

---

**Planänderungsbeschluss**  
**über die 4. Planänderung**  
zur Änderung der Sperrzeit für den Einbau  
von Gleishilfsbrücken

zum Planfeststellungsbeschluss  
vom 22.11.2017  
(3100P-143.3/0062)

für den

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

Kiel, den 31. Mai 2024

---



## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	1
<b>A. VERFÜGENDER TEIL .....</b>	<b>3</b>
I. PLANÄNDERUNG.....	3
II. ANORDNUNGEN .....	4
III. HINWEISE.....	4
IV. SOFORTIGE VOLLZIEHBARKEIT .....	4
V. KOSTENENTSCHEIDUNG .....	4
<b>B. GRÜNDE .....</b>	<b>5</b>
I. TATBESTAND.....	5
1. Träger des Vorhabens (TdV) .....	5
2. Gegenstand der Planänderung .....	5
II. FORMALRECHTLICHE WÜRDIGUNG .....	6
1. Zuständigkeit .....	6
2. Verfahren.....	6
2.1 Vorlage der Planänderungsunterlagen.....	6
2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung .....	6
2.3 Absehen von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens .....	6
2.4 Beteiligungsverfahren .....	8
III. MATERIELLRECHTLICHE WÜRDIGUNG .....	8
1. Umfang der Planfeststellung.....	8
2. Rechtfertigung der Planänderung .....	8
3. Darstellung und Bewertung der abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange.....	10
3.1 Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange .....	10
3.2 Einwendungen privater Betroffener .....	10

4.	Abwägungsergebnis.....	16
5.	Begründung der Anordnungen unter A.III. ....	17
6.	Sofortige Vollziehbarkeit.....	17
7.	Begründung der Kostenentscheidung .....	17
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....	18

## A. Verfügender Teil

### I. Planänderung

Der Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 (3100P-143./0062) für den Ersatzneubau der alten Levensauer Hochbrücke und den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (Kanalkilometer (Kkm) 93,2 - 94,2) wird gemäß den nachstehenden Unterlagen bezüglich der Anpassung der Sperrzeit für den Einbau von Gleishilfsbrücken mit den sich aus diesem Änderungsbeschluss ergebenden Änderungen und Ergänzung geändert.

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

Teil	Bezeichnung	vom (Stand)	planfestgestellt/ nicht planfestgestellt
01	Antrag Planänderung Sperrpause 2024	27.03.2024	planfestgestellt
02	3. Änderung Unterlage 1-1 TEB	27.03.2024	planfestgestellt
04	Sperrpause 2024 Anmeldung und Genehmigung	17.07.2023	planfestgestellt
AP-07-07-AB-00503-d-Bwpl.	Ersatzneubau 1. Hochbrücke Levensau AU 07 Los 7: Neubau WL Nord und Süd Bauwerksplan WL Süd - Draufsicht Bph 14-19 (M: 1:100)	25.10.2023	planfestgestellt
AP-07-07-AB-00508-d-Bwpl.	Ersatzneubau 1. Hochbrücke Levensau AU 07 Los 7: Neubau WL Nord und Süd Bauwerksplan WL Süd - Längsschnitte 1.3, 2.3 (M: 1:100)	25.10.2023	planfestgestellt
AP-07-07-AB-00509-d-Bwpl	Ersatzneubau 1. Hochbrücke Levensau AU 07 Los 7: Neubau WL Nord und Süd WL Süd - Querschnitte 4.3 - 6.3 (M: 1:100)	25.10.2023	planfestgestellt
AU-07-07-AB-00411-a	Ersatzneubau 1. Hochbrücke Levensau AU 07 Los 7: Neubau WL Nord und Süd Bauphasenplan Widerlager Süd	27.10.2023	planfestgestellt
AU-07-07-AB-00412-a-	Ersatzneubau 1. Hochbrücke Levensau AU 07 Los 7: Neubau WL Nord und Süd Bauphasenplan Widerlager Nord	27.10.2023	planfestgestellt
AU-07-07-AB-00413-a-	Ersatzneubau 1. Hochbrücke Levensau AU 07 Los 7: Neubau WL Nord und Süd Der Planung zugrundeliegende Terminplan	27.10.2023	planfestgestellt
	UVP-VP_Sperrpause_240308_E	08.03.2024	

## **II. Anordnungen**

### **1.**

Die Anordnungen im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss 3100P-143.3/0062 vom 22. November 2017 für den Ersatzneubau der alten Levensauer Hochbrücke und den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (Kkm 93,2 - 94,2) gelten auch für die hier festgestellte Planänderung.

### **2.**

Die Ausführung des Vorhabens hat entsprechend den Darstellungen in den oben aufgeführten Änderungsunterlagen zu erfolgen, soweit nachstehende Anordnungen nichts anderes bestimmen.

### **3.**

Die Zuwegungen für den Straßenbetriebsdienst und der Brückenunterhaltung des Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein sind für die Levensauer Hochbrücke im Zuge der B 76 dauerhaft über die Betriebswege und Baustraßen offen zu halten.

## **III. Hinweise**

Die Planänderung bildet mit dem ursprünglichen Plan einen einheitlichen, geänderten Plan. Die Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 bleiben demzufolge insoweit aufrechterhalten, als sie nicht von der Änderung berührt sind.

## **IV. Sofortige Vollziehbarkeit**

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

## **V. Kostenentscheidung**

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Auslagen werden nicht erhoben.

## **B. Gründe**

### **I. Tatbestand**

#### **1. Träger des Vorhabens (TdV)**

Der Ausbau und der Neubau der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege sind nach § 12 Abs. 1 WaStrG Hoheitsaufgaben des Bundes. Dazu zählt auch die Erstellung von Ersatzbauwerken. TdV ist daher die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal (WSA NOK) (ehemals WSA Kiel-Holtenau), wiederum vertreten durch das Wasserstraßen Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal (WNA NOK).

#### **2. Gegenstand der Planänderung**

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

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

In der Ursprungsplanung war geplant, die Hilfsbrückenzüge inkl. der Gründungen sowie Verbauten für die Widerlagerbaugruben in Wochenendsperrpausen zu erstellen. Der Träger des Vorhabens ist davon ausgegangen, dass die Erstellung der Gründung für die Hilfsbrücken im Gleisbereich vorbereitend ohne Gleissperrungen während nächtlicher betriebsfreier Zeiten und der Einbau der Hilfsbrücken selbst in Wochenendsperrpausen erfolgen kann.

Im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung hat sich gezeigt, dass für die Herstellung der Widerlager Nord und Süd die ursprünglich vorgesehenen Wochenendsperrpausen nicht ausreichen, um die technisch erforderlichen Widerlagerkonstruktionen soweit herzurichten, dass im Schutze der Hilfsbrücken die Arbeiten fortgeführt werden können.

Die weiterführenden statischen Berechnungen zur Auflagerung der Hilfsbrücken haben zudem ergeben, dass eine größere Anzahl rückverankerter Großbohrpfähle – insbesondere im Gleisbereich – erforderlich ist. Daneben wird zusätzlich zur Ursprungsplanung auf der Kanalnordseite eine Hilfsbrückenkette erforderlich, die einer zusätzlichen Zwischenlagerkonstruktion bedarf.

Sowohl die genannten Änderungen an den Widerlagerkonstruktionen, als auch die detaillierte Ausarbeitung des Bauablaufs im Zuge der Ausführungsplanung haben ergeben, dass anstatt der ursprünglich angedachten Wochenendsperrpausen eine achtwöchige nicht unterbrechbare Sperrpause technisch zwingend erforderlich ist.

Die benötigte achtwöchige Sperrpause wurde bereits seitens der DB InfraGO AG geprüft und mit Schreiben vom 1. November 2023 in Kenntnis der parallelen Streckensperrung im Bereich der Schlei-Brücke Lindaunis genehmigt.

## **II. Formalrechtliche Würdigung**

### **1. Zuständigkeit**

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

### **2. Verfahren**

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

Das WSA NOK, vertreten durch das WNA NOK, als TdV legte am 27. März 2024 die für die vorgesehene Planänderung notwendigen Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vor und beantragte die Durchführung des Planänderungsverfahrens.

#### **2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

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

Vorliegend hat der TdV mit den Planunterlagen eine Unterlage zur allgemeinen Prüfung der UVP-Pflicht aufgrund der Planänderung zur Bahnsperrpause eingereicht, in welcher die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens zusammengefasst werden. Aufgrund dieser Unterlagen ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Planänderung zur Änderung der Sperrzeit für den Einbau von Gleishilfsbrücken nicht UVP-pflichtig ist.

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

Bei der von dem TdV beantragten Planänderung handelt es sich um eine Planänderung unwesentlicher Bedeutung, über die gemäß § 14 d Wasserstraßengesetz (WaStrG) i. V. m § 76 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durch die für den Planfeststellungsbeschluss vom 22.

November 2017 zuständige Planfeststellungsbehörde ohne Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens entschieden werden konnte.

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

Die beantragte Planänderung betrifft die Sperrung der Bahngleise für einen längeren als zunächst geplanten Zeitraum. Im Hinblick auf das Gesamtvorhaben handelt es sich um eine Planänderung von geringem Umfang.

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

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

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

## **2.4 Beteiligungsverfahren**

Den Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Betroffenen wurde per E-Mail vom 28. März 2024 bis zum 19. April 2024 Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. Einwendung gegeben. Die Planänderungsunterlagen konnten im Internet unter

[https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Planfeststellungsverfahren/DE/100\\_Levensau.html](https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Planfeststellungsverfahren/DE/100_Levensau.html)

sowie weitere Informationen wie die ursprünglichen Planunterlagen unter

[https://www.kuestendaten.de/NOK/DE/Projekte/Neubau\\_Levensauer\\_Hochbruecke/Planfeststellungsverfahren/Planfeststellungsverfahren\\_node.html](https://www.kuestendaten.de/NOK/DE/Projekte/Neubau_Levensauer_Hochbruecke/Planfeststellungsverfahren/Planfeststellungsverfahren_node.html)

eingesehen werden.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden folgende Träger öffentlicher Belange:

- Nah S-H
- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Rendsburg
- Deutsche Bahn InfraGO AG

und private Betroffene angeschrieben.

## **III. Materiellrechtliche Würdigung**

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

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

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

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

Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass die beantragte Planänderung für die Realisierung des Gesamtvorhabens zwingend erforderlich ist. Der TdV hat nachvollziehbar dargelegt, dass für die Herstellung der Widerlager Nord und Süd die ursprünglich vorgesehenen Wochenendsperrpausen nicht ausreichen, um die technisch erforderlichen Widerlagerkonstruktionen soweit herzurichten, dass im Schutze der Hilfsbrücken die Arbeiten fortgeführt werden können.

Ein Zuwarten der Durchführung der beantragten Arbeiten bis zur vollständigen Nutzbarkeit der Bahninfrastruktur der Schlei-Brücke Lindaunis ist nicht möglich. Das Bauwerk der alten Levensauer Hochbrücke ist am Ende seiner technischen Lebensdauer angelangt. Dies zeigt sich neben dem Alter des Bauwerks am deutlichsten in den vorhandenen und weiter zunehmenden Querschnittsverlusten der Tragkonstruktion. Infolgedessen werden bereits jetzt neben den regulären – alle sechs Jahre stattfindenden – Brückenhauptprüfungen (zuletzt 2023) jährliche Sonderprüfungen durchgeführt. Das Ergebnis der letzten Hauptprüfung hat die Zustandsnote 3,4 ergeben. Dies bedeutet insbesondere, dass einzelne Bauteile in der Standsicherheit beeinträchtigt sind. Dadurch ist bereits jetzt die Verkehrssicherheit der Brücke beeinträchtigt und eine Dauerhaftigkeit der Brücke kann nicht mehr gewährleistet werden. Für eine mittelfristige Nutzung der alten Levensauer Hochbrücke wären umgehende Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten erforderlich, die in ihrer konkreten Ausgestaltung ebenfalls zu vergleichbaren Gleissperrungen führen würden und im Ergebnis somit keine Vorteile für die Betroffenen bringen würden.

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

#### **3.1 Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange**

##### **(1) E001 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein**

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein äußert keine grundlegenden Bedenken zur Planänderung. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Zuwegungen für den Straßenbetriebsdienst und der Brückenunterhaltung des LBV-SH für die Levensauer Hochbrücke im Zuge der B 76 dauerhaft über die Betriebswege und Baustraßen offen zu halten sind.

##### **Hierzu ist auszuführen:**

Diesem Hinweis wird durch die Anordnung A.III.3 entsprochen.

##### **(2) E002 Deutsche Bahn AG DB Immobilien**

Die Deutsche Bahn AG DB Immobilien als von DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG/ DB Station & Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen teilt mit, dass gegen die 4. Planänderung - Sperrzeiten für den Einbau von Gleishilfsbrücken - keine Bedenken bestehen und das Vorhaben bereits mit der DB InfraGO AG abgestimmt sei.

##### **Hierzu ist auszuführen:**

Mit der Stellungnahme wird die Abstimmung des TdV mit der Gleisnetzbetreiberin und die ordnungsgemäße Anmeldung der Sperrpause bestätigt.

#### **3.2 Einwendungen privater Betroffener**

##### **E003 Rechtsanwälte Günther für ein Lokomotiven Werk**

Die Einwenderin, ein Lokomotiven Werk aus Kiel, macht durch Anwaltsschreiben der Rechtsanwälte Günther geltend, durch die 4. Planänderung betroffen zu sein. Die jetzige (weitere) Sperrpause sei im ursprünglichen Verfahren und im Planfeststellungsbeschluss nicht angesprochen worden. Neben der 4,5-monatigen Sperrpause seien lediglich Wochenendsperrpausen vorgesehen gewesen. Die Einwenderin wurde als private Betroffene im Verfahren angehört; sie hat konkret folgende Einwendungen erhoben:

##### **(1) Existenzgefährdung durch Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb**

Die Einwenderin macht geltend, durch die Planänderung sei es nicht möglich den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb ohne wirtschaftliche Schäden bzw. sogar Existenzgefährdung weiterzuführen, da während der geplanten achtwöchigen Sperrpause die für notwendige Typenzulassungen genutzte Teststrecke für Testfahrten nicht erreichbar sei.

Für die Test- und Inbetriebsetzungsfahrten, welche für die eisenbahnrechtlich unbedingt notwendigen Typenzulassungen für die Lokomotiven erforderlich seien, würden Gleise der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (SK) und auch Gleise der DB Strecke 1020 von Neuwittenbek – Kiel

Suchsdorf bzw. Kiel Hauptbahnhof genutzt. Die DB Strecke 1020 führt über die alte Levensauer Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal.

Diese Verbindung sei durch die Sperrpause vom 03.08.-28.09.2024 unterbrochen. Eine Erreichbarkeit der Teststrecke über die Schlei sei ebenfalls nicht möglich, da die dortige Eisenbahnbrücke über die Schlei bei Lindaunis aktuell auf unbestimmte Zeit gesperrt sei. Die Teststrecke nördlich des Nord-Ostsee-Kanals könne somit während der Sperrpause nicht erreicht werden.

Für die Einwenderin bedeute die gleichzeitige Sperrung der vorgenannten Brücken (Lindaunisbrücke und Alte Levensauer Hochbrücke) voraussichtlich, dass Inbetriebsetzungsfahrten bzw. Testfahrten über mindestens 8 Wochen voraussichtlich unmöglich seien. In der Folge könnten Lokomotiven nicht typenzulassungsgerecht ausgeliefert werden, so dass die Fließfertigung im Betrieb aufgrund derzeit fehlender Lagermöglichkeiten angehalten werden müsste und erhebliche Umsatzeinbußen zu beklagen wären. Vertragsstrafen wegen verzögerter Lieferungen, Schadensersatzforderungen und unzufriedene Kunden wären weitere Folgen, die unbedingt zu vermeiden seien. Nach den Darstellungen der Einwenderin könnten so allein im Sperrzeitraum 27 Lokomotiven nicht in Betrieb gesetzt und ausgeliefert werden.

Die Einwenderin habe trotz Bemühungen noch keine geeignete Ersatzstrecke zur Durchführung der Test- und Inbetriebsetzungsfahrten finden können. Auch sei nicht absehbar, dass Transport und Lagerung fertiger Lokomotiven möglich sei.

Der Schaden, der durch die Sperrpause eintrete, sei durch die Vorhabenträgerin zu entschädigen. Die Einwenderin habe insoweit unter der Annahme, dass wegen des Fertigungsverzuges durch die Sperrpause, der bis zum Ende des Jahres 2024 anhalten werde, weitere 16 Lokomotiven betroffen wären, Schadenspositionen in Höhe von bis mehr als 19.000.000 Euro zu befürchten, die voraussichtlich als Entschädigung gelten gemacht werden müssten.

Die Sperrung über 8 Wochen sei nicht hinnehmbar und würde zu einem unzumutbaren Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb führen. Es sei existenziell, dass zumindest eine Brücke passierbar sei. Der Konflikt, dass beide Brücken gleichzeitig gesperrt sind, sei bislang in diesem Verfahren nicht behandelt worden.

Die Ankündigung der achtwöchigen Sperrzeit mit einer Frist von unter einem Jahr sei zudem auch zu kurz, als dass die Mandantin sich darauf hätte einstellen und organisatorische Vorkehrungen hätte treffen können. Darin liege eine erhebliche unzumutbare Beeinträchtigung. Die Nichterwähnung der Sperrung der Brücke Lindaunis in den Planunterlagen sei zudem bereits ermessensfehlerhaft.

Es werde deshalb beantragt, den Antrag auf 4. Planänderung - Sperrzeit für den Einbau von Gleishilfsbrücken - abzulehnen, hilfsweise die Sperrzeit für den Einbau von Gleishilfsbrücken erst zu genehmigen, wenn die Gleisinsel Friedrichsort über Eckernförde, d. h. über die Brücke Lindaunis, in diesem Zeitraum wieder erreichbar ist oder anderweitig sicherzustellen, dass die Lokomotiven der Mandantin die Gleisinsel im Rahmen der zeitlichen Vorgaben ihrer Taktfertigung erreichen können.

**Hierzu ist auszuführen:**

Die Einwendung wird zurückgewiesen und die Anträge werden abgelehnt. Dies aus folgenden Gründen:

Die wirtschaftlichen Interessen der Einwenderin an einer Ablehnung der beantragten Sperrpause bzw. einer Verschiebung der Sperrpause auf unbestimmte Zeit müssen hinter dem Allgemeinwohlinteresse am durchgängigen Ersatzneubau der Levensauer Hochbrücke zurücktreten.

Ohne die beantragte Planänderung ist die Fortführung der Baumaßnahme zum Ersatzneubau der Levensauer Hochbrücke unter der Prämisse der größtmöglichen Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs über die alte Levensauer Hochbrücke nicht möglich. Für den planfestgestellten Ersatzneubau ist der Neubau zweier Widerlager erforderlich (nördliches und südliches Widerlager). Die Fortführung der Planung hat gezeigt, dass für die Herstellung der Widerlager Nord und Süd nur die ursprünglich vorgesehenen und planfestgestellten mehreren Wochenendsperrpausen nicht ausreichen, um die technisch erforderlichen Widerlagerkonstruktionen soweit herzurichten, dass im Schutze der Hilfsbrücken die Arbeiten fortgeführt werden können. Nur mit der Einrichtung einer durchgängigen achtwöchigen Gleissperrpause ist es technisch möglich, die erforderlichen Arbeiten bis zur Montage der Hilfsbrücken auszuführen.

Die vorgesehenen Hilfsbrücken dienen dazu, dass der Bahnbetrieb über die alte Levensauer Hochbrücke während der weiteren Baumaßnahmen bis zur planfestgestellten großen 4,5-monatigen Sperrung aufrechterhalten bleiben kann. Ein Verzicht auf die Errichtung der Hilfsbrücken würde folglich dazu führen, dass der Ersatzneubau der Brücke ohne die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes weitergeführt würde – was ersichtlich zu einer stärkeren Betroffenheit der Einwenderin und anderer Bahnbetreiber führen würde.

Ein Aufrechterhalten des Bahnverkehrs ohne die beantragte achtwöchige Gleissperrung wäre nur möglich, wenn die Baumaßnahmen zum Ersatzneubau der Levensauer Hochbrücke insgesamt gestoppt und in dem jetzigen Bauzustand ruhend gestellt würden. Nach dem Antrag der Einwenderin solle dieser Zustand so lange andauern, bis der Ersatzneubau der Eisenbahnbrücke Lindaunis abgeschlossen sei. Wann dies der Fall ist, ist der derzeit ungewiss. Die Baumaßnahmen zum Ersatzneubau der Lindaunisbrücke sind derzeit noch nicht ausgeschrieben. Mit einer Fertigstellung der Lindaunisbrücke ist vermutlich erst in einigen Jahren zu rechnen.

Eine solche Verzögerung des Ersatzneubaus der Levensauer Hochbrücke liegt jedoch nicht im Allgemeinwohlinteresse und hätte zudem erhebliche wirtschaftliche Folgen. Der Ersatzneubau der Levensauer Hochbrücke ist, wie bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 ausgeführt, deswegen erforderlich, weil die Dauerhaftigkeit der alten Levensauer Hochbrücke aufgrund des Endes ihrer technischen Lebensdauer nicht mehr sichergestellt ist. Sofern sich der Ersatzneubau somit weiter verzögern würde, besteht die Gefahr, dass die Brücke in absehbarer Zeit gänzlich für den Verkehr (auch den Bahnverkehr) gesperrt werden müsste. Um eine zumindest mittelfristige Nutzbarkeit der alten Levensauer Hochbrücke zu gewährleisten, wären wiederum umgehend umfangreiche Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten erforderlich, die ebenfalls zu längeren durchgängigen Sperrpausen führen würden.

Die von der Einwenderin beantragte Ablehnung der achtwöchigen Sperrpause bzw. die Verschiebung der beantragten Arbeiten bis zur Fertigstellung der Lindaunisbrücke sind somit schon nicht geeignet, die Betroffenheit der Einwenderin zu minimieren.

Im Übrigen wäre ein Aussetzen der Arbeiten nicht mit dem Allgemeinwohlinteresse an einer möglichst zeitnahen Fertigstellung des Ersatzneubaus der Levensauer Hochbrücke vereinbar. Die Bereitstellung funktionierender Infrastruktur liegt im Interesse der Allgemeinheit, die auf nutzbare Querungsmöglichkeiten des NOK angewiesen sind. Es ist nicht vertretbar, durch ein Aussetzen der Baumaßnahmen zu riskieren, dass die Querungsmöglichkeit aufgrund des altersgemäßen Zustands kurzfristig für unbestimmte Zeit ganz ausfällt. Im Übrigen würden Verzögerungen zu erhöhten finanziellen Aufwendungen führen, was mit dem Interesse der steuerzahlenden Allgemeinheit an einer wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung der knappen Ressourcen nicht vereinbar wäre.

Demgegenüber stehen die Interessen der Einwenderin, von den Erschwernissen für ihren Produktionsablauf während der achtwöchigen Sperrzeit verschont zu bleiben. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Einwenderin durch die beantragte Sperrzeit erhöhte Planungs- und Organisationsaufwendungen hat und letztlich dadurch auch finanzielle Einbußen oder Mehraufwendungen zu befürchten hat. Da die Einwenderin jedoch nicht nachvollziehbar dargelegt hat, dass durch die beantragte Planänderung ihre Existenz gefährdet ist, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Interessen der Einwenderin an einer Ablehnung der Planänderung bzw. Aussetzung der Sperrpause hinter die Interessen der Allgemeinheit an einem ununterbrochenen Weiterbau des Ersatzneubaus der Levensauer Hochbrücke zurücktreten müssen, zumal auch die von der Einwenderin begehrten Lösungen es nicht ausschließen würden, dass es zu längeren Gleissperrungen über die Brücke kommen könnte.

In diesem Verfahren ist deswegen nur noch über den vorgebrachten Entschädigungsanspruch der Einwenderin zu entscheiden.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stellt die achtwöchige Sperrpause keinen enteiernenden Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der Einwenderin dar.

Abweichend vom Ursprungsverfahren ist die Einwenderin mittlerweile nicht mehr nördlich des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel-Friedrichsort, sondern in Kiel-Suchsdorf südlich des Nord-Ostsee-Kanals ansässig, sodass durch die beantragte Gleissperrung nicht mehr unmittelbar die Erreichbarkeit des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes von dem Vorhaben betroffen ist. Die Fertigung und Auslieferung der Lokomotiven der Einwenderin selbst wird durch die Gleissperrung der Brücke nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt.

Betroffen ist die Einwenderin lediglich durch die Nichterreichbarkeit ihrer für Testfahrten genutzten Gleise auf der Gleisinsel Friedrichsort, wobei festzuhalten ist, dass die für die Testfahrten benutzten Gleise nicht im Eigentum der Einwenderin liegen. Eine Eigentumsbetroffenheit durch

die Nichtnutzbarkeit eigener Gleise/ Anlagen ist somit nicht gegeben, sodass durch die Sperrung der Levensauer Brücke nicht unmittelbar in die Verfügungsbefugnis über ihr Eigentum eingegriffen wird.

Es war daher zu prüfen, inwiefern die Erwartungshaltung, öffentliche Bahnstrecken ungehindert nutzen zu können, um an anderen Orten als dem Betriebssitz Aufgaben ausführen zu können, schützenswert und entschädigungspflichtig sein kann. Dies wäre dann der Fall, wenn die Befahrbarkeit öffentlicher Gleise zum eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb gehören würden.

Dies ist jedoch nicht der Fall. Die Befahrbarkeit von Gleisen gehört ebenso wenig zum Gewerbebetrieb eines Eisenbahnverkehrsunternehmers wie die Befahrbarkeit einer Straße zum Gewerbebetrieb eines Spediteurs oder die Schiffbarkeit einer Wasserstraße zum Gewerbebetrieb eines Schifffahrttreibenden gehört. Die zeitweilige Sperrung von Gleisen, die auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmer treffen kann, greift daher nicht in den Gewerbebetrieb der Einwenderin ein. Auch das Bestehen vertraglicher Bindungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastruktur kann nicht dazu führen, die Befahrbarkeit einer von einem Eisenbahnverkehrsunternehmer im Rahmen der Erfüllung vertraglicher Pflichten zu benutzenden Trasse als zum Bereich seines Gewerbebetriebes gehörend anzusehen (vgl. BGH, Urteil vom 11.01.2005 – VI ZR 34/04).

Ein unmittelbarer Eingriff in den Gewerbebetrieb der Einwenderin durch die Sperrung der öffentlichen Gleise über die Levensauer Hochbrücke ist somit nicht gegeben.

Als privater Belang in die planerische Abwägungsentscheidung sind jedoch auch nachteilige Wirkungen in der Umgebung, die faktische Auswirkungen haben, einzubeziehen.

Wirkt eine Planung wie vorliegend nur mittelbar – ohne Grundstücksinanspruchnahme – durch die mit ihr verbundene Situationsveränderung in der Umgebung des Planvorhabens auf Rechtspositionen Dritter ein, entfaltet der Planfeststellungsbeschluss jedoch keine enteignende (Vor-)Wirkung im Sinne von Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz (GG), sondern bestimmt unabhängig von der Intensität der Beeinträchtigung lediglich die Schranken des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG.

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

Diese Voraussetzungen liegen nicht vor.

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG enthält keinen Maßstab für die Erforderlichkeit einer Schutzmaßnahme. Einen Nachteil stellt zunächst jede Beeinträchtigung eines Rechts oder eines Interesses dar. Während der Wortlaut keine weitere Qualifikation enthält, ist eine Schutzvorkehrung – nach allgemeiner Ansicht – jedoch nur dann erforderlich, wenn die Beeinträchtigung erheblich ist.

Diese Einschränkung ist notwendig, da ansonsten die Anforderung an die Errichtung und den Betrieb planfeststellungsbedürftiger Vorhaben in einem dicht besiedelten Staat nicht erfüllbar wären. Bei der Bestimmung der Schwelle der Erheblichkeit kann darauf zurückgegriffen werden, dass die Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eine konkrete Ausprägung des Abwägungsgebots darstellen. Ziel ist also nicht der Ausgleich jeglicher nachteiligen Wirkungen, sondern nur solcher, die sich nicht mehr als das Ergebnis einer gerechten Abwägung darstellen lassen. (vgl. insgesamt Fehling/Kastner/Strömer, Verwaltungsrecht, 5. Auflage, § 74 VwVfG Rn. 38 und 39).

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach umfassender Prüfung der Belange der Einwenderin zu dem Ergebnis, dass die befürchteten wirtschaftlichen Nachteile die Schwelle der Erheblichkeit nicht überschreiten und der Einwenderin zumutbar sind.

Nach Auskunft der DB InfraGO AG und auch der Einwenderin selbst gibt es auch andere Bahnstrecken, die für die spezifischen Testfahrten grundsätzlich geeignet und nutzbar sind. Der Planfeststellungsbehörde ist zudem bekannt, dass die DB InfraGo AG in Verhandlungen mit der Einwenderin über Alternativstrecken steht. In einem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Protokoll der DB InfraGO AG vom 7. März 2024, werden mehrere denkbare Alternativstrecken benannt, unter anderem die Strecke Rotenburg – Buchholz südlich von Hamburg, also in einer Entfernung die in etwa dem Umweg über die Schlei-Brücke über Rendsburg und Flensburg entspricht. In einem Zeitungsbericht in den Kieler Nachrichten vom 23. Mai 2024 wird die gute Auftragslage der Einwenderin beschrieben und erwähnt, dass die Lok „Modula“ „seit einigen Wochen deutschlandweit auf Typtestfahrten unterwegs ist“.

Die Planfeststellungsbehörde kann folglich davon ausgehen, dass es im Grundsatz mehr als die eine Teststrecke gibt. Erhöhte Aufwendungen dorthin und weitere organisatorische Erschwerungen sind für den temporären Zeitraum der Sperrpause von acht Wochen hinzunehmen. Der Einwenderin steht es zudem frei, im Innenverhältnis mit der Vertragspartnerin DB InfraGO AG nach Eisenbahn- und Vertragsrecht ggf. einen Ausgleich geltend zu machen.

Eine Unzumutbarkeit ergibt sich auch nicht aus der eingewendeten kurzfristigen Bekanntgabe der achtwöchigen Streckensperrung. Der TdV hat bei der DB InfraGO AG ein ordnungsgemäßes Genehmigungsverfahren durchlaufen. Die DB InfraGO AG hat sich mit der Einwenderin zudem bereits im März 2024 über geeignete Alternativstrecken ausgetauscht und eine rechtzeitige Anmeldung für Probefahrten war möglich (s.o.).

Nicht zutreffend ist überdies die Behauptung, das Projekt Lindaunis sei in den Planunterlagen nicht erwähnt (siehe S. 4 Ziffer 4 des geänderten Erläuterungsberichts).

## **(2) Hilfsweise Anspruch gemäß § 75 Abs. 2 VwVfG**

Vorsorglich trägt die Einwenderin vor, dass die Anspruchsnorm des § 75 Abs. 2 VwVfG wegen unvorhersehbarer Wirkungen nicht ausgeschlossen sei, wenn jetzt an der beabsichtigten weiteren Sperrpause festgehalten werde, da mit diesen Wirkungen zum Zeitpunkt des Beschlusses nicht zu rechnen gewesen sei, weil dieser die weitere Sperrpause über 8 Wochen nicht vorsah.

Die Einwenderin habe deshalb einen Anspruch gegen die Planfeststellungsbehörde auf Maßnahmen, die die nachteiligen Wirkungen beseitigen. Dies wäre im vorliegenden Fall die schrittweise Errichtung der Hilfsbrücken an den Wochenenden oder die Ermöglichung einer durchgängigen Befahrbarkeit der Strecke.

**Hierzu ist auszuführen:**

Ein Anspruch gemäß 75 Abs. 2 VwVfG besteht nicht. Die Sperrpause ist Gegenstand des Planänderungsverfahrens, sodass die Ansprüche gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu prüfen waren. Sofern ein Anspruch gemäß 75 Abs. 2 VwVfG auf die bereits im Ursprungsverfahren 4,5-monatige Sperrpause abzielte, ist diese nicht Gegenstand dieses Verfahrens und muss gesondert geltend gemacht werden. Insoweit sei aber darauf hingewiesen, dass die nicht voraussehbaren Wirkungen ihre Ursächlichkeit in der Sperrung der Schlei-Brücke Lindaunis haben.

**(3) formeller Verfahrensfehler – Nichtveröffentlichung der UVP-Vorprüfung im Rahmen der veröffentlichten Planänderungsunterlagen**

Die Einwenderin rügt, dass die UVP-Vorprüfung nicht Bestandteil der Planänderungsunterlagen sei.

**Hierzu ist auszuführen:**

Die Rüge des formellen Verfahrensfehlers wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Entscheidung zur UVP-Vorprüfung wurde ordnungsgemäß bekannt gegeben. Hierin wurde auch die Möglichkeit der Einsichtnahme in die entscheidungserheblichen Unterlagen gewährt.

**4. Abwägungsergebnis**

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

Die Planänderung dient dem Wohl der Allgemeinheit. Die Eingriffe in öffentliche Belange sowie in private Rechtspositionen, mit denen die Planänderung verbunden ist, sind gerechtfertigt und zulässig.

Insbesondere die Prüfung und Abwägung der Belange der Einwenderin führen nicht zu solchen Nachteilen, dass sie der Zulassung entgegenstehen. Das Ausweichen auf eine andere Teststrecke für die Dauer von 8 Wochen ist der Einwenderin zumutbar und löst keine Schadensansprüche dieser aus.

Die betroffenen Träger öffentlicher Belange haben der Planänderung zugestimmt.

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

### Zu Nr. 1

Diese Anordnung dient der Erweiterung aller im Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2017 (3100P- 143.3/0062) getroffenen Anordnung auf diese Planänderung.

### Zu Nr. 2

Diese Anordnung verpflichtet den TdV das Bauvorhaben so auszuführen, wie es in diesem Beschluss festgestellt wurde.

### Zu Nr. 3

Mit dieser Anordnung wird der Forderung des LBV SH Rechnung getragen.

## **6. Sofortige Vollziehbarkeit**

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

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

## **7. Begründung der Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Nr. 1 der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen (BMVI-WS-BGebV) vom 28.10.2021 (BGBl. I, S. 4744), geändert durch Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung vom 26.11.2021 (BGBl. I S. 4982). Bei der Entscheidung handelt es sich um eine Planfeststellung nach § 14 Abs. 1 Satz 1 WaStrG i. V. m. § 74 VwVfG im Sinne von Nr. 1 der Anlage zu § 2 BMVI-WS-BGebV.

Die Entscheidung über die Gebührenfreiheit beruht auf § 8 Abs. 1 des Bundesgebührengesetzes (BGebG).

## **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planänderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe  
Klage beim

Bundesverwaltungsgericht  
Simsonplatz 1  
04107 Leipzig

erhoben werden.

Die Anfechtungsklage gegen den Planänderungsbeschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 3a  
VwGO keine aufschiebende Wirkung.

Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den  
Planänderungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur  
innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Planänderungsbeschlusses gestellt und be-  
gründet werden.

Kiel, den 31. Mai 2024

Im Auftrag

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
Dienstort Kiel  
- Planfeststellungsbehörde -

gez. - Sander