



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin
Pestalozzistraße 1
19053 Schwerin

Az. 571ppo/013-2019#003
Datum: 05.08.2021

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Gleiserneuerung Kavelstorf - Rostock Seehafen“

**in den Gemeinden Kavelstorf und
Hanse- und Universitätsstadt Rostock**

Bahn-km 0,773 bis 10,946

der Strecke 6448 Kavelstorf - Rostock Seehafen

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG Regionalbereich Ost
Projekte KIB Nord
Wismarsche Straße 390
19055 Schwerin**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil.....	8
A.1	Feststellung des Plans.....	8
A.2	Planunterlagen	8
A.3	Besondere Entscheidungen	19
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	19
A.3.2	Konzentrationswirkung.....	24
A.4	Nebenbestimmungen.....	24
A.4.1	Abweichungen vom Regelwerk	24
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	24
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege	26
A.4.4	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....	39
A.4.5	Artenschutz.....	39
A.4.6	Immissionsschutz	40
A.4.7	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	43
A.4.8	Denkmalschutz und Bodendenkmale	44
A.4.9	Land- und Forstwirtschaft.....	45
A.4.10	Brand- und Katastrophenschutz	46
A.4.11	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	47
A.4.12	Straßen, Wege und Zufahrten	48
A.4.13	Straßenverkehr	49
A.4.14	Kampfmittel.....	49
A.4.15	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	49
A.4.16	Unterrichtungspflichten.....	50
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	50
A.5.1	Zusagen gegenüber Einwendern / TöB	50
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	50
A.7	Gebühr und Auslagen.....	51
B.	Begründung.....	52
B.1	Sachverhalt	52
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	52
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	52
B.1.3	Anhörungsverfahren	52
B.1.4	Planänderungen	58
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	60
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	60
B.2.2	Zuständigkeit	60
B.3	Umwelt.....	60
B.3.1	Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	60
B.3.2	Naturräumliche Lage, Europäische Schutzgebiete, Schutzgebiete.....	61
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	61
B.4.1	Planrechtfertigung.....	61

B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	62
B.4.3	Transeuropäisches Eisenbahnnetz	62
B.4.4	Variantenentscheidung	62
B.4.5	Wasserhaushalt	62
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	63
B.4.7	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....	64
B.4.8	Artenschutz.....	66
B.4.9	Immissionsschutz	68
B.4.10	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	74
B.4.11	Land- und Forstwirtschaft.....	74
B.4.12	Denkmalschutz	75
B.4.13	Brand- und Katastrophenschutz	75
B.4.14	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	75
B.4.15	Straßen, Wege und Zufahrten	78
B.4.16	Kampfmittel.....	78
B.4.17	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	78
B.4.18	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen	80
B.5	Gesamtabwägung.....	88
B.6	Sofortige Vollziehung.....	89
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	89
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	90

Abkürzungsverzeichnis

16.BImSchV	„Verkehrslärmschutzverordnung“ vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Art. 1 der VO vom 18.12.2014 (BGBl. I 2269)
32.BImSchV	„Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 29.08.2002 (BGBl. I 2002, 3478)
a.a.R.d.T	allgemein anerkannte Regeln der Technik
Abs.	Absatz
AEG	„Allgemeines Eisenbahngesetz“ vom 27.12.1993 (BGBl. I 1993, 2378, 2396), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.03.2019 (BGBl. I 347)
AFB	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
AG	Aktiengesellschaft
ALV	Altlastenfläche
ALVF	Altlastenverdachtsflächen
Anhang-IV Arten	Anhang IV der „Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen – FFH-RL“ vom 21.05.1992, ABl. EG Nr. L 206 vom 22.07.1992
Art.	Artikel
AVV Baulärm	„Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –“ vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970)
Az.	Aktenzeichen
Bahn-km	Bahnkilometer
BBodSchG	„Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten – Bundes-Bodenschutzgesetz“ vom 17.03.1998 (BGBl. I, S. 502) in der aktuellen Fassung
BBodSchV	„Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung“ vom 12.07.1999 (BGBl. I, S. 1554) in der aktuellen Fassung
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BEGebV	„Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes – Bundeseisenbahngebührenverordnung“ vom 27.03.2008 (BGBl. I 546) zuletzt geändert durch Art. 2 der VO vom 26.07.2018 (BGBl. I 1270)
BEVVG	„Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes – Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz“ vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 29.11.2018 (BGBl. I, 2237)
Bf.	Bahnhof
BImSchG	„Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I 2013, 1274) in der aktuellen Fassung
BLV	Baulärmverantwortlicher
BNatSchG	„Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege - Bundesnaturschutzgesetz“ vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009, 2542)
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BSK	Brandschutzkonzept
BTEX	Abkürzung für aromatische Kohlenwasserstoffe B enzol, T oluol, E thylbenzol und X ylole
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWV	Bauwerksverzeichnis
BxTxH	Breite x Tiefe x Höhe

ca.	zirka
cm	Zentimeter
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DIN 18040	„Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen –“
DIN 32984	„Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“
DIN 4150-2	„Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“
DIN 4150-3	„Erschütterungen im Bauwesen; Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen“
DIN EN 81-70:2003	Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen - Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge - Teil 70: Zugängigkeit von Aufzügen für Personen, einschließlich Personen mit Behinderungen
DSchG M-V	„Denkmalschutzgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 06.01.1998 (GVOBl. M-V 1998, 12) in der aktuellen Fassung
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches
DWA	Deutscher Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	„Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ vom 08.05.1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) zuletzt geändert durch Art. 2 der VO vom 26.07.2017 (BGBl. I 3054)
EIGV	„Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem – Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung“ vom 26.07.2018 (BGBl. I 1270)
EntG	„Enteignungsgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern“ vom 02.03.1993 (GVOBl. M-V 1993, 178)
etc.	et cetera
FFH	Fauna, Flora, Habitat
FINK	Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation der Deutschen Bahn
GefStoffV	„Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen – Gefahrstoffverordnung“ vom 26.11.2010 (BGBl. I S. 1643, 1644) in der aktuellen Fassung
GeoVermG M-V	„Gesetz über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen – Geoinformations- und Vermessungsgesetz“ vom 16.12.2010 (GVOBl. M-V 2010, 713)
GG	„Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland“ vom 23.05.1949 (BGBl. S. 1) in der aktuellen Fassung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVOBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
H	Hochwert
Hbf.	Hauptbahnhof
i.V.m.	in Verbindung mit
IVE	Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen
KFÄ	Kompensationsflächenäquivalent
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KrWG	„Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen – Kreislaufwirtschaftsgesetz“ vom 24.02.2012 (BGBl. I, 212) in der aktuellen Fassung
L	Länge
L 14	Landesstraße 14
l/s	Liter pro Sekunde
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz

LBauO	„Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.10.2015 (GVOBl. M-V 2015, 344)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LWaG M-V	„Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern“ vom 30.11.1992 (GVOBl. M-V S. 669) in der aktuellen Fassung
LWaldG	„Waldgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern – Landeswaldgesetz“ in der Neufassung vom 27.07.2011 (GVOBl. M-V 2011, 870) in der aktuellen Fassung
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MBauO	Musterbauordnung
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NatSchAG M-V	„Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes – Naturschutzausführungsgesetz“ vom 23.02.2010 (GVOBl. M-V 2010, 66) in der aktuellen Fassung
Obw	Oberbauwerk
ÖkoKtoVO M-V	„Verordnung zur Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen, zur Einrichtung von Verzeichnissen und zur Anerkennung von Flächenagenturen im Land Mecklenburg-Vorpommern – Ökokontoverordnung“ vom 22.05.2014 (GVOBl. M-V 2014, 290)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PAK	polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
PF-RL	„Richtlinien für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 AEG sowie für Betriebsanlagen von Magnetschwebbahnen nach § 1 MBPIG“ des EBA
PU	Personenunterführung
PVA	Personenverkehrsanlagen
R	Rechtswert
Ril	Richtlinie (Regelwerk der DB)
S.	Seite
SBA	Straßenbauamt
SO	Schienenoberkante
StALU MM	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
StU	Stammumfang
StVO	„Straßenverkehrs-Ordnung“ vom 06.03.2013, (BGBl. I S. 367) in der aktuellen Fassung
Tk	Telekommunikation
TöB	Träger öffentlicher Belange
TR	Technische Regeln
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TWSG	Trinkwasserschutzgebiet
u.a.	unter anderem
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	„Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94 ff.) in der aktuellen Fassung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VV BAU	„Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“
VV BAU-STE	„Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung von

	Signal-, Telekommunikations- und elektrische Anlagen“
VV IBG Infrastruktur	„Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV) in Bezug auf die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur“
VwVfG	„Verwaltungsverfahrensgesetz“ in der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I 2003, 102)
WBV	Wasser- und Bodenverband
WHG	„Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaushaltsgesetz“ vom 31.07.2009 (BGBl. I 2009, 2585)
z.B.	zum Beispiel
Zi.	Ziffer
zzgl.	zuzüglich

Auf Antrag der DB Netz AG Regionalbereich Ost, Projekte KIB Nord (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 Gleiserneuerung Kavelstorf – Rostock Seehafen in der Gemeinde Kavelstorf und der Hansestadt Rostock, im Landkreis Rostock, Bahn-km 0,773 (Bahnhof Kavelstorf Weiche 10) bis 10,946 (Bahnhof Rostock Seehafen Weiche 104) der Strecke 6448 Kavelstorf - Rostock Seehafen, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Die Erneuerung des Gleisoberbaus und der Oberleitungsanlage
- Der Einbau von Schutzschichten im Gleisunterbau
- Die Erneuerung des vorhandenen Entwässerungssystems
- Die Erneuerung und Anpassung der Durchlassbauwerke, einschließlich der Ein- und Auslaufbereiche
- Die Errichtung einer 4 m hohen Lärmschutzwand (km 9,150 – km 9,400)

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht mit Anlagen	
1.1	Deckblatt mit Index 1 vom 30.04.2020	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1.2	Erläuterungsbericht (Deckblätter einzelner Seiten), vom 28.02.2019, 45 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 9D, 14D, 15D, 16D, 17D, 18D, 23D, 25D, 26D, 28D, 31D, 38D, 38D1, 38D2, 42D (Stand: 30.04.2020)
1.3	Anlage Anspruchsberechtigte auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach vom 28.02.2019, 6 Seiten	nur zur Information
2	Übersichtskarten und -pläne	nur zur Information
2.1	Übersichtskarte Strecke 6448 km 0,7+73 – 10,9+46 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:100.000	
2.2	Übersichtslageplan Strecke 6448 km 0,7+73 – 10,9+46 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab: 1:10.000	
3	Lagepläne , Maßstab 1:1.000	Planänderung
3.1	Lageplan Strecke 6448 km 0,4+73 – 1,2+48 vom 28.02.2019 (Index 0)	festgestellt
3.2	Lageplan Strecke 6448 km 1,2+48 - 2,1+34 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsverfahren)</i>	festgestellt
3.3	Lageplan Strecke 6448 km 2,1+34 – 2,6+40 vom 30.04.2020 (Index a)	festgestellt
3.4	Lageplan Strecke 6448 km 2,6+40 – km 3,3+27 vom 30.04.2020 (Index a) Änderung Einkürzung der Baustraße/ Rettungswegzufahrt	festgestellt
3.5	Lageplan Strecke 6448 km 3,3+27 – 4,2+21 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsverfahren)</i>	festgestellt
3.6	Lageplan Strecke 6448 km 4,2+21 – 4,9+20 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsverfahren)</i>	festgestellt
3.7	Lageplan Strecke 6448 km 4,9+20 – 5,8+11 vom 30.04.2020 (Index a)	festgestellt
3.8	Lageplan Strecke 6448 km 5,8+11 – 6,7+14 aus April 2021 (Index b) 2. <i>Änderung nach Anhörungsverfahren</i>	festgestellt
3.9	Lageplan Strecke 6448 km 6,7+14 – 7,6+17 vom 30.04.2020 (Index a)	festgestellt
3.10	Lageplan Strecke 6448 km 7,6+17 – 8,5+19 vom 30.04.2020 (Index a)	festgestellt
3.11	Lageplan Strecke 6448 km 8,5+19 – 9,4+22 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsverfahren)</i>	festgestellt
3.12	Lageplan Strecke 6448 km 9,4+22 – 10,1+26 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsverfahren)</i>	festgestellt
3.13	Lageplan Strecke 6448 km 10,1+26 – 10,9+93 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsverfahren)</i>	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
4	Bauwerksverzeichnis	Planänderung
4.1	Deckblatt vom 30.04.2020 (Index a)	
4.2	Bauwerksverzeichnis Streckenoberbau (OB) vom 28.02.2019, 2 Seiten	festgestellt
4.3	Bauwerksverzeichnis Streckentiefbau (TB) vom 30.04.2020, 11 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 5D, 6D, 7D, 10D, 11D,
4.4	Bauwerksverzeichnis Kabeltiefbau (KT) vom 28.02.2019, 2 Seiten	festgestellt
4.5	Bauwerksverzeichnis Kreuzungen Dritter (K) vom 15.04.2021, 11 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 1D, 2D Eingefügte Seiten: 3N, 4N, 5N, 6N, 7N, 8N, 9N, 10N, 11N
4.6	Bauwerksverzeichnis Verkehrsanlagen (VA) vom 30.04.2020, 3 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 1D, 2D
4.7	Bauwerksverzeichnis Konstruktive Ingenieurbauwerke (IB) vom 30.04.2020, 3 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 1D, 3D
4.8	Bauwerksverzeichnis Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (SI) vom 28.02.2019, 2 Seiten	festgestellt
4.9	Bauwerksverzeichnis Oberleitungsanlage (OL) vom 28.02.2019, 1 Seite	festgestellt
4.10	Bauwerksverzeichnis Anlagen der Telekommunikation (TK) vom 28.02.2019, 1 Seite	festgestellt
5	Grunderwerbspläne , Maßstab 1:1.000	
5.1	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 1,2+48 – 2,1+34 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsvorhaben)</i>	festgestellt
5.2.0	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 2,1+34 – 2,6+40 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Einkürzung der Baustraße/ Rettungswegzufahrt</i>	festgestellt
5.2.1	Grunderwerbsplan Baustraße bei km 2,2+85 vom 28.02.2019 (Index 0)	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 2,6+40 – km 3,3+27 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Einkürzung der Baustraße/ Rettungswegzufahrt</i>	festgestellt
5.4	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 3,3+27 – km 4,2+21 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsvorhaben)</i>	festgestellt
5.5	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 4,2+21 – km 4,9+20 vom 30.04.2020 (Index a) <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsvorhaben)</i>	festgestellt
5.6	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 4,9+20 – km 5,8+11 vom 30.04.2020 (Index a)	festgestellt
5.7	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 5,8+11 – km 6,7+14 aus April 2021 (Index a) <i>1. Änderung nach Anhörungsverfahren</i>	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.8	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 6,7+14 – km 7,6+17 vom 28.02.2019 (Index 0)	festgestellt
5.8.1	Grunderwerbsplan Trassenfern Höhe Bahn-km 7,2 vom 28.02.2020 (Index N)	festgestellt
5.9	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 8,5+19 – km 9,4+22 vom 30.04.2020 (Index a), <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsvorhaben)</i>	nicht mehr Bestandteil des Beschlusses
5.10	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 9,4+22 – km 10,1+26 vom 30.04.2020 (Index a), <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsvorhaben)</i>	nicht mehr Bestandteil des Beschlusses
5.11	Grunderwerbsplan Strecke 6448 km 10,1+26 – km 10,9+93 vom 30.04.2020 (Index a), <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechtsvorhaben)</i>	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis	Planänderung
6.1	Deckblatt mit Index 2 vom 15.04.2021	
6.2	Verzeichnis der Abkürzungen im Grunderwerbsverzeichnis ohne Datum, 2 Seiten	nur zur Information
6.3	Gemarkung Kavelstorf 13 2308 Stand: April 2020, 2 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 1D, 2D
6.4	Gemarkung Niex 13 2311 Stand: April 2020, 2 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 1D
6.5	Gemarkung Hohen Schwarfs 13 2313 Stand: April 2020, 3 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 1D, 2D
6.6	Gemarkung Kessin 13 2312 Stand: April 2021, 2 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 1D, 2D,
6.7	Gemarkung Kassebohm 13 2227 Stand: April 2020, 1 Seite	festgestellt Geänderte Seiten: 1D
6.8	Gemarkung Riekdahl 13 2228 Stand: April 2020, 2 Seiten	festgestellt Geänderte Seiten: 1D, 2D
6.9	Gemarkung Alt Bartelsdorf 13 2229 Stand: April 2020, 1 Seite	festgestellt Geänderte Seiten: 1D
7	Bauwerkspläne vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:250/ 1:100	nicht mehr Bestandteil des Beschlusses
7.1	Bauwerksplan Durchlass km 1,6+84 Strecke 6448	
7.2	Bauwerksplan Durchlass km 1,8+83 Strecke 6448	
7.3	Bauwerksplan Durchlass km 3,9+10 Strecke 6448	
7.4	Bauwerksplan Durchlass km 4,3+45 Strecke 6448	
7.5	Bauwerksplan Durchlass km 10,1+55 Strecke 6448	
7.6	Bauwerksplan Durchlass km 10,6+56 Strecke 6448	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8	Querschnitte vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:100	nur zur Information
8.1	Querprofil Strecke 6448 km 2,3+00	
8.2	Querprofil Strecke 6448 km 3,4+50	
8.3	Querprofil Strecke 6448 km 5,6+30	
8.4	Querprofil Strecke 6448 km 6,5+00	
8.5	Querprofil Strecke 6448 km 10,1+50	
9	Trassierung	nur zur Information
9.1	Trassierungsentwurf Strecke 6325 km 104,3+15 – km 104,7+53 Strecke 6448 km 0,3+94 – km 0,8+32, Stand: 11/2014, Maßstab 1:500	
9.2	Trassierungsentwurf Strecke 6325 km 104,7+53 – km 105,3+73 Strecke 6448 km 0,8+32 – km 1,3+56 Stand: 11/2014, Maßstab 1:1000	
9.3	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 1,3+56 – km 2,1+34 Stand: 11/2014, Maßstab 1:1000	
9.4	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 2,1+34 – km 2,6+40 Stand: 11/2014, Maßstab 1:1000	
9.5	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 2,6+40 – km 3,3+27 Stand: 11/2014, Maßstab 1:1000	
9.6	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 3,3+27 – km 4,2+21 Stand: 11/2014, Maßstab 1:1000	
9.7	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 4,2+21 – km 4,9+20 Stand: 11/2014, Maßstab 1:1000	
9.8	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 4,9+20 – km 5,8+11 Stand: 11/2014, Maßstab 1:1000	
9.9	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 5,8+11 – km 6,7+14 Stand: 02/2018, Maßstab 1:1000	
9.10	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 6,7+14 – km 7,6+17 Stand: 02/2018, Maßstab 1:1000	
9.11	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 7,6+17 – km 8,5+19 Stand: 02/2018, Maßstab 1:1000	
9.12	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 8,5+19 – km 9,4+22 Stand: 02/2018, Maßstab 1:1000	
9.13	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 9,4+22 – km 10,1+26 Stand: 02/2018, Maßstab 1:1000	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9.14	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 10,1+26 – km 10,8+74 Stand: 09/2018, Maßstab 1:1000	
9.15	Trassierungsentwurf Strecke 6448 km 10,8+74 – km 11,3+21 Stand: 11/2014, Maßstab 1:500	
10	Entwässerungskonzept	nur zur Information Planänderung
10.1	Deckblatt mit Index 1 vom 30.04.2020	
10.2	Erläuterungsbericht zum Entwässerungskonzept vom 30.04.2020, 10 Seiten	Geänderte Seiten: 2D, 8D, 9D, 10D
10.3	Wassertechnische Berechnung Bahngraben vom 28.02.2019, 8 Seiten	
10.4	Örtliche Lage und Umfang der Gewässernutzung vom 28.02.2019, 6 Seiten	
10.5	Liste der Vorfluter vom 28.02.2019, 5 Seiten	
10.6	Durchlassliste vom 30.04.2020, 3 Seiten	Geänderte Seiten: 1D, 2D, 3D,
10.7N	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vom 28.04.2020, 22 Seiten zzgl Anlagen	
11	Baustelleneinrichtung und -erschließung	
11.1	Deckblatt vom 30.04.2020 (Index 1)	
11.2	Erläuterungsbericht vom 28.02.2019, 8 Seiten	nur zur Information Geänderte Seiten: 4D, 5D, 6D, 7D (Stand: 30.04.2020)
11.3	Baustelleneinrichtung und -erschließung Übersichts- plan vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:10.000 Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechts- vorhaben)	festgestellt
11.4	Baustelleneinrichtung und -erschließungsplan Km 2,1+34 – 2,6+40 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	festgestellt
11.5	Baustelleneinrichtung und -erschließungsplan Baustraße bei km 2,2+85 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	festgestellt
11.6	Baustelleneinrichtung und -erschließungsplan Km 2,6+40 – 3,3+27 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000 <i>Einkürzung der Baustraße/ Rettungszufahrt</i>	festgestellt
11.7	Baustelleneinrichtung und -erschließungsplan Km 4,1+72 – 4,9+20 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000 <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechts- vorhaben)</i>	festgestellt
11.8	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan km 4,9+20 – 5,8+11 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	festgestellt
11.9	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan km 8,4+50 – 9,4+22 vom 30.04.2020 (Index a),	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Maßstab 1:1000 <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechts- vorhaben)</i>	
11.10	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan km 9,4+22 – 10,1+26 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000 <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechts- vorhaben)</i>	Nicht mehr Be- standteil des Be- schlusses
11.11	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan km 10,1+26 – 10,9+93 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000 <i>Streichung Durchlassvorhaben (gesondertes Planrechts- vorhaben)</i>	festgestellt
12	Rettungswegekonzept	nur zur Information
12.1	Deckblatt vom 30.04.2020 (Index 1)	
12.2	Erläuterungsbericht zum Rettungswegekonzept vom 21.04.2021, 4 Seiten	Geänderte Seiten: 1D, 2D, 3D, 4D
12.3	Rettungswegekonzept Übersichtsplan aus April 2021 (In- dex b), Maßstab 1:10.000 <i>Änderung nach Anhörungsverfahren</i>	
13	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
13.1.0	Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) Erläuterungs- bericht mit Deckblatt vom 28.02.2019 (Index 0), 91 Seiten zzgl. Anlage: Ermittlung des multifunktionalen Kompensa- tionsbedarfs, 8 Blätter	nur zur Information Geänderte Seiten: 52D, 53D, 54D, 66D, 72D, 77D, 88D (Stand: 30.04.2020)
13.1.1	Niederfrequente elektrische und magnetische Felder bei elektrifizierten Bahnstrecken – Betrachtungen zur Umwelt- verträglichkeit vom 18.11.2015, 5 Seiten	nur zur Information
13.2	Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) Maß- nahmenverzeichnis vom 28.02.2019 (Index 0), 20 Maß- nahmeblätter	festgestellt
13.3.00	Bestandsübersicht vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:15.000	nur zur Information
13.3.0	Bestands- und Konfliktplan LBP Legende vom 30.04.2020 (Index a), ohne Maßstab	nur zur Information
13.3.1	Bestands- und Konfliktplan km 0,4+73 – km 1,2+48 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.2	Bestands- und Konfliktplan km 1,2+48 – km 2,1+34 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.3	Bestands- und Konfliktplan km 2,1+34 – km 2,6+40 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.4	Bestands- und Konfliktplan km 2,6+40 – km 3,3+27 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.5	Bestands- und Konfliktplan km 3,3+27 – km 4,2+21 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.3.6	Bestands- und Konfliktplan km 4,2+21 – km 4,9+20 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.7	Bestands- und Konfliktplan km 4,9+20 – km 5,8+11 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.8	Bestands- und Konfliktplan km 5,8+11 – km 6,7+14 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.9	Bestands- und Konfliktplan km 6,7+14 – km 7,6+17 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.10	Bestands- und Konfliktplan km 7,6+17 – km 8,5+19 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.11	Bestands- und Konfliktplan km 8,5+19 – km 9,4+22 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.12	Bestands- und Konfliktplan km 9,4+22 – km 10,1+26 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.13	Bestands- und Konfliktplan km 10,1+26 – km 10,9+93 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.3.14	Bestands- und Konfliktplan Baustraße außerhalb Strecke vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	nur zur Information
13.4	Maßnahmenpläne	nur zur Information
13.4.0	Maßnahmenplan LBP Legende vom 30.04.2020 (Index a), ohne Maßstab	
13.4.1	Maßnahmenplan LBP km 0,4+73 – km 1,2+48 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.2	Maßnahmenplan LBP km 1,2+48 – km 2,1+34 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.3	Maßnahmenplan LBP km 2,1+34 – km 2,6+40 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000	
13.4.4	Maßnahmenplan LBP km 2,6+40 – km 3,3+27 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000	
13.4.5	Maßnahmenplan LBP km 3,3+27 – km 4,2+21 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.6	Maßnahmenplan LBP km 4,2+21 – km 4,9+20 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.7	Maßnahmenplan LBP km 4,9+20 – km 5,8+11 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.8	Maßnahmenplan LBP km 5,8+11 – km 6,7+14 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.9	Maßnahmenplan LBP km 6,7+14 – km 7,6+17 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.10	Maßnahmenplan LBP km 7,6+17 – km 8,5+19 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.11	Maßnahmenplan LBP km 8,5+19 – km 9,4+22 vom 30.04.2020 (Index a), Maßstab 1:1000	
13.4.12	Maßnahmenplan LBP km 9,4+22 – km 10,1+26 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.13	Maßnahmenplan LBP km 10,1+26 – km 10,9+93 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.14	Maßnahmenplan LBP Baustraße außerhalb Strecke vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
13.4.15	Maßnahmenplan LBP Maßnahme 018_FCS vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.4.16	Maßnahmenplan LBP Maßnahme 020_E vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:1000	
14	Artenschutzfachbeitrag	nur zur Information
14.1	Artenschutzfachbeitrag Stand: 02/2019, 66 Seiten Deckblatt vom 28.02.2019 mit Index 0 Anhang: Artenblatt für die artenschutzrechtliche Prüfung, Planungsstand: 02/2019, 27 Seiten	
15	FFH/ SPA-Verträglichkeitsprüfung	nur zur Information
15.1.1	FFH-Verträglichkeitsprüfung Erläuterungsbericht, Stand 02/2019, 36 Seiten Deckblatt mit Index 0	
15.1.2	FFH-Verträglichkeitsprüfung Standarddatenbögen, Stand: 05/2016, 15 Seiten	
15.1.3	Übersichtskarte FFH-VP DE 2138-302 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:45.000	
15.1.4	Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele FFH-VP DE 2138-302 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:5000	
15.2.1	SPA-Verträglichkeitsprüfung Erläuterungsbericht vom 28.02.2019 (Index 0), 46 Seiten	
15.2.2	SPA-Verträglichkeitsprüfung Standarddatenbögen Stand 07/2015, 13 Seiten	
15.2.3	SPA-Verträglichkeitsprüfung VSGLVO M-V, S. 98 – 103 DE 2137-401 Warnowtal, Sternberger Seen und untere Mildnitz Maßgebliche Gebietsbestandteile vom 20.07.2011, 6 Seiten	
15.2.4	Übersichtskarte SPA-VP DE 2137-401 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:100.000	
15.2.5	Vogelarten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele SPA-VP DE 2137-401 vom 28.02.2019 (Index 0), Maßstab 1:5000	
16	Schalltechnische Untersuchung	nur zur Information
16.1	Deckblatt vom 30.04.2021 mit Index 1	
16.1	Erläuterungsbericht zur Schalltechnischen Untersuchung vom 14.02.2020, 23 Seiten	
16.2	Anlage 1 Übersicht, Stand: April 2016, Maßstab: 1:50.000	
16.3.1	Anlage 2.1 Prognoseverkehrsdaten der Bauherrin (Mail), Stand: April 2016, 1 Seite	
16.3.2	Anlage 2.2 Prognoseverkehrsdaten der Bauherrin, Stand: April 2016, 3 Seiten	
16.3.3	Anlage 2.3 Prognoseverkehrsdaten der Bauherrin, Stand: April 2016, 1 Seite	
16.3.4	Anlage 2.4 Prognoseverkehrsdaten der Bauherrin, Stand: April 2016, 1 Seite	
16.3.5	Anlage 2.5 Prognoseverkehrsdaten der Bauherrin, Stand: April 2016, 1 Seite	
16.4.1	Anlage 3.1 Gleis- und Verkehrsdaten Nullfall, Stand: April 2016, 9 Seiten	
16.4.2	Anlage 3.2 Gleis- und Verkehrsdaten Planfall, Stand: April 2016, 9 Seiten	
16.5	Anlage 4 Gleisschema, Stand: April 2016, 1 Seite	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.6	Anlage 5a Beurteilungspegel innerhalb Bauabschnitt, Stand: Februar 2020, 107 Seiten	
16.7	Anlage 6 Beurteilungspegel außerhalb Bauabschnitt, Stand: April 2016, 11 Seiten	
16.8.1	Anlage 7.1 Immissionsorte innerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 1	
16.8.2	Anlage 7.2 Immissionsorte innerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 2	
16.8.3	Anlage 7.3 Immissionsorte innerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 3	
16.8.4	Anlage 7.4 Immissionsorte innerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 4	
16.8.5	Anlage 7.5 Immissionsorte innerhalb Bauabschnitt, Stand: Februar: 2020, Blatt 5a	
16.8.6	Anlage 7.6 Immissionsorte innerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 6	
16.8.7	Anlage 7.7 Immissionsorte innerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 7	
16.8.8	Anlage 7.8 Immissionsorte innerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 8	
16.9.1	Anlage 8.1 Immissionsorte außerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 1	
16.9.2	Anlage 8.2 Immissionsorte außerhalb Bauabschnitt, Stand: April: 2016, Blatt 2	
16.10.1	Anlage 9.1 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 1 SSW 2 m, Stand: April 2016, 1 Seite	
16.10.2	Anlage 9.2 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 1 SSW 1 m, Stand: April 2016, 1 Seite	
16.11.1	Anlage 10.1 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 2 SSW 4 m, Stand: April 2016, 1 Seite	
16.11.2	Anlage 10.2 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 2 SSW 3 m, Stand: April 2016, 1 Seite	
16.12.1	Anlage 11.1 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 3 SSW 6 m, Stand: April 2016, 3 Seiten	
16.12.2	Anlage 11.2 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 3 SSW 5 m, Stand: April 2016, 3 Seiten	
16.12.3	Anlage 11.3 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 3 SSW 4 m, Stand: April 2016, 3 Seiten	
16.12.4	Anlage 11.4 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 3 SSW 3 m, Stand: April 2016, 3 Seiten	
16.12.5	Anlage 11.5 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 3 SSW 2 m, Stand: April 2016, 3 Seiten	
16.12.6	Anlage 11.6 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 3 SSW 1 m, Stand: April 2016, 3 Seiten	
16.13.1	Anlage 12.1a Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 6 m, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.2	Anlage 12.2a Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 5 m, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.3	Anlage 12.3a Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 64 m, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.4	Anlage 12.4a Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 3 m, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.5	Anlage 12.5a Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 2 m, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.6	Anlage 12.6a Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 1 m, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.13.7	Anlage 12.7n Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 6 m mit SSD Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.8	Anlage 12.8n Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 5 m mit SSD, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.9	Anlage 12.9n Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 4 m mit SSD, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.10	Anlage 12.10n Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 3 m mit SSD, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.11	Anlage 12.11n Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 2 m mit SSD, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.13.12	Anlage 12.12n Beurteilungspegel Schutzabschnitt 4-5 SSW 1 m mit SSD, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.14.1	Anlage 13.1 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 6 m, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.2	Anlage 13.2 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 5 m, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.3	Anlage 13.3 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 4 m, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.4	Anlage 13.4 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 3 m, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.5	Anlage 13.5 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 2 m, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.6	Anlage 13.6 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 1 m, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.7	Anlage 13.7 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 6 m oben, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.8	Anlage 13.8 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 5 m oben, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.9	Anlage 13.9 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 4 m oben, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.10	Anlage 13.10 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 3 m oben, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.11	Anlage 13.11 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 6 m mit SSD, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.12	Anlage 13.12 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 5 m mit SSD, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.13	Anlage 13.13 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 4 m mit SSD, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.14	Anlage 13.14 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 3 m mit SSD, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.15	Anlage 13.15 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 6 m mit SSA, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.16	Anlage 13.16 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 5 m mit SSA, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.17	Anlage 13.17 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 4 m mit SSA, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.14.18	Anlage 13.18 Beurteilungspegel Schutzabschnitt 5 SSW 3 m mit SSA, Stand: April 2016, 2 Seiten	
16.15	Anlage 14 Schutzabschnitt 1, Stand: April 2016	
16.16	Anlage 15 Schutzabschnitt 2, Stand: April 2016	
16.17	Anlage 16 Schutzabschnitt 3, Stand: April 2016	
16.18	Anlage 17a Schutzabschnitt 4/5, Stand: Februar 2020	
16.19	Anlage 18 Schutzabschnitt 5, Stand: April 2016	
16.20	Anlage 19 Schutzabschnitt 5 alternativ, Stand: April 2016	
16.21	Anlage 20 Fotodokumentation, Stand: April 2016, 13 Seiten	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.22	Anlage 21 Ablaufschema, Stand: April 2016, 1 Seite	
16.23	Anlage 22a Anspruchsberechtigte auf passiven Schallschutz, Stand: Februar 2020, 5 Seiten	
16.24	Anlage 23 Konformitätserklärung Sound Plan vom 01.04.2015, 6 Seiten	
16.25	Anlage 24 Hinweis zur schalltechnischen Untersuchung vom 28.04.2016, 1 Seite	

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

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

A.3.1.1 Einleiten von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird gem. § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Zi. 4 WHG die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer an folgenden Einleitpunkten erteilt.

lfd. Nr.	Entwässerungsbereich	Teilbereich (Bahn-km)	Fläche (ha)	Einleitpunkt nach Gauß/Krüger 42/83 Einleitmenge (l/s)
1	Entwässerungsbereich 1 0,7+73 – 3,1+10	0,7+73 – 1,1+85 Dammabschnitt	0,088 ha Tragschicht	Ableitung über Dammschulter ins Gelände / Versickerung Einleitmenge: Q= 7,53 l/s
2		1,1+85 – 1,3+45 Bahngraben		Ableitung über Dammschulter ins Gelände / Versickerung; Ableitung zum Graben

				<p>km 1,6+84</p> <p>(Vorflut Nr. 1) Abfluss bahnrechts</p> <p>Abflussleitung Q 165 l/s</p> <p>Einleitmenge: Q= 6,16 l/s</p>
3		<p>1,3+45 – 1,6+84</p> <p>Dammabschnitt</p>	<p>0,224 ha</p> <p>Tragschicht</p>	<p>Ableitung über Dammschulter ins Gelände / Versickerung; Ableitung zum Graben km 1,6+84</p> <p>(Vorflut Nr. 1) Abfluss bahnrechts</p> <p>Einleitmenge: Q= 7,53 l/s</p>
4		<p>1,6+84 – 1,8+85</p> <p>Bahngraben</p>		<p>Einleitung über Rohrdurchlass km 1,8+85 Ableitung Grabensystem Kavelstorf bahnrechts</p> <p>(Vorflut Nr. 2) Abfluss bahnrechts</p> <p>Einleitmenge: Q= 7,72 l/s</p>
5		<p>1,8+85 – 3,1+10</p> <p>Bahngraben</p>		<p>Einleitung über Rohrdurchlass km 3,1+10 Ableitung Grabensystem Kavelstorf bahnlinks</p> <p>(Vorflut Nr. 3) Abfluss bahnlinks</p> <p>Einleitmenge: Q= 136,27 l/s</p>

6	Entwässerungs- bereich 2 3,1+10 – 5,4+20	3,1+10 – 3,9+10 Bahngraben		Einleitung über Rohrdurch- lass km 3,9+10 Ableitung Grabensystem Kavelstorf bahnlinks (Vorflut Nr. 4) Abfluss bahn- links Einleitmenge: Q= 110,97 l/s
7		3,9+10 – 4,4+55 Bahngraben		Einleitung über Rohrdurch- lass km 4,3+55 Ableitung Grabensystem Kavelstorf bahnlinks (Vorflut Nr. 5) Abfluss bahn- links Einleitmenge: Q= 64,65 l/s
8		4,4+55 – 4,6+70 Dammabschnitt	0,142 ha Tragschicht	Ableitung über Dammschul- ter ins Gelände / Versicke- rung über die Dammfußgrä- ben Einleitmenge: Q= 6,34 l/s
9		4,6+70 – 4,7+63 Dammabschnitt		Ableitung beidseitig über die Dammschulter / Versicke- rung im Gelände Einleitmenge: Q= 3,52 l/s
10		4,7+63 – 5,4+20 Dammabschnitt	0,434 ha Tragschicht	Ableitung beidseitig über die Dammschulter / Versicke- rung im Gelände Einleitmenge: Q= 19,36 l/s
11	Entwässerungs- bereich 3 5,5+10 – 10,5+65	5,5+10 – 6,0+60 Dammabschnitt	0,363 ha Tragschicht	Ableitung beidseitig über die Dammschulter / Versicke- rung im Gelände Einleitmenge: Q= 16,20 l/s

12		6,1+45 – 8,4+75 Bahngraben		Ableitung beidseitig über die Bahngräben bis zu Verroh- rung EÜ B110 km 8,4+88 Vorfluter Nr. 6 Graben „Car- bäk“ Einleitmenge: Q= 276,15 l/s
13		8,4+75 – 9,0+30 Bahngraben	Tragschicht und Bö- schung	Ableitung beidseitig über die Bahngräben bis zu Verroh- rung EÜ km 9,0+25 Vorfluter Nr. 6 Graben „Car- bäk“ Einleitmenge: Q= 50,95 l/s
14		9,0+30 – 10,1+00 Bahngraben	Tragschicht und Bö- schung	Ableitung beidseitig über die Bahngräben bis zur Kaska- de in km 10,1+65 Ablauf über Grabensystem bahnlinks km10,1+65 Vorfluter Nr. 6 Graben „Car- bäk“ Einleitmenge: Q= 98,34 l/s
15		10,1+00 – 10,2+25 Dammabschnitt	0,083 ha Tragschicht	Ableitung über Dammschul- ter ins Gelände / Versicke- rung im Gelände Einleitmenge: Q= 3,70 l/s
16		10,2+25 – 10,3+25 Bahngraben	Tragschicht und Bö- schung	Ableitung Bahngraben bahn- rechts bis zur Kaskade in km 10,2+30 Ableitung Bahngraben bahn- links über Dammschulter ins Gelände in km 10,2+30 Vorfluter Nr. 6 Graben „Car-

				bäk“ Einleitmenge: Q= 7,58 l/s
17		10,3+25 – 10,5+00 Dammabschnitt	0,116 ha Tragschicht	Ableitung über Dammschul- ter ins Gelände / Versicke- rung im Gelände Einleitmenge: Q= 5,18 l/s
18		10,4+87 – 10,5+65 Bahngraben	Tragschicht und Bö- schung	Ableitung Bahngraben beid- seitig über Dammschulter ins Gelände in km 10,4+87 Einleitmenge: Q= 3,73 l/s

Nebenbestimmungen:

- Verunreinigungen durch Arbeitsverfahren, Arbeitstechnik, Arbeits- und Transportmittel sind auszuschließen.
- Bei Havarien mit wassergefährdenden Stoffen sind Sofortmaßnahmen vorzunehmen und die untere Wasserbehörde ist über die Havarie sowie eingeleitete Maßnahmen unverzüglich zu informieren.

Es sind ausschließlich Baustoffe zu verwenden, die sich nicht nachteilig auf die Gewässerbeschaffenheit auswirken können.

A.3.1.2 Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird gem. § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Zi. 4 WHG die wasserrechtliche Erlaubnis für das Versickern von schwach verschmutzten Niederschlagswassers in Bahngräben erteilt.

Nebenbestimmungen:

- Bei der Einleitung des Niederschlagswassers in das Grundwasser ist den Bewirtschaftungszielen für das Grundwasser gem. § 47 WHG hinreichend Rechnung zu tragen.
- Bei Unfällen, bei denen die Besorgnis besteht, dass wassergefährdende Stoffe über die Entwässerungsanlage in das Grundwasser gelangen könnten, ist unverzüglich die zuständige untere Wasserbehörde zu informieren.

Die Entwässerungsanlagen sind entsprechend den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäß zu unterhalten.

Sie sind als Abwasseranlagen so zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden, § 60 Abs. 1 WHG.

A.3.2 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Abweichungen vom Regelwerk

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

A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das geplante Vorhaben befindet sich zu 2/3 in der Trinkwasserschutzzone der Warnow. Die Bestimmungen der Schutzzonenverordnung vom 27.03.1980 (Beschluss Nr.54-15/80 des Bezirkes Rostock) sind einzuhalten.

Bezüglich der Verbote und Nutzungsbeschränkungen innerhalb der derzeit gültigen Schutzzone wird auf die aus der Zeit der DDR stammenden, Technischen Güte- und Lieferbedingungen (TGL) 43850/01 mit Gültigkeit ab dem 01.07.1989 verwiesen und ausgeführt, dass die nach DDR-Recht festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete gemäß § 136 Abs. 1 LWaG MV fortgelten. In den Schutzgebietsbeschlüssen sind Verbote und Nutzungsbeschränkungen festgelegt bzw. es wird auf die Technischen Güte- und Lieferbedingungen (TGL) 24348 bzw. 43850 verwiesen. Die Verbote und Nutzungsbeschränkungen der TGL 43850 haben für alle zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser TGL (01.07.1989) bestehenden Trinkwasserschutzgebiete Geltung erlangt (siehe Einleitungssatz in TGL 43850). Für Trinkwasserschutzgebiete für Oberflächengewässer gilt die TGL 43850/06. Die Verbote und Nutzungsbeschränkungen

sind in Verbindung mit § 12 Standardisierungs-Verordnung der DDR vom 21.09.1967 (GBl. II S. 665), wonach staatliche Standards als Rechtsvorschrift für die gesamte Volkswirtschaft verbindlich sind, kraft Gesetzes in die Festsetzungsbeschlüsse transferiert und zu deren Bestandteil geworden. Enthält ein Beschluss zur Festsetzung eines Trinkwasserschutzgebietes eigenständige Regelungen, die höhere Anforderungen als in der TGL stellen, so gelten diese gemäß § 136 Abs. 1 LWaG fort. Enthält ein Beschluss einen Verweis auf die TGL 24348, so ist an deren Stelle seinerzeit die TGL 43850 getreten (vgl. Einleitungssatz in TGL 43850). Dies ist den Hinweisen, die am Ende der TGL 43850/06 abgedruckt sind (S. 5), zu entnehmen.

Durch die untere Wasserbehörde des Landkreises werden folgende Auflagen erteilt:

- Grundwasserabsenkungen sind ebenfalls genehmigungspflichtig und bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.
- Bei durchzuführenden Abbrucharbeiten ist ein Eindringen wassergefährdender Stoffe ins Erdreich und ins Grundwasser auszuschließen.
- Hinsichtlich der Arbeiten innerhalb der Trinkwasserschutzzone II der Warnow im Bereich des Grabens 16 -Gewässer 2. Ordnung (lfd. Nr.3 in den Antragsunterlagen) sowie der Kösterbeck ist Nachfolgendes zu beachten:
 1. Es sind die einzelnen beim Bau beteiligten Firmen entsprechend einzuweisen. Die auf der Baustelle Beschäftigten Arbeitskräfte sind nachweislich zu belehren.
 2. Der Freisetzung ölhaltiger Tropfverluste bzw. dem Austritt wassergefährdender Stoffe bei den einzusetzenden Baumaschinen ist durch geeignete Maßnahmen zu begegnen. Entsprechende Materialien sind zur Vorsorge bereitzuhalten.
 3. Im Havariefall sind sofort eigenständig Maßnahmen einzuleiten. Bei Havariefällen ist unverzüglich die Leitstelle unter Tel.-Nr. 038203/62169 zu benachrichtigen.
 4. Die Betankung, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen hat außerhalb der TWSZ II zu erfolgen. Die Baustelle ist während der Arbeitszeiten und nach den jeweiligen täglichen Arbeitsenden gegen unbefugtes Betreten und Befahren zu sichern.
 5. Auf der Baustelle anfallendes Abwasser ist schadlos zu beseitigen, die Versickerung ist unzulässig.

6. Die Beseitigung späterer Schäden als Folge der durchgeführten Maßnahmen gehen zu Lasten des Antragstellers. Alle Eingriffe in den Boden sind zu minimieren. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind zerstörte Vegetationsflächen zu rekultivieren und auf Dauer als solche zu erhalten.
7. Die Baustelle ist durch den Bauleiter zu kontrollieren. Das Ergebnis ist im Bautagebuch zu dokumentieren. Über festgestellte Gefährdungen bzw. Nichteinhaltung der vorgenannten Nebenbestimmungen ist die untere Wasserbehörde unverzüglich zu informieren.

Für die Einhaltung und Umsetzung der genannten Auflagen ist die VHT verantwortlich.

Außerdem sind für den Havariefall Konzepte sowohl für die Bauphase als auch den Betrieb vorzulegen, die den Anforderungen des Gewässerschutzes und der TWSZ entsprechen. Eine Benachrichtigung der Behörden alleine ist nicht ausreichend. Das Havariekonzept hat sowohl für die Bauphase als auch für den Betrieb der Bahnstrecke geeignete Eingriffs-/Abspermmöglichkeiten in den Vorflutgräben bzw. zu kreuzenden Gewässern II. Ordnung vor Eintritt in die Oberwarnow als Schutzzone I der Wasserfassung Rostock ausweisen.

Hinsichtlich der Maßnahme laut Landschaftspflegerischem Begleitplan: Entwicklung eines Gehölzbestandes südlich von Papendorf, Gemarkung Papendorf, Flur 3, Flurstück 155 ist der angrenzende Graben 16, Gewässer 2.Ordnung zu beachten. Der Pflanzabstand zum Gewässer ist so zu gestalten, dass die Möglichkeit der Gewässerunterhaltung gewährleistet wird. Dazu sind Absprachen mit dem Wasser- und Bodenverband „Untere Warnow Küste“ zu führen.

A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Rechtskraft der Genehmigung ist den unteren Naturschutzbehörden mitzuteilen. Der Vorhabenträger hat die Anrechnung mit dem Inhaber des Ökokontos Succower Offenlandschaft (LRO-035) unverzüglich vertraglich zu sichern. Die entsprechenden Belege der Inanspruchnahme (Abbuchung) des Ökokontos sind den zuständigen unteren Naturschutzbehörden (Landkreis Rostock und Hanse- und Universitätsstadt Rostock) in Kopie unter Angabe des Titels und des Aktenzeichens der Planfeststellung umgehend zu übersenden. Ansprechpartner sind benannt.

Die Vorhabenträgerin hat für die Nutzung des Ökokontos einen Reservierungsvertrag mit dem Inhaber des Ökokontos abgeschlossen. Die Abbuchung des benötigten Umfangs an Ökopunkten erfolgt nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses.

- Eine ökologische Baubetreuung ist zur Absicherung der Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes für die Baumaßnahme einzusetzen (Maßnahmen 010_VA bis 016_VA). Die Kontaktdaten dieser umweltfachlichen Bauüberwachung sind der unteren Naturschutzbehörde zu übermitteln. Ein Abschlussbericht über die Ergebnisse der ökologischen Baubetreuung ist der unteren Naturschutzbehörde nach Abschluss des Vorhabens zu übergeben. Entsprechend Punkt 5.5 des LBP ist für das Vorhaben eine allgemeine umweltfachliche Bauüberwachung nach EBA-Leitfaden vorgesehen, so die Vorhabenträgerin. Diese ist auch für die Absicherung und Überwachung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen 010_VA-016_VA zuständig. Die Vorhabenträgerin sichert die Einhaltung der Auflagen hinsichtlich der Übermittlung der Kontaktdaten sowie der Übergabe des Abschlussberichtes zu.
- Die Maßnahme 017_CEF „Erhöhung der Anzahl der Fledermausquartiere im Umfeld der zu erneuernden Durchlässe“ ist durch eine Ökologische Baubetreuung fachgerecht umzusetzen. Ein Ergebnisbericht ist der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen. Die in Punkt 5.5 beschriebene allgemeine umweltfachliche Bauüberwachung ist auch für die Kontrolle der CEF-Maßnahmen zuständig. Für die Ausführung der Maßnahme wird eine Fachfirma gebunden. Der Ergebnisbericht wird der UNB übermittelt
- Beginn (bereits der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen) und Abschluss der Maßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig anzuzeigen. Ansprechpartner ist Herr Hermanns (uwe.hermanns@rostock.de, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Am Westfriedhof 2, 18059 Rostock).

A.4.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Schutz

A.4.3.1.1 Allgemeines

Den Maßnahmen liegt ein allgemeines Planungskonzept zugrunde, das sich an den Grundsätzen und Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege i.S. des § 1

BNatSchG sowie an den für den Planungsabschnitt vorliegenden Zielen der natur-schutzfachlichen Planungen orientiert.

Im Rahmen der Bearbeitung des LBP wurde versucht, eine möglichst eingriffsnahe, funktionsgerechte Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft herbeizuführen.

Die zur Vermeidung und Minderung, zur Gestaltung, zum Ausgleich oder Ersatz geplanten Maßnahmen werden unter Benennung der betroffenen Flächen sowie einschließlich der erforderlichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen nachfolgend vom Grundsatz her beschrieben.

Bei den folgend genannten Maßnahmen handelt es sich um Auflagen, die mit dem Plan festgestellt werden und für deren Umsetzung die VHT verantwortlich ist. Diese Maßnahmen sind vor, während und nach Abschluss des Bauvorhabens erforderlich.

A.4.3.1.2 Die Maßnahmen und Kompensationsmaßnahmen

001_V Anfeuchten offener Bauflächen bei Trockenheit

In Phasen längerer Trockenheit sind die Bauflächen mit offenem, winderosionsgefährdetem Boden (z.B. Baufeld, BE-Fläche) feucht zu halten. Eingestaubte Gehölzbestände sind gegebenenfalls abzuspritzen. Mieten sind mit Planen abzudecken.

002_V Bauzeitlicher Schutz des Bodens und Grundwassers

Zum Schutz des Bodens und des Grundwassers erfolgt die Umsetzung eines Maßnahmen-bündels. Hierbei ist Folgendes zu beachten:

- Das Baufeld ist auf die bautechnischen Notwendigkeiten zu beschränken. Außerhalb der ausgewiesenen Baustelleneinrichtungsflächen dürfen keine weiteren Flächen zum Abstellen von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Baumaterial genutzt werden.
- Sämtliche Bauarbeiten sind entsprechend der technischen Regeln so auszuführen, dass Boden und Grundwasser nicht verunreinigt werden.
- Es sind emissionsarme Baumaschinen und Baufahrzeuge entsprechend dem Stand der Technik zu verwenden. Die Bedienung der Baumaschinen hat durch geschultes Fachpersonal zu erfolgen. Die Wartung, Reinigung und Betankung von Baufahrzeugen hat nur auf dafür geeigneten Flächen (z.B. versiegelten Flächen) zu erfolgen.
- Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist zu vermeiden.

- Nach baubedingten Verdichtungen, insbesondere im Bereich von bauzeitlich genutzten Ackerflächen, sind Bodenlockerungsmaßnahmen umzusetzen.
- Überschüssig anfallender Erdaushub ist unter Beachtung von § 202 BauGB sowie der Technischen Regeln der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-TR) „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen“ zu verbringen und sachgerecht zu verwerten.
- Nach gegenwärtigem Kenntnisstand sind im Bereich der geplanten baulichen Maßnahmen keine Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen bekannt. Sollten bei den Erdarbeiten ungewöhnliche Verfärbungen oder Gerüche auftreten, ist die weitere Vorgehensweise mit der jeweils zuständigen Bodenschutzbehörde abzustimmen.

003_V Bauzeitlicher Schutz von Fließgewässern

Die Bauarbeiten sind entsprechend den technischen Regeln so auszuführen, dass nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften vermieden und die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushaltes erhalten werden.

Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, insbesondere in der Nähe naturnaher Fließ- und Stillgewässer ist besondere Vorsicht geboten.

Im Falle einer Havarie mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich die zuständige untere Wasserbehörde der Stadt Rostock bzw. des Landkreises Rostock zu benachrichtigen.

004_V Schutz von Einzelbäumen und Gehölzen

Im Bereich von schützenswerten Gehölzbeständen sind Schutzvorkehrungen zu ergreifen, die mögliche Beschädigungen vermeiden. Die Schutzmaßnahmen sind der DIN 18 920 und der RAS-LP 4 zu entnehmen.

Errichtung von Schutzzäunen/ Einzelbaumschutz zur Vermeidung mechanischer Schäden:

Für die an das Baufeld angrenzenden Einzelbäume ist eine standfeste Sicherung zu errichten, die den gesamten Wurzelbereich (Bodenoberfläche unter der Krone) umschließt. Ist dies aus Raumgründen nicht möglich, ist der Baum mit einem Stangen-geviert (2 x 2 m) oder mit einer gegen den Stamm abgepolsterten Bohlenummantelung zu versehen (Höhe mind. 2 m); tiefhängende Äste sind hochzubinden.

Für den vorgesehenen Flächenschutz der Gehölzbestände nach RAS-LP 4 und DIN 18 920 gelten die in den Maßnahmenplänen dargestellten Bereiche. Diese dürfen nicht Teil des Arbeitsstreifens sein und während der Bauzeit nicht befahren, betreten oder für die Ablagerung von Baumaterial genutzt werden. Für die Zeit der Baudurchführung ist ein Schutzzaun aufzustellen (mind. 2,00 m hoch).

Die zu schützenden Gehölzbestände sind in den LBP-Maßnahmenplänen dargestellt. Die bauzeitlichen Gehölzschutzmaßnahmen werden nach Abschluss der Baumaßnahme zurück-gebaut.

Schutz von Bäumen bei Abgrabungen, Bodenauftrag und mechanischen Belastungen im Wurzelbereich:

Schachtarbeiten im Wurzelbereich schutzwürdiger Gehölze sind grundsätzlich mit der Hand auszuführen. Bei Abgrabungen im Wurzelbereich schutzwürdiger Einzelbäume ist je nach Alter, Standort und dem zu erwartenden Wurzelverlust der Einbau eines Wurzelvorhangs zum Schutz und Erhalt der Bäume erforderlich (s. RAS-LP 4, Bild 16). Die Baugrube ist bis zur Verfüllung feucht zu halten.

Der unversiegelte Wurzelbereich darf grundsätzlich durch Befahren oder Abstellen von Baugeräten (o. Ä.) nicht belastet werden. Ist eine befristete Belastung nicht vermeidbar, sind die bauzeitlich belasteten Flächen im Wurzelbereich der Gehölze gegen Verdichtungen mit Bodendruck mindernden Platten oder Matten mit einem mindestens 20 cm starken Unterbau aus dränschichtgeeignetem Material zu schützen (s. RAS-LP 4; Bild 13). Der Unterbau wird durch ein druckverteilendes Vlies vom bewurzeltem Boden getrennt.

Die auf diese Weise zu schützenden Wurzelbereiche sind durch die Bauüberwachung festzulegen.

Schutz des Kronenraumes:

Die Krone der an das Baufeld angrenzenden Bäume ist ebenfalls vor Beschädigung zu schützen, ggf. sind Äste hochzubinden und fachgerecht zurückzuschneiden.

005_V Schutz wertvoller Lebensräume

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Feuchtbiotope sind Biotop-schutzzäune mit einer Höhe von ca. 2 m aufzustellen. Die Zäune sind als Verbissschutzzäune aus Drahtgeflecht auszuführen.

Die Zäune sind vor Baubeginn zu errichten, während der Bauzeit zu unterhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurückzubauen.

006_V Rekultivierung bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen

Bauphasenzeitlich überprägte, unversiegelte Flächen wie Baustelleneinrichtungs- und Materiallagerflächen, temporär überprägte Bahnrandflächen (u.a. neuprofilierte Bahnböschungen) sind nach Beendigung der Bauarbeiten vollständig zu beräumen und entsprechend ihrem Ist- Zustand wiederherzustellen.

Die BE-Flächen und Baustraßen sind durch eine mechanische Lockerung des verdichteten Bodens in den Ausgangszustand zurückzusetzen.

Für die neu profilierten Bahnböschungen sowie die nachfolgend benannten Logistikflächen ist unter Beachtung § 40 BNatSchG eine Ansaat mit gebietsheimischem, zertifiziertem Saatgut vorzunehmen:

- Bahn-km 4,27-4,36 (BE-Flächen beiderseits des Durchlasses),
- Bahn-km 10,17-10,20 (BE-Fläche bahnlinks),
- Bahn-km 10,22-10,40 (BE-Fläche bahnlinks).

007_VA Beschränkung des Rodungs-/Rückschnittzeitraums

Rodung/ Rückschnitte von Bäumen und Gehölzen dürfen nur außerhalb der Vegetationsperiode im Zeitraum vom 01.10. bis 28./ 29.02. erfolgen. Damit wird vermieden, v. a. Vögel (Brutvorkommen) in der Fortpflanzungszeit zu beeinträchtigen.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

008_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung

Sollte ein Baubeginn zwischen dem 01.03. und dem 31.08. geplant sein, sind bauzeitlich beanspruchte Flächen mit vorjähriger Ruderalvegetation einer Mahd zu unterziehen, um sie für Bodenbrüter zu entwerten. Sofern erforderlich, sind die Mahdgänge bis Baubeginn alle 6-8 Wochen zu wiederholen. Am Rand vorhandener Ackerflächen kann die Ruderalvegetation alternativ auch gefräst werden.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

009_VA Vorgabe zum Baubeginn in Bereichen mit Nachweisen gefährdeter Brutvogelarten

In Bereichen mit Nachweisen gefährdeter Brutvogelarten wird festgesetzt, dass der Baustart nicht zwischen dem 15.04. und dem 31.08. erfolgen darf. Für die an den Baubeginn anschließenden Jahre wird davon ausgegangen, dass durch die laufenden Bauarbeiten eine Vergrämung erfolgt.

Dies gilt für die folgenden Bereiche:

- Km 1,30 - 1,90 (Vorkommen des Feldschwirls)
- Km 4,50 - 4,65 (Vorkommen der Sperbergrasmücke)

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

010_VA Ökologische Fällbegleitung (Fledermäuse, Höhlenbrüter)

Im Rahmen der Baumaßnahme werden alle verlorengehenden, relevanten (Alt-)Bäume im Baufeld vor Rodung auf Bruthöhlen von Vögeln bzw. auf Vorkommen von Fledermäusen untersucht.

Sollten Bruthöhlen nachgewiesen werden, erfolgt für jede verlorengehende Bruthöhle die eingriffsnah Anbringung von einem geeigneten Nistkasten. Der Ort der Anbringung wird mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.

Sollten Fledermäuse in Ritzen oder Nischen der betroffenen Bäume vorhanden sein, ist die jeweils zuständige Naturschutzbehörde zu informieren und die genaue Vorgehensweise abzustimmen. Für jedes verlorengehende Quartier wird ein geeigneter Fledermauskasten eingriffsnah im Bereich von Bäumen angebracht (z.B. Fledermaus-Universalhöhle 1FFH von Schwegler).

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

011_VA Baubegleitende Kontrolle der abzureißenden Durchlässe

Zur Vermeidung einer Tötung von Fledermäusen durch die Zerstörung von Fledermaus-quartieren wird vor Beginn der Bauarbeiten an den Durchlässen km 1,684, 1,885, 3,914, 4,335, 10,165 und 10,565 eine Überprüfung geeigneter Strukturen im Durchlass auf Fledermäuse durch einen Fachmann vorgenommen.

Bei einem Nachweis von Fledermäusen ist die zuständige untere Naturschutzbehörde des Landkreises bzw. der Stadt Rostock zu kontaktieren und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

012_VA Verminderung baubedingter Lichtemissionen

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen nachtaktiver Säugetiere (Fischotter, Fledermäuse) sind Bauarbeiten während der Dämmerungs- und Nachtzeiten auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Sollten Nachtbauarbeiten unumgänglich sein, so ist die Beleuchtung so anzuordnen und zu fokussieren, dass möglichst wenig Streulicht entsteht. Eine großräumige Ausstrahlung der Umgebung ist unbedingt zu vermeiden. Außerhalb der Arbeitszeit ist die Beleuchtung abzustellen.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

013_VA Anlage von Ausstiegshilfen

Zur Vermeidung einer Fallenwirkung im Bereich erforderlicher Baugruben sind geeignete Ausstiegshilfen (z. B. schräg eingestellte Bohlen) vorzusehen.

Zusätzlich sind offene Baugruben regelmäßig zu kontrollieren. Hineingefallene Tiere, die sich nicht selbstständig befreien können, werden von einer Fachkraft in unbeeinträchtigte Teile ihres Lebensraums umgesetzt.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

014_VA Vermeidungsmaßnahme Reptilien

In Bereichen mit Reproduktionsnachweisen von gefährdeten und geschützten Arten der Reptilien (Zauneidechse, Ringelnatter) sind Reptilienleitzäune am Rand des Baufeldes zu errichten, um baubedingte Tötungen von Tieren durch ein Einwandern in das Baufeld zu vermeiden.

Die Zäune orientieren sich an Kap. 6.3 nach „Merkblatt für Amphibienschutz an Straßen“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2000) und werden mit einer Mindesthöhe von 60 cm (über dem Erdboden) aus undurchsichtigem, witterungsfestem, glattem Material ausgeführt. Sie dürfen für Reptilien nicht überwindbar sein. Die Oberkante muss jeweils in Anwanderrichtung umgebogen oder mit einer seitlich überstehenden Abdichtung versehen sein. Der Sperrzaun muss ca. 10 cm in das Erdreich ragen, um ein Unterwandern auszuschließen.

Die Schutzzäune sind mindestens 4 Wochen vor Baubeginn aufzustellen. Sollten die Baumaßnahmen im Herbst oder Winter beginnen, sind die Reptilienleitzäune spätestens im August zu errichten, um eine Überwinterung von Tieren im Bahnkörper zu vermeiden.

Die Zäune sind während der Bauarbeiten funktionsfähig zu halten und regelmäßig freizumähen. Mit Abschluss der Baumaßnahme und nach Durchführung der Maßnahme 006_V werden die Zäune entfernt, sodass die Reptilien in ihren Gesamtlebensraum wieder einwandern können.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

015_VA Vermeidungsmaßnahme Amphibien

In Bereichen mit zu erwartenden Amphibienvorkommen sind geeignete Leitzäune am Rand des Baufeldes zu errichten, um baubedingte Tötungen von Tieren zu vermeiden.

Die Zäune orientieren sich an Kap. 6.3 nach „Merkblatt für Amphibienschutz an Straßen“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2000) und werden mit einer Mindesthöhe von 60 cm (über dem Erdboden) aus undurchsichtigem, witterungsfestem, glattem Material ausgeführt. Sie dürfen für Reptilien nicht überwindbar sein. Die Oberkante muss jeweils in Anwanderrichtung umgebogen oder mit einer seitlich überstehenden Abdichtung versehen sein. Der Sperrzaun muss ca. 10 cm in das Erdreich ragen, um ein Unterwandern auszuschließen.

Die Schutzzäune sind mindestens 4 Wochen vor Baubeginn aufzustellen. Sollten die Baumaßnahmen im Herbst oder Winter beginnen, so sind die Amphibienleitzäune spätestens im Oktober zu errichten, um eine Überwinterung von Tieren im Bahnkörper zu vermeiden.

Die Zäune sind während der Bauarbeiten funktionsfähig zu halten und regelmäßig freizumähen. Mit Abschluss der Baumaßnahme werden die Zäune entfernt, sodass die Amphibien in ihren Gesamtlebensraum wieder einwandern können.

Sollten Wechselbeziehungen über die Bahnstrecke hinweg zu erwarten sein, werden die abgegrenzten Bereiche im ersten Jahr des Baugeschehens während der Wanderzeit kontrolliert und am Zaun aufgefundene Tiere ggf. fachgerecht umgesetzt.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

016_VA Abfangen von Zauneidechsen aus dem Baufeld

In Bereichen mit Nachweisen von Zauneidechsen im Baufeld ist ein Abfangen und Umsetzen von Tieren vorgesehen.

Das Abfangen und Umsetzen ist von herpetologisch geschultem Fachpersonal durchzuführen. Zur Unterstützung des Handfangs ist eine geeignete Methodik durch den Herpetologen zu wählen. Dies kann z.B. die Anlage künstlicher Versteckmöglichkeiten (Bretter, Blechplatten) sein.

Es sind mindestens 10 Begehungen in den frühen Morgen- oder Abendstunden, bei geeignetem Wetter auch tagsüber vor Baubeginn notwendig. Die Fangperiode muss im Zeitraum von August bis September liegen (bei Änderung des Bautermins ist ggf. eine Anpassung erforderlich).

Aufgefundene Tiere sind in geeignete, vom Baufeld unbeeinträchtigte Randbereiche unweit ihres Teillebensraumes (jenseits des Zaunes bzw. Baufeldes) wieder aussetzen. Die Aussetzungsflächen sind dem Einbringen von Tieren durch Mosaikmahd aufzuwerten. Die Mahd dient hierbei primär zur Verbesserung der Nahrungsgrundlage.

In Bereichen, in denen sich der Lebensraum der Zauneidechse auf das bauzeitlich überprägte freie Gleisplanum beschränkt, sind aufgefundene Tiere auf die vorgezogen hergestellte Ausgleichsfläche bei Kessin zu transportieren.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

Kompensationsmaßnahmen

Nicht vermeidbare oder nicht weiter zu mindernde Beeinträchtigungen sind entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Begründung der Art und des Umfanges von Kompensationsmaßnahmen wird aus dem Eingriff unmittelbar abgeleitet.

Im unmittelbaren Untersuchungsraum an der Bahnstrecke 6448 stehen keine für eine landschaftspflegerische Kompensation geeigneten Flächen zur Verfügung. Die im näheren Umfeld, an weiteren Bahnstrecken vorhandenen bahneigenen Flächen sind aufgrund ihrer Größe, ihrer Lage/Zugänglichkeit und/oder ihres Zustandes überwiegend ungeeignet. Zur Kompensation der Funktionen allgemeiner Bedeutung wird daher auf ein Ökokonto der Landesforsten MV zurückgegriffen. Ergänzend wird in Ab-

stimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Rostock eine Fläche zur Realkompensation genutzt.

017_CEF Erhöhung der Anzahl der Fledermausquartiere im Umfeld der zu erneuernden Durchlässe

Auf konzerneigenen Flächen entlang der Bahnstrecke 6448 werden zur Kompensation verlorengelender Habitatstrukturen für Fledermäuse vor Baubeginn 6 x 2 geeignete, wartungsarme Fledermauskästen (z.B. Fledermaus-Universalhöhle 1FFH der Fa. Schwegler) an geeigneten Starkbäumen aufgehängt. Hierbei sollten möglichst 2 Kästen in unmittelbarer räumlicher Nähe installiert werden.

Die Fledermauskästen sollen in einer Höhe von mindestens 3 m möglichst südexporientiert angebracht werden. Auf freie An- und Abflugmöglichkeiten ist zu achten.

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

018_FCS Förderung von Arten der strukturreichen Offenlandschaft bei Kessin

Zur Kompensation von Eingriffen in Lebensräume der streng geschützten Zauneidechse sowie des Feldschwirls soll eine ca. 3.000 m² große Ackerfläche bei Kessin aufgewertet werden. Westlich wird die Ackerfläche durch eine naturnahe Strauchhecke begrenzt, die möglicherweise vor 15 bis 20 Jahren als Kompensationsmaßnahme angelegt wurde.

Die Ackerfläche wird mit 3 Stubben-/Steininseln angereichert, diese reichen zur Überwinterung der Zauneidechse bis ca. 1 m in das Erdreich. Zur Eiablage werden 3 kleinere Sandinseln angelegt.

Ungefähr 30% der Ackerfläche werden ca. 2-3 dm stark aufgesandet. Der anstehende Boden erhält eine Ansaat mit blütenreichem Regiosaatgut - die aufgesandeten Flächen erhalten eine blütenreiche Magerrasenansaat. Hierdurch soll möglichst zeitnah eine geeignete Nahrungsgrundlage für die Zauneidechse geschaffen werden.

In Abgrenzung zur Ackerfläche werden am Ostrand der Maßnahmenfläche Findlinge gesetzt, um einer wilden agrarischen Nutzung vorzubeugen.

019_ÖK Ökokonto Succower Offenlandschaft

Zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Funktionen allgemeiner Bedeutung wird auf ein Ökokonto der Landesforst Mecklenburg-Vorpommern zurückgegriffen. Das Ökokonto LRO-035 beinhaltet die Entwicklung und den Erhalt von seltenen Offenlandbiotopen sowie Waldrändern inklusive langfristiger Pflege.

Nordöstlich der Kreisstadt Güstrow, in einer hügeligen Grundmoränenlandschaft und umgeben von landwirtschaftlich genutzten Flächen, liegt eines von zahlreichen Waldgebieten, das „Suckower Tannen“ genannt wird. Inmitten dieses Waldgebietes verläuft zentral von Ost nach West eine Energiefreileitungstrasse, in deren Bereich sich die Maßnahmefläche befindet. Sie wird durch einige Waldstraßen in vier Teilgebiete getrennt.

Das erste und zweite Teilgebiet zeichnen sich durch ein welliges Relief mit vorwiegend nährstoffarmen und bodensauren Standorten aus. Im dritten Teilgebiet fällt das Gelände allmählich ab. Die Bodenverhältnisse werden zunehmend frischer und nährstoffreicher bis sie in die Niederungsflächen des Augrabens des vierten Teilgebiets übergehen. Hier herrschen frische bis feuchte, nährstoffreiche Standortverhältnisse.

Durch die vielfältigen Bedingungen auf der Fläche kamen hier bereits vor Maßnahmebeginn sieben geschützte Biotoptypen vor: Sandmagerrasen, Ruderalisierter Sandmagerrasen, Hochstaudenflur feuchter Moor- und Sumpfstandorte, Laubgebüsch bodensaurer Standorte, Trockene Zwergstrauchheide, Ruderalgebüsch und mesophiles Laubgebüsch. Allerdings wurden diese durch Pioniergehölze zunehmend beeinträchtigt.

Um die gehölzdominierten Biotoptypen in seltene Offenlandschaften zu überführen, erfolgte bereits eine vollständige Entfernung der Gehölzaufkommen (inklusive Stubbenrodung). Abhängig vom Ausgangsbiotop wurden außerdem organische Auflagen entfernt sowie weitere Sandmagerrasen-, Frischwiesen- und Feuchtgrünlandflächen angelegt. Es folgt die Umsetzung eines langfristig angelegten Pflegemanagements (80 Jahre), um diese Biotopstrukturen vollständig zu entwickeln und zu erhalten.

Zur Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Funktionen allgemeiner Bedeutung werden 63.500 m² KFÄ benötigt. Der Vorhabenträger ist somit im Rahmen der Landschaftspflegerischen Kompensation zur Leistung einer Ersatzgeldzahlung an den Inhaber des Ökokontos zum Erwerb von 63.500 m² KFÄ verpflichtet.

Ansprechpartner stellvertretend für den Flächeneigentümer ist die Landesforst MV Flächenagentur (Tel.: 03843 8301 204)

020_E Entwicklung eines Gehölzbestandes südlich von Papendorf

Die Maßnahme umfasst die Entwicklung eines Gehölzbestandes südlich von Papendorf. Die beplante Fläche befindet sich westlich der Bahnstrecke Bützow-Rostock auf dem Flurstück 155 der Flur 3, Gemarkung Papendorf. Die Flächengröße der geplanten Maßnahme beträgt 13.500 m². Die Maßnahme grenzt östlich an einen Weg; nördlich befindet sich ein Gehölzbestand mit eingelagerten Gewässern. Dieser wird durch die geplante Maßnahme in Richtung eines weiteren Kleingewässers ausgeweitet.

Auf der Maßnahmenfläche ist die Pflanzung gebietsheimischer, standortgerechter Laubgehölze vorgesehen. Der Anteil der bepflanzen Fläche soll ca. 60 % betragen.

Die Pflanzung erhält einen gestuften Aufbau; Gehölze 1. Ordnung sind in der Mitte der Pflanzfläche anzuordnen. Am Rand der Pflanzfläche ist ein mindestens 5 m breiter Saumstreifen zu belassen.

Für die Pflanzung sind auf 30 % der Fläche Baumgehölze (Bäume 1./2. Ordnung) zu verwenden. Die Pflanzung der Sträucher erfolgt im Verband 1,0 m x 1,5 m; für Bäume sind größere Pflanzabstände (ca. 3,0 m x 3,0 m für Bäume 2. Ordnung bzw. 6,0 m x 6,0 m für großkronige Bäume) einzuplanen.

Es können u.a. folgende Gehölze zur Pflanzung verwendet werden:

Bäume

Acer campestre Feld-Ahorn

Betula pendula Sand-Birke

Quercus robur Stiel-Eiche

Fraxinus excelsior Esche

Ulmus laevis Flatterulme

Carpinus betulus Hainbuche

Sträucher

Crataegus monogyna Weißdorn

Corylus avellana Gewöhnliche Hasel

Euonymus europaeus Europäisches Pfaffenhütchen

Sambucus nigra Schwarzer Holunder

Salix caprea Salweide

Bäume sind gemäß HzE als Heister, Qualität 150/200, Sträucher als verpflanzte Sträucher, Qualität 60/100 zu pflanzen.

Für die Bäume ist eine Schrägpfahlverankerung vorzusehen. Die Pflanzung erhält einen geeigneten Schutz gegen Wildverbiss.

Pflege:

Die Pflanzung erhält eine 5-jährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege einschließlich bedarfsweiser Bewässerung. Nach dem 5. Jahr ist die Verankerung der Bäume zu entfernen.

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

Nationale Schutzkategorie

Der Untersuchungsraum tangiert zwischen Bahn-km 5,2 und 5,35 das Naturschutzgebiet (**NSG**) „**Unteres Warnowland**“. Der minimale Abstand zur Bahnstrecke beträgt 60 m. Allerdings verläuft eine der geplanten Baustraßen am unmittelbaren Rand des Schutzgebietes.

Internationale Schutzkategorien

Zwischen Bahn-km 5,76 und 5,80 quert die Bahnstrecke das **FFH-Gebiet DE 2138-302 „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“**. Das 6.479 ha große FFH-Gebiet umfasst das vermoorte Urstromtal der Warnow, inklusive kleiner Zuflüsse. In diesem reich strukturierten Talmoorkomplex liegen Gewässer, Röhrichte, Wälder, Grünländer, Pfeifengraswiesen und kalkreiche Niedermoore, die eine Vielzahl wertvoller Arten beheimaten.

A.4.5 Artenschutz

Aufgrund der zu erwartenden Betroffenheit der Artengruppen wurden im Rahmen des Vorhabens die folgenden Artengruppen kartiert:

- Fledermäuse (Durchlasskontrolle) (Schimmelmann Consult GmbH, 2014),
- Vögel und Reptilien (Grünspektrum – Landschaftsökologie, 2014).

Zudem erfolgte eine Datenabfrage bei den zuständigen Unteren Naturschutzbehörden und eine Auswertung der Daten im Umweltkartenportal des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG M-V).

A.4.6 Immissionsschutz

A.4.6.1 Baubedingte Lärmimmissionen

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

Zum Schutz der Anwohner vor schädlichen Umwelteinwirkungen hat die Vorhabenträgerin insbesondere bei der Einrichtung und dem Betrieb von BE-Flächen alle geeigneten Maßnahmen wie beispielsweise

- sinnvolle Anordnung von lärmintensiven Maschinen
- Nutzung der schallabschirmenden Wirkung von Containern, Bodenaushub oder Baumaterial
- zusätzliche Schallschutzwände oder Umhausungen besonders lauter Maschinen
- Einsatz von umweltfreundlichen Baumaschinen

zu nutzen.

Die während der Bauzeit verursachten Emissionen sind durch geeignete lärmarme Baugeräte (§ 2 Satz 1 Ziff. 7 der 32.BImSchV) und Verfahren auf ein erträgliches Maß zu beschränken.

Für das Bauvorhaben ist ein Baulärmverantwortlicher (BLV) zu bestellen. Zu den Aufgaben des BLV gehört u.a.

- Unterstützung der Bauleitung sowie der Baubetriebe bei der Vorbereitung und Durchführung lärmintensiver Arbeiten
- regelmäßige Kontrolle der tatsächlich zum Einsatz gelangenden Maschinen (Maschinenliste; Umweltzeichen bzw. Nachweise über den Schalleistungspegel)

Überwachung von Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einhaltung von Ruhezeiten)

- Erstellung einer detaillierten Prognose für lärmintensive Nacharbeiten
- Durchführung von Überwachungsmessungen im Falle von lärmintensiven Nacharbeiten
- Informationen der Nachbarschaft

- Ansprechpartner für die betroffene Nachbarschaft, Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamts sowie Umweltbehörden
- Dokumentation der Tätigkeit des BLV

Der Name des BLV (einschließlich Kontaktdaten) ist vor Beginn der Realisierung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der unteren Immissions-schutzbehörde des Landkreises Nordwestmecklenburg schriftlich mitzuteilen.

Es sind die Bestimmungen der AVV Baulärm einzuhalten.

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

Insbesondere bei Nachtarbeiten hat die Vorhabenträgerin Lärmbelästigungen für Anwohner durch Ausschöpfung aller geeigneten organisatorischen und technischen Maßnahmen zu mindern.

Vor der Durchführung von lärmintensiven Nachtarbeiten ist eine detaillierte Prognose der zu erwartenden Immissionen zu erstellen.

In Abhängigkeit von den Ergebnissen der detaillierten Prognose sind Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Ausweichunterkünfte) zu planen.

Sofern nach der detaillierten Prognose für einzelne Immissionspunkte eine Überschreitung eines Beurteilungspegels von 60 dB(A) nicht ausgeschlossen werden kann, werden hiermit Überwachungsmessungen angeordnet. Die Ergebnisse dieser Überwachungsmessungen sind dem Eisenbahn-Bundesamt auf Verlangen vorzulegen.

Bei Überschreitung der oberen Anhaltswerte für Innenschallpegel (VDI 2719, Tabelle 6) besteht für den Eigentümer der Wohnanlage dem Grunde nach ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach dem Ausmaß der jeweiligen Überschreitungen und der Anzahl der Tage. Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Anspruchsberechtigten zu vereinbaren. Kann kein Einvernehmen über die Höhe der Entschädigung erzielt werden, erfolgt eine Entscheidung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Die Entschädigung entfällt für die Tage, an denen ein Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt wurde.

Über bevorstehende Nachtarbeiten sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren. In der Information ist ein erreichbarer Ansprechpartner (einschließlich Kontaktdaten) zu benennen.

A.4.6.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Den Eigentümern der in der Anlage 22 der schalltechnischen Untersuchung aufgelisteten Gebäude steht gemäß § 42 BImSchG gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Erstattung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu. Dieser Anspruch ist auf die in der Anlage 22 aufgeführten Immissionsort-Gruppennummer begrenzt.

Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen haben die Vorhabenträger nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) zu bestimmen. Die passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der vorhandenen Situation in Bezug auf die Anforderungen der Energiesparverordnung (EnEV) führen.

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

A.4.6.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Es sind erschütterungsarme Verfahren anzuwenden.

Es ist sicherzustellen, dass infolge der baubedingten Erschütterungen die Anhaltswerte der DIN 4150 Teile 1 - 3 in Verbindung mit der LAI- Leitlinie zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsemissionen (Nr. 5 ff.) nicht überschritten werden.

Die VHT wird vor Baubeginn eine Beweissicherung (Bauzustandsfeststellung) an allen im Beeinflussungsbereich der Baumaßnahme befindlichen Anlagen und Gebäude wie vereinbart durchführen.

Sollten sich im Zuge der Arbeiten dennoch Schäden an der Bausubstanz oder Infrastruktur einstellen, sind die Bauarbeiten sofort abubrechen, um die Bautechnologie zu überprüfen.

A.4.6.4 Sonstige Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass in der Bauphase Dieselruß- und Staubimmissionen so weit wie möglich reduziert werden.

A.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Untere Bodenschutzbehörde des Landkreises fordert eine bodenkundliche Baubegleitung. Dadurch soll vermieden werden, dass schädliche Bodenveränderungen entstehen. Das entsprechende Konzept ist rechtzeitig vor Baubeginn der Behörde vorzulegen.

Folgende Auflagen sind zu beachten:

1. Bei den Baumaßnahmen sind Verdichtungen, Verschlämmungen und Erosionen des Bodens sowie Fremdstoffeinträge in den Boden zu vermeiden.
2. Der Verbleib von Bodenmaterial aus der Baumaßnahme auf benachbartem Grün- oder Ackerland ist nicht zulässig.
3. Die während der Bauphase in Anspruch genommenen Böden sind nach Bauabschluss so herzustellen, dass die Bodenfunktionen wiederhergestellt werden.
4. Sollten Bodenschäden eintreten, sind diese nach Beendigung der Maßnahmen durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen zu beseitigen.
5. Während der Baudurchführung ist der Erhalt des Mutterbodens zu sichern.
6. Der Oberboden ist sachgerecht zwischenzulagern und wiedereinzubauen (DIN 18915, DIN 19731).
7. Bei nasser Witterung sind die Böden nicht zu befahren, um Gefügeschäden zu vermeiden.
8. Bei verdichtungsempfindlichen Böden und Böden mit einem hohen Funktionserfüllungsgrad sind Baggermatten zum Befahren zu verwenden.
9. Ist die Abfuhr von Überschussböden baubedingt nötig, muss der Boden vorher gern. LAGA-Richtlinie „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ / Stand: 05.11.2004 (Mindestuntersuchungsprogramm) untersucht werden.
10. Die Nachweise der ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung des Materials sind nach Beendigung der Baumaßnahmen bei der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen.
11. Die Erteilung weiterer Auflagen nach Prüfung der vorzulegenden Unterlage behält sich die untere Bodenschutzbehörde vor.

Werden Anzeichen für altlastenrelevante Bodenbelastungen angetroffen, sind unverzüglich die Arbeiten einzustellen und die uWb sowie das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M – V zu informieren, um die weiteren Verfahrensschritte abzustimmen.

Für jede Maßnahme, die auf den Boden einwirkt, hat der Vorhabenträger die entsprechende Vorsorge zu treffen, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Bodeneinwirkungen sind zu vermeiden bzw. zu vermindern, soweit das im Rahmen der Baumaßnahmen verhältnismäßig ist.

Bei der Sicherung von schädlichen Bodenveränderungen ist zu gewährleisten, dass durch die verbleibenden Schadstoffe langfristig keine Gefahr oder erhebliche, nachteilige Belastung für den Einzelnen oder die Allgemeinheit entstehen.

Im Falle einer Sanierung muss der Vorhabenträger dafür sorgen, dass die Vorbelastungen des Bodens bzw. die Altlast soweit entfernt werden, dass die für den jeweiligen Standort zulässige Nutzungsmöglichkeit wiederhergestellt wird.

Beim Einbau von Recyclingmaterial / Fremdboden unterhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht ist die LAGA – Mitteilung 20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen – Technische Regeln – in der derzeit geltenden Fassung) zu beachten.

A.4.8 Denkmalschutz und Bodendenkmale

Im Bereich des Vorhabens sind mehrere Bodendenkmale bekannt. Im Bereich der geplanten Baustraße an der A20 nördlich von Kavelstorf wird durch das Bauvorhaben ein Bodendenkmal berührt, wodurch eine kostenpflichtige Bergungs- und Dokumentationspflicht erforderlich werden kann. Rechtzeitig vor dem Beginn der Maßnahme ist daher mit dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege abzustimmen, ob eine Bergung und Dokumentation notwendig wird und wie diese erfolgen soll. Die untere Denkmalschutzbehörde benennt in ihrer Stellungnahme die entsprechenden Ansprechpartner bei den Behörden.

A.4.9 Land- und Forstwirtschaft

Im Zuständigkeitsbereich des Forstamtes Güstrow verläuft die Bahnstrecke unmittelbar entlang den Forstorten Abteilung 1026 z3, z4, z5 und kO sowie Abteilung 1036 aO und z6.

Um Schäden an den umliegenden Waldbeständen zu vermeiden, sind folgende Auflagen zu beachten:

Durch die Bauarbeiten sind keine Schäden am Wald, weder im oberirdischen Bereich noch durch Erdarbeiten im Wurzelbereich zu verursachen.

Erdaufschüttungen und Verfestigungen in angrenzenden Waldbereichen sind zu unterlassen.

Alle Maßnahmen in Waldflächen oder mit Auswirkungen auf Waldflächen sind mit der Forstbehörde und den Waldbesitzern rechtzeitig vorher abzustimmen, wie z.B. zeitliche Beschränkungen der Nutzung von Zufahrten zum Wald für Waldbewirtschaftung, Holztransport, Rettungsmaßnahmen oder Brandbekämpfung durch das Bauvorhaben oder Aufastung von Waldbäumen. Astungsarbeiten sind durch fachkundiges Personal durchzuführen.

Das Ablagern von nicht zum Wald gehörenden Gegenständen in den angrenzenden Waldflächen ist gemäß § 18 LWaldG ebenfalls untersagt. Das Lagern von Baumaterial sowie das Abstellen von Baumaschinen in den umliegenden Waldbeständen ist nicht gestattet.

Die Materialzuführung soll außerhalb der Waldflächen erfolgen. Dies wurde mittels Planänderung im Einvernehmen erreicht, eine Waldumwandlung ist nicht mehr erforderlich.

Erstaufforstung

Für das Vorhaben ist eine Erstaufforstungsgenehmigung nach § 25 LWaldG für eine als Ackerland und nicht als Wald geltende Fläche in der Gemarkung Papendorf, Flur 3, Flurstück 155 mit einer Größe von insgesamt 13.500 m² notwendig (Anlage "Maßnahmenplan 020_E"). Die Landesforst erteilt ihr Einvernehmen unter Einhaltung nachfolgender Auflagen:

Die Genehmigung zur Erstaufforstung ist ab dem Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses auf 3 Jahre befristet.

Die Erstaufforstung ist nach Durchführung eines Standortgutachtens mit standortgerechten einheimischen Strauch- oder Baumarten sowie den für Mecklenburg-

Vorpommern geforderten Pflanzverbänden und Pflanzenherkünften entsprechend des Forstvermehrungsgutgesetzes (FoVG) umzusetzen.

Um den Kulturerfolg zu gewährleisten, ist die Aufforstungsmaßnahme durch geeignete Maßnahmen (z.B. Zaunbau, Mähen, Sitzkrücken, weitere Forstschutzmaßnahmen) gegen abiotische und biotische Schäden zu sichern.

Zu Flächen mit anderen Nutzungsarten sind nach § 16 Abs. 2 LWaldG entsprechende Mindestabstände (4 Meter, bei Pappelanpflanzungen 8 Meter) einzuhalten. Zu baulichen Anlagen/ Baugrenzen ist entsprechend § 20 Abs. 4 LWaldG ein Abstand von 30 Metern einzuhalten.

Die Fertigstellung der Erstaufforstung ist dem Forstamt Bad Doberan anzuzeigen.

Die Vorhabenträgerin sichert die Einhaltung der Auflagen zu.

Sonstige Hinweise

Sollte für Untersuchungen oder Erhebungen eine Befahrung von Waldflächen erforderlich sein, so bedarf es hierzu einer Waldfahrgenehmigung, die beim zuständigen Forstamt zu beantragen ist.

Die forstrechtliche Stellungnahme zum o.g. Vorhaben und die damit verbundene Genehmigung zur Erstaufforstung wird unbeschadet privater Rechte Dritter erteilt und berührt die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen und sonstige behördliche Entscheidungen oder Anzeigen an andere Behörden nicht.

Für die Genehmigung der Erstaufforstung nach § 25 LWaldG ist die Erteilung des Einvernehmens gemäß § 42 NatSchAG M-V durch die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Rostock erforderlich.

A.4.10 Brand- und Katastrophenschutz

Auf Grundlage der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ durch das EBA wurden die sich aus dem allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ergebenden Verpflichtungen der Deutschen Bahn AG hinsichtlich Brand- und Katastrophenschutz konkretisiert.

Eine Darstellung der vorhandenen bzw. herzustellenden Rettungswegzufahrten für straßengebundene Fahrzeuge und Zugänge von den Rettungswegzufahrten zu den Rettungswegen am Gleis sind Bestandteil der Planung.

Die Rettungswege an den Gleisen werden als Randwege / Zwischenwege im Zusammenhang mit der Herstellung Oberbau- / Tiefbaumaßnahmen ausgebildet.

Dem Brand- und Rettungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind alle der von ihr geforderten Unterlagen, die für eine eindeutige Beurteilung im Detail erforderlich sind, zu übergeben. Entsprechend der nachfolgend genannten Forderung, soll die Übergabe durch die Vorhabenträgerin unmittelbar nach Umsetzung der Gleiserneuerung erfolgen.

“Zur eindeutigen Lokalisierung der Ereignisstelle und zur Einsatzplanung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stellen der Kreise bzw. kreisfreien Städten Planunterlagen in Papierform zu übergeben. Diese sind im Maßstab 1:25.000 und auf Grundlage der topographischen Karten 1:50.000 der Landesvermessungsämter, ergänzt um die spezifischen Eisenbahninfrastrukturdaten (z.B. Kilometrierung, Bahnübergänge mit Bezeichnung, Schutzwände mit Zugängen), zu erstellen. Wenn an den Anlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Veränderungen vorgenommen werden, welche für die Fremdrehtungskräfte relevant sind, sind die Planunterlagen unverzüglich zu aktualisieren und zu übergeben.“

A.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Zuge der Erarbeitung der Ausführungsplanung sind die im Baubereich liegenden Lichtwellenleiterkabel der Vodafone GmbH in den Plan einzuarbeiten.

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

Rechtzeitig vor Baubeginn sind durch die Vorhabenträgerin bzw. denen von ihr beauftragten Baubetrieben mit den Leitungsträgern örtliche Einweisungen durchzuführen.

Bei Arbeiten im Bereich der Kabel und Leitungen sind die auf den Schutz der jeweiligen Anlagen ausgerichteten Sicherheitsbestimmungen bzw. anerkannten Regeln der Technik, Mindestabstände/-abdeckungen und Schutzstreifen/-abstände zu den einzelnen Anlagen einzuhalten und die spezifischen Anforderungen und Hinweise der Leitungsträger zu beachten.

Es ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen (z.B. Suchschachtung), dass Leitungen Dritter überbaut bzw. beschädigt werden.

Bei unvermutet auftretenden Kabeln und Leitungen sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen und der betroffene Leitungsträger zu verständigen.

Den Leitungsträgern ist jederzeit der ungehinderte Zugang zu deren Anlagen für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten zu gewährleisten.

Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahme sind den betroffenen Leitungsträgern anzuzeigen.

A.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten

Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger vor Baubeginn eine Bestandsaufnahme für diejenigen Straßen und Wegen vorzunehmen, bei denen sich unter Berücksichtigung des konkreten baulichen Zustands Straßenschäden beispielsweise durch Materialtransporte nicht ausschließen lassen.

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

Soweit in dem durch die Planunterlagen beschriebenen Umfang die Nutzung von Straßen und Wegen, welche verkehrsrechtlichen Beschränkungen (i.S.v. § 21 Abs.4 StrWG – MV) unterliegen, erforderlich ist, hat die Trägerin des Vorhabens mit den zuständigen Straßenbaulastträgern Abstimmungen zu Art und Umfang der über die bestehenden Beschränkungen hinausgehende Sondernutzung zu treffen.

Die Ausgestaltung der Anbindung von Baustraßen an öffentliche Straßen ist mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat insbesondere in den Bereichen von Baustellenzufahrten die im Zusammenhang mit dem Baugeschehen verursachten Straßenverunreinigungen unverzüglich zu beseitigen.

SBA Rostock

Der Zeitpunkt der Bauausführung ist dem Straßenbauamt Schwerin frühestmöglich mitzuteilen.

Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises

Die DBR K19 wurde im Jahr 2017 saniert. Vor Beginn ist eine gemeinsame Beweissicherung der Kreisstraße durchzuführen.

Die mit den Arbeiten beauftragte Firma/ der Bauherr hat rechtzeitig (mindestens 2 Wochen vor Baubeginn) einen Antrag gemäß § 45 Abs.6 StVO für die Verkehrsraumeinschränkung beim SG Straßenverkehr des Amtes für Straßenbau und Verkehr, Landkreis Rostock, Außenstelle Bad Doberan zu stellen.

Das betrifft alle verkehrsraumbeschränkenden Arbeiten mit Auswirkungen auf das bestehende öffentliche bzw. tatsächlich öffentliche Straßen- und Wegenetz.

A.4.13 Straßenverkehr

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO sind im PFB grundsätzlich nicht zu treffen.

Verkehrslenkende und verkehrsraumeinschränkende Maßnahmen sind gemäß § 45 Abs. 6 StVO rechtzeitig vor Baubeginn bei der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Nordwestmecklenburg einzuholen.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist mit der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Nordwestmecklenburg die Notwendigkeit der Ausschilderung von Straßen und Wegen als Baustellenzufahrt abzustimmen.

Erforderlichenfalls ist bei der Behörde der Erlass einer diesbezüglichen Anordnung zu beantragen.

A.4.14 Kampfmittel

Die Bauarbeiten sind mit entsprechender Sorgfalt auszuführen. Sollten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen, nötigenfalls die Polizei bzw. die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen.

A.4.15 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Rechtzeitig vor Inanspruchnahme der lt. Grunderwerbsverzeichnis und –plan bzw. LBP- Maßnahmenplan für die Durchführung der Baumaßnahmen notwendigen Flächen sind - soweit nicht bereits geschehen - Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Auf den für die Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücken hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden und ihr ursprünglicher Zustand so bald wie mög-

lich, spätestens jedoch mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Grundeigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen und ihn angemessen zu entschädigen.

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

A.4.16 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, der Gemeinde Dummerstorf und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.5.1 Zusagen gegenüber Einwendern / TöB

Die VHT hat mit privaten Einwendern/Eigentümern und Trägern öffentlicher Belange Vereinbarungen getroffen, die der Umsetzung der vorliegenden Planung dienen und somit zum Erreichen des Planungsziels erforderlich sind. Nicht alle dieser Vereinbarungen werden verfügt oder festgestellt, dennoch sind sie konsequent umzusetzen.

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 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.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Gleiserneuerung Kavelstorf - Rostock Seehafen“ hat die Ertüchtigung der Gleisanlagen der Strecke 6448 im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Kavelstorf Höhe Weiche 10 und dem Seehafen Rostock Höhe Weiche 104 für eine Streckengeschwindigkeit von $v_{max} = 120$ km/h und eine Radsatzlast von 25 t zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 0,773 bis 10,946 der Strecke 6448 Kavelstorf - Rostock Seehafen in Kavelstorf - Rostock Seehafen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG Regionalbereich Ost, Projekte KIB Nord (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 22.03.2019, Az. I.NP-0-M-K(3), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Gleiserneuerung Kavelstorf - Rostock Seehafen“ beantragt. Der Antrag ist am 22.03.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 25.07.2019, Az. 571ppo/013-2019#003, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

Mit Schreiben vom 19.06.2019 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern als zuständige Anhörsbehörde um Durchführung des Anhörsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern (Anhörsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Hanse- und Universitätsstadt Rostock Der Oberbürgermeister Amt für Verkehrsanlagen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Amt für Raumordnung und Landesplanung Region Rostock
3.	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
4.	Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V Abt. Brand- und Katastrophenschutz, Munitionsbergungsdienst
5.	Landesamt für Kultur und Denkmalpflege - Archäologie und Denkmalpflege -
6.	Landesamt für Umwelt Naturschutz und Geologie
7.	Landesamt für innere Verwaltung Abteilung 3 Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen
8.	Landesforst Mecklenburg-Vorpommern
9.	Wasser- und Bodenverband "Untere Warnow-Küste"
10.	Warnow Wasser- und Abwasserverband
11.	E.DIS AG
12.	50Hertz Transmission GmbH TG Netzbetrieb
13.	Deutsche Telekom Technik GmbH
14.	Nordwasser GmbH
15.	GDMcom FB Genehmigungswesen
16.	HanseGas GmbH
17.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Planung Accessnetz
18.	Stadtwerke Rostock AG
19.	DB Telekommunikationstechnik GmbH Regionalbereich Ost Netzadministration
20.	Bundeseisenbahnvermögen
21.	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
22.	WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH
23.	Straßenbauamt Stralsund
24.	Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Nordost, Außenstelle Güstrow
25.	Landkreis Rostock Amt für Kreisentwicklung

Lfd. Nr.	Bezeichnung
26.	Landgesellschaft M-V mbH
27.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
28.	Gemeinde Dummerstorf Der Bürgermeister
29.	BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
16.	HanseGas GmbH Stellungnahme vom 21.11.2019, Az. 363606

Folgende Träger öffentlicher Belange, die am Anhörungsverfahren beteiligt worden sind, haben keine Stellungnahme abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2	Amt für Raumordnung und Landesplanung Region Rostock
5	Landesamt für Kultur und Denkmalpflege -Archäologie und Denkmalpflege-
9	Wasser- und Bodenverband "Untere Warnow Küste"
20	Bundeseisenbahnvermögen
21	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg- Vorpommern

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Hanse- und Universitätsstadt Rostock Stellungnahme vom 20.12.2019, Az. 66.12.3 und Stellungnahme vom 02.10.2020, Az. 66.12.3
3	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg Stellungnahme vom 18.12.2019, Az. StALUMM - 12c-179/19
4	Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern Stellungnahme vom 18.11.2019, Az. LPBK-Abt3-TOB-8872-2019

Lfd. Nr.	Bezeichnung
6	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern Stellungnahme vom 17.09.2020
7	Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern Stellungnahme vom 08.11.2019, Az. 341 - TOEB201901000
8	Landesforst Mecklenburg-Vorpommern Stellungnahme vom 18.12.2019, Az. 10-a/7444.386
10	Warnow- Wasser- und Abwasserverband Stellungnahme vom 17.12.2019, <i>ohne Az.</i>
11	E.DIS AG/ E.DIS Netz GmbH Stellungnahme vom 27.11.2019, <i>ohne Az.</i>
12	50Hertz Transmission GmbH Stellungnahme vom 05.11.2019 , Az. 2019-007351-01-TG
13	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 15.11.2019, Az. 267811-2019/ PTI 23 / PPB2
14	Nordwasser Stellungnahme vom 02.01.2020, <i>ohne Az.</i>
15	GDMcom Stellungnahme vom 11.12.2019, Az. 19818/14
17	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 08.11.2019, Az. S42157
18	Stadtwerke Rostock AG Stellungnahme vom 17.12.2019, Az. TNG 805-1999
19	DB Kommunikationstechnik GmbH Stellungnahme vom 05.11.2019, Az. DB KT 2019033101
22	WIRO Wohnungsgesellschaft GmbH Stellungnahme vom 30.12.2019, Az. IL/IG
23	Straßenbauamt Stralsund Stellungnahme vom 19.12.2019, Az. 3220-555-00
24	LA für Straßenbau und Verkehr M-V, Abteilung 3 Autobahn – seit dem 01.01.2021 Autobahn GmbH Stellungnahme vom 18.12.2019, Az. 0333-555-23-2019/052
25	Landkreis Rostock Stellungnahme vom 21.01.2020, Az. 61.1.21 und Stellungnahme vom 21.01.2020, Az. 00446-20-133

Lfd. Nr.	Bezeichnung
26	Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern GmbH Stellungnahme vom 04.11.2019, ohne Az.
28	Gemeinde Dummerstorf Stellungnahme vom 10.12.2019, ohne Az.
29	BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH Stellungnahme vom 28.11.2019, Az. MS72

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde vom 19.11.2019 bis 18.12.2019

1. im Amt für Verkehrsanlagen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Raum 333, Holbeinplatz 14, 18069 Rostock sowie
2. im Bau- und Entwicklungsamt der Gemeinde Dummerstorf, Raum 09, Griebnitzer Weg 2, 18196 Dummerstorf

öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Gleichzeitig wurde der Plan auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern digital im Servicebereich der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Gemeinde Dummerstorf am 15.11.2019 durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Gemeinde Dummerstorf der 02.01.2020.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind insgesamt 14 Einwendungsschreiben eingegangen. Darunter 12 Einwendungen, die innerhalb der bis zum 02.01.2020 laufenden Frist erhoben wurden.

Die Einwender X1 haben ihre Einwendung nicht rechtswirksam per E-Mail erhoben. In der öffentlichen Bekanntmachung zur Auslegung des Plans ist darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen, die als E-Mail eingehen, sind nicht rechtswirksam sind. Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendungen erwidert. Die Einwendungen lehnen an die der Einwender P8-P12 an.

Die Einwendungen von X2 sind am 06. Januar 2020 im Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V und somit verfristet eingegangen. Einwendungsfrist war der 02. Januar 2020. Inhaltlich befasst sich die Einwendung mit der Thematik der erhöhten Lärmbelastung. Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendungen erwidert.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

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

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 09.03.2021 im Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, An der Jägerbäk 3 in 18069 Rostock und am 22.03.2021 im Ratssaal der Gemeinde Dummerstorf, Griebnitzer Weg 2 in 18196 Dummerstorf erörtert.

Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden gesondert über die Erörterungstermine benachrichtigt.

Der Erörterungstermin wurde in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock am 27.02.2020 durch Veröffentlichung im „Städtischen Anzeiger“ (Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock) und in der Gemeinde Dummerstorf am 15.03.2021 im „Dummerstorfer Amtsanzeiger“ ortsüblich bekannt gemacht.

Des Weiteren erfolgte eine Bekanntgabe der Erörterungstermine auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V im Servicebereich/ Anhörung.

Über die Erörterung hat das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 28.04.2021 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

Bei Beachtung der Hinweise der Träger öffentlicher Belange und bei Klärung der im Ergebnis der Anhörung offen gebliebenen Einwendungspunkte hat die Anhörungsbehörde keine Bedenken, dass die Vorhabenträgerin die Planung umsetzen kann.

B.1.4 Planänderungen

Mit der 1. Planänderung hat die Vorhabenträgerin den Bau der Durchlassbauwerke aus der gegenständlichen Planung herausgelöst und in einem separaten Verfahren genehmigen lassen. Weithin sind Veränderungen in den Leitungsbeständen und an einer Rettungswegführung vorgenommen worden.

Die 2. Planänderung betrifft einen Rettungsweg in der Gemarkung Kessin, für den in der Ursprungsplanung private Flurstücke in der Gemarkung Kessin in Anspruch genommen werden sollten. Aufgrund von Einwendungen der Eigentümer der Flurstücke erfolgte eine Verlegung des Rettungsweges auf einen Weg im Eigentum der Gemeinde Dummerstorf.

Die entsprechenden Deckblätter liegen vor:

Änderung/Ergänzung	Veranlasser	Planunterlage/ Seite bzw. Blatt
Herauslösung Durchlassneubauten	DB Netz AG	U1.1, S. 9D, 14D -17D, 23D 42D; U3.5D, U 3.6D, U 3.12D; U 3.13D, U4.3, S. 5D-7D, 10D -11D; U4.6, S.1D, 2D; U5.1D, U5.4D, U5.5D, U5.6D Plan U 5.9, 5.10 entfallen; U5.11 U6.3, S. 1D, U 6.5, S. 1D, 2D, U 6.7, S.1D U 6.8, S.1D, 2D, U6.9, S.1D U10.2, S. 8D-10D, U10.6, S. 1D-3D
Ergänzung Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	Hansestadt Rostock, StALU MM, Landkreis Rostock	U10.7, S.N1 bis N22
Änderung der Rechtsträgerschaft für Gewässer II. Ordnung	Hansestadt Rostock	U10.2, S. 2D
Überarbeitung Umweltschutzplanung	Hansestadt Rostock, Landkreis Rostock	U1.1, S.23D, 25D, 26D, 28D, 31D, 42D
Angaben zur Tragfähigkeit und Ausgestaltung der Rettungswegezufahrten	Hansestadt Rostock	U 3.4D
Überarbeitung Schallschutzgutachten und Lage der Schallschutzwand	Hansestadt Rostock, LUNG	U01, S. 18D, U 6.8, S.2D; U 03, Blatt 3.10a, 3.11a; U04.7, S.3D; U 16.1, E-Bericht, Anlage 17a
Einkürzung einer Baustraße bei km 2,6+60	Landesforst	U 3.4-a; U5.2-a, U5.3-a; U6.4, S.1D; U11.3-a, U11; U11.6-a U 11.2, S.4D
Ergänzungen Gleisquerungen	E.DIS Netz GmbH	U1, S. 38D, 38.1D;

rungen Kabelbestand		U 3.7D, U 3.9D U4.5, S.1D, 3N, 4N, 5N
Ergänzungen/Änderungen Gleisquerungen Kabelbe- stand	50 Hertz Transmission GmbH	U 1, S.38D; U 3.8a U 4.5, S. 2D
Ergänzungen Gleisque- rungen Kabelbestand	Deutsche Telekom Technik GmbH	U,01, S.38D1; U 03, Register Lageplan U U3.7a; 3.10a; 3.11a U 04, Register BWV U4.5 S.10N und 11N
Ergänzungen Leitungsbe- stand	Nordwasser GmbH	U 01, S. 38D, 38D1; U 03, Register Lageplan; U3.7a; U3.11a; U 04, Register BWV U4.5, S.5N; 6N; 7N
Ergänzungen Gleisque- rungen Kabelbestand	GDMcom	U 01, S. 38D, 38D1; U 03, Register Lageplan; U3.6a; U3.8a U4.5, 1D und 8N
Ergänzungen Gleisque- rungen Kabelbestand Vodafone	DB Netz AG	U 01, S. 38D; 38D1; U 03, Register Lageplan, U 3.11a; U 04, Register BWV, U4.5, S. 5N
Ergänzungen Leitungsbe- stand	Stadtwerke Rostock AG	U 1.1, S.38D; U 3.10D, U 3.6D, U4.5, S.1D, 7N-10N
Korrektur Eigentümer im Gründerverzeichnisses	Straßenbauamt Stralsund	U1.2, 9D; U 03, Register Lageplan; U3.7a; U 04, Register BWV U 4.7, S.1D; U6.3, S. 2D
Änderung Kreuzungs- partner	Straßenbauamt Stralsund	U 4.7, S.1D
Änderung Eigentümer Straßenüberführung A20	Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V, Abteilung Autobahn (ab 01.01.2021 Autobahn GmbH)	U 1.2., S.9D; U3.3a; U 4.7, S.1D
Eigentümer neu	DB Netz AG	U6.6, S.1D
Streichung Baustraße 4	DB Netz AG	U 11.2, S. 5D, 6D
Änderung Rettungswege- konzept	P1	U 5.8.1; U 6.7, S.1D, U12.3-a
Änderung Rettungswege- konzept Kessin	P6	U 6.6, S. 2D, U 5.7 U 12.2, S. 3D, U12.3

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 Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG Regionalbereich Ost, Projekte KIB Nord.

B.3 Umwelt

Das Vorhaben „Gleiserneuerung Kavelstorf – Rostock Seehafen“ macht Baumaßnahmen erforderlich, die Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen hervorrufen, die als Eingriff i. S. des § 14 BNatSchG bzw. § 12 NatSchAG M-V gelten.

B.3.1 Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 UVPG (vorprüfungspflichtiges Änderungsvorhaben ohne UVP-Pflicht im Ausgangsvorhaben) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.3.1.1 Untersuchungsraum

Der Vorhabenstandort befindet sich zwischen Bahn-km 0,773 und 10,946 der in Nord-Süd- Richtung verlaufenden Bahnstrecke 6448 auf dem Territorium des Landkreises Rostock und der Hansestadt Rostock im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Im Landkreis Rostock sind die Gemeinden Dummerstorf (amtsfrei), Roggentin und Broderstorf (Amt Carbäk) sowie Bentwisch (Amt Rostocker Heide) von der Baumaßnahme betroffen. Die Bahnstrecke quert die Kreisgrenze ca. bei Bahn-km 7,16 der Strecke 6448.

Zwischen Kavelstorf und Rostock-Seehafen quert die Bahnstrecke zwei weitere Bahnstrecken (6929 Rostock – Tessin und 6443 Rostock - Stralsund). Die wichtigsten querenden bzw. gequerten Straßen sind die Bundesautobahn A20 (Bahn km 2,243), die Landesstraße L 39 (km 5,462) und die Bundesstraße B110 (km 8,488).

B.3.2 Naturräumliche Lage, Europäische Schutzgebiete, Schutzgebiete

Gemäß der naturräumlichen Gliederung Mecklenburg-Vorpommerns ist der Untersuchungsraum in zwei naturräumlichen Großlandschaften gelegen, die zudem zwei unterschiedlichen Landschaftszonen zugeordnet sind. Die Grenze zwischen den Landschaftszonen „Ostsee-küstenland“ (1) und „Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte“ (3) verläuft dabei südlich des Kreuzungsbauwerkes km 10,711.

Der Teil des Untersuchungsraums, der dem „Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte“ zugeordnet ist, liegt in der Großlandschaft „Warnow-Recknitz-Gebiet“ (30) mit den Landschaftseinheiten „Flach- und Hügelland um Warnow und Recknitz“ (300) sowie „Warnow-und Recknitztal mit Güstrower und Bützower Becken“ (301). Der nördlichste Teil des Untersuchungsraums befindet sich in der Großlandschaft „Unterwarnowgebiet“ (11) mit der Landschaftseinheit „Toitenwinkel“.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlegendes Ziel dieser Planung sind die Erhaltung und Verbesserung der Verfügbarkeit der betreffenden Eisenbahninfrastrukturen des Gleisoberbaus, Gleisunterbau/ Tiefbau und der Oberleitungsanlagen, als Voraussetzung für eine hohe Qualität in der Betriebsabwicklung für Güter- und Personenverkehr, von und zum Seehafen Rostock zu gewährleisten. Mit dieser Gleiserneuerung sollen die Tragfähigkeit (25 t) der Stre-

cke dauerhaft hergestellt und die Streckengeschwindigkeit von 80 auf 120km/h erhöht werden. Außerdem wird durch die Errichtung einer 4 m hohen Lärmschutzwand (km 9,150 – km 9,400) aktiver Lärmschutz geleistet.

Diese Maßnahmen dienen der Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur als Unterhaltungs- und Baumaßnahmen und sie haben darüber hinaus auch Auswirkungen im Umfeld, sie bewirken, dass schädliche Immissionen, wie Lärm und Erschütterungen reduziert werden.

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

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Im Formular des „Antrags auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung“ hat die Vorhabenträgerin die Frage nach der Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik bejaht. Diese Erklärung bildet für die Vorhabenträgerin erkennbar eine entscheidungserhebliche Grundlage für den Erlass dieser Planrechtsentscheidung. Allerdings bezieht sich die eben angeführte Erklärung offenbar auf den Endzustand des Bauvorhabens.

B.4.3 Transeuropäisches Eisenbahnnetz

Das Planvorhaben betrifft eine Strecke des transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Die Vorhabenträgerin erklärt in ihrem „Antrag auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidung“ vom 22.03.2019, dass die einschlägigen technischen Spezifikationen der Interoperabilität eingehalten werden.

B.4.4 Variantenentscheidung

Es gibt keine Alternative zur gewählten Variante. Die vorhandene Strecke 6448 soll ertüchtigt werden. Die Erneuerung der Eisenbahnanlagen erfolgt in dem geplanten Bauabschnitt 1:1, Anlagen bezogen.

B.4.5 Wasserhaushalt

B.4.5.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Das Planvorhaben erfüllt verschiedene Benutzungstatbestände des § 9 WHG. Gemäß § 19 Abs. 1 WHG hat das EBA als Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der diesbezüglichen wasserrechtlichen Erlaubnisse zu entscheiden.

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse

- zum Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer
- zum Aufstauen und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind
- zur Entnehmen und Ableiten von Grundwasser

beruhen im Wesentlichen auf der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

B.4.5.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Von dem Vorhaben betroffen sind Gewässer 2.Ordnung. Die Abstimmung zur Einleitung des Niederschlagwassers ist durch den VHT erfolgt. Die Abstimmungen sind mit dem Baufortschritt mit der Unteren Wasserbehörde und Wasser- und Bodenverbandes Untere Warnow-Küste weiter parallel zu führen.

Vom Planvorhaben werden die wasserrechtlichen Erlaubnis- und Genehmigungstatbestände erfüllt.

Von der unteren Wasserbehörde, dem Wasser – und Bodenverband Untere Warnow-Küste geforderte Auflagen sind in den Nebenbestimmungen des Verfügenden Teils (A) dieses Beschlusses berücksichtigt.

B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG steht dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen.

Gemäß § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Der Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen.

Voraussetzung für die Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist die Erfassung und Bewertung des konkreten Bestandes von Natur und Landschaft im Wirkungsbereich des Vorhabens.

Die Vorhabenträgerin hat als Bestandteil ihres Planes einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgelegt. Im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die für den Naturhaushalt und seine einzelnen Bestandteile (Boden; Wasser; Klima/Luft; Flora, Fauna, Biotope; Landschaftsbild) zu erwartenden Wirkungen nachvollziehbar beschrieben, bewertet und die erforderlichen Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen erarbeitet. Die Konflikte und Maßnahmen sind in Maßnahmeblättern und Plänen zum LBP dargestellt. Insoweit wird vollumfänglich auf die Anlage 12 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die gegenständliche Planung unterlässt vermeidbare Beeinträchtigungen. Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sind im Text und in Maßnahmeblättern des LBP beschrieben.

Die Maßnahmenblätter werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellt (vgl. hierzu A.4.3.1).

B.4.7 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete)

Zwischen Bahn-km 5,76 und 5,80 quert die Bahnstrecke das FFH-Gebiet DE 2138-302 „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“. Das 6.479 ha große FFH-Gebiet umfasst das vermoorte Urstromtal der Warnow, inklusive kleiner Zuflüsse. In diesem reich strukturierten Talmoorkomplex liegen Gewässer, Röhrichte, Wälder, Grünländer, Pfeifengraswiesen und kalkreiche Niedermoore, die eine Vielzahl wertvoller Arten beheimaten.

Das FFH-Gebiet erstreckt sich entlang der Fließstrecke der Warnow und führt vom Barniner See bis zur Eisenbahnbrücke Rostock - Stralsund bei Brinckmansdorf.

Im Standarddatenbogen werden die Stillgewässer-LRT 3140, 3150, 3160, der Fließgewässer-LRT 3260, die Offenland- und Moor-LRT 6210, 6430, 6510, 7140, 7230, 7230 sowie die Wald-LRT 9110, 9130, 91D0 und 91E0 als maßgebliche Gebietsbestandteile angegeben. Zu dem im Gebiet vorkommenden Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie gehören die Tierarten Biber, Fischotter, Teichfledermaus, Kammmolch, Rotbauchunke, Steinbeißer, Schlammpeitzger, Bitterling, Bach- und Flussneunauge, Große Moosjungfer, Eremit, Bachmuschel, Schmale Windelschnecke und Bauchige Windelschnecke.

B.4.7.1 Naturschutzgebiet (NSG) und Landschaftsschutzgebiete (LSG)

Der Untersuchungsraum tangiert zwischen Bahn-km 5,2 und 5,35 das Naturschutzgebiet **(NSG) „Unteres Warnowland“**. Der minimale Abstand zur Bahnstrecke beträgt 60 m. Allerdings verläuft eine der geplanten Baustraßen am unmittelbaren Rand des Schutzgebietes.

Das NSG „Unteres Warnowland“ besitzt eine Größe von 1.163 Hektar und umfasst die Niedermoorbereiche des Warnowtales und einige Talhänge der angrenzenden Grundmoränen-landschaft von der Grenze zwischen den Landkreisen Bad Doberan und Güstrow nördlich Schwaan bis zur Ortschaft Dalwitzhof in unmittelbarer Nähe der Hansestadt Rostock. Es liegt in Höhen von 0 – 38 m NN und gehört zur Landschaftseinheit „Warnow- und Recknitztal mit Güstrower und Bützower Becken“.

Zwischen Bahn-km 9,7 und 10,7 quert die Bahnstrecke das **LSG „Carbäknie-
dung“**. Das Landschaftsschutzgebiet hat eine Größe von 244 Hektar und wurde Amts- und Mitteilungs-blatt der Hansestadt Rostock Nr. 25 vom 12. Dezember 2012 ausgewiesen. Neben den feuchten „Riekdahler Wiesen“ sind auch die „Herrenwiesen“ und das „Obere Carbäktal“ Bestandteil des Schutzgebietes.

B.4.7.2 Vogelschutzgebiete (Vogelschutz-Richtlinie)

Zwischen Bahn-km 5,2 und 5,35 tangiert der Untersuchungsraum das **EU-Vogelschutz-gebiet DE 2137-401 „Warnowtal, Sternberger Seen und untere Mildenitz“**. Der minimale Abstand zur Bahntrasse beträgt ca. 60 m, jedoch verläuft eine der geplanten Baustraßen am unmittelbaren Rand des Schutzgebietes.

Das EU-Vogelschutzgebiet wurde mit Kabinettsbeschluss vom 29.01.2008 bestätigt. Es erstreckt sich vom Landkreis Ludwigslust-Parchim, über den Landkreis Rostock bis in die kreisfreie Stadt Rostock. Es umfasst das Flusstalmoor der unteren Warnow und der mittleren Warnow mit reich strukturierten Gewässern, Röhrichten, Wäldern, Grünländern, Pfeifen-graswiesen und kalkreichen Niedermooren sowie die angrenzenden Teile der Grundmoränenlandschaft. Weiterhin gehören die Sternberger Seen und die untere Mildenitz zum SPA-Gebiet DE 2137-401. Die Flächengröße beträgt 10.816 ha.

B.4.7.3 Geschützte Biotope

Die Bahnstrecke Kavelstorf - Rostock Seehafen verläuft östlich der Warnowniederung, parallel zur Bundesautobahn A 19.

Die unmittelbar an den Gleisschotter (OVE) bzw. das freie Gleisplanum (OBV) angrenzenden Flächen werden - ebenso wie vorhandene Brachflächen - überwiegend von Ruderalen Kriechrasen (RHK) eingenommen. Die weit verbreiteten Ruderalen Grasfluren zeichnen sich auf Brachen v.a. durch eine Dominanz des Landreitgrases (*Calamagrostis epigejos*) aus. Seltener kommen in trockeneren Abschnitten Platt-halm-Rispengras-Bestände und Ruderale Glatthaferfluren dieses Biotoptyps vor. Abschnittsweise finden sich auch Übergänge zu ruderalisierten Sandmagerrasen (TMD). Im Bereich von Senken und nicht wasserführenden Gräben kommen auch nitrophyti-sche Staudenfluren (RHU) mit Dominanz der Großen Brennnessel (*Urtica dioica*) vor.

Die an die Bahndämme angrenzenden Flächen werden überwiegend von Inten-siväckern (AC) eingenommen. Diese werden punktuell durch in Ost-West-Richtung verlaufende Fließgewässer (FBN) sowie Ackersölle (SE, SPV) mit angrenzenden Ge-hölzbeständen (VSX) unterbrochen. Bei diesen Flächen handelt es sich um geschütz-te Biotope.

Bahn-km	Biotopbeschreibung	Nr. Biotopkataster LUNG M-V
km 1,0-1,14 bahnlinks	Kleingewässer (SE) mit umgebendem Gehölz-saum (VSX) und angrenzendem Schilf-Röhricht (VRP)	0306-344B5018
km 3,0-3,13 beiderseits	Naturnahes Fließgewässer mit angrenzenden Erlen-Eschen-Quellwäldern (WNQ, bahn-rechts) bzw. Gehölzsäumen (VSZ, bahnlinks)	0306-343B5230 (br) 0306-343B5323 (br) 0306-343B5229 (bl)
km 3,95-4,00 bahnlinks	Feuchtgehölz (VSZ/BHB)	0306-343B5234
km 5,66-5,69 bahnlinks	Großseggenried	0306-342B4002
km 5,70-5,75 bahnlinks	Feuchtwald (WRR/GFR)	0306-342B5013
km 5,791 beiderseits	Naturnahes Fließgewässer (FBN); Kösterbeck	0306-342B5013
km 9,65 bahnrechts	Ackersoll mit angrenzenden Feuchtgehölzen (SPV/VSX/WVN)	0306-324B5068
km 10,3-10,5 beiderseits	Carbäkniederung; naturnahes, talartig einge-schnittenes Fließgewässer mit naturnahen Ufergehölzen aus Baumweiden und Erlen (VSZ) sowie einem angrenzenden eutrophen Erlenbruchwald (WFR); Feuchtwiesen und flä-chige Schilfbestände	0306-324B5071 0306-324B5074 0306-324B4003 0306-324B5070

B.4.8 Artenschutz

Fischotter, Biber:

Die vom Vorhaben betroffenen Fließgewässer besitzen überwiegend eine geringe Bedeutung für den Fischotter. Zahlreiche Durchlässe sind für eine Querung der Bahnstrecke aktuell wenig geeignet.

Im Rahmen des Vorhabens erfolgt kein direkter Eingriff in die Kösterbeck. Die Arbeiten im Bereich der Kösterbeckbrücke beschränken sich auf den bestehenden Bahndamm. Der Abstand des Baubereiches zum offenen Gewässer beträgt beiderseits fast 30 m so dass im Bereich der Kösterbeck keine Beeinträchtigungen der Arten Biber und Fischotter durch Lebensraumverluste erfolgen.

Fledermäuse:

Baubedingte Gehölzverluste werden durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen (Gehölz-schutzzäune, ggf. Wurzelschutz) soweit wie möglich minimiert.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass einige der vom Vorhaben betroffenen Feldgehölze, Baumhecken und Baumreihen Quartiere von Fledermäusen enthalten, werden im Rahmen einer ökologischen Fällbegleitung alle verlorengehenden Altbäume auf Vorkommen von Fledermäusen untersucht. Bei einem Nachweis von Fledermäusen wird die jeweils zuständige Untere Naturschutzbehörde informiert und die genaue Vorgehensweise abgestimmt. Verlorengelassene Fledermausquartiere werden eingriffsnah durch die Anbringung geeigneter Fledermauskästen kompensiert. Die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Strukturen bleibt damit erhalten.

Die abzureißenden Gebäude/Anlagen (z. B. Relaisstation, Fernmeldeschrank) sowie die umzubauenden Durchlässe weisen überwiegend eine geringe Eignung für Fledermäuse auf. Lediglich Betonrohrdurchlässe bei Bahn-km 1,684, 1,885, 3,914 und 4,355 sowie die Plattendurchlässe bei Bahn-km 10,165 und 10,656 sind potenziell für Fledermäuse geeignet. Da trotz erfolgter Negativnachweise nicht ausgeschlossen werden kann, dass zwischenzeitlich eine Besiedlung der Durchlässe stattgefunden hat, wird von einem potenziellen Lebensraumverlust für Fledermäuse ausgegangen. Es handelt sich um eine **erhebliche Beeinträchtigung (B10)**.

Die bau- und anlagebedingt in Anspruch genommenen Flächen mit einer potenziellen Funktion als Nahrungshabitat bzw. als Leitstruktur für Fledermäuse werden überwiegend nur am unmittelbaren Rand des Bahnkörpers überprägt. Flächeninanspruchnahmen außerhalb des Bahnkörpers erfolgen nur punktuell, im Bereich der geplanten Baustraßen, BE-Flächen sowie Rettungswege. Aufgrund der vorhabenbedingt betroffenen Flächen ist insgesamt keine erhebliche Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten oder Leitstrukturen für Fledermäuse zu konstatieren.

Avifauna:

Allgemein kann davon ausgegangen werden, dass sich die bevorzugten Neststandorte der relevanten Brutvogelarten außerhalb des Lichtraumprofils der Bahn befinden

und damit nur wenige Brutstandorte unmittelbar vom Vorhaben betroffen sind. Neststandorte von Höhlenbrütern im Bereich von Feldgehölzen, Baumhecken und Baumreihen werden im Rahmen einer ökologischen Fällbegleitung ermittelt und ggf. eingriffsnah ersetzt. Grundsätzlich werden im Rahmen des Vorhabens notwendige Rodungsmaßnahmen oder das „auf den Stock setzen“ von Gehölzen außerhalb der Brutperiode durchgeführt.

Reptilien:

Im Rahmen der projektbezogenen Kartierung wurden nahezu entlang der gesamten Bahnstrecke (mit einer Ausnahme zwischen Bahn-km 7,1 und 9,1) Nachweise der Zauneidechse (*Lacerta agilis*, RL D V, RL MV 2) erbracht. Die Art besiedelt neben den Bahnböschungen auch den Bereich des Gleisplanums, in dem sich aktuell keine Gleisanlagen befinden.

Im Rahmen der qualifizierten Bodenverbesserung ist ein flächenhafter Abtrag des bestehenden Bahnkörpers erforderlich. Ein temporärer Lebensraumverlust der Zauneidechse ist damit nicht zu vermeiden. Eine langfristige Verschlechterung der Habitatqualität der Art ist hingegen nicht zu prognostizieren, da die Bahnböschungen nach Abschluss der Bauarbeiten eine Neuansaat erhalten und damit erneut durch die Zauneidechsen zur Nahrungssuche und zur Eiablage genutzt werden können.

Amphibien:

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau zahlreicher Durchlässe sind Eingriffe in die querenden Fließgewässer nicht zu vermeiden. Ein Eingriff in die bekannten Amphibienlebensräume in der Niederung der Gewässer Kösterbeck und Carbäk erfolgt hierbei nicht.

Fische und Rundmäuler:

Ein Eingriff in die Gewässer Kösterbeck und Carbäk erfolgt nicht. Für die weiteren Gewässer ist davon auszugehen, dass sie für Fische von untergeordneter Bedeutung sind. Erhebliche Beeinträchtigungen der Fischfauna durch Lebensraumverlust sind folglich auszuschließen.

B.4.9 Immissionsschutz

B.4.9.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Es sind die Bestimmungen der AVV Baulärm einzuhalten.

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

Baulärmüberwachung

Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung durch die Baumaßnahmen hervorgerufener Immissionen einen Baulärmverantwortlichen (Mitarbeiter einer nach § 29 b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz) einzusetzen. Dieser steht auch von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Zu den Aufgaben des BLV gehört u.a.

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

Name und Erreichbarkeit des BLV sind der Planfeststellungsbehörde mindestens zwei Wochen vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen.

Einrichtung und Betrieb der Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen

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

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

Zum Schutz der Anwohner vor schädlichen Umwelteinwirkungen hat die Vorhabenträgerin insbesondere bei der Einrichtung der Baustellen und BE-Flächen alle geeigneten Maßnahmen wie beispielsweise

- sinnvolle Anordnung von lärmintensiven Maschinen
- Aufstellen von Baumaschinen mit hohen Schallemissionen soweit wie möglich von schutzbedürftigen Immissionsorten weg
- Ausnutzung der schallabschirmenden Wirkung von natürlichen und künstlichen Hindernissen (z.B. Bodenerhebungen, Gebäuden, Mauern); bewusste Anordnung von Containern, Bodenaushub oder Baumaterial
- Verwendung von Schallschirmen, Schallschürzen und Schallschutzzelten zur Abschirmung besonders lauter Baumaschinen und –geräte
- Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren
(Der Schallleistungspegel der eingesetzten Maschinen und Geräte muss dem Stand der Technik genügen, der sich an den Umweltkriterien der EU-Richtlinien orientiert.)

zu nutzen.

Sofern die für die einzelnen Baumaßnahmen prognostizierten hohen Pegel nicht im Ergebnis der detaillierten Prognose signifikant gesenkt werden können, sind die im „Schalltechnischen Gutachten zur Ermittlung und Bewertung der Baulärmimmissionen“ (Anlage 19, Tabelle 6) vorgeschlagene der Beschränkung der Einsatzzeiten von lärmintensiven Baumaschinen auf ≤ 8 Stunden pro Tag und Begrenzung des gleichzeitigen Einsatzes mehrerer Baumaschinen umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, rechtzeitig vor dem Beginn lärmintensiver Bauarbeiten anhand der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen schalltechnische Prognosen (detaillierte Prognose) zu erstellen.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind für alle Gebäudefassaden etagengenau („Immissionsorte“) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehendem Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben

Die berechneten Beurteilungspegel sowie die baubegleitende Prüfung einer möglichen weiteren Konfliktreduzierung sind zu dokumentieren, aufzubewahren und auf

Verlangen der Planfeststellungsbehörde bzw. der Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

Die von der Vorhabenträgerin geplante vorgezogene Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen (Anlage 1, Erläuterungsbericht S. 27) hat rechtzeitig vor Beginn der lärmintensiven Bauarbeiten zu erfolgen.

Bereitstellung von Ersatzwohnraum

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

Den betroffenen Anwohnern steht gegen den Vorhabenträger grundsätzlich ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum in dem Falle zu, dass der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nachts nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Ausnahmsweise kann dieser Anspruch entfallen bei unbedingt erforderlichen Nachtarbeiten, die nicht länger als zwei aufeinanderfolgende Nächte andauern und bei denen an den betreffenden Immissionsorten der Beurteilungspegel 60 dB(A) nicht überschritten wird.

Entschädigungsregelungen

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

- für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel Tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume,
- für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 1 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der gem. vorstehender Nr. 2. b) Ziff. 1 bis 4 jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der nach Nr. 1 ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, die die unter Nr. 2. b) Ziff. 1 bis 4 genannten Werte überschreiten,

- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage, an denen Ersatzwohnraum nach Nr. 2. a) bereitgestellt wird, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.

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

Information der Anwohner

Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten sowie Nacharbeiten den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

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

B.4.9.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Durchführung dieser gesetzlichen Verpflichtung hat der Verordnungsgeber in der 16.BImSchV u.a. bestimmt, wann eine immissionschutzrechtlich relevante „wesentliche Änderung des Schienenwegs“ vorliegt und welche baugebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte in diesem Fall einzuhalten sind.

Der Tatbestand einer „wesentlichen Änderung des Schienenwegs“ ist u.a. erfüllt, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der Eisenbahnstrecke ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird; eine Änderung ist ferner wesentlich, wenn ein bereits bestehender Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird.

Zur Umsetzung der vorskizzierten rechtlichen Vorgaben hat die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

Dieser Untersuchung liegt die Einstufung des gesamten Planfeststellungsabschnitts als „erheblicher baulicher Eingriff“ zugrunde. Die Gleislageveränderung und der grundlegende Ausbau dient der Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit. Dieser erhebliche bauliche Eingriff bewirkt an einer Reihe der benachbarten Immissionsorte eine relevante Erhöhung des Beurteilungspegels (siehe oben) bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV. Für die betreffenden Immissionsorte bestehen Lärmschutzansprüche.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG haben aktive Schallschutzmaßnahmen („Vollschutz“) grundsätzlichen Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen. Der gesetzlich bestimmte Vorrang gilt nicht, soweit die Kosten für die aktiven Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG. Ob die aktiven Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, ist im Rahmen einer speziellen Abwägung zu ermitteln.

In Vorbereitung der Abwägung hat die Vorhabenträgerin die Schutzfälle in insgesamt 5 Schutzabschnitten zusammengefasst. Für die einzelnen Schutzabschnitte ist dann eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen worden. In allen Schutzabschnitten werden zunächst die Schutzwirkung und die Kosten Schallschutzwand mit der bestmöglichen Schutzwirkung untersucht; anschließend wird die Höhe der Schallschutzwand schrittweise reduziert.

Im Einzelnen wurden folgende Schutzabschnitte analysiert:

- Schutzabschnitt 1 bahnrechts km 1,4+50 – 1,5+0
- Schutzabschnitt 2 bahnrechts km 3,9+90 – 4,0+20
- Schutzabschnitt 3 bahnlinks km 8,0+80 – 8,4+0
- Schutzabschnitt 4 bahnlinks km 8,6+40 – 8,7+70
- Schutzabschnitt 5 bahnlinks km 9,1+60 – 9,3+30.

In den Schutzabschnitten 1 und 2 führt schon angesichts der nur wenigen Schutzfälle die Errichtung einer Schallschutzwand zu unverhältnismäßig hohen Kosten. In den Schutzabschnitten 3 und 4 verbleiben bei Errichtung einer Schallschutzwand verhältnismäßig viele ungelöste Schutzfälle.

Für den Schutzabschnitt 5 wurden insgesamt 17 Varianten geprüft. Diese Varianten unterscheiden sich in der Höhe der Schallschutzwand, deren Standort (am Gleis oder auf Einschnitt) und einer Kombination der Schallschutzwand mit Schienenstegdämpfer bzw. Schienenstegabschirmung.

In der immissionsschutzrechtlichen Abwägung erweist sich die im Schallgutachten vorgeschlagene Variante 17, einer Kombination aus einer 4 m hohen und 250 m langen Schallschutzwand am Gleis und Schienenstegabschirmung, als gerade noch verhältnismäßig. Allerdings verbleiben von 110 Schutzfällen noch 56 ungelöste Schutzfälle.

Für die nicht gelösten Schutzfälle steht dem Eigentümer der betroffenen Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes zu.

B.4.9.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Bei den Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass die die Anhaltswerte der DIN 4150 Teile 2 und 3 in Verbindung mit der LAI- Leitlinie zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsemissionen (Nr. 5 ff.) nicht überschritten werden.

Schwingungsintensive Bauarbeiten sind auszuschließen. Es sind erschütterungsarme Verfahren anzuwenden.

Hier insbesondere für Gründungsmaßnahmen für Oberleitungs- und Signalmaste und die Stopfarbeiten im Gleisbereich.

Über bevorstehende erschütterungsrelevante Arbeiten sind die Anwohner vorab zu informieren. Dabei ist eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn sie Probleme durch Erschütterungseinwirkungen haben.

In Abhängigkeit von der Intensität sind zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung der Belästigungen (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquellen usw.) vorzusehen.

B.4.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Vorhabenträgerin hat dafür zu sorgen, dass Bauabfälle stofflich verwertet bzw. zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen angedient werden.

B.4.11 Land- und Forstwirtschaft

Landesforstanstalt M-V Forstamt Güstrow hat mitgewirkt: die vorliegende Waldbilanz beruht auf der vor Ort abgestimmten Verfahrensweise und ist forstrechtlich sachgerecht ausgeführt.

Agrarstrukturelle, forsthoheitliche und forstwirtschaftliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Über die Nebenbestimmungen unter A 4.9 dieser Entscheidung wird die Vorhabenträgerin verbindlich verpflichtet, den Hinweisen der Landesforst nachzukommen.

B.4.12 Denkmalschutz

Die Planung ist mit den Belangen des Denkmalschutzes unter Beachtung der Hinweise des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie und des Landkreises Rostock vereinbar. Der Landkreis wurde im Rahmen seiner Beteiligung auch als untere Denkmalschutzbehörde angehört, danach wurden bekannte Bodendenkmale benannt. Es wurde jedoch nichts vorgetragen, was auf konkrete Erfordernisse schließen lässt.

Die Vorhabenträgerin setzt sich rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme mit der unteren Denkmalschutzbehörde in Verbindung, um bei Notwendigkeit Maßnahmen abzustimmen.

B.4.13 Brand- und Katastrophenschutz

In dessen Stellungnahme vom 17.02.2016 hat der Landkreis Nordwestmecklenburg gegen die eben angeführten Unterlagen keine konkreten Bedenken oder Forderungen erhoben. Bezüglich des Brandschutzes enthält die Stellungnahme vielmehr grundsätzliche Anforderungen und Hinweise, welche die Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen hat.

Laut der Stellungnahme des Landesamtes für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V vom 18.12.2015 bestehen aus Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr beim Brand- und Katastrophenschutz keine Bedenken.

Den Hinweis darauf, dass Munitionsfunde nicht auszuschließen sind, hat die Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen.

B.4.14 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im PFA befinden sich Kabel und Leitungen Dritter.

Bauwerks-Nr.	Station (ca. km-Angaben)	Bezeichnung	Rechtsträger / Eigentümer
K 1	ca.km 1,4 + 32 kreuzend	Erdgasleitung MK-Nr. 6631	E.ON Hanse AG
K 2	ca.km 1,8 + 10 kreuzend	Freileitung KUK = 15,70 m über SO	nicht bekannt
K 3	ca.km 1,8 + 10 kreuzend	Ferngasleitung MK 11	Verbundnetz Gas AG
K 4	ca. km 5,8 + 60 / km 5,9 + 02 kreuzend	2 x Freileitung KUK = 15,40 m über SO	nicht bekannt
K 5	ca. km 10,3 + 53 kreuzend	110 kV-Freileitung KUK = 16,70 m über SO	nicht bekannt

Nach den Planunterlagen werden hieran keinerlei Maßnahmen vorgesehen.

Im Anhörungsverfahren haben Versorgungsunternehmen Stellungnahmen zum Plan abgegeben.

E.DIS Netz GmbH

Die E.DIS führt zu der vorgelegten Planung Bestandsunterlagen und führt aus:

Den uns übergebenen Unterlagen konnten wir entnehmen, dass sich das Vorhaben im Schutzbereich der von der E.DIS Netz GmbH (E.DIS) betriebenen 110-kV-Freileitungen Bentwisch-Schutow (FIT-0008), in dem Mastfeld 25-26 und Bentwisch-Riekdahl (HT-0012), in dem Mastfeld 7-8 befindet, d. h. diese Mastfelder kreuzt.

In Folge der Ertüchtigung der Eisenbahnanlage verändert sich u. a. auch die Höhe der Oberleitung (DB) und es ergibt sich eine Änderung der Kreuzungssituation mit den 110-kV Freileitungen (E.DIS). Die 110-kV-Freileitungen wurden im Jahr 1984/85 nach den damals gültigen Errichtervorschriften (TGL / Durchhangskurve und Leiterendtemperatur bei +40°C) geplant und gebaut und sind seitdem unverändert.

Die DB erwartet eine Bewertung der Kreuzungen nach der aktuell gültigen Errichtervorschrift (DIN EN 50341 / Durchhangskurve und Leiterendtemperatur bei +80°C). Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es seitens der E.DIS keinen akuten Handlungsbedarf, den Anlagenbestand wesentlich zu verändern.

Die Prüfung durch die E.DIS hat ergeben, dass mit dem aktuellen Anlagenbestand der 110-kV-Freileitung (E.DIS) die Forderungen aus der aktuellen Errichtervorschrift bezüglich der notwendigen Mindestabstände im Kreuzungsfeld zur Oberleitung (DB) nicht ausreichend sind.

Es wäre im Sinne einer planmäßigen Durchführung des Vorhabens der DB vermutlich zielführend, die Freileitungsplanung und den Genehmigungsprozess in das Planfeststellungsverfahren der DB zu integrieren, um somit innerhalb des seitens der DB geplanten Zeitraumes die planerischen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen sowie die bauliche Realisierung selbst umsetzen zu können.

Es wurde ermittelt (E-Mail vom 08.02.2021), dass die Freileitungen K4 und K5 der E.DIS zugehörig sind und dass ggf. (erst nach detaillierter Berechnung im Rahmen der AP, eine Maststandortkorrektur/ erhöhte Maste erforderlich werden können. Diesen Sachverhalt sollte nach Ansicht der Vorhabenträgerin mittels planrechtlicher Zugehörigkeit rechtssicher im PFB verankern werden. In ihrer E-Mail vom 21.04.2021 (den Unterlagen beigefügt) führt die Vorhabenträgerin an, dass die Freileitungen in der Planung bereits in der vorgelegten Genehmigungsplanung berücksichtigt worden sei und verweist auf die Unterlagen 13.8 und 13.13.

50Hertz Transmission GmbH

Im Planungsgebiet befindet sich die 220-kV-Leitung Bentwisch - Güstrow 275/276 von Mast-Nr. 25 – 26 der 50Hertz Transmission GmbH.

Das geplante Vorhaben kreuzt unsere Freileitung. Gegen die geplante Gleisanhebung von 4 cm im Kreuzungsbereich gibt es aufgrund der bestehenden Abstandssituation, keine Einwände.

Sollten sich aus dem Kreuzungs- und Abstandsnachweis Minderabstände ergeben, so ist ein Umbau unserer Freileitung notwendig. Diese Umbauplanungen sind im Rahmen des Planverfahrens für das Bauvorhaben öffentlich-rechtlich genehmigen zu lassen, da dies gemäß § 43 EnWG planfeststellungsbedürftig ist.

Für sämtliche Maßnahmen und Arbeiten im Freileitungsschutzstreifen der o.g. Leitung besteht ein beschränktes Bau- und Einwirkungsverbot mit Nutzungs- und Höhenbeschränkungen für Dritte. Der Vorhabenträger hat vor Beginn der Umsetzung der Maßnahme die Zustimmung des Regionalzentrums Nord, einzuholen.

Entscheidungserhebliche Planrechtskonflikte sind nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Vorhabenträgerin ihre nachweislich abgegebenen Zusagen erfüllen wird, so dass es insoweit keiner weiteren Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf.

Dessen ungeachtet sind zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit und Funktionssicherheit der Leitungen Abstimmungen mit den Leitungsträgern erforderlich. Die sich

aus den Stellungnahmen ergebenden Forderungen sind über die Nebenbestimmungen für die VHT verpflichtend umzusetzen. Damit wird sichergestellt, dass die Interessen der Anlagenbetreiber und der Öffentlichkeit gewahrt werden.

B.4.15 Straßen, Wege und Zufahrten

In ihren Stellungnahmen vom 12.02. und 02.03.2016 fordern die Ämter der betroffenen Gemeinden für die kommunalen Straßen ein Beweissicherungsverfahren. Nach der Erwidern der Vorhabenträgerin und in der Anhörung vom 13. Bis 15.09.2016 hierzu werden die betreffenden Straßen nicht über den Gemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen. Dessen ungeachtet hat sie zugesagt, dass sie für alle „im Beeinflussungsbereich der Baumaßnahmen befindlichen Anlagen und Objekte (auch Straßen) ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchführen“ wird.

B.4.16 Kampfmittel

Das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern als obere Landesbehörde verweist aufgrund des örtlich begrenzten Umfangs der Maßnahme und der fehlenden Landesrelevanz auf die Zuständigkeit der Landkreise und kreisfreien Städte.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch der Landkreis Rostock wurden im Anhörungsverfahren beteiligt.

Die Kampfmittelbelastungen sind vor Baubeginn abzufragen und bei Bedarf sind die entsprechenden Voruntersuchungen durchzuführen.

Dennoch sind Munitionsfunde in Mecklenburg-Vorpommern nicht auszuschließen. Deshalb wird auf die LBauO und die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften verwiesen.

B.4.17 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für das Bauvorhaben ist Grunderwerb erforderlich. Der Umfang dieser Grundstücksbelastungen ist aus den Grunderwerbsunterlagen (Grunderwerbsverzeichnis und –plan) ersichtlich.

Dabei soll die Inanspruchnahme in drei Kategorien erfolgen:

- Grunderwerb,
- Grunddienstbarkeit,

- Vorübergehende Inanspruchnahme.

Die Grundinanspruchnahme soll nach dem Prinzip der mildesten Form erfolgen, um die Beeinträchtigungen der Betroffenen so gering wie möglich zu halten.

Folgender Grunderwerb ist erforderlich:

- Ca. 91 m² aus der Gemarkung Kavelstorf,
- Ca. 11 m² aus der Gemarkung Hohen Schwarfs und
- Ca. 28 m² aus der Gemarkung Hohen Alt Bartelstorf,

insgesamt beträgt die ermittelte Gesamtfläche ca. 130 m². Diese Flächen sind hauptsächlich zur Herstellung des Regelprofils Bahngräben erforderlich und sind damit Bestandteil der Betriebsanlage. Betroffen sind hauptsächlich Flurstücke der öffentlichen Hand.

Zur Umsetzung der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen “ wird im Planrechtsabschnitt zur Gewährleistung von Rettungswegzufahrten und den Zugängen zu den Rettungswegen eine Grunddienstbarkeit auf Grundeigentum Dritter (Eintragung in das Grundbuch fremden Grundeigentums) erforderlich. Ausgenommen hiervon sind die öffentlich gewidmeten Straßen und Wege im Umfeld des Planfeststellungsabschnittes.

Innerhalb der Einwendungsfrist (endete mit Ablauf des 02.01.2020) wurden Einwendungen gegen die im Plan ausgewiesenen Grundinanspruchnahmen erhoben. Diese wurden entsprechend berücksichtigt. Es erfolgten Planänderungen, vgl. hierzu unter B.1.4 und vertragliche Abschlüsse im Einvernehmen.

B.4.17.1 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum

Für den Zweck der Baudurchführung werden Flächen (öffentlicher oder privater Eigentümer) für die zeitweilige Inanspruchnahme benötigt. Hierbei handelt es sich um Flächen für die Baustellenzufahrten, die Baustelleneinrichtungen sowie Flächen zur Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen 001V bis 016V und der artenschutzrechtlich begründeten Kompensation für die Konflikte B10-B12 im Rahmen des LBP.

Dabei handelt es sich um die Schaffung eines schuldrechtlichen Nutzungsrechts (Pacht, Miete) ohne Veränderung der dinglichen Rechtslage.

Das Nutzungsrecht ist zeitlich begrenzt. Die Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

B.4.18 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

B.4.18.1 Privater Einwender 1 (P1)

Die Einwender sind Bewohner des Schachtelhalmweges in Rostock und nicht grundstücksbetroffen. Mit ihrem Schreiben vom 24.11.2019 wehren sie sich gegen die Wegeplanung für Baulogistik- und Rettungsweg durch Rostock-Kassebohm. Insbesondere über den Vicke-Schorler-Ring und den Schachtelhalmweg. Außerdem wurden durch die Einwender allgemeine Bedenken geäußert.

Die Einwendung war berechtigt und hat zur Änderung des Planes geführt. Der Privatweg ist nicht mehr Bestandteil des Rettungswegekonzeptes. Die Änderungen zum Verlauf werden im Grunderwerbsplan dargestellt.

Die allgemeinen Bedenken konnten durch die Vorhabenträgerin vollständig ausgeräumt werden.

B.4.18.2 P2

Die Einwender sind Bewohner Zu den Gärten 5 in Hohen Schwarfs. Mit ihrem Schreiben vom 01.12.2019 beklagen sie, dass für ihr Haus im Abwägungsverfahren passiver Schallschutz vorgeschlagen wurde, der Außenbereich, zwei Terrassen, ein Pavillon und eine Gartenteichanlage aber unberücksichtigt blieben.

Das Objekt Zu den Gärten 5 befindet sich im Ort Hohen Schwarfs, welcher als Kern-, Dorf und Mischgebiet eingestuft ist (Schutzabschnitt 2). In den Schutzabschnitten 1 und 2 führt schon angesichts der nur wenigen Schutzfälle die Errichtung einer Schallschutzwand zu unverhältnismäßig hohen Kosten.

An der nordwestlichen Fassade des Wohnhauses wurde der nächtliche Beurteilungspegel von über 60 dB(A) weiter erhöht, an der südwestlichen Fassade des gleichen Gebäudes erhöht sich der Beurteilungspegel von unter auf über 60 dB(A). Beide Sachverhalte lösen Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach aus. Dem Eigentümer des betroffenen Gebäudes steht dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes zu.

B.4.18.3 P3

Die Einwender sind eine Bürgerinitiative der Bewohner Hohen Schwarfs (118 Bürger). Mit ihren Schreiben vom 16.12.2019 und 02.10.2020 lehnen sie die ausgewiesenen Pegelmessungen für die Gebäude als Vorgehensweise zur Ermittlung der Betroffenheit ab. Nach Meinung der Bürgerinitiative wurden die Außenbereiche nicht ausrei-

chend berücksichtigt. Außerdem beklagen sie, dass die Ausweisung als Mischgebiet falsch sei und es sich bei den Straßen - - Zu den Gärten, Schöne Aussicht und Am Gutspark - um ein Wohngebiet handle. Sie fordern ein neues schalltechnisches Gutachten für den Schutzabschnitt 2. Außerdem fordern sie weiterhin aktiven Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand.

Sie beklagen weiter, dass vorgesehen ist, Teile der Straßen - Lindenweg und Alte Dorfstr. bis zum Herrenweg und dann vom Herrenweg bis zum Bahndamm mit Baustraßenplatten zu verlegen, um sie dann mit Baufahrzeugen zu befahren. Das lehnen sie grundsätzlich ab. Sie begründen: Die Alte Dorfstraße ist eine beruhigte Wohngebietsstraße mit 30km/h Geschwindigkeit und hat keinem Fußgängerweg. Hier bewegen sich auf der engen Straße Fußgänger, Kinder und ältere Bewohner des Dorfes. Mit dem Baustellenverkehr besteht hier Lebensgefahr für uns Bürger aus Hohen Schwarfs. Die Initiative schlägt eine Alternative vor.

Ein weiterer Einwand zu einer Rad-/ und Fußgängerbrücke, die 2016 ersatzlos zurück gebaut wurde, wurde einvernehmlich aus dieser Eingabe zurückgezogen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die benannten Wohnhäuser waren Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung. Diese Immissionsorte, an denen Schutzfälle zu lösen sind, wurden nach der Möglichkeit, sie durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu schützen entsprechend des Umweltleitfadens VI des Eisenbahn-Bundesamtes in Schutzabschnitte gruppiert. Sie gehören zu den Schutzabschnitten 1 und 2. In den Schutzabschnitten 1 und 2 führt schon angesichts der nur wenigen Schutzfälle die Errichtung einer Schallschutzwand zu unverhältnismäßig hohen Kosten. Allerdings wurden hier Schutzfälle ermittelt für die ein Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes besteht.

Die Straßen die für die Baustellenzuwegung genutzt werden müssen, sind nur im Rahmen der rechtlich-öffentlichen Widmung im Einvernehmen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger zu nutzen. Sie sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Dabei sind die gesetzlichen Normen unbedingt zu beachten.

In diesem Zusammenhang wird auf die „Duldungspflicht“ § 22 AEG hingewiesen, die im Falle zwingend notwendiger Maßnahmen, eintritt.

B.4.18.4 P4

Die Einwender sind Bewohner des Dorfes Hohen-Schwarfs, Schöne Aussicht 02 und befürchten im Allgemeinen, dass es durch das o.g. Bauvorhaben zu einer Erhöhung

des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerlastverkehrs, kommt und somit die Lebensqualität ihres Dorfes erheblich beeinträchtigt wird.

Darüber hinaus sind sie als Eigentümer des Grundstückes „Zur schönen Aussicht 2“ schon heute durch den Bahnlärm beeinträchtigt. Ihre Schlafräume sind der Bahntrasse unmittelbar zugewandt, so dass es insbesondere im Sommer nicht möglich ist, die Fenster nachts zu öffnen. Die Emissionen des Bahnverkehrs sind so laut, dass sie auch bei geschlossenen Fenstern noch deutlich hörbar sind.

Es wird ausdrücklich befürchtet, dass die Ertüchtigung mittelfristig zu einer erhöhten Nutzung der Bahnstrecke führen wird. Des Weiteren wird befürchtet, dass sich die auf der Strecke gefahrenen Geschwindigkeiten des Güterverkehrs weiter erhöhen werden. Damit würden auch der Lärmpegel und die heute schon spürbare Belastung durch den Lärm weiter steigen. Damit wäre eine Nutzung unserer Schlafräume nicht mehr möglich.

Vor diesem Hintergrund wird gebeten, zu prüfen, welche Auswirkungen die Ertüchtigung der Bahnstrecke nach Fertigstellung haben wird. Insbesondere sollte noch einmal gutachterlich festgestellt werden, welche zusätzliche Lärmbelastung für die angrenzende Wohnbebauung, in diesem Fall für unser Haus, entstehen wird.

Ebenso sollte im Rahmen der Planfeststellung geprüft werden, ob die Bahnstrecke an der der Wohnbebauung in Hohen-Schwarfs zugewandten Seite gänzlich mit einem Lärmschutzwall zu versehen ist, um die gesetzlichen Grenzwerte zur gesamten Wohnbebauung einhalten zu können.

Alternativ sollte geprüft werden, ob im Einzelfall Grenzwerte überschritten werden. Sollte dies beispielsweise bei dem Haus der Einwender zutreffen, wird davon ausgegangen, dass die DB Netz AG als Vorhabenträger den einzelnen Eigentümern entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Fenster mit entsprechender lärm-mindernder Verglasung) anbieten wird.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen wird sich der Berechnungspegel am Gebäude des Einwenders erhöhen. Diese unter der sogenannten Wahrnehmungsschwelle von 3 dB(A) liegende Erhöhung des Schienenlärms muss im überwiegenden öffentlichen Interesse an der Realisierung des Streckenausbaus hingenommen werden.

Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutz, da die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen keine Lärmbetroffenheit aufweisen. Die ermittelten Pegelwerte liegen unterhalb der Immissionsgrenzwerte.

Das Gebäude liegt zwar im Einwirkungsbereich eines erheblichen baulichen Eingriffs in den Schienenweg, dieser Eingriff bewirkt hier jedoch keine rechtserhebliche Erhöhung des Schienenlärms (Erhöhung um 3 dB(A) bzw. Erhöhung auf mindestens 70 dB[A] am Tag oder 60dB[A] in der Nacht).

Gemäß § 3 der 16.BImSchV wurde der Beurteilungspegel nach der vorgegebenen Berechnungsvorschrift (Schall 03) ermittelt. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen korrekt sind.

B.4.18.5 P5

Der/ die Einwender ist Anlieger des Scharfgrabenweges in Rostock. Die Einwender nehmen zur Kenntnis, dass mit der Gleiserneuerung des Schienenweges die zulässigen Immissionsgrenzwerte nicht erreicht werden, aber in Verbindung mit den restlichen Schallschutzwerten, wie der Autobahn, überschritten werden. Deshalb fordern sie überall dort wo unmittelbare Bebauung an die Bahnstrecke angrenzt, eine Schallschutzwand.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat die Bewertung für den möglichen Anspruch auf Lärmvorsorge für den von den Baumaßnahmen betroffenen Verkehrsweg ermittelt.

Die gesetzliche Grundlage für die Beurteilung der Schallimmissionen aus Straßen- und Schienenwegen ist das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Zur Ermittlung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges, ist zunächst der in Rede stehende Verkehrsträger zu betrachten.

Die ermittelten Pegel liegen hier ca. bei max. 40 dB(A) (Tag / Nacht). Die zu erwartende Erhöhung bei max. 1,2 dB(A).

Die Bildung eines Summenpegels wäre geboten, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Beschluss vom 24. November 2010 - 4 BN 28.10 - ZfBR 2011, 165 = Juris Rn. 3 m.w.N.).

Nach jetzigem Kenntnisstand, basierend auf den für die Planung ermittelten Beurteilungspegeln, ist nicht zu erwarten, dass die vorhabenbedingte Erhöhung des Schienenlärms zu einer Gesamtbelastung (Schiene / BAB 19) führt, die als gesundheitsgefährdend zu bewerten ist. (Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, allerdings einheitlich bestimmt (vgl. auch Storost, UPR 2015, 121 <124> m.w.N.): Regelmäßig wird sie für Wohngebiete an Werten von etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festgemacht (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 53 und OVG Münster, Beschluss vom 26. April 2018 - 7 B 1459/17.NE - Juris Rn. 25), teilweise werden aber auch für Kern-, Dorf- und Mischgebiete etwas höhere Werte (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) für zulässig gehalten (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36).)

B.4.18.6 P6

Es werden Einwendungen gegen den „Streckenausbau Kavelstorf- Rostock“ eingelegt. Der Einwender ist Eigentümer diverser Flurstücke in der Gemarkung Kessin (Flur 3, Flurstücke 49/3, + Flur 2 Flurstücke 24/5 u. 24/16). Im Erörterungstermin ist die geplante Grundstücksinanspruchnahme des Eigentümers, hier Flurstücke 24/5 und 24/16, Flur 2, Gemarkung Kessin, besprochen worden. Der Eigentümer spricht sich gegen die Inanspruchnahme der Flurstücke für den Ausbau eines Rettungsweges aus und stellt mehrere Alternativen vor.

Die Einwendung wurde mit einer Planänderung erledigt. Die Inanspruchnahme der Flurstücke 24/5 und 24/16, Flur 2, Gemarkung Kessin entfällt und somit auch die Betroffenheit des Einwenders.

B.4.18.7 P7

Es werden Einwendung gegen den Plan „Streckenausbau Kavelstorf- Rostock“ eingelegt. Diese werden durch bestehende Pachtverträge für diverse Flurstücke in der Gemarkung Kessin begründet. Um Maß und Belang der Beeinträchtigung erkennen zu können, werden weitere Informationen eingefordert.

Durch Planänderungen wurde die Einwendung vollständig erledigt.

Die Inanspruchnahme der Flurstücke, Gemarkung Kessin entfällt und somit auch die Betroffenheit des Einwenders.

B.4.18.8 P8

Die Einwender P8 sind Eigentümer eines Reihenhauses im Gnatzkoppweg. Sie gehen davon aus, dass für sie, durch den erheblichen Eingriff Lärm und Erschütterungen zunehmen werden. Sie beschreiben ihre bauliche und wohnliche Situation.

Weiter beklagen sie, dass der bereits vorhandene Lärm und die Erschütterungsbelästigung grenzwertig sind und so bereits ein gravierendes Problem seien, dass so nach ihrer Meinung, insbesondere nachts, eine Gesundheitsgefährdung für sie darstelle. Außerdem befürchten sie eine Abwertung ihrer Immobilie. Deshalb fordern sie aktiven Lärm- und Erschütterungsschutz in Form einer Schallschutzwand und Schienenstegdämpfer bzw. Schienenstegabschirmung.

Gutachterlich wurde festgestellt, dass sich durch den Eingriff der Baumaßnahme der Gleiserneuerung, an den Fassaden der Wohnhäuser mit den Adressen Gnatzkoppweg 22 bis 53 entweder der nächtliche Beurteilungspegel von 60 dB(A) weiter erhöht oder es eine Erhöhung des Beurteilungspegels von aufgerundet mindestens 3 dB(A) gibt bzw. beides. Das löst Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach aus. Davon ausgehend, dass die ermittelten Beurteilungspegel korrekt sind, haben die Eigentümer des betroffenen Objekts Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für notwendige und erbrachte Lärmschutzmaßnahmen (Anspruchsberechtigung im notwendigen Umfang für passive Schallschutzmaßnahmen).

Die Ermittlung zum Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies erfolgt nachgeordnet auf Grundlage der 24. BImSchV.

B.4.18.9 P9

Der Einwender ist ebenfalls Eigentümer im Gnatzkoppweg, wie zuvor P8 im Reihnhaus (unmittelbare Nachbarschaft). Er legt Widerspruch ein und stellt das Verfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel (Ortsbegehung) in Abrede. Er beschreibt seine bauliche und wohnliche Situation. Er fordert eine 6 m hohe Schallschutzwand und Schienenstegdämpfer, der den Reihnhauskomplex Gnatzkoppweg 46 – 50 berücksichtigt.

Gutachterlich wurde festgestellt, dass sich durch den Eingriff der Baumaßnahme der Gleiserneuerung, an den Fassaden der Wohnhäuser mit den Adressen Gnatzkoppweg 22 bis 53 entweder der nächtliche Beurteilungspegel von 60 dB(A) weiter erhöht oder es eine Erhöhung des Beurteilungspegels von aufgerundet mindestens 3 dB(A) gibt bzw. beides. Das löst Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach aus. Davon

ausgehend, dass die ermittelten Beurteilungspegel korrekt sind, haben die Eigentümer des betroffenen Objekts Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für notwendige und erbrachte Lärmschutzmaßnahmen (Anspruchsberechtigung im notwendigen Umfang für passive Schallschutzmaßnahmen).

Die Ermittlung zum Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies erfolgt nachgeordnet auf Grundlage der 24. BImSchV.

B.4.18.10 P10

Der Einwender ist ebenfalls Eigentümer im Gnatzkoppweg, wie zuvor P9 im Reihenhause 46 – 50 (unmittelbare Nachbarschaft). Er bezweifelt wie zuvor das Verfahren zur ordnungsgemäßen Ermittlung der Beurteilungspegel für sein Reihenhause. Er beschreibt seine bauliche und wohnliche Situation. Er fordert eine 6 m hohe Schallschutzwand und Schienenstegdämpfer, der den Reihenhausekomplex Gnatzkoppweg 46 – 50 berücksichtigt.

Auch hier trifft die Gutachterliche Ermittlung und Bewertung des Beurteilungspegels, wie bereits zuvor für die Einwender zu. Es besteht ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für notwendige und erbrachte Lärmschutzmaßnahmen (Anspruchsberechtigung im notwendigen Umfang für passive Schallschutzmaßnahmen).

Die Ermittlung zum Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies erfolgt nachgeordnet auf Grundlage der 24. BImSchV.

B.4.18.11 P11

Die Einwender sind Eigentümer im Löwenzahnweg 27, sie befürchten, dass eine deutlich größere Radsatzlast, längere Züge und vor allem die Geschwindigkeitserhöhung bis 120 km/h den Lärmpegel um mindestens 3 dB/A erhöhen.

Der Planfeststellung haben sie entnommen, dass für den betroffenen Bereich im Wohngebiet Kassebohm keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen geplant sind.

Damit wird nach ihrer Meinung gegen die Verpflichtung zur Lärmvorsorge gern. §§ 41,67a BImSchG verstoßen! Sie zählen weitere Rechtsgrundlagen auf und weisen auf mögliche gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärmbelastigungen hin.

Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutz, da die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen keine Lärmbetroffenheit aufweisen. Die ermittelten Pegelwerte liegen unterhalb der Immissionsgrenzwerte. Das Gebäude liegt zwar im

Einwirkungsbereich eines erheblichen baulichen Eingriffs in den Schienenweg, dieser Eingriff bewirkt hier jedoch keine rechtserhebliche Erhöhung des Schienenlärms (Erhöhung um 3 dB(A) bzw. Erhöhung auf mindestens 70 dB[A] am Tag oder 60dB[A] in der Nacht). Die vorhabenbedingte Erhöhung des Schienenlärms ist somit auch nicht als gesundheitsgefährdend zu bewerten. Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle allerdings uneinheitlich bestimmt, wird für Wohngebiete mit etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angegeben, teilweise werden aber auch für Kern-, Dorf- und Mischgebiete etwas höhere Werte (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) für zulässig gehalten.

Gemäß § 3 der 16.BImSchV wurde der Beurteilungspegel nach der vorgegebenen Berechnungsvorschrift (Schall 03) ermittelt. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen korrekt sind.

B.4.18.12 P12

Die Einwender sind ebenfalls Eigentümer im Gnatzkoppweg (Nr.:45), wie zuvor P8 – P10 im Reihenhaus (unmittelbare Nachbarschaft). Auch diese Einwender bezweifeln die korrekte Ermittlung der zu Grunde gelegten Werte für den Beurteilungspegel. Sie beschreiben ihre bauliche und wohnliche Situation. Sie stellen fest, dass mit dem Ausbau höhere Tonnagen und schnellere Transportgeschwindigkeiten grundlegend erreicht werden sollen und beklagen fehlende Rücksichtnahmen / Aussagen, wie Abminderungen der Geschwindigkeiten und Tonnagen in Nachtruhezeiten zwischen 22.00 und 6.00 Uhr und befürchten unzumutbare gesundheitliche Belastungen für sich und ihre Nachbarn. Sie fordern eine dem Stand der Technik entsprechend mögliche Dämmung der Immissionswerte an der Quelle in Form von aktivem Schallschutz. Als Anspruchsberechtigte bezüglich des Schallschutzes, erwarten die Einwender, dass im Verlaufe des Reihenhauskomplexes Gnatzkoppweg 42 – 45 eine Schallschutzwand errichtet wird.

Da sich durch den Eingriff der Baumaßnahme der Gleiserneuerung, an den Fassaden der Wohnhäuser mit den Adressen Gnatzkoppweg 22 bis 53 entweder der nächtliche Beurteilungspegel von 60 dB(A) weiter erhöht oder es eine Erhöhung des Beurteilungspegels von aufgerundet mindestens 3 dB(A) gibt bzw. beides, besteht Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach (Anspruchsberechtigung im notwendigen Umfang für passive Schallschutzmaßnahmen).

Für den gesamten Schutzabschnitt 3 stehen die Kosten einer Lärmschutzwand bei der ermittelten Anzahl von 47 Schutzfällen (an 32 Gebäuden) außer Verhältnis zum erreichten Schutzzweck.

Die Ermittlung zum Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies erfolgt nachgeordnet auf Grundlage der 24. BImSchV.

B.4.18.13 X3/ P14

Die Einwender argumentieren zu folgenden Aspekten:

1. Ausstattung mit Blocksignalen
2. Eingleisige Streckenführung
3. Netzcharakter
4. Bauzeit

In Form einer Stellungnahme wurden Hinweise/ Einwendungen gegeben.

Sie kritisieren zu erstens, eine fehlende Blockteilung der Strecke, die nach ihrer Meinung eine Kapazitätseinschränkung bedeutet. Sie plädieren für Blockabstände wie zwischen Kavelstorf und Berlin.

Sie kritisieren weiter, dass die Strecke auch weiterhin eingleisig bleiben soll. Und weisen darauf hin, dass die Gradientenänderung des Gleises, nördlich von Neurogentin, so einem späteren zweigleisigen Ausbau, entgegensteht.

Zum dritten Punkt werden fehlende Abzweige Richtung Rostock Hbf und Ribnitz-Damgarten angemahnt, die Ausweichrouten ermöglichen könnten und eine spätere Option darstellen für einen zusätzlichen Halt.

Zu viertens wird die Bauzeit als zu lang kritisiert, hier sind die Einwender der Meinung, dass hier eine deutliche Verkürzung möglich sei.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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. Mit den im Verfahren erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden keine dem Vorhaben entgegenstehenden privaten oder öffentlichen Belange aufgezeigt, die ein dergestalt starkes Gewicht haben, dass auf die Durchfüh-

zung des Vorhabens verzichtet werden muss. Wegen der Einzelheiten hierzu wird auf die Ausführungen dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

B.6 Sofortige Vollziehung

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. Das vorliegend zugelassene Vorhaben betrifft Betriebsanlagen der bundeseigenen Eisenbahn, der Infrastrukturunternehmen DB Netz AG und der DB Station & Service AG, die gemäß Art. 87e GG der Eisenbahnverkehrsverwaltung unterstehen. Diese Plangenehmigung ist daher sofort vollziehbar.

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

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern

Domstraße 7

17489 Greifswald

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin

Schwerin, den 05.08.2021

Az. 571ppo/013-2019#003

EVH-Nr. 3417231