sein. Auf diese Sperrzeit habe sie sich als Betreiberin der betroffenen Eisenbahninfrastruktur und alle übrigen insoweit betroffenen Betriebe eingestellt und sämtliche betriebliche Planungen darauf ausgerichtet. Ferner sei es möglich gewesen, dass während der Sperrung der Levensauer Hochbrücke ihr Gleisanschluss weiterhin über Flensburg-Lindaunis erreichbar sei. Da offenbar die Brücke Lindaunis ebenfalls gesperrt sei, entfalle auch die Alternativroute und ihr Anschluss sei komplett abgeschnitten. Zudem sei die unterlassene Koordination der Arbeiten an den Brücken der WSV nicht verständlich, da man die Anbindung der Gleisanschlüsse und der darauf angewiesenen Unternehmen über die zeitliche Abstimmung der Arbeiten sicherstellen könne. Wenn die Verlängerung der Sperrung der Levensauer Hochbrücke unumgänglich sei, werde darum gebeten, die Arbeiten so durchzuführen, dass ihre Gleise über eine der Brücken erreichbar und nicht gänzlich vom Netz abgeschlossen seien.

#### **Hierzu ist auszuführen:**

Zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses im November 2017 war nicht absehbar, dass die Schleibrücke Lindaunis ebenfalls sanierungsbedürftig ist und während des Bauvorhabens Ersatzneubau der Levensauer Hochbrücke ebenfalls für Gleisüberfahrten nicht zur Verfügung steht. Da es sich bei der Schleibrücke Lindaunis zudem um eine Brücke außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der WSV handelt, bestand auch keine Einflussmöglichkeit auf die Sperrung der Schleibrücke Lindaunis. Ohne Abschluss der Arbeiten können die Gleise auf der alten Levensauer Hochbrücke nicht freigegeben werden. Der Abschluss der geplanten Arbeiten bis zum 14. Oktober 2024 stellt folglich die schnellste Möglichkeit dar, die Gleise für den Eisenbahnverkehr wieder freigegeben zu können.

### **E 002 BSU Legal für zwei Eisenbahninfrastrukturnutzerinnen**

Die Einwenderinnen, zwei Gewerbebetriebe aus Kiel-Friedrichsort, machen durch Anwaltschreiben von BSU Legal geltend, durch die 5. Planänderung betroffen zu sein. Die Einwenderinnen seien über die Seehafen Kiel und die DB InfraGO AG an das öffentliche Netz angebunden, was aufgrund der entsprechenden Anschluss- und Mietverträge und über das gesetzliche Anschlussrecht aus § 13 AEG als entschädigungspflichtige Eigentumsposition geschützt sei. Die eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebe der beiden Unternehmen unterliegen unter Einschluss der Anbindung, die durch die Sperrung unterbrochen ist, dem Eigentumsschutz aus Art. 14 GG.

Eine Verlängerung der Sperrung um weitere zwei Wochen sei aufgrund der existenzbedrohenden Beeinträchtigung ihrer Mandantinnen zu vermeiden. Die DB InfraGO AG sowie die Seehafen Kiel seien über die unzumutbaren Belastungen der Einwenderinnen informiert und wurden aufgefordert, einer Verlängerung der Sperrzeiten zu widersprechen. Die erfolgte Zustimmung seitens der DB InfraGO AG verwundere deshalb, rechtfertige aber nicht die Verlängerung der Sperrung und dürfe pflichtwidrig erfolgt sein.

Es erscheine zudem nicht plausibel, dass ein unmittelbar unter dem Oberbau befindlicher lockerer Bereich nicht bei der Vorbereitung der Baumaßnahme hätte festgestellt werden können. Die Dichtigkeit in einer derart geringen Tiefe sei zumindest mit Probebohrungen problemlos feststellbar gewesen, sodass insoweit auf eine sorgfaltswidrige Planung und Untersuchung und die Vermeidbarkeit der Verzögerung geschlossen werden müsse. Es werde außerdem davon ausgegangen, dass auf einen durchgehenden Schichtbetrieb verzichtet worden sei, der zur weiteren Beschleunigung beigetragen hätte. Es wird angeregt, dies entsprechend anzupassen. Die damit verbundenen Mehrkosten bei der Vorhabenträgerin würden es nicht rechtfertigen diese auf Kosten ihrer Mandantinnen einzusparen. Diese habe mit der Verzögerung die bereits mitgeteilten fünf bis sechsstelligen Einbußen zu erwarten.

Es wird beantragt, die Verlängerung der Sperrung zu verhindern und nur zu erlauben, wenn eine angemessene Entschädigung für die Mehrkosten und Einnahmeausfälle aufgrund der Verzögerung vorgesehen werde.

### **E 003 Rechtsanwälte Günther für zwei Eisenbahninfrastrukturnutzerinnen**

Die Rechtsanwälte Günther teilen mit, nunmehr neben den Interessen des Lokomotivenwerkes aus der 4. Planänderung auch die Interessen des Mutterkonzerns zu vertreten. Diese sei Eigentümerin von Loks und baue bzw. weiterverarbeite ihre Loks ausschließlich an einem Werkstandort in Kiel-Friedrichsort. Es seien auch eigene Mitarbeiter aus dem Ausland, die am Standort in Friedrichsort an den Loks arbeiten und diese betreuen.

Es wird gerügt, dass die WSV offenbar frühzeitig von den möglichen Bauverzögerungen Kenntnis hatte und auch die DB InfraGO AG in den Vorgang eingebunden worden sei. Eine Information der Einwenderinnen sei unterblieben.

Mit einer frühzeitigen Einbindung sei es ggf. möglich gewesen, Termine und vertragliche Bindungen entsprechend zu koordinieren. Die geplante Verlängerung der Gleissperrzeit bis zum 14. Oktober 2024 stelle eine weitere, zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung der betrieblichen

Abläufe dar. Mit der nunmehr angekündigten Verlängerung der Gleissperrung bis zum 14. Oktober 2024 komme ein neuer Sachverhalt hinzu, der im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sei.

Der Mutterkonzern (mit Werksstandorten in Kiel Friedrichsort und Kiel Suchsdorf) sei Eigentümerin von zwei Loks, die – aufgrund der bisherigen Kenntnis der 8-wöchigen Gleissperrung bis 29. September 2024 – auf der InnoTrans (der internationalen Fachmesse für Verkehrstechnik vom 24. September bis 27. September 2024) ausgestellt werden und nach Abschluss der Messe nach Kiel transportiert und zur weiteren Bearbeitung zum Werksstandort nach Kiel Friedrichsort verbracht werden sollten.

Hierzu seien im Einzelnen folgende vorläufige Schäden zu beziffern:

- Eine Lok könne aufgrund der Sperrzeitverlängerung bis 14. Oktober 2024 nicht auf die Gleisinsel Friedrichsort zurück. Dies sei allerdings bereits fest terminiert gewesen. Der betriebsinterne Zeitplan der Muttergesellschaft sehe vor, dass die Lok nach Abschluss der InnoTrans am 30. September 2024 in Kiel Friedrichsort ankommen solle. Dort habe die Lok für die weitere Umrüstung zur Serienlok (durch die firmeneigenen Mechaniker aus dem Ausland) weiterbearbeitet werden sollen. Die Muttergesellschaft nehme ihre Arbeiten grundsätzlich in Friedrichsort vor, da nur an diesem Standort Kapazitäten für Umrüstungsarbeiten bestünden. Statt am 30. September 2024 könne die Lokomotive nun erst am 15. Oktober 2024 zu weiteren Arbeiten nach Friedrichsort zurückkehren, sodass sich hieraus 12 Tage Lieferverzug mit einem Pönale-Schaden von 12.000,- EUR zu Lasten der Muttergesellschaft ergebe.
- Auch die zweite Lok (ein Prototyp) solle direkt nach Rückkehr am 30. September 2024 von der InnoTrans in Kiel Friedrichsort zurückgebaut werden. Ein Rückbau an einem anderen Standort des Unternehmens (auch nicht in Kiel Suchsdorf) sei wegen Kapazitätsengpässen nicht möglich. Der unmittelbare Rückbau sei allerdings terminlich vereinbart (aufgrund der bekannten Gleissperrung bis 29. September 2024), da Lieferanten ihre beigebrachten Materialien wie Brennstoffzelle, Kühlsystem und Wasserstoffbehälter vereinbarungsgemäß und fristgemäß zurückerhalten sollen.
- Wegen beider Loks ergäben sich so vergebliche Aufwendungen i. H. v. 80.000 EUR wegen der ausländischen Arbeitskräfte die für diese Zeit nach Deutschland entsendet sind (als Mechaniker die in Kiel Friedrichsort eingesetzt werden) nebst Unterkunfts-kosten von 12.000 EUR sowie Kosten der Mietverlängerung i. H. v. 6.000 EUR.

Mit der geplanten Verlängerung der Gleissperrzeit bis zum 14. Oktober 2024 entstünden somit mindestens die vorgenannten Schäden beim Mutterkonzern, die nicht entschädigungslos hin-zunehmen seien. Die Verlängerung der Gleissperrung sei unverhältnismäßig. Der Vortrag der Einwendung zum 4. Planänderungsverfahren bleibe ausdrücklich aufrechterhalten.

Es sei auch nicht ersichtlich, ob es bei dieser nunmehr beantragten 2-wöchigen Gleissperrung bleibe oder ggf. noch weitere Verlängerungen hinzukommen. Es fehle damit die für ein Unternehmen existenziell notwendige Planungssicherheit.

Die Einwenderinnen sind deshalb der Auffassung, einen Anspruch gegen die Planfeststellungsbehörde auf Maßnahmen zu haben, die die nachteiligen Wirkungen beseitige. Jedenfalls bestehe ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach.

#### **Zu den Einwendungen der Gleisinfrastrukturnutzerinnen ist auszuführen:**

Der Antrag die Verlängerung der Gleissperrung zu verhindern wird zurückgewiesen. Die Gleise können ohne Beendigung der Arbeiten nicht freigegeben werden, sodass im Ergebnis keine Vorteile für die Einwenderinnen entstünden.

Nach Überprüfung der Antragsunterlagen ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die nachteiligen Wirkungen für die Gleisinfrastrukturnutzerinnen nur durch Genehmigung der Verlängerung der Gleissperrung bis zum 14. Oktober 2024 beseitigt werden können.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verlängerung der Gleissperrpause im Übrigen auch nicht einer sorgfaltswidrigen Planung des TdV geschuldet. Die Bauzeitverzögerung war nicht absehbar und folglich nicht vermeidbar. Das Baufeld wurde in Zusammenarbeit mit der BAW engmaschig untersucht. Demnach sind die Böschungen Auffüllbereiche, die sehr geringe bis mittlere Festigkeit vorweisen. Zugehörig zu den Aufschlüssen wurden die Bodenkennwerte bestimmt, die in der weiteren Planung berücksichtigt worden sind. Diese Erkenntnisse haben in der weiteren Ausführungsplanung für den Bau der Widerlager dazu geführt, dass aufgrund der geringen bis mittleren Festigkeit bereits viele Baubehelfe und Zwischenbaustände eingeplant wurden. Es war jedoch nicht vorhersehbar, dass sich die Bodenbeschaffenheit als noch geringer erweisen würde und deshalb noch weitere über die geplanten Baubehelfe und Zwischenbaustände hinausgehende Bodenertüchtigungsmaßnahmen erforderlich werden würden.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die Erweiterung der Arbeitszeiten auf einen 24-Stunden-Schichtbetrieb nicht zur erheblichen Beschleunigung des Abschlusses der Arbeiten führt. Der TdV hat gemeinsam mit seinem Auftragnehmer geprüft, inwieweit der Zeitverzug durch Verlängerung der Arbeitszeiten ausgeglichen werden kann. Die Prüfung hat ergeben, dass eine Arbeitszeiterweiterung von 05.00 Uhr bis 24.00 Uhr zielführend ist, um den Abschluss der Arbeiten schnellstmöglich herbeizuführen. Die Herstellung von Betonbauwerksteilen erfordert sog. Aushärtezeiten, die sich nicht unbegrenzt verkürzen lassen und bereits planerisch auf ein Minimum reduziert wurden. Daher ist ein durchgehender 24-Stunden-Schichtbetrieb fachlich schon nicht umsetzbar.

Die Entscheidung über die Anträge auf angemessene Entschädigung für die Mehrkosten und Einnahmeausfälle bleibt einem im unmittelbaren Anschluss an dieses Verfahren durchzuführenden Planergänzungsverfahren vorbehalten.

Grundsätzlich ist über die Anordnung von Schutzvorkehrung oder Entschädigungsansprüche dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. In Betracht kommt eine vorbehaltene Entscheidung nach § 74 Abs. 3 jedoch dann, wenn zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch Ungewissheit über den Eintritt oder die Erheblichkeit vorhabensbedingter Belastung besteht. (Mann/Sennekamp/Uechtritz, Verwaltungsverfahrensgesetz 2. Auflage 2019, § 74 Rn. 286.) Diese Voraussetzungen liegen vor.

Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG enthält keinen Maßstab für die Erforderlichkeit einer Schutzmaßnahme. Einen Nachteil stellt zunächst jede Beeinträchtigung eines Rechts oder eines Interesses dar. Während der Wortlaut keine weitere Qualifikation enthält, ist eine Schutzvorkehrung – nach allgemeiner Ansicht – jedoch nur dann erforderlich, wenn die Beeinträchtigung erheblich ist. Diese Einschränkung ist notwendig, da ansonsten die Anforderung an die Errichtung und den Betrieb planfeststellungsbedürftiger Vorhaben in einem dicht besiedelten Staat nicht erfüllbar wären. Bei der Bestimmung der Schwelle der Erheblichkeit kann darauf zurückgegriffen werden, dass die Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eine konkrete Ausprägung des Abwägungsgebots darstellen. Ziel ist also nicht der Ausgleich jeglicher nachteiligen Wirkungen, sondern nur solcher, die sich nicht mehr als das Ergebnis einer gerechten Abwägung darstellen lassen (vgl. insgesamt Fehling/Kastner/Strömer, Verwaltungsrecht, 5. Auflage, § 74 VwVfG Rn. 38 und 39).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass den Einwenderinnen durch die Verlängerung der Gleissperrzeit bis zum 14. Oktober 2024 wirtschaftliche Nachteile durch finanzielle Einbußen oder Mehraufwendungen entstehen können.

Der Planfeststellungsbehörde liegen zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht ausreichende Unterlagen vor, um die befürchteten wirtschaftlichen Nachteile und eine Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Nachteile vornehmen und einer gerechten Abwägung zuführen zu können. Es ist für die Planfeststellungsbehörde bisher nicht abschließend nachvollziehbar, inwieweit die Gleissperrungen konkrete Auswirkungen auf die Geschäftsbetriebe hat und ob bzw. welche Möglichkeiten zur Abwendung etwaiger entstehender Nachteile tatsächlich gegeben sind, sodass über die Erheblichkeit und der damit verbundenen Unzumutbarkeit der Verlängerung der Gleissperrung zum jetzigen Zeitpunkt nicht entschieden werden kann. Von den Einwenderinnen konnten naturgemäß auch lediglich Prognosen über entstehende Schäden abgegeben werden, da diese noch von verschiedenen Faktoren (wie Nachverhandlungen mit Kunden über Lieferzeitpunkte, Umorganisation betrieblicher Abläufe, etc.) abhängen. Zur Beurteilung eines erheblichen Eingriffes in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb kommt es zur Feststellung der Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen bzw. Entschädigungszahlungen jedoch maßgeblich auf die Darlegung einer Existenzbedrohung an. Für die Beurteilung ist folglich maßgeblich die Schadenshöhe maßgeblich, sodass es zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde geboten ist,

ausnahmsweise die Entscheidung über Entschädigungsansprüche dem Grunde nach vorzubehalten und darüber in einem im Anschluss durchzuführenden Planergänzungsbeschluss zu entscheiden.

Durch den Vorbehalt über die Entscheidung über die Entschädigungsanträge dem Grunde nach entstehen zudem keine Nachteile für die Einwenderinnen. Die Einwenderinnen bestätigen in ihrem Einwendungsschreiben, dass ihr besonderes Interesse darin liege, dass die Gleissperrung schnellstmöglich aufgehoben werde. Die schnellstmögliche Aufhebung der Gleissperrung kann nur durch die Beendigung der Arbeiten bis zum 14. Oktober 2024 erfolgen, sodass eine Entscheidung zugunsten der Verlängerung der Gleissperrpause auch in ihrem Interesse alternativlos ist. Die Abwägungsentscheidung könnte somit auch im Interesse der Einwenderinnen auch beim Bestehen von Entschädigungsansprüchen dem Grunde nach nur zugunsten der Genehmigung der Verlängerung der Gleissperrpause erfolgen, sodass eine Beeinträchtigung der Rechte der Einwenderinnen durch die vorbehaltene Entscheidung nicht zu befürchten ist.

#### **4. Abwägungsergebnis**

Die beantragte Planänderung in Gestalt dieses Änderungsbeschlusses ist nach Abwägung aller für und gegen die Änderung sprechenden Belange festzustellen. Die Voraussetzungen, bei deren Vorliegen eine Planänderung zwingend zu versagen ist, liegen nicht vor (§ 14b Abs. 1 Nr. 6 WaStrG).

Die Planänderung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Weder öffentliche Belange noch private Rechtspositionen stehen einer Zulassung der verlängerten Gleissperrzeit bis zum 14. Oktober 2024 entgegen.

Eine Untersagung der Fortführung der Arbeiten hätte dazu geführt, dass die Gleisinfrastruktur länger als bis zum 14. Oktober 2024 nicht nutzbar ist.

Dies galt es auch im Interesse der Betroffenen unbedingt zu vermeiden. Insbesondere die Prüfung und Abwägung der Belange der Einwenderinnen führen deswegen auch nicht zu solchen Nachteilen, dass sie einer Zulassung entgegenstehen.

#### **5. Begründung der Anordnungen unter A.II.**

##### Zu Nr. 1

Die Anordnungen dienen dem Schutz der Fledermauspopulation. Durch die angeordneten Maßnahmen wird sichergestellt, dass der Eintritt von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden wird.

##### Zu Nr. 2

Die Anordnungen konkretisieren die Anordnung 5.2 aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 und stellen zum Schutz der Nachbarschaft sicher, dass es baubedingt in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr zu keiner Lärmüberschreitung von 45 d (A) kommt.

## **6. Sofortige Vollziehbarkeit**

Der Beschluss ist sofort vollziehbar. Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO entfällt die aufschiebende Wirkung für Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege zum Gegenstand haben.

Ausweislich der Gesetzesbegründung ist der Begriff der Zulassung weit zu verstehen (BT-Drs. 19/22139, 18). Er reicht über die bloße Genehmigung eines Vorhabens hinaus und erfasst etwa auch Änderungen (Gesetzesbegründung, BT-Drs. 19/22139, 18).

## **7. Begründung der Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Nr. 1 der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im Zusammenhang mit der Verwaltung der Wasserstraßen und der Schifffahrtsverwaltung (BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung- BMDV-WS-BesGebV) vom 28.10.2021 (BGBl. I, S. 4744), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23.07.2024 (BGBl. 2024 I Nr. 253). Bei der Entscheidung handelt es sich um eine Planfeststellung nach § 14 Abs. 1 Satz 1 WaStrG i. V. m. § 74 VwVfG im Sinne von Nr. 1 der Anlage zu § 2 BMDV-WS-BesGebV.

Die Entscheidung über den Kostenschuldner gründet auf § 6 Abs. 1 Nr. 1 Bundesgebührengesetz (BGebG) vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21.11.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315).

Die Entscheidung über die Gebührenbefreiung stützt sich auf § 8 Abs. 1 BGebG. Da nach § 2 Abs. 3 BMDV-WS-BesGebV alle Auslagen mit der Gebühr abgegolten sind, werden auch keine Auslagen erhoben.

## C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planergänzungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht  
Simsonplatz 1  
04107 Leipzig

erhoben werden.

Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben (§ 14e Abs. 3 Satz 1 WaStrG). Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt (§ 14e Abs. 3 Satz 2 WaStrG). Das gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln (§ 14e Abs. 3 Satz 4 WaStrG). Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen (§ 14e Abs. 3 Satz 3 WaStrG).

Vor dem BVerwG muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Außerdem sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nrn. 3 bis 7 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten (§ 67 Abs. 4 Satz 8 VwGO).

Die Anfechtungsklage gegen den Planänderungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planergänzungsbeschlusses beim BVerwG gestellt und begründet werden (§ 14e Abs. 2 Satz 1 WaStrG).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein durch diesen Planänderungsbeschluss Beschwerter einen hierauf gestützten Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung innerhalb einer Frist von einem Monat nach Kenntniserlangung von diesen Tatsachen beim BVerwG stellen und begründen (§ 14e Abs. 2 Satz 4 WaStrG).

Kiel, den 27. September 2024

Im Auftrag

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Dienstort Kiel

- Planfeststellungsbehörde -

gez.- Sander

Ausfertigung