

DECKBLATT

Erläuterungsbericht zum Planänderungsverfahren 1/2018 der  
Planfeststellungsunterlage (6. Oktober 2016) zur  
Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster Gbf *neg* zu einem  
KV-Terminal mit Gleisanschluss an eine vorhandene Lok-Drehscheibe

Anlage 1

## Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster Gbf *neg* zu einem KV-Terminal mit Gleisanschluss an eine vorhandene Lok-Drehscheibe

### Erläuterungsbericht

#### 0. Kurzzusammenfassung

Die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (*neg*) betreibt in Neumünster eine Serviceeinrichtung Neumünster Gbf *neg* nach § 2(3)c AEG. Für die Serviceeinrichtung ist eine Erweiterung geplant. Der vorliegende Antrag auf Planfeststellung nach § 18 AEG beschreibt diese Erweiterung [unter Einbeziehung eines teilgenehmigten Antrags aus Juli 2014 auf Entfallen der Planfeststellung für das benachbarte Plangebiet nördlich der Max-Johannsen-Brücke \(Az. 4019-622.228-7.6\) im Rahmen eines Planänderungsverfahrens von unwesentlicher Bedeutung](#). Er bezieht sich auf

- die formale Wiederherstellung der Widmung zugunsten des vormaligen Eisenbahn-Betriebswerk-Geländes (~~Lokschuppen mit~~ Drehscheibe und Abstellgleisen) und benachbarter Flächen in weiterhin bahnaffiner Nutzung (Umschlag Straße – Schiene),
- [Wiedererrichtung der von DB AG abgebauten Gleise 68 und 69 inkl. Weichen 917 und 916,](#)
- [Reaktivierung und Verlängerung des Gleis 931 um ca. 50 m mit Wiedereinbau Weiche 930,](#)
- [Rückbau der Gleise 25-32, 82, 932-937 sowie der zugehörigen Weichen 981, 987-992, 994, 931-934](#)
- [\(Verlegung der Weiche 984 sowie des Gleises 144 auf ca. 150 m mit Az. 4019-622.228-7.6 als unwesentliche Änderung mit Verzicht auf Planfeststellung bereits beschieden\)](#)
- die Verbindung der Lokschuppenanlage mit der *neg*-Gleisanlage über Gleis 144 als Neubau von ca. 60 m Gleis, damit einher
- Schaffung eines neuen BÜ mit Postensicherung,
- Verlängerung des Gleis 930 um ca. 150 m, sowie
- Nachtumschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs.

Vereinfacht wird das Vorhaben als „Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster Gbf *neg* zu einem KV-Terminal mit Gleisanschluss an eine vorhandene Lok-Drehscheibe“ betitelt.

Für die Erstellung des Antrags sind umfangreiche Untersuchungen zu Belangen des Artenschutzes, Luftschadstoffemissionen, Schallemissionen, Boden und Baugrund samt möglicher Erschütterungseinflüsse sowie den Wasserhaushalt unternommen worden.

Im Ergebnis ist für die Sammlung und Versickerung des Oberflächenwassers die Anlage einer Versickerungsanlage notwendig, für die Abschirmung von Schallemissionen aus Straßen-Schiene-Umschlag eine Schallschutzwand zum Kleingartengelände.

Der westliche Teil der Straßen-Schiene-Umschlagsfläche wird gemäß Wunsch der Stadt Neumünster als multifunktionale Fläche ausgestaltet. Das bedeutet straßenbündige, ebene Oberflächen sowie offenbare Einfriedungen.

Über das Vorhaben wurde die Öffentlichkeit im Sinne von § 83a Landesverwaltungsgesetz in einem Pressegespräch am 22. April 2016 frühzeitig informiert. Rückmeldungen auf Veröffentlichungen gingen bei der Antragstellerin nicht ein.

## **1. Veranlassung und Rahmenbedingungen**

### **1.1 Veranlassung**

Die Nachfrage nach Straßen-Schiene-Umschlagsmöglichkeiten in Neumünster Gbf *neg* hat die vergangenen Jahre einen steten Aufwärtstrend erlebt. Im Ergebnis ist die Serviceeinrichtung nunmehr an vielen Tagen überlastet. Dadurch ist die grundsätzliche Notwendigkeit einer Ausbauplanung entstanden.

Ferner ist der Standort Neumünster seit Jahrzehnten Bestandteil der Ausbauplanung des Bundesverkehrsministeriums für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs gewesen. Ein Ausbau hat somit den Anforderungen an einen leistungsfähigen und zukunftsgerichteten Straßen-Schiene-Umschlag zu genügen.

Im Zuge der Planungen konkretisierte sich ferner der Wunsch des benachbarten Liegenschaftsbesitzers „Kulturlokschuppen Neumünster e.V.“, seine Gleisanlage sowie Flächen bahnrechtlich zu reanimieren. Seitens der vorherigen Eigentümerin DB AG ist seinerzeit ein u.a. Entwidmungsverfahren nach § 23 AEG durchgeführt worden. Im Ergebnis war sodann die planrechtliche Isolierung der Lokschuppenanlage erwirkt und konkretisiert worden. Eine erneute Widmung ist unabhängig der Historie nur über ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG möglich. Die denkmalgeschützten Gebäude der Lokschuppenanlage verbleiben jedoch im Bereich der Zuständigkeit nach Landesbauordnung.

### **1.2 Rahmenbedingungen**

Trotz steigender Gütermengen ist der Anteil der Schiene am Verkehrsaufkommen in Schleswig-Holstein mit ca. 5 % sehr gering (Quelle: CB-Log, ohne Transitverkehr). Nach Angaben des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie passieren den benachbarten Querschnitt Bordesholm der Autobahn BAB 7 täglich 8.000 Lkw. Die Prognose des BMVI für den BVWP 2015 geht von weiteren Steigerungen von 50-75 % bis 2030 aus. Jedoch wird genau in diesem Zeitraum mit dem Ausbau der A7 nördlich und südlich der Elbe bei Hamburg a) ein Flaschenhals geschaffen (Kapazitätseinschränkung -25 %), b) weiterer Bedarf für den Umschlag gerade jener Mengen für den Autobahn-Ausbau erzeugt.

	2010	2013	2014	2015
Ellund	4.234	4.261	4.605	4.686
Schuby	5.840	5.726	6.038	6.240
Hüsby	5.834	5.715	6.241	6.311
Owschlag	6.213	5.008	6.394*	6.967*
Einfeld	7.909	7.903	8.763	8.367*
Moorkaten	6.818	7.349	7.203	7.523

Tabelle Entwicklung Schwerverkehr BAB 7 2010 – 2015, Jahresauswertungen DTV-SV („Lkw pro Tag“), Quelle: Dauerzählstellen SH, Verkehrsministerium SH Referat 41, Kiel; \* = Schätzwerte u.a. wegen Ausbaumaßnahme BAB 7

Entsprechend wird kurz- wie langfristig der Bedarf an einer erweiterten Kapazität mit Straßen-Schiene-Umschlag in der Serviceeinrichtung Neumünster Gbf *neg* gesehen.

## 2. Lage im Verkehrsnetz

Wie in der Übersichtskarte erkennbar, ist die Serviceeinrichtung Neumünster Gbf *neg* zentral im Land Schleswig-Holstein, nur 4 km von der A 7 entfernt direkt am Autobahnzubringer L328 sowie unmittelbar an der TEN-Eisenbahn-Strecke Flensburg – Hamburg gelegen. Hier bestehen Verknüpfungen zur Infrastruktur der DB Netz AG über die Weichen 944, 980 und 55. Straßenseitig besteht Anschluss über die öffentliche Brückenstraße mit der Zufahrt südöstlich des westlichen Brückenkopfes der Max-Johannsen-Brücke. Diese Zufahrt kann im Zuge des städtebaulichen Projekts „Messeachse“ auch von einer zukünftigen Erschließung unter der Brücke hindurch erreicht werden und damit unverändert bestehen bleiben.

Standortvorteil sind ferner die zugänglichen Abstellgleise von 725-670 m mit direkter Ein- und Ausfahrtmöglichkeit über Gruppenausfahrtsignal, Fahrdraht über Gleis 90 sowie die ESTW-Anbindung beim Stellwerk Neumünster Nf.

## 3. Beschreibung der plangegegenständlichen Maßnahmen

### 3.1. Ausgangslage

Als „Nullfall“ ist die Basis des Antrags der planrechtliche Genehmigungsstand der Serviceeinrichtung nach Bescheid Az. 4019-622.228-7.6 der Planfeststellungsbehörde Dez. 40 LBV SH für den Verschwenk des Gleises 144 nördlich der Max-Johannsen-Brücke vom 21. Mai 2015, Bescheid Az. 57163-571ppo/005-2011#013 des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hamburg vom 30. September 2011 sowie Bescheid Az. 57163-571pf/008-2013#026 des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hamburg vom 15. Januar 2014 für Rückbau von Gleisanlagen und Entwidmung einzelner Flächen.

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ergaben sich die Notwendigkeiten, zum einen die konzentrierende Genehmigung nach 4. BImSchV für Güter, die beim Umschlag potentiell Staubemissionen entwickeln können, auf das Gebiet der gesamten Umschlagsflächen auszudehnen, sowie zum anderen die wasserrechtlichen Erlaubnisse aus dem Verfahren Az. 4019-622.228-7.6 mit dem laufenden Planfeststellungsverfahren in Deckung zu bringen.

Da zugleich die Kapazitätsüberprüfung der Gleisanlagen die Reaktivierung des Gleis 931 auf ca. 200 m Länge und dessen Verlängerung um ca. 50 m befürwortete (einher mit Wiedereinbau Weiche 930) und die Notwendigkeit der Betankung von Diesel-getriebenen Schienen- und Flurförderfahrzeugen die Anordnung einer „Tanktasse“ mit Leichtflüssigkeitsabscheider zu lösen war (hier im Gleis 930, Größe ca. 6,00 x 4,50 m<sup>2</sup>), wurden Planänderungen gemäß §§ 73 FF. VwVfG im laufenden Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Maßnahmen können als Änderungen von unwesentlicher Bedeutung eingestuft werden. Belange Dritter werden durch diese Vorhaben ferner nicht berührt, da sich Umschlags- und Zugzahlen dadurch nicht ändern und keine Betroffenheiten von Schutzgütern ausgelöst werden. Räumlich beziehen sie sich auf das erweiterte, im Antragsplan blau umrandet dargestellte Gebiet nördlich der Max-Johannsen-Brücke.

### **3.2. Verkehrliches Betriebsprogramm**

Das Vorhaben verfolgt die Zielsetzung der Wiederinbetriebnahme der denkmalgeschützten Lokschuppen-Anlage, primär als Heimat historischer Fahrzeuge, sowie die Realisierung des Straßen-Schiene-Umschlagbetrieb als langfristig ausreichend dimensionierte Infrastruktur mit möglichst unbegrenzter zeitlicher Nutzbarkeit. Daneben soll der heutige Umschlag von Massengütern (ca. 50.000 t Holz, ~~150~~200.000 t mineralische Baustoffe wie Split, Sand Kies, sowie 15.000 t Dünger) weiter gewährleistet werden. Daraus ergibt sich folgendes, grundsätzliches Betriebsprogramm:

- Lieferung von restfeuchten, mineralischen Baustoffen für Band- oder Baggerentladung: 2-3 Züge á ca. 2.000 t je Woche für ca. 40 Wochen
- Lieferung von ca. 15.000 t Düngemitteln (mineralisch und organisch) für Band- oder Baggerentladung: ca. ½ - 1 Zug pro Woche, beschränkt auf Wachstumsperiode Winter/Frühjahr
- 1-3 Züge pro Tag mit je ca. 40 Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs wie Trailer, Wechselbrücken, Tank- oder Silocontainern (250 Verkehrstage x 40 Ladeeinheiten je Zug = ca. 10.000 Ladeeinheiten per Jahr und Zug-Relation)
- ½ Zug pro Tag mit Überseecontainern als Sonderform des Kombinierten Verkehrs, abhängig von der Containergröße (20 oder 40 Fuß Länge) ca. 30 Container (250 Verkehrstage x 30 Container = 7.500 Container)
- max. ca. 10 Lokbewegungen pro Tag über das verlängerte Gleis 144 zum und dann auch auf dem Lokschuppen Gelände

Die Zugbehandlung geschieht zeitgleich wie auch nacheinander durchgehend mit den möglichen Einschränkungen an Zeit und Umfang, wie sie jeweils gutachterlich bei der Zulässigkeitsprüfung festgestellt worden ist (siehe hierzu Kapitel 4).

Ergänzend zu den Zugbewegungen ergeben sich somit rund 8.200 Lkw-Fahrten für die Abfuhr des Schüttguts, ca. 2.000 Lkw-Fahrten für die Holzanlieferung sowie bis zu 30.000 Lkw-Fahrten für die Anlieferung und Abholung von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs sowie 7.500 Lkw-Fahrten für die Anlieferung und Abholung von Überseecontainern – überschläglich somit in Summe rund 50.000 Lkw-Fahrten, die den Untersuchungen wie in Kapitel 4 zugrunde gelegt wurden.

Für die Behandlung des Kombinierten Verkehrs werden 1-3 Schall-geminderte Reach Stacker (schweres Flurförderfahrzeug mit Greifgeschirr) eingesetzt. Deren Einsatz orientiert sich grundsätzlich an den Aufenthalt der Züge. Der Umschlag von Holz geschieht vom anliefernden Lkw aus. Für schütffähige Güter werden bevorzugt elektrische Förderbänder eingesetzt, alternativ in Einzelfällen Baggerbetrieb.

### 3.3. Widmung

Die Reaktivierung der Lokschuppengleisanlage sowie die Erweiterung von bestehenden und in Betrieb befindlichen Gleisanlagen bedürfen formal der Widmung für Eisenbahnbetriebszwecke. Konkret betrifft dies die markierten Flächen unter Gleis der folgenden Flurstücke, Flur 10, Gemarkung 6495:

78, ~~79~~, 433, 434, 436, 437

Für die Flächen unter Gleisanlagen bzw. auch Straßen-Schiene-Umschlagsflächen werden hiermit entsprechende Widmungen beantragt. Im Lageplan sind die entsprechenden Flächen farblich markiert.

### 3.4. Gleisbau

Das Vorhaben des Antrags sieht den Neubau folgender Gleisanlagen vor:

- 60 m Gleis in offener Bauform als Verlängerung von Gleis 144 zum Lokschuppengleis einher mit Rückbau der jeweiligen Abschlüsse und Anlage von Gleissperren jeweils 10 m vor der Brückenstraße,
- 150 m Gleis in geschlossener Bauform als Verlängerung von Gleis 930 einher mit Verschiebung des Abschluss,
- Wiedererrichtung der Gleise 68 und 69 einher mit den zugehörigen Weichen 917 und 916, zusammen 300 m Gleis in offener Bauform.
- Reaktivierung und Verlängerung des Gleis 931 um 50 m in geschlossener Bauform mit straßenbündigem, belastungsabhängigem Abschluss Bauform Klose einher mit Wiedereinbau Weiche 930 in offener Bauform.
- Rückbau der Gleise 25-32, 82, 932-937 sowie der zugehörigen Weichen 981, 987-992, 994, 931-934

- [Installation einer max. 6 m langen Tanktasse im Nordbereich Gleis 930 mit Koaleszenzabscheider für die wasserhaushaltsrechtlich konforme Betankungsmöglichkeit von Diesel-betriebenen Schienenfahrzeugen und Umschlaggeräten.](#)

Die vorhandenen Lokschuppen-Gleise wie auch die Drehscheibe werden nicht verändert und würden nach Planfeststellung und Herstellung der Verlängerung von Gleis 144 nach § 7f (1) AEG in Betrieb gehen können.

### 3.5. Oberflächen

Der Gleisbau ist in offener Bauweise mit Schotterbett auf Planum geplant mit Ausnahme der Verlängerung von Gleis 930 [und 931 inkl. des zu reaktivierenden Abschnitts](#). ~~Sie wird Diese werden~~ aus Gründen der Überfahrbarkeit als geschlossener Oberbau ausgeführt: Verlegung der Schienen in Nuten hochlastfähiger Betonfertigteileplatten auf verdichtetem Planum.

Die Oberflächen auf den eingezäunten Flurstücken [62 \(Teilbereich\)](#), 434, 435, 436 und 437, also entlang des Gleises 930 und im Zwischenraum von 144 und 930 [sowie zu Gleis 24](#), werden gepflastert bzw. betoniert. Nach Ausbau sollen somit ca. ~~18~~30.000 m<sup>2</sup> weitere befestigte Ladestraße zur Verfügung stehen. Der schraffierte Bereich zwischen den Gleisen 930 und 144 [sowie zu Gleis 24](#) wird für zu erwartenden Umschlag von wassergefährdenden Stoffen als wasserundurchlässige Betondecke gewählt mit folgendem Aufbau:

- 23 cm Betondecke,
- Vliesstoff nach ZTV Beton-StB,
- 25 cm HGT Verfestigung nach ZTVT-StB (Zentralmischverfahren),
- ≥ 30 cm Frostschutzschicht
- 
- ≥ 78 cm Gesamtstärke

Übergänge zwischen Betondecke und Entwässerungseinrichtungen werden wasserdicht mit säureresistenter bituminöser Masse abgedichtet.

Hiermit werden die Anforderungen zur Vermeidung von unzulässigen Einflüssen im Sinne des § 5 (1) der Wasserschutzgebietsverordnung Neumünster vom 12. Feb. 1988 erreicht. Mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Neumünster erfolgte hierzu eine mehrstufige Vorabstimmung.

In Bereichen mit Ausschluss des Umschlags wassergefährdender Stoffe sowie für die Fahrspuren gilt folgender Flächenaufbau:

- ≥ 10 cm Verbundsteinpflaster aus Beton,
  - 3 cm Pflasterbettung aus Sand,
  - Geotextil,
  - 32 cm Dränbeton-Tragschicht,
  - 30 cm Frostschuttschicht
- 
- ≥ 75 cm Gesamtstärke

Die Entwässerung befestigter Oberflächen wird in Kapitel 4.4 beschrieben.

### **3.6. Bahnübergänge**

In Verlängerung der Brückenstraße wird das Gelände der DB Netz AG auf dem benachbarten Flurstück 84 erschlossen. Für die Aufrechterhaltung der Erschließung ist daher ein Bahnübergang mit Postensicherung anzulegen. Grundriss und Seitenansicht sind in Plan 2.4 dargestellt.

### **3.7. Sonstige Anlagen**

Die Anlage bedarf keiner bahntechnischen Ausrüstungsgewerke (Signalanlagen, Weichenheizung, Fahrleitungsanlage, Bremsprobeeinrichtung o.ä.).

Ein Verwaltungs- und Sozialgebäude wird im Zuge einer gesonderten Planung nach LBO nach Planfeststellung am Standort wie im Lageplan errichtet. Hierzu sind ggf. Tiefbauarbeiten inkl. Gleisquerungen notwendig.

Um die Betriebsbereiche „Lokschuppenanlage“ und „Straßen-Schiene-Umschlag“ wird jeweils ein Zaun – wie im Lageplan erkennbar – als Einfriedung angelegt. Der Zaun im Bereich des Straßen-Schiene-Umschlags entlang des neu anzulegenden Gleis 930 wird zugunsten einer städtisch gewünschten Multifunktionsfähigkeit der Fläche als einfach ausbaubar gestaltet, um für Großveranstaltungen Pufferfläche grundsätzlich verfügbar zu haben. Die Brückenstraße ist somit beidseitig gesäumt, im Bereich der neuen Gleisverbindung 144 – Lokschuppenanlage wird die Einfriedung mit verschließbaren Toren versehen. Der Zugang zur Straßen-Schiene-Umschlagsfläche ist neben dem vorgesehenen Betriebsgebäude und mit Schranken abgesichert. Gegen das nordwestlich gelegene Kleingartengebiet wird eine Schallschutzwand nach Kapitel 4.5 vorgesehen.

Die Fläche des Straßen-Schiene-Umschlags wird mit einer den Arbeitsnormen entsprechenden Beleuchtung auf Hochmasten ausgestattet (siehe auch Kapitel 4.8).

Die erweiterte Serviceeinrichtung wird aus einem 20 kV-Energieversorgungsnetz versorgt. Von dieser Trafostation werden alle Verbraucher in der Anlage (Beleuchtung, Elektranten, etc.) versorgt. Neben der Trafostation ist je ein Schaltschrank für Niederspannungs- und Mittelspannungsverteilung vorgesehen.

Zur dezentralen Energieversorgung werden auf der erweiterten Ladestraßenfläche Elektranen vorgesehen. Diese werden an den Standorten der Beleuchtungsmaste angeordnet und mit Anprallschutz ausgestattet.

Geisquerungen von Medienleitungen, Schallschutzwand und Beleuchtungsmasten werden für die fachtechnische Prüfung im Nachgang zur Planfeststellung der Eisenbahnbehörde beim LBV SH Dezernat 41 vorgelegt.

## **4. Umwelt und Mensch**

### **4.1. Umweltverträglichkeitsprüfung – Seveso – III – Kriterien**

Für Teile des Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde mit Aktenzeichen 4011-622.228-7.6 den Verzicht auf die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellt gehabt. Der Verzicht auf die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung für das hier beschriebene, erweiterte Vorhaben erscheint der Antragstellerin möglich und wurde im Vorfeld beantragt.

Unabhängig davon sind im Benehmen mit den unteren Behörden bei der Stadt Neumünster, dem Landesumweltamt sowie den Dez. 40 „Planfeststellung“ und Dez. 41 „Eisenbahn“ beim LBV-SH mehrere Untersuchungen zu Umweltein- und auswirkungen durchgeführt worden. Die Gutachten finden sich in den Anlagen zum Planfeststellungsantrag.

Zu beachten ist, dass dieses Vorhaben nicht unter die Kriterien der „Seveso-III-Richtlinie“ fällt, da a) die geplante Tätigkeit nicht der Betrieb von „störfälligen Anlagen“ ist und b) sich ein entsprechender Betrieb auch nicht unmittelbar benachbart befindet.

### **4.2. Baugrund**

Für das Baufeld wurden Baugrunduntersuchungen in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde und der Bodenschutzbehörde der Stadt Neumünster durchgeführt. Ferner wurde das Vorhaben auf Drittbetroffenheiten aus möglichen Erschütterungen untersucht.

Der oberflächennahe Untergrund wird durch eine Auffüllung aus überwiegenden sandigen Böden in unterschiedlichen Mächtigkeiten aufgebaut. Überwiegend wird die Auffüllung von humosen Feinsanden (ehemaliger Oberboden) unterlagert. Darunter folgen eiszeitliche Sande. In einer Tiefe zwischen 15 und 20 m unter Gelände wird Geschiebemergel vermutet. Innerhalb der Sande ist ein ungespannter Grundwasserleiter ausgebildet.

Im Ergebnis der geotechnischen Gutachten und Berechnungen werden

- der Grundwasserhaushalt nicht beeinflusst und die Versickerung des Oberflächenwassers im Plangebiet gewährleistet (Anlage 11),
- keine kritischen Erschütterungen auf benachbarte, schutzbedürftige Bebauungen und Nutzungen ausgelöst (Anlage 10),
- keine Schadstoffe ausgelöst (Anlage 8), sowie

- notwendige Tragfähigkeiten für die Lastaufnahmen von Schotteroberbau und geschlossenem Oberbau aus Betonfertigteilplatten erreicht (Anlage 9).

### **4.3. Bodenoberflächenbeschaffenheit**

Die Gesamtgröße der Planfläche ist ca. 61.325 m<sup>2</sup>, davon 30.322 m<sup>2</sup> im bisherigen, südlichen und 31.103 m<sup>2</sup> im nunmehr einbezogenen nördlichen Plangebiet. Im nördlichen Plangebiet sind gegenwärtig rund 5.000 m<sup>2</sup> befestigt, im südlichen 28.926 m<sup>2</sup>. Durch die Umbaumaßnahmen wird die Befestigung im nördlichen Bereich auf 20.976 m<sup>2</sup> vergrößert. Die Versiegelung verändert sich damit im gesamten Plangebiet von 33.926 m<sup>2</sup> um 24 % auf dann 42.068 m<sup>2</sup>, wobei im südlichen Plangebiet durch die Muldenanlage eine Teilentsiegelung um 1.985 m<sup>2</sup> vorgenommen wird.

#### **4.3.4.4. Bodenschadstoffbelastungen**

Innerhalb des Plangebiets befinden sich mehrere Altlastenverdachtsflächen (u.a. vormalige Güterwagenhalle, Güterwagenausbesserungshalle, Abstellgleise), die im Jahre 2001 im Auftrag der Deutschen Bahn untersucht wurden. Diese Altlastenverdachtsflächen wurden in die geotechnische Baugrunduntersuchungen einbezogen, siehe Anlage 8.

Die Schwermetallgehalte des gewachsenen Bodens im Untersuchungsgebiet befinden sich unterhalb des Vorsorgewertes als allgemeiner Umwelt-Richtwert des Bundesgesundheitsamtes. In den Auffüllungen liegt der Vorsorgewert für einzelne Schwermetalle stellenweise über dem 5-fachen Vorsorgewert.

Die relevanten Belastungen liegen über dem Grundwasserhorizont. Mit der Versiegelung der Böden durch die Oberflächenbefestigung der erweiterten Serviceeinrichtung wird der anzunehmende Schadstoffeintrag in das Grundwasser reduziert.

Ausgebaute Materialien werden nach Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV) klassifiziert, um sie in Absprache mit der UBodSchB einer sachgemäßen Entsorgung bzw. Verwertung zuzuführen. Der geplante Betrieb der erweiterten Serviceeinrichtung wird aus sich heraus keine bodenbelastende Schadstoffe produzieren oder entwickeln. Vorsorgemaßnahmen gegen mögliche Havarien beim Umschlag wassergefährdender Stoffe sind im Kapitel 4.4 beschrieben.

#### **4.4.4.5. Entwässerung und Havarievorsorge**

Das Vorhaben liegt in der Zone IIIB des Wasserschutzgebietes Neumünster laut „Wasserschutzgebietsverordnung Neumünster“ vom 12.02.1988. Gemäß § 2 (1) 4 wären bestimmte Handlungen wie Umschlag von wassergefährdenden Stoffen ausgeschlossen. In der Abstimmung mit der UWB auch für die nördlich gelegenen Flächen konnten Bedingungen für Ausnahmeregelungen im Sinne des § 5 (1) definiert werden, die auf Basis der hydrologischen Untersuchungen im Weiteren beschrieben sind.

Im Bereich der Lokschuppenanlage sowie der Gleisverlängerung Gleis 144 – Lokschuppenanlage und Weiche 930 entwässert der offene Gleisoberbau wie zuvor in den Untergrund. Die von Einfriedungen umsäumten Umschlagsflächen sind wie unter Kapitel 3.5 beschrieben befestigt und bedürfen der Entwässerung.

[Die Tanktasse in Gleis 930 wird über einen Leichtflüssigkeitsabscheider \(Koaleszenzabscheider\) in das Abwassersystem der Stadt Neumünster entwässert.](#)

An das öffentliche Entwässerungsnetz der Stadt Neumünster können die übrigen Oberflächen des Straßen-Schiene-Umschlags in der Erweiterung der Serviceeinrichtung nicht angeschlossen werden, weil das vorhandene Sielnetz dafür nicht ausreichend dimensioniert ist. Eine natürliche Vorflut, in die das Oberflächenwasser eingeleitet werden kann, ist nicht vorhanden.

Das auf den versiegelten Straßen-Schiene-Umschlagsflächen der erweiterten Serviceeinrichtung anfallende Niederschlagswasser ist daher vollständig zu fassen und kontrolliert einer oberflächennahen Versickerung zuzuführen. Die befestigten Flächen entwässern über punktuelle Straßeneinläufe und ggf. -rinnen in unterirdische Leitungen zu einer Versickerungsgrube unterhalb der Max-Johannsen-Brücke. Die Versickerungsanlage wird als Kombination von Sammelleitungen, Schächten und einem Versickerungsbecken vorgesehen. Gemäß erfolgter Abstimmung mit dem Straßenbaulasträger LBV SH Niederlassung Rendsburg und fachtechnischer Statik wird die Standfestigkeit der Brücke durch das Becken nicht beeinflusst.

Anlagen 11.1 und bis 11.42 stellen die Oberflächenwasser-Bewirtschaftung und deren Nachweis der Versickerung vor Ort dar. Dies folgt der Vorgabe zur Behandlung der Versickerungsflächen der unteren Wasserbehörde der Stadt Neumünster gemäß der erfolgten, mehrstufigen planerischen Vorabstimmung.

Sollte eine Ladungseinheit beschädigt werden und Schadstoffe in die Entwässerung gelangen, muss das Entwässerungssystem abgesperrt und belastetes Wasser abgepumpt werden können. An den Übergabepunkten zur Versickeranlage werden dafür Gefahrgutschieber angeordnet.

In Brandfällen kann das anfallende Löschwasser durch Gefahrgut verunreinigt werden. Je nach Art des Gefahrgutes und dem Grad der zu erwartenden Verunreinigung des Löschwassers wird das Entwässerungsbecken mit säureresistenter Folie (Kunststoffdichtungsbahnen) gegen das anstehende Erdreich nach unten abgedichtet. Sie kann anschließend abgepumpt werden.

Die entsprechenden sicherheitlichen Verfahren werden in die vorliegende „betriebliche Vorschrift Neumünster Gbf neg“ eingearbeitet unter Einbeziehung und Abstimmung der örtlichen Feuerwehr.

#### **4.5.4.6. Lärmemissionen**

Im Sinne von § 41 BImSchG i.Verb.m. dem EBA-Umweltleitfaden Teil IV wurden schalltechnische Untersuchungen und Berechnungen durchgeführt, siehe Anlage Anlage 5.1 und 5.2. Im Ergebnis

sind bei Beachtung der formulierten Auflagen keine Beeinträchtigungen von Immissionsgrenz- oder Richtwerten zu befürchten:

- aus Verkehrslärm im Sinne der 16. BImSchV,
- Fahrzeugbewegungen im Sinne der TA Lärm, sowie
- aus Umschlagvorgängen gegenüber den Grenzwerten der TA Lärm tagsüber (6:00-22:00) z.B. mit Reach Stackern bei Anlage einer 5 m hohen, ca. 80-m langen Lärmschutzwand gegen die nordwestlich gelegene Kleingartenanlage wie im Plan in Anlage 2.3 mit lückenlosem Anschluss an die nördlich ausgerichtete [4 m hohen, ca. 320 m langen Lärmschutzwand außerhalb dieses im nördlichen Plangebiets](#).

Umschlagvorgänge nachts (22:00 – 6:00) dürfen nur mit einem Schallpegelgeminderten Reach Stacker mit bis zu 10 Ladeeinheiten pro Stunde im schraffierten Bereich zwischen den Gleisen 930 und 144 durchgeführt werden, wobei zu beachten ist, dass die Ladeeinheiten keine Stahlcontainer o.ä. sein dürfen, um schalltechnisch unzulässige Aufsetzgeräusche mit entsprechenden Resonanzen zu vermeiden.

Eine besondere Anforderung an das Umschlaggerät Reach Stacker stellt die Vermeidung tieffrequenter Motorengeräusche dar. Nach Marktsondierung sichern sämtliche Hersteller einen tieffrequent-freien Betrieb zu. Vor einem realen Einsatz in Neumünster wäre jedoch durch den Schallsachverständigen z.B. eine Werksabnahme durchzuführen, um die Bestätigung des tieffrequent-freien Betriebs zu erlangen.

Tieffrequente Geräusche von Diesel-getriebenen Eisenbahnfahrzeugen im Sinne der TA Lärm können nur im längeren Stillstand auftreten, also nicht beim Halten vor Weichen, Drehscheiben o.ä. für Stellvorgänge, was ähnlich dem Halten eines Kfz vor einer Ampel Teil des Verkehrs wäre. Daher sind bei längeren Stillständen Diesel-getriebene Eisenbahnfahrzeuge auszuschalten.

[Im Ergebnis der Anhörung und Erörterung mit dem Ortsteilbeirat wurde dessen Wunsch nach einer Umwandlung der Einfriedung auf dem Flurstück 437 zwischen südwestlicher Planungsraumecke und der Zufahrt in eine Schall-mindernde Wand bei gleicher Höhe von 3 m statt gegeben. Die Länge des Bauwerks beträgt ca. 180 m und soll Schalleinträge in Richtung der Wohnbebauung westlich der Rendsburger Straße herabsetzen.](#)

#### **4.6.4.7. Luftschadstoffe**

Der zukünftige Betrieb wird die Mengenwerte nach 4. BImSchV, Anhang 1 für die Stoffgruppe 9.11.1 (Be- und Entladung von staubfähigen Schüttgütern) überschreiten. Zudem kann Verkehr Gummi-bereifter Fahrzeuge Feinstaub und andere Luftschadstoffe entwickeln. Die gutachterliche Beurteilung wie in Anlage Anlage 7 hat bei Annahme des Betriebsprogramms von über 160.000 Lkw-Fahrten und ca. 220.000 t Schüttgut- und Holzumschlag jährlich für den geplanten Betrieb den Ergebnissen entsprechend dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich keine lufthygienisch negativen Auswirkungen erkennen können.

#### 4.7.4.8. Avifauna und Kompensationsmaßnahmen nach § 44 BNatSchG

Es wurde eine avifaunistische Begutachtung des Geländes vorgenommen. Im Ergebnis sind keine bedrohten Tier- und Pflanzenarten festzustellen gewesen (siehe Anlage 6). Auch stellt die Beleuchtung keine Beeinträchtigung der Fauna wie z.B. Insekten dar. Die Notwendigkeit eines landschaftspflegerischen Begleitplans ergibt sich nach gutachterlicher Einschätzung somit nicht.

Für die Kompensation der zwischenzeitlich ruderal bewachsenen und bevölkerten Flächen auf Flurstück 66 wird gemäß Anlage 6 und dem Verfahren Az. 4019-622.228-7.6 eine strukturreiche Hecke entlang der Lärmschutzwand in Nord-Süd-Richtung angelegt.

#### 4.8.4.9. Sicherheitstechnische Ausrüstungen

Beleuchtungsanlagen sind notwendig, um die Ladestraße und -gleise auszuleuchten. Die Ausleuchtung der Anlage erfolgt über Einzelmaste mit einer Lichtpunkthöhe von 14 bis 25 m, wie in Anlage 2.5 dargestellt. Die Ausführung der Beleuchtungsanlagen erfolgt gemäß DIN EN 12464 Teil 2:200.

Für den Havariefall von Behältern mit Gefahrstoffen wird eine mobile Leckgewanne aus Stahl vorgehalten, in die Leck geschlagene Behälter vorübergehend abgesetzt werden können.

Aufgestellt: Dewald, ~~September~~ November 2017~~6~~

## Abkürzungsverzeichnis:

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz ( <a href="http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html">http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html</a> )
AG	Aktiengesellschaft
AVV	Verordnung über das europäische Abfallverzeichnis ( <a href="http://www.gesetze-im-internet.de/avv/index.html">http://www.gesetze-im-internet.de/avv/index.html</a> )
<a href="#">Az.</a>	<a href="#">Aktenzeichen</a>
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz ( <a href="http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchG/index.html">http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchG/index.html</a> )
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung ( <a href="http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchV_4_2013/index.html">http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchV_4_2013/index.html</a> , <a href="http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchV_16/index.html">http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchV_16/index.html</a> )
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CB-Log	Cross-Border-Logistics (Interreg-Projekt) ( <a href="http://www.cb-log.de">www.cb-log.de</a> )
DB	Deutsche Bahn
DTV-SV	Durchschnittlicher Tagesverkehr Schwerkverkehr
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
ESTW	Elektronisches Stellwerk
Gbf	Güterbahnhof
HGT	Hydraulisch gebundene Tragschicht (= Magerbetonfundament)
i.Verb.m.	In Verbindung mit
KV	Kombinierter Verkehr = intermodaler Verkehr
LBO	Landesbauordnung ( <a href="http://lissh.lvn.parlanet.de/cgi-bin/starfinder/0?path=lisshfl.txt&amp;id=FASTLINK&amp;pass=&amp;search=2BEM%3d2130-14+AND+DART%3dG+AND+JG%3d2009+AND+HNR%3D2&amp;format=WEBDOKFL">http://lissh.lvn.parlanet.de/cgi-bin/starfinder/0?path=lisshfl.txt&amp;id=FASTLINK&amp;pass=&amp;search=2BEM%3d2130-14+AND+DART%3dG+AND+JG%3d2009+AND+HNR%3D2&amp;format=WEBDOKFL</a> )
LBV	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Lkw	Lastkraftwagen
LVwG SH	Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz - LVwG)
neg	Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH
SH	Schleswig-Holstein
TA Lärm	Technische Anleitung Lärm ( <a href="http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund_26081998_IG19980826.htm">http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund_26081998_IG19980826.htm</a> )
TEN	Trans-Europäisches Netz
UBodSchB	Untere Bodenschutzbehörde
UWB	Untere Wasserbehörde
<a href="#">VwVfG</a>	<a href="#">Verwaltungsverfahrensgesetz</a>
ZTV	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen ( <a href="http://www.fgsv-verlag.de/catalog/_pdf-files/899.i.pdf">www.fgsv-verlag.de/catalog/_pdf-files/899.i.pdf</a> )
ZTVT StB	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Tragschichten im Straßenbau ( <a href="http://www.gbv.de/dms/hebis-darmstadt/toc/111384192.pdf">www.gbv.de/dms/hebis-darmstadt/toc/111384192.pdf</a> )