



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südenstraße 44
76135 Karlsruhe

Az: 591ppw/063-2015#014
Datum: 20. September 2018

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

**"ABS 48 Ausbaustrecke München – Lindau – Grenze D/A,
Planfeststellungsabschnitt 14.1 Wangen - Landesgrenze BW/BY:**

Elektrifizierung und Ausbaumaßnahmen von

**Bahn-km 13,632 bis Bahn-km 15,371
der Strecke 4560 Kißlegg - Hergatz"**

**in der Großen Kreisstadt Wangen im Allgäu
und der Gemeinde Kißlegg**

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Richelstraße 3
80634 München**

Inhaltsverzeichnis

A	Verfügender Teil.....	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	9
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse	9
A.3.2	Baumaßnahmen im Überschwemmungsgebiet und Gewässerrandstreifen	9
A.3.3	Artenschutzrechtliche Ausnahmen	9
A.3.4	Ausnahmen vom Biotopschutz	9
A.3.5	Konzentrationswirkung	9
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte	10
A.4.1	Unterrichtungspflichten.....	10
A.4.2	VV BAU, VV BAU-STE und VV IST	10
A.4.3	Anordnung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung.....	10
A.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege.....	11
A.4.5	Betriebsbedingte Immissionen.....	14
A.4.5.1	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	14
A.4.5.2	Passive Lärmschutzmaßnahmen.....	16
A.4.5.3	Vorbehalt Lärmschutzmaßnahmen „Am Gehrenberg“	17
A.4.5.4	Entschädigung von Außenwohnbereichen.....	18
A.4.5.5	Betriebsbedingte Erschütterungen.....	19
A.4.6	Immissionsschutz während der Bauausführung.....	19
A.4.6.1	Allgemeines, Überwachungs- und Informationspflicht.....	19
A.4.6.2	Allgemeine Regelungen zum baubedingten Lärmschutz	20
A.4.6.3	Schallschutzvorkehrungen.....	20
A.4.6.4	Detaillierte Baulärmprognosen	21
A.4.6.5	Entschädigung in Geld und Bereitstellung von Ersatzwohnraum	21
A.4.6.6	Baubedingte Erschütterungsimmissionen.....	23
A.4.6.7	Bauzeitliche Staubimmissionen	24
A.4.7	Bodenschutz	24
A.4.8	Gewässerschutz und Wasserwirtschaft	25
A.4.9	Straßen, Wege und Zufahrten	25
A.4.10	Wald.....	26
A.4.11	Landwirtschaft	26
A.4.12	Infrastrukturleitungen (Leitungsträger) und sonstige Anlagen Dritter	26
A.4.13	Grundinanspruchnahme	27
A.4.14	Vollzugskontrolle	27
A.5	Zusagen	28
A.6	Entscheidungen über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	28
A.7	Sofortige Vollziehung	28
A.8	Gebühr und Auslagen	28
B	Begründung.....	29
B.1	Sachverhalt	29
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	29
B.1.2	Verfahren	31
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	31

B.1.3.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	31
B.1.3.2	Öffentliche Planauslegung.....	33
B.1.3.3	Vereinigungen	33
B.1.3.4	Erörterung	34
B.1.3.5	Planänderungen	34
B.1.3.6	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde	34
B.1.3.7	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.....	35
B.1.4	Rügen zum Verfahren	35
B.1.4.1	Durchführung eines Raumordnungsverfahrens	35
B.1.4.2	Fehlende/unvollständige Umweltverträglichkeitsstudie	35
B.1.4.3	Bestimmtheit des Planfeststellungsabschnitts	36
B.1.4.4	Vorhabenträgerin.....	36
B.1.4.5	Abschnittsbildung, rechtliches Gehör.....	36
B.1.4.6	Anstoßfunktion der ausgelegten Unterlagen.....	38
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	42
B.2.1	Rechtsgrundlage	42
B.2.2	Zuständigkeit.....	42
B.3	Umweltverträglichkeit	43
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	43
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	43
B.3.2.1	Untersuchungsraum	43
B.3.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....	44
B.3.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	46
B.3.2.4	Zusammenfassung.....	58
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	58
B.4.1	Planrechtfertigung	58
B.4.2	Abschnittsbildung	59
B.4.3	Variantenentscheidung.....	60
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung.....	61
B.4.5	VV BAU, VV BAU-STE und VV IST	61
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege.....	61
B.4.6.1	Rechtsgrundlagen	61
B.4.6.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan	63
B.4.6.3	Biotopschutz.....	69
B.4.6.4	Artenschutz	70
B.4.6.5	Natura 2000	74
B.4.7	Immissionsschutz.....	76
B.4.7.1	Betriebsbedingte Immissionen.....	76
B.4.7.2	Baubedingte Immissionen	113
B.4.7.3	Stellungnahmen und Einwendungen zum Immissionsschutz.....	131
B.4.8	Kommunale Belange	136
B.4.9	Bodenschutz und Abfallwirtschaft.....	140
B.4.10	Gewässerschutz und Wasserwirtschaft	141
B.4.10.1	Grundwasserschutz und Entwässerung.....	141
B.4.10.2	Oberflächengewässer und Überschwemmungsgebiete	142
B.4.10.3	Fazit	142
B.4.11	Eisenbahn, Öffentlicher Nahverkehr	143
B.4.12	Belange des Brand- und Katastrophenschutzes, Sicherheit	143
B.4.13	Verkehrliche und straßenbauliche Belange	144
B.4.14	Denkmalschutz.....	145
B.4.15	Wald.....	145
B.4.16	Landwirtschaft	146

B.4.17	Flurbereinigung, Vermessung und Geoinformation.....	146
B.4.18	Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter	147
B.4.19	Grundinanspruchnahme, Eingriff in Rechte Dritter und Private Belange.....	147
B.4.19.1	Grundinanspruchnahme	148
B.4.19.2	Enteignungsrechtliche Vorwirkung und Entschädigung	150
B.4.19.3	Wertminderung.....	150
B.4.19.4	Maststandorte.....	153
B.4.19.5	Zusammenfassung.....	154
B.4.20	Sonstige Einwendungen, Bedenken und Forderungen	154
B.4.21	Vollzugskontrolle	155
B.5	Gesamtabwägung	155
B.6	Sofortige Vollziehung	156
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	156
C	Rechtsbehelfsbelehrung.....	157

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 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 „ABS 48 Ausbaustrecke München – Lindau – Grenze D/A, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 14.1 Wangen - Landesgrenze BW/BY: Elektrifizierung und Ausbaumaßnahmen von Bahn-km 13,632 bis Bahn-km 15,371 der Strecke 4560 Kißlegg - Hergatz in den Gemeinden Wangen im Allgäu und Kißlegg wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Elektrifizierung der Allgäubahn. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Strecke zwischen Buchloe und Hergatz für den bogenschnellen Betrieb zu ertüchtigen und die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h anzuheben.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 17.08.2018 (44 Seiten)	geändert
2	Übersichtspläne - 2.1 Übersichtskarte ABS 48 vom 07.07.2015 - 2.2 Übersichtsplan PFA 14.1 vom 07.07.2015, Maßstab 1 : 25.000	nur zur Information
3	Bauwerksverzeichnis vom 17.08.2018 (21 Seiten)	geändert
4	Technische Lagepläne , Maßstab 1 : 1.000 - 4.1 Blatt 1: km 12,926 - km 13,708 vom 07.07.2015 - 4.1 Blatt 2: km 13,708 - km 14,153 vom 26.01.2018 - 4.1 Blatt 3: km 14,1+53 - km 14,7+91 vom 07.07.2015 - 4.1 Blatt 4: km 14,791 - km 15,474 vom 17.08.2018	Anlage 4.1 Blätter 2 und 4 geändert

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5	Detailpläne Leitungen Dritter - bleibt frei -	
6	Höhenpläne Gleisanlagen - bleibt frei -	
7	Regelquerschnitte / Querschnitte Bahnanlagen - 7.1 Querprofil Oberleitung der freien Strecke vom 02.07.2015, Maßstab 1 : 100	
8	Bauwerkspläne - 8.1 Vogelschutz an Oberleitungsanlagen vom 02.07.2015 - 8.2. Straßenüberführungen, Berührungsschutz - bleibt frei - - 8.3 Straßenüberführungen, Anhebung/ Neubau - bleibt frei - - 8.4.1 EÜ Lindauer Straße km 14,047 vom 26.01.2018, Maßstab 1 : 100 - 8.4.2 EÜ Obere Argen km 14,406 vom 07.07.2015, Maßstab 1 : 200/50 - 8.5.1 Schallschutzwand, vom 07.07.2015, Maßstab 1 : 100 - 8.6 Bahnübergänge - bleibt frei - - 8.7 Anlagen DB Energie - bleibt frei -	Anlage 8.4.1 geändert
9	Grunderwerb - 9.1 Grunderwerbsverzeichnis (7 Seiten) vom 07.07.2015 - Grunderwerbspläne, Maßstab 1 : 1.000 vom 07.07.2015 o 9.2 Blatt 1: km 12,9+26 - km 13,7+08 o 9.2 Blatt 2: km 13,7+08 - km 14,1+53 o 9.2 Blatt 3: km 14,1+53 - km 14,7+91 o 9.2 Blatt 4: km 14,7+91 - km 15,4+74 o 9.2 Blatt 5: "Arrisrieder Moos"	
10	Schall - 10.1 Erläuterungsbericht vom 17.08.2018 (70 Seiten) - 10.2. Blatt 1: km 13,632 - km 15,371 vom 30.10.2017, Maßstab 1 : 1.250 - 10.2 Blatt 2: km 13,632 - km 15,371 vom 30.10.2017, Maßstab 1 : 1.250 - 10.3 A Schalltechnische Ergebnistabelle verbleibender Betroffenheiten vom 17.08.2018 - 10.3 Schalltechnische Ergebnistabelle verbleibender Betroffenheiten vom 30.10.2017 (entfällt) - 10.4 A Schalltechnische Ergebnistabelle aller Gebäude vom 17.08.2018 - 10.4 Schalltechnische Ergebnistabelle aller Gebäude vom 30.10.2017 (entfällt) - 10.5 Baulärmuntersuchung vom 07.07.2015 (28 Seiten)	Nur zur Information Anlagen 10.1, 10.2 Blatt 1 und 2, 10.3 A, 10.3., 10.4 A, 10.4 und 10.6 geändert

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	- 10.6. Gesamtlärmuntersuchung 30.10.2017 (16 Seiten)	
11	Erschütterung Erläuterungsbericht zur Erschütterungstechnischen Untersuchung vom 17.08.2018	nur zur Information geändert
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie Pläne im Maßstab 1 : 5000, Maßnahmenpläne auch 1 : 2.000/1.000 - 12.1 Erläuterungsbericht vom 25.06.2018 (162 Seiten) Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt: - 12.2.1 Lageplan Blatt 1: km 13,632 - km 15,371 vom 07.07.2015 Menschen einschl. menschliche Gesundheit, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter: - 12.3.1 Lageplan km 13,632 - km 15,371 vom 25.06.2018 Bestands- und Konfliktplan: - 12.4.1 Lageplan km 13,632 - km 15,371 vom 26.01.2018 Maßnahmenplan: - 12.5.1 Lageplan km 13,632 – km 15,371 vom 26.01.2018 - 12.5.2 Lageplan Trassenfern – „Arrisrieder Moos“ vom 07.07.2015	UVS nur zur Information Bestands- und Konfliktpläne nur zur Information Anlage 12.1 Anlage 12.3.1 Anlage 12.4.1 Anlage 12.5.1 und geändert
13	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 26.01.2018 (111 Seiten)	nur zur Information geändert
14	FFH-Verträglichkeitsprüfung Obere Argen und Seitentäler: - 14.1.1 Erläuterungsbericht vom 06.07.2015 (54 Seiten) - 14.1.2 Übersichtskarte, vom 06.07.2015 Maßstab 1 : 25.000 - 14.1.3 Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigung der Erhaltungsziele, vom 06.07.2015, Maßstab 1 : 5.000 - 14.1.4 Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vom 06.07.2015, Maßstab 1 : 5.000 Schwarzensee und Kolbenmoos: - 14.2.1 Erläuterungsbericht vom 06.07.2015 (37 Seiten) - 14.2.2 Übersichtskarte, vom 06.07.2015, Maßstab 1 : 25.000 - 14.2.3 Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigung der Erhaltungsziele, vom 06.07.2015, Maßstab 1 : 5.000 - 14.2.4 Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vom 06.07.2015, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15	Fachbeitrag Geologie und Hydrologie <ul style="list-style-type: none"> - 15.1.1 Geotechnischer Untersuchungsbericht EÜ km 14,047 vom 11.04.2013 (48 Seiten) - 15.1.2 Geotechnischer Untersuchungsbericht EÜ km 14,406 vom 11.04.2013 (82 Seiten) - 15.1.3 Geotechnischer Gründung Schallschutzwände vom 25.04.2014 (23 Seiten) - 15.1.4 Geotechnischer Versickerung zu SSW vom 07.10.2014 (7 Seiten) - 15.1.5 Geotechnischer Bericht 4.5, Gründung OLA-Maste vom 01.07.2014 (42 Seiten) 	nur zur Information
16	Flucht- und Rettungskonzept <ul style="list-style-type: none"> - 16.1.1 Lageplan km13,925 - km 14,125 vom 07.07.2015, Maßstab 1 : 500 - 16.1.2 Lageplan km 14,125 - km 14,580 vom 07.07.2015, Maßstab 1 : 500 	nur zur Information
17	Entwässerung <ul style="list-style-type: none"> - 17.1 Erläuterungsbericht zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte (16 Seiten) vom 26.01.2018 - 17.1.1 KOSTRA-DWD-Tabelle Lindauer Straße vom 17.06.2015 - 17.1.2 Dimensionierung Versickerungsmulde Lindauer Straße vom 24.01.2018 - 17.1.3 KOSTRA-DWD-Tabelle Obere Argen vom 17.06.2015 - 17.1.4 Dimensionierung Entwässerungsleitung Obere Argen vom 17.06.2015 - 17.1.5 Dimensionierung Sickerbecken Obere Argen vom 17.06.2015 - 17.1.6 KOSTRA-DWD-Tabelle Baugrube Obere Argen vom 17.06.2015 - 17.1.7 Regenwasserbehandlung Baugrube Obere Argen vom 17.06.2015 	nur zur Information Anlage 17.1 und 17.1.2 geändert
18	Untersuchung zur Umsetzung der 26. BImSchV vom 09.01.2015 (83 Seiten)	nur zur Information
19	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) Feinkonzept vom 11.02.2015 (54 Seiten zzgl. Anlagen)	nur zur Information
20	Speisekonzept 16,7 Hz DB Energie vom 01.07.2015	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in den Planunterlagen in blau kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird für die Herstellung der Bahnentwässerung wie in Anlage 17 beschrieben im Bereich

- der Eisenbahnüberführung Lindauer Straße (Bahn-km 14,047) sowie
- der Eisenbahnüberführung Obere Argen (Bahn-km 14,406)

eine wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8 ff., 57 WHG, § 93 WG Baden-Württemberg unter der Voraussetzung erteilt, dass das Niederschlagswasser vor Ableitung in den Untergrund eine mindestens 30 cm starke, bewachsene Oberbodenschicht passiert.

A.3.2 Baumaßnahmen im Überschwemmungsgebiet und Gewässerrandstreifen

A.3.2.1 Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die bauzeitliche Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses und der Hochwasserrückhaltung durch die Errichtung der Brücke über die Obere Argen und das zugehörige Versickerungsbecken zugelassen.

A.3.2.2 Für die Baumaßnahmen im Gewässerrandstreifen der Oberen Argen wird eine Befreiung nach §§ 38 Abs. 5 WHG, 29 WG erteilt.

A.3.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmen

Es wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG hinsichtlich Zauneidechsen in dem für die Verwirklichung des Vorhabens notwendigen Umfang zugelassen.

A.3.4 Ausnahmen vom Biotopschutz

Für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 Naturschutzgesetz BW (NatSchG) geschützten Biotopen werden gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG Ausnahmen nach Maßgabe der Planunterlagen zugelassen.

A.3.5 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 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind:

- dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart,
- der Stadt Wangen
- dem Landratsamt Ravensburg

möglichst frühzeitig - mindestens eine Woche vorher - schriftlich bekannt zu geben.

A.4.2 VV BAU, VV BAU-STE und VV IST

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

Soweit das Vorhaben Bestandteil auch des transeuropäischen Eisenbahnnetzes ist, sind darüber hinaus bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.4.3 Anordnung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung

A.4.3.1 Der Vorhabenträgerin wird eine generelle Umweltfachliche Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes (Teil VII) auferlegt. Rechtzeitig vor Baubeginn sind der Planfeststellungsbehörde die von der Vorhabenträgerin mit der Wahrnehmung der Aufgaben beauftragten Fachkräfte einschließlich deren Qualifikation zu benennen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die im o.g. Umweltleitfaden genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten.

A.4.3.2 Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Um-

weltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.4.1 Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen sind gemäß der Vorgaben in den Maßnahmenplänen und -blättern einschließlich erforderlicher Fertigstellungs- und Entwicklungspflege auszuführen (Anhang I zu Anlage 12.1: Maßnahmenblätter), soweit im Folgenden nichts Abweichendes geregelt ist:

- LBP-Maßnahmen A 1_{CEF} und E 1 sind nach entsprechender Herstellungs- und Entwicklungspflege dauerhaft zu unterhalten;
- LBP-Maßnahme A 2 ist für die Dauer von 13 Jahren zu unterhalten;
- LBP-Maßnahme A 3 ist für die Dauer von 25 Jahren zu unterhalten;
- LBP-Maßnahme W 4 ist für die Dauer von 5 Jahren zu unterhalten;
- LBP-Maßnahmen G 1 und W 3 sind für die Dauer von 2 Jahren zu unterhalten.

A.4.4.2 Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, die Detaillierung der Vermeidungsmaßnahme V 8 „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens“ im Rahmen der Erarbeitung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (vgl. A.4.4.5) mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen (Bodenmanagementkonzept).

A.4.4.3 Die Aufforstungsmaßnahme A 3 „Anlage von gewässerbegleitenden Auwaldbeständen“ hat in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde zu erfolgen (RP Tübingen, Landesbetrieb Forst). Die Auwaldgehölzstreifen sind während der Baumaßnahme ausreichend zu schützen.

A.4.4.4 Sollten während der Bautätigkeiten Beleuchtungsanlagen eingesetzt werden, sind insektenfreundliche Beleuchtungssysteme zu verwenden, die vorab mit der umweltfachlichen Bauüberwachung abzustimmen sind.

A.4.4.5 Für alle im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zu Schutz, Sicherung und Kompensation von Beeinträchtigungen sowie Artenschutz hat die Vorhabenträgerin in enger Abstimmung mit der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde einen landschaftspflegerischen Ausführungsplan (LAP) nach Maßgabe des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes (Teil III): Umweltverträg-

lichkeitsprüfung und Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (Stand August 2014) zu erstellen. Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen und Fortschreibung der Zielvorgaben ist im Zuge der Ausführungsplanung zu konkretisieren und mit den unteren Naturschutzbehörden abzustimmen. Die Entwicklungs- und Pflegevorgaben auf den ausgewiesenen Pflegeflächen sind in der Ausführungsplanung zu konkretisieren und - wo erforderlich - auch langfristig sicherzustellen. Der abgestimmte LAP ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit dem Abstimmungsvermerk der beteiligten Behörden spätestens einen Monat vor Maßnahmenumsetzung vorzulegen.

- A.4.4.6 Beginn und Abschluss der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind den unteren Naturschutzbehörden sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, anzuzeigen. Soweit die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen keinen Zeitpunkt für deren Durchführung enthalten, sind die Wiederherstellungs-, Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen bis spätestens ein Jahr nach Abschluss der Baumaßnahme umzusetzen. Die Umsetzung einer jeden Maßnahme ist zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Die Vorhabenträgerin teilt der Planfeststellungsbehörde den Zeitpunkt der erstmaligen Herstellung der LBP-Maßnahmen A 1 bis A 3, G 1, W 3 und W 4 unverzüglich mit, ebenso gegebenenfalls den Zeitpunkt, zu dem die jeweilige Maßnahme vollständig entwickelt ist. Im Anschluss daran unterrichtet die Vorhabenträgerin die Planfeststellungsbehörde in geeigneten Abständen über den Zustand der Maßnahmen. Ein Konzept hierzu hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung festzulegen.
- A.4.4.7 Zur Überwachung der schonenden Ausführung aller Baumaßnahmen sowie der ökologischen Kompensationsmaßnahmen ist von der Vorhabenträgerin eine ökologische Bauüberwachung im Sinne des Umweltsleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes Teil III zu stellen. Deren Aufgaben umfassen neben der Kontrolle und Einhaltung des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Vermeidungs-, Minimierungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen) auch die vorliegend verfügbaren Nebenbestimmungen. Die Vertreter der ökologischen Bauüberwachung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, und den unteren Naturschutzbehörden, zu benennen.
- A.4.4.8 Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart und den unteren Naturschutzbehörden über die ökologische Bauüberwachung entsprechend den fachlichen Standards zu berichten. Ein solcher Bericht

ist erstmalig mit Beginn der Durchführung der Baumaßnahme vorzulegen. Anschließend ist der Bericht bis zum Abschluss der Bauarbeiten halbjährlich vorzulegen.

A.4.4.9 Nach Abschluss der Bau- und sonstigen Maßnahmen ist durch eine qualifizierte Fachkraft eine Erfolgskontrolle der fachgerechten Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes durchzuführen. Das Ergebnis der Erfolgskontrolle ist zu dokumentieren und ist dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der unteren Naturschutzbehörde umgehend mitzuteilen (Vorlage eines Berichts nach § 17 Abs. 7 BNatSchG). Im Anschluss daran unterrichtet die Vorhabenträgerin die Planfeststellungsbehörde in geeigneten Abständen oder auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde über den Zustand der Maßnahmen und die Umsetzung der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Ein Konzept hierzu hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (Ziff. A.4.5.4) zu erstellen.

A.4.4.10 Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die vorgesehenen Maßnahmen zum Vogelschutz an den Oberleitungsanlagen entsprechend anzupassen bzw. zu ergänzen, soweit zum Zeitpunkt der Ausführung die bahninterne Richtlinie 997.9114 neue Anforderungen zum bestmöglichen Vogelschutz an Oberleitungsanlagen stellt.

A.4.4.11 Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt spätestens mit Baubeginn eine schriftliche Bestätigung der zuständigen Naturschutzbehörde vorzulegen, dass die bevorratete Maßnahme „Entwicklung einer extensiven Nasswiese“ (vgl. Anhang IV der Anlage 12.1) mit 6.161 Ökopunkten aus dem Ökokonto ausgebucht wird und für andere Eingriffe nicht mehr zur Verfügung steht.

A.4.4.12 Bis zum 25. Januar 2019 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die nachfolgend aufgeführten Angaben unter Verwendung elektronischer Vordrucke gemäß § 5 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen in der Fassung vom 17. Februar 2011 (Kompensationsverzeichnis-Verordnung - KompVzVO) zu übermitteln:

- die Bezeichnung der Zulassungsbehörde und das Aktenzeichen
- das Datum des Zulassungsbescheides
- die Bezeichnung des Vorhabens durch die Zulassungsbehörde
- die Art des den Eingriff verursachenden Vorhabens,
- den Namen und die Anschrift des Verursachers des Eingriffs,

- die Lage der Kompensationsfläche durch Benennung von Gemeinde, Gemarkung, Flur, Flurstück und Flächengröße,
- eine Kurzbeschreibung der Kompensationsmaßnahme, insbesondere Ausgangszustand, Zielzustand, Entwicklungs- und Unterhaltungsmaßnahmen,
- Maßgaben zur fristgerechten Umsetzung der Kompensationsmaßnahme und zum festgesetzten Unterhaltungszeitraum und
- den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen.

Dazu hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihr in der Anwendung angezeigt wird, zu übermitteln.

Die vorgenannte Verpflichtung gilt auch als erfüllt, wenn die gesetzlich geforderten Daten über das Kompensationsflächen-Kataster der DB Umwelt an das Eisenbahn-Bundesamt und das Land Baden-Württemberg gemeldet wurden.

A.4.5 Betriebsbedingte Immissionen

A.4.5.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

- a) Die Vorhabenträgerin hat die Errichtung der in den vorgesehenen baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Schallschutzwand und Reibmodifikatoren, vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 4.001 bis 4.004) möglichst frühzeitig, spätestens unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen am Verkehrsweg und vor Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke im PFA 14.1 zu errichten.
- b) Die Vorhabenträgerin hat in dem folgenden Streckenabschnitt zur Schallminderung am Fahrweg die Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ nach Maßgabe unten stehender Bestimmungen durchzuführen:

Strecke	von km	bis km	Länge (m)	Ort
4560	14,200	14,600	400	Bereich Argenbrücke

b.1) Überwachungsverfahren

Nach Inbetriebnahme der Strecke und danach folgend jeweils in einem Abstand von 6 Monaten sind im vorgenannten Abschnitten mit dem Schallmesswagen Schallmessungen durchzuführen, um den Zustand der Schienenlauflächen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion in Höhe von 3 dB(A) für die Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ im Mittel eingehalten wird. Die Durchführung der Messungen ist durch Messprotokolle oder sonstige Messberichte zu dokumentieren. Die Messprotokolle und die Messberichte sind vom

Betreiber der Infrastruktur auszuwerten und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, binnen einer Frist von 14 Tagen mittels eines Meldeblattes unaufgefordert vorzulegen. Ergibt die Auswertung Überschreitungen, so ist die Höhe der Überschreitungen in dB(A) zusätzlich mit dem Bereich (Fahrtrichtung, Streckenkilometer) anzugeben.

Ergeben sich hinreichend konkrete Anhaltspunkte dafür, dass im Zeitraum zwischen den oben festgelegten Messfahrten eine Riffelbildung eingetreten ist, die eine erhebliche Zunahme der Schallemissionen bewirkt, so ist abweichend der o.g. Auflage eine Messfahrt durchzuführen und die Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart des Eisenbahn-Bundesamtes entsprechend zu unterrichten.

Veranlasst der Infrastrukturbetreiber notwendigen Schleifarbeiten nicht rechtzeitig, hat er durch andere geeignete Maßnahmen die notwendigen Schallreduktionen sicherzustellen und diese Maßnahmen dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich nachzuweisen.

b.2) Schleifverfahren

Folgende Schleifverfahren sind, solange keine effektiveren Verfahren entwickelt werden, für das akustische Schleifen einzusetzen:

- Fräsen oder Hobeln mit anschließendem Schleifen mit Rutschersteinen oder
- Schleifen mit rotierenden Scheiben und anschließendem Schleifen mit dem Bandschleifer

b.3) Durchführung der Messungen

Ergibt eine Messung nach c.1) oder c.2), dass der für das "Besonders überwachte Gleis" festgesetzte Schallpegelabschlag aufgrund von Verriffelung unterschritten wird, d. h. bei einem im Schallmesswagen angezeigten Wert von +3 dB (entspricht $L_m = 51$ dB(A), Eingriffsschwelle) oder mehr, so sind die Schienenlaufflächen unverzüglich zu schleifen.

Ansonsten hat die Durchführung der Schleifarbeiten bis spätestens 10 Monate nach Erreichen einer Schallmesswagenanzeige von ≥ 2 dB (entspricht $L_m = 50$ dB(A), Auslöseschwelle) zu erfolgen. Die Frist beginnt am Tag nach der Durchführung der Schallmesswagenfahrt. Die Gleisabschnitte mit Überschreitung der Auslöseschwelle sind in einer gesonderten Übersicht zu dokumentieren und zusätzlich zum Messprotokoll nach c.1) der Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart des Eisenbahn-Bundesamtes unaufgefordert vorzulegen. Die Durchführung der Schleifarbeiten ist durch geeigne-

te Unterlagen zu dokumentieren und der Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart des Eisenbahn-Bundesamtes unaufgefordert vorzulegen.

b.4) Schallmesswagen

Alle zwei Jahre ist durch eine Korrelationsmessung (Innenpegel im Schallmesswagen / Außenpegel seitlich von der Bahnstrecke) die Messgenauigkeit des Schallmesswagens zu überprüfen. Die Korrelationsmessungen sind durch die Vorhabenträger oder durch ein beauftragtes Ingenieurbüro nach den jeweils aktuellen und anerkannten Bestimmungen der DIN EN ISO 3095 und der Schall 03 durchzuführen und auszuwerten. Der Messbericht ist der Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart des Eisenbahn-Bundesamtes unaufgefordert vorzulegen. Fällt der Schallmesswagen aus betriebstechnischen Gründen aus, so sind die fälligen Messungen durch Außenmessungen bis zur Wiederinbetriebnahme des Schallmesswagens zu gewährleisten. Die Messungen sind nach den in c.3) genannten Bestimmungen durchzuführen und auszuwerten. Der Messbericht ist der Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart des Eisenbahn-Bundesamtes unaufgefordert vorzulegen.

A.4.5.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der Wohneinheiten von baulichen Anlagen auf den in nachfolgender Tabelle aufgeführten Grundstücken haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, ggf. Schalldämm-Lüfter, ggf. Dachdämmungen oder sonstige Dämmungen von Außenbauteilen), wenn für diese bauliche Anlagen die Voraussetzungen des § 42 Abs. 1 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i.V.m. § 2 Abs. 4 Nr. 2 der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) erfüllt sind. Der Anspruch besteht für schutzbedürftige Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Die Wahrnehmung des Anspruchs ist von den Erstattungsberechtigten bei der Vorhabenträgerin zu beantragen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

Gebäude-ID	Straße und Hausnummer
lt. Anlage 10.3	
WA134	Boelckestraße 1
WA136	Immelmannstraße 30

Gebäude-ID	Straße und Hausnummer
It. Anlage 10.3	
WA138	Immelmannstraße 28
WA139	Immelmannstraße 31
WA140	Zeppelinstraße 38
WA142	Im Urteil 25
WA143	Zeppelinstraße 48
WA172	Argeninsel 14
WA173	Argeninsel 16
WA175	Kanalweg 2
WA210	Friedhofweg 56

Die Entschädigung ist in Höhe notwendig erbrachter Aufwendungen zu leisten. Die Vorhabenträgerin hat dazu möglichst mit Beginn der Maßnahmenrealisierung den betroffenen Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular zur Wahrnehmung ihres Anspruchs auf Erstattung notwendig erbrachter Aufwendungen für die passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Mit Zusendung des Antragsformulars ist ebenfalls die praktische Abwicklung zur Bestimmung der tatsächlichen Entschädigungsansprüche darzustellen sowie die Adresse eines aktuellen Ansprechpartners für die Antragstellung bei der Vorhabenträgerin bzw. beim Projektverantwortlichen anzugeben. Gleichzeitig ist dem Eisenbahn-Bundesamt über die Zusendung der Antragsformulare zu berichten. Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend eine Vereinbarung abzuschließen. Falls dabei keine Einigung erzielt werden sollte, wird die Festsetzung der Erstattung in einem nachfolgenden Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde geregelt.

A.4.5.3 Vorbehalt Lärmschutzmaßnahmen „Am Gehrenberg“

- a) Festsetzungen zu aktiven und passiven Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm im Bereich „Am Gehrenberg“ bleiben gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einem ergänzenden Verfahren vorbehalten. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die Planunterlagen bezüglich der Schutzmaßnahmen vor betriebsbedingten Schallimmissionen in dem o.g. Schutzabschnitt zu überarbeiten. Die überarbeitete Planung ist bis zum 30. November 2018 bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

- b) Die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke darf erst erfolgen, wenn die Planfeststellungsbehörde über die Erforderlichkeit der Errichtung von Schutzvorkehrungen auf Grundlage der von der Vorhabenträgerin beizubringenden Unterlagen entschieden hat und im Falle der Notwendigkeit von baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes müssen diese vor Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke im PFA 14.1 errichtet sein. Andernfalls hat die Vorhabenträgerin betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, mit denen sichergestellt werden kann, dass die Beurteilungspegel des Prognose-Nullfalls im Bereich „Am Gehrenberg“ nicht überschritten werden.

A.4.5.4 Entschädigung von Außenwohnbereichen

Die Vorhabenträgerin hat den Eigentümern von tatsächlich zu schützenden bebauten bzw. unbebauten Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze und ähnliche zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Anlagen; nicht generell Gärten, Rasenflächen und ähnliches Gelände) eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, soweit in diesen Außenwohnbereichen die Beurteilungspegel oberhalb der gebietsbezogenen Tagesgrenzwerte des § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegen. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Die Voraussetzungen für diesen Entschädigungsanspruch liegen bei dem in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Anwesen dem Grunde nach vor.

Gebäude-ID lt. Anlage 10.1	Straße und Hausnummer
WA210	Friedhofweg 56

Die Bemessung der Entschädigung für eine tatsächlich vorhandene eingeschränkte Außenwohnbereichsnutzung infolge von Lärmbeeinträchtigungen richtet sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VlärmSchR 97“ und ist mit den Anspruchsberechtigten zu vereinbaren. Soweit die Anspruchsberechtigten und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entschädigung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag eines der Beteiligten.

A.4.5.5 Betriebsbedingte Erschütterungen

Die Vorhabenträgerin hat nach Inbetriebnahme der Strecke eine erschütterungstechnische Messung am Gebäude Friedhofweg 56 in Wangen durchzuführen. Sofern hier wider Erwarten die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung vorzusehen. Sofern solche Maßnahmen nicht realisierbar oder untunlich sind, gewährt die Vorhabenträgerin dem Eigentümer eine entsprechende Entschädigung. Das Eisenbahn-Bundesamt wird über das Ergebnis informiert.

A.4.6 Immissionsschutz während der Bauausführung

A.4.6.1 Allgemeines, Überwachungs- und Informationspflicht

- a) Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.
- b) Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.
- c) Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz). Dieser hat die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und ggf. weitere notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, dem Landratsamt und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.
- d) 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 (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch den betroffenen Gemeinden in geeigneter

Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

- e) Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben.

Dem Eisenbahn-Bundesamt und den betroffenen Gemeinden sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer sowie ggf. geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner.

Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Sonn- und Feiertagsarbeiten ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

A.4.6.2 Allgemeine Regelungen zum baubedingten Lärmschutz

- a) Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschimmissionen–“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.
- b) Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

A.4.6.3 Schallschutzvorkehrungen

- a) In der Nähe zu schutzbedürftiger Bebauung
- dürfen die Bauarbeiten zur Erstellung der Mastgründung nur im Tageszeitraum durchgeführt werden,
 - dürfen der Randweg, der Kabeltrog sowie Montagearbeiten für die Erstellung der Oberleitung in der Nähe zu schutzbedürftiger Bebauung (geschlossene Siedlungsbereiche) nur im Tageszeitraum errichtet bzw. vorgenommen werden; außerhalb der geschlossenen Bebauung (Wohngebäude im Außenbereich, entfernte Siedlungsbereiche) dürfen sie im Nachtzeitraum nur unter größtmöglicher Rücksichtnahme (z.B. Beschränkung auf die Tagesrandzeiten) durchgeführt werden,

- dürfen lärmintensive Bauarbeiten (z.B. Erstellung der Fundamente der Schallschutzwände, Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der beiden Eisenbahnüberführungen (EÜ) sowie Abbruch der alten EÜs) ausschließlich im Tagzeitraum durchgeführt werden; zudem wird die tägliche Betriebsdauer von lärmintensiven Bautätigkeiten in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr auf maximal 8 Stunden beschränkt.
- b) Bei der Sicherung der Baustellen vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb dürfen keine automatischen Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) eingesetzt werden – ggf. sind feste Absperrungen vorzusehen, soweit keine zwingenden technischen oder arbeitsschutzrechtlichen Gründe entgegenstehen.

A.4.6.4 Detaillierte Baulärmprognosen

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen auch auf den Baustelleeinrichtungsf lächen schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen.

A.4.6.5 Entschädigung in Geld und Bereitstellung von Ersatzwohnraum

- a) Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:
 1. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender Ziffer A.4.6.4 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,
 2. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender Ziffer A.4.6.4 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
 3. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender Ziffer A.4.6.4 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,
 4. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender Ziffer A.4.6.4 im Außenbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der

AVV Baulärm heranzuziehenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen gemäß nachfolgendem Buchstaben b) Ersatzraum in Anspruch genommen wurde. Im Übrigen kann eine ggf. entschädigungsmindernde zusätzliche Schutzwirkung von bereits umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm anhand der für deren Bemessung herangezogenen Beurteilungspegel berücksichtigt werden.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der gemäß vorstehenden Ziffern 1 bis 4 jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der nach Ziffer A.4.6.4 ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, welche die unter den Ziffern 1 bis 4 genannten Werte überschreiten,
- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind.
Tage, an denen Ersatzwohnraum gemäß nachfolgendem Buchstaben b) in Anspruch genommen wurde sind hierbei nicht zu berücksichtigen.

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

- b) Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin im Übrigen ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzraum für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender Ziffer A.4.6.4 für Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume zu.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß den detaillierten Baulärmprognosen ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren. Dabei kann eine ggf. anspruchsmindernde zusätzliche Schutzwirkung von bereits umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm anhand der für deren Bemessung herangezogenen Beurteilungspegel berücksichtigt werden. Soweit Anspruchs-

berechtigte und die Vorhabenträgerin keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

A.4.6.6 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

- a) Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen.
- b) Hierzu sind insbesondere das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und ggf. die dort unter Kapitel 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneneinweisung, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.

Der Immissionsschutzbeauftragte hat im Rahmen der Messüberwachungen dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden und ansonsten unverzüglich entsprechende (weitere) Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen vorzusehen. Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Auf Verlangen von Betroffenen sind diese über die sie selbst betreffenden Ergebnisse zu informieren.

- c) Im Rahmen der Baumaßnahme sind bei den verschiedenen erschütterungsintensiven Arbeiten folgende Mindestabstände zu benachbarten Gebäuden einzuhalten:

Maßnahme	Mindestabstand
Verdichtungsarbeiten	10 m
Rammen Mastfundamente	15 m
Rammrohrgründung	15 m

Ist die Einhaltung dieser Mindestabstände nicht möglich, sind entweder alternative Bauverfahren anzuwenden oder die Baumaßnahme messtechnisch zu begleiten, s.o. unter b).

- d) Rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten (z.B. Rammarbeiten oder Einsatz schwerer Bodenverdichtungsmaschinen) sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden Beweissicherungsmessungen vorzunehmen.

A.4.6.7 Bauzeitliche Staubimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Vorkehrungen sicherzustellen, dass von den Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen, insbesondere denjenigen ohne gebundene Deckschicht, keine unzumutbaren Staubimmissionen auf die Nachbarschaft einwirken.

A.4.7 Bodenschutz

- A.4.7.1 Während der Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass keine schädlichen Substanzen in den Untergrund eindringen können. Bauabfälle, Bau- und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass weder Vermischungen mit vorliegendem Bodenmaterial noch dessen Beeinträchtigung erfolgen kann.
- A.4.7.2 Für den anfallenden Bodenaushub hat die Vorhabenträgerin vor oder während der Bautätigkeit mittels Probenahme Deklarationsanalysen zu erstellen, um eine Einstufung gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV) vorzunehmen und um eine Planung für die Verwertung / Entsorgung durchführen zu können.
- A.4.7.3 Erdarbeiten im Altlastenbereich bzw. im Bereich nachweislich vorhandener schädlicher Bodenveränderungen sowie sonstiger Bodenverunreinigungen sind generell unter gutachterlicher Begleitung durchzuführen und zu dokumentieren.
- A.4.7.4 Zwischengelagertes verunreinigtes Aushubmaterial sowie kontaminierte Baurestmassen sind auf befestigter Fläche bis zur endgültigen Verwertung/Entsorgung gegen Auswaschungen durch Niederschlagswasser z.B. mittels Folienabdeckung zu schützen.
- A.4.7.5 Bei der Bauausführung ist auf einen fachgerechten und schonenden Umgang mit dem Boden zu achten.
- A.4.7.6 Oberboden und kulturfähiger Unterboden und ggf. Ausgangsgestein (C-Horizont) sind bei Ausbau, Transport und Lagerung zu trennen.
- A.4.7.7 Anfallender Bodenaushub ist entsprechend seiner Eignung im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) zu verwerten.

- A.4.7.8 Angetroffener Abfall oder kontaminiertes Bodenmaterial ist separat auszubauen, zu lagern und entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen zu verwerten bzw. zu entsorgen.
- A.4.7.9 Maßnahmen zur Vermeidung und zur Beseitigung von Bodenverdichtungen inklusive Rückbau sind durchzuführen. Aufgetretene Verdichtungen sind durch geeignete Maßnahmen zu beseitigen. Flächen außerhalb der Baufelder sind als Tabuflächen abzugrenzen und dürfen nicht befahren werden. Eventuell angelegte temporäre Fahrstraßen, Bodenmieten und Lagerplätze sind nach Abschluss der Maßnahme ordnungsgemäß zurückzubauen.
- A.4.7.10 Diese Entscheidung entbindet die Vorhabenträgerin nicht von den Verpflichtungen, die ihr hinsichtlich der Verwertung oder Beseitigung anfallenden Abfalls aus dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und der Nachweisverordnung (NachwV) in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

A.4.8 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft

- A.4.8.1 Das Vorhaben ist nach den genehmigten Plänen und Beschreibungen auszuführen. Die Versickerungsanlagen sind nach den einschlägigen technischen Richtlinien und den allgemein anerkannten Regeln der Bautechnik zu errichten und zu betreiben. Zur Vermeidung von Bodenverdichtungen, welche die Versickerung von Niederschlagswasser behindern können, sind die Mulden mit leichtem Baugerät und bei abgetrockneten Bodenverhältnissen herzustellen.
- A.4.8.2 Bei der Bauausführung sind die Vorschriften zum Schutze der Gewässer zu beachten. Wassergefährdende Stoffe, wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Fette und sonstige Chemikalien dürfen nicht ins Gewässer oder ins Grundwasser gelangen.
- A.4.8.3 Die Vorhabenträgerin hat den Flussmeister für die Obere Argen rechtzeitig über Maßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke zu informieren.

A.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten

- A.4.9.1 Die Vorhabenträgerin hat baubedingte Eingriffe in den öffentlichen Straßenverkehrsraum rechtzeitig vorher mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen (Verkehrsführungskonzept für die Bauphasen; Umleitstrecken). Die vo-

rübergehende Inanspruchnahme der L 320, Lindauer Straße, Flst.-Nr. 457, ist mit dem Referat 41 des Regierungspräsidiums Tübingen abzustimmen.

A.4.9.2 Vor Baubeginn ist durch die Vorhabenträgerin und den Straßenbaulastträgern eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wieder herzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen der planfestgestellten Baumaßnahme zuzurechnen sind.

A.4.9.3 Die Zufahrten zu den von der Baumaßnahme betroffenen privaten Grundstücken sind während der Bauzeit sicherzustellen.

A.4.9.4 Die durch die Baumaßnahme verschmutzten Straßen, Wege und Zufahrten sind unverzüglich zu reinigen. Dies betrifft insbesondere Baustellenzufahrten in das öffentliche Straßennetz.

A.4.10 Wald

A.4.10.1 Die Aufforstung gemäß LBP-Maßnahme A 3 ist mit der Unteren Forstbehörde abzustimmen.

A.4.10.2 Bei der Nutzung von Waldparzellen als Baustelleneinrichtungsflächen sind die dortigen Gehölzstreifen ausreichend zu schützen und die Aufrechterhaltung der Schutzmaßnahme während der Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche durch die umweltfachliche Bauüberwachung zu kontrollieren.

A.4.11 Landwirtschaft

Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, die Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter landwirtschaftlich genutzter Flächen (LBP-Maßnahme W1) dem Landwirtschaftsamt anzuzeigen und eine Abnahme der Wiederherstellungsmaßnahmen durch das Landwirtschaftsamt in Abstimmung mit dem jeweiligen Grundeigentümer zu veranlassen.

A.4.12 Infrastrukturleitungen (Leitungsträger) und sonstige Anlagen Dritter

A.4.12.1 Der Baubeginn ist den betroffenen Leitungsträgern mindestens 14 Tage im Voraus anzuzeigen.

A.4.12.2 Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass vorhandene Leitungen im Rahmen der Bauarbeiten nicht beeinträchtigt oder beschädigt werden. Die freie Zugänglichkeit zu den Anlagen muss auch während der Bauzeit für Wartungs- und Kontrollzwecke jederzeit gewährleistet sein. Die erforderlichen Mindestabstände sind einzuhalten.

A.4.12.3 Im Bereich der Leitungen dürfen Baumaschinen nur so eingesetzt werden, dass eine Gefährdung der Leitungen ausgeschlossen ist. Hierfür sind rechtzeitig vor Baubeginn aktuelle Leitungspläne einzuholen und die zuständigen Leitungs-/Anlagen-träger über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen/Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren.

A.4.13 Grundinanspruchnahme

A.4.13.1 Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des §§ 22, 22a AEG die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen Grundinanspruchnahme sowie der etwaigen erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

A.4.13.2 Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird.

A.4.14 Vollzugskontrolle

Baubeginn und Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Dazu sind die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Vordrucke zu verwenden. Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass diese die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies von der Vorhabenträgerin im Vordruck gesondert aufzuführen und zu begründen.

A.5 Zusagen

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.

A.6 Entscheidungen 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 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.8 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 Planfeststellungsverfahren betrifft den fünfzehnten Abschnitt der Gesamtplanung zur Elektrifizierung der Ausbaustrecke 48 (ABS 48) „Allgäubahn“, Bahnstrecke Geltendorf - Memmingen – Lindau.

Die ABS 48 beginnt in Geltendorf und führt über Buchloe, Memmingen, Leutkirch, Kißlegg, Wangen, Hergatz und Lindau-Aeschach nach Lindau-Reutin. Die Allgäubahn führt über mehrere bislang nicht elektrifizierte Hauptbahnen in den Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg.

Die Strecke von Geltendorf bis Lindau-Reutin weist eine Länge von ca. 157 km auf, davon verlaufen ca. 106 km in Bayern und ca. 51 km in Baden-Württemberg. Sie wurde im Zeitraum von 1853 bis 1890 erbaut. Die Strecke zwischen Geltendorf und Buchloe (ca. 26 km) und zwischen Hergatz und Lindau-Aeschach (ca. 21 km) ist zweigleisig und zwischen Buchloe und Hergatz (ca. 108 km) und zwischen Lindau-Aeschach und Lindau-Reutin (ca. 2 km) eingleisig.

Die Verbindung soll nach dem Stand der Technik elektrifiziert werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Strecke zwischen Buchloe und Hergatz für den bogenschnellen Betrieb zu ertüchtigen und die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h anzuheben. Durch die Schließung der Elektrifizierungstücke Geltendorf - Buchloe - Memmingen - Leutkirch - Hergatz - Lindau und die Einführung des bogenschnellen Betriebs sollen im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) Reisezeitverkürzungen in der Relation München - Zürich sowie eine Verbesserung des Nahverkehrs geschaffen werden. Die Elektrifizierung erfolgt zwischen den Betriebsstellen Geltendorf und Lindau-Reutin im Anschluss an das bereits elektrifizierte Netz.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt 14.1 hat die Elektrifizierung und Ausbaumaßnahmen der Strecke 4560 Kißlegg - Hergatz von Bahn-km 13,632 bis Bahn-km 15,371 zum Gegenstand. Hierfür sind im Wesentlichen folgende Maßnahmen vorgesehen:

Elektrifizierung: Die Strecke wird mit einer Oberleitungsanlage der Regelbauart Re 200/100 K ausgerüstet. Auf den Oberleitungsmasten werden die Energieleitungen an Traversen mitgeführt.

Elektrische Energieanlagen: Die bahneigenen Elektroverteilungen werden im Zuge der Maßnahme an die Forderungen für elektrifizierte Strecken angepasst.

Verkehrsanlagen

- Reprofilierung Randweg bahnlinks von Bahn-km 14,200 bis Bahn-km 14,310 und von Bahn-km 15,248 bis Bahn-km 15,367
- Reprofilierung Randweg bahnrechts von Bahn-km 13,632 bis Bahn-km 14,310 und von Bahn-km 14,537 bis Bahn-km 15,371
- Erneuerung Randweg bahnlinks von Bahn-km 13,632 bis km 14,200
- Erneuerung Randweg bahnrechts von Bahn-km 14,310 bis Bahn-km 14,338 und von Bahn-km 14,473 bis Bahn-km 14,537
- Neubau Kabeltrog bahnlinks von Bahn-km 13,632 bis Bahn-km 14,100
- Neubau Kabeltrog bahnrechts von Bahn-km 14,309 bis Bahn-km 14,537

Konstruktiver Ingenieurbau: Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Immelmannstraße bei Bahn-km 13,654 wird nachträglich geerdet. Die EÜ Lindauer Straße bei Bahn-km 14,047 und EÜ Obere Argen bei Bahn-km 14,406 befinden sich in einem baulich schlechten Zustand und sind in ihrer Tragfähigkeit eingeschränkt. Zur Erfüllung des künftigen Streckenstandards werden beide Bauwerke erneuert.

Schallschutzwände: Entsprechend dem Schallschutzkonzept werden im Bereich der Stadt Wangen in den nachfolgend genannten Streckenabschnitten Schallschutzwände errichtet:

- Bahn-km 13,875 bis Bahn-km 14,125, bahnlinks, Höhe 1 m
- Bahn-km 13,925 bis Bahn-km 14,125, bahnrechts, Höhe 3 m
- Bahn-km 14,260 bis Bahn-km 14,580, bahnrechts, Höhe 2 m.

Leit- und Sicherungstechnik: Im Planungsbereich wird die Geschwindigkeitssignalisierung an die neuen zulässigen Geschwindigkeiten angepasst. Im Zuge der Elektrifizierung erfolgt eine Umrüstung der bestehenden Gleisfreimeldetchnik auf Achszähltechnik.

Telekommunikationsanlagen: Im Planungsbereich werden neue Kupfer- und LWL-Streckenfernmeldekabel in Kabelführungssysteme verlegt.

Leitungen: Aufgrund der Neubaumaßnahmen der EÜ Lindauer Straße und EÜ Obere Argen werden die im Baubereich kreuzenden, bahnlinks sowie bahnrechts verlaufenden Leitungen und deren Anlagen während der Bauzeit gesichert und falls erforderlich umverlegt.

Flächeninanspruchnahme

Für das Bauvorhaben und landschaftspflegerische Maßnahmen werden Grundstücke in Wangen und Kißlegg beansprucht, wobei sich die Inanspruchnahme auf Gemarkung Kißlegg allein auf ein landeseigenes Grundstück bezieht, welches für die landschaftspflegerische Maßnahme E1 Wiedervernässung "Arrisrieder Moos" benötigt wird.

Im Übrigen wird auf die Planunterlagen, in denen die technischen und baulichen Bestandteile des Vorhabens beschrieben sind, verwiesen.

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin), hat mit Schreiben vom 31. August 2015 eine Entscheidung nach § 18 AEG für das o.g. Vorhaben beantragt. Der Antrag ist am 2. September 2015 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Die Vorhabenträgerin wurde um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Am 28. April 2016 wurden dem Eisenbahn-Bundesamt die vollständigen und mangelfreien und damit anhörungsfähigen Planunterlagen vorgelegt.

Auf Antrag der Vorhabenträgerin hat das Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit Schreiben vom 12. Mai 2016 wurde das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Regierungspräsidium Tübingen (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Große Kreisstadt Wangen
2.	Gemeinde Kißlegg

Lfd. Nr.	Bezeichnung
3.	Landratsamt Ravensburg
4.	Regierungspräsidium Tübingen, - Abteilung 2, Referat 21 - Abteilung 3, Referate 32 und 33 - Abteilung 4 - Abteilung 5, Referat 51
5.	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege
6.	Regierungspräsidium Tübingen, Landesbetrieb Forst BW
7.	Land Baden-Württemberg (Staatsforstverwaltung), LRA Ravensburg
8.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
9.	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg
10.	Vermögen und Bau, Baden-Württemberg, Amt Ravensburg
11.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
12.	Industrie und Handelskammer, Bodensee - Oberschwaben
13.	BUND – Naturschutzzentrum Bodensee-Oberschwaben
14.	BUND – Regionalgeschäftsstelle Bodensee-Oberschwaben
15.	Polizeipräsidium Konstanz
16.	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
17.	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
18.	Landeseisenbahnaufsicht, Baden-Württemberg
19.	Deutsche Telekom Technik GmbH TINL Südwest
20.	Thüga AG Erdgas, Allgäu-Oberschwaben
21.	DB Immobilien GmbH
22.	Nahverkehrsgesellschaft, Baden-Württemberg
23.	Stadtwerke Wangen im Allgäu
24.	RAB Alb-Bodensee
25.	Netze-Gesellschaft Südwest mbH
26.	terranets bw GmbH
27.	Unitymedia BW GmbH
28.	Transnet BW GmbH, Pariser Platz
29.	Westnetz GmbH, DRW-S-LK-TM
30.	Amprion GmbH, Betrieb/Projektierung
31.	Netze BW GmbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
32.	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung BWV
33.	BAIUDBw, Referat Infra I 3
34.	Unitymedia BW GmbH
35.	EnBW, Regional AG
36.	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden Württemberg e.V.
37.	Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband BW e.V.
38.	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
39.	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
40.	Landesnaturschutzverband BW Geschäftsstelle
41.	Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband BW e.V.
42.	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
43.	Schwäbischer Albverein e.V.

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Wangen und in der Gemeinde Kißlegg vom 4. Juli 2016 bis zum 3. August 2016 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden zuvor am 22. Juni 2016 ortsüblich bekannt gemacht. Die Bekanntmachungen erfolgten nach den Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes und der Gemeindegesetzungen und sind nicht zu beanstanden. Nicht ortsansässige Betroffene wurden über die öffentliche Auslegung der Planunterlagen informiert.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 124 Einwendungsschreiben von etwa 175 Personen eingegangen. Acht Schreiben gingen nach Ende der Einwendungsfrist, also nach dem 17. August 2016, ein.

B.1.3.3 Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten 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 (§ 18a Nr. 2 AEG).

B.1.3.4 Erörterung

Das Regierungspräsidium Tübingen hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 6. April 2017 in der Stadt Wangen gemeinsam mit den Einwendungen und Stellungnahmen zum PFA 14 erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den Einwender, den beteiligten Behörden sowie den sonstigen Trägern öffentlicher Belange unter Beigabe einer Erwidern der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt. Der Erörterungstermin wurde am 15. März 2017 ortsüblich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat das Regierungspräsidium Tübingen eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.5 Planänderungen

Die Vorhabenträgerin hat den Schalltechnischen Erläuterungsbericht an die neuen Nahverkehrszahlen angepasst. Daraus ergeben sich jedoch keine Änderung in der bereits bekannt gemachten, von der Vorhabenträgerin beabsichtigten Schallschutzkonzeption, weshalb eine Nachbeteiligung nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich war.

Daneben passte die Vorhabenträgerin die Planunterlagen aufgrund von Einwendungen bzw. Stellungnahmen in einigen weiteren Punkten (insbesondere Erläuterungsbericht, Bauwerksverzeichnis, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag) an. Die Änderungen sind in den Planunterlagen in blau kenntlich gemacht.

Durch diese Änderungen wird jedoch weder der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung noch Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt. Daher wurde von einer weiteren Anhörung nach § 73 Abs. 8 VwVfG abgesehen.

B.1.3.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 25. Januar 2018 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.1.3.7 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Vorhabenträgerin hat eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt und ihre Erkenntnisse soweit möglich in die Planung integriert. Im Bericht vom 4. Februar 2015 hat sie ihr Vorgehen beschrieben und die Ergebnisse gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG mitgeteilt.

B.1.4 Rügen zum Verfahren

Im Anhörungsverfahren wurden auch verfahrensbezogenen Einwendungen vorgebracht. Soweit es sich um Vorbringen handelt, das auch die Frage der materiellen Rechtmäßigkeit des Vorhabens, insbesondere Fragen der Abwägung, betrifft, wird das Vorbringen aufgrund des Sachzusammenhangs hier insgesamt abgehandelt.

B.1.4.1 Durchführung eines Raumordnungsverfahrens

Unter Bezugnahme auf einen unterstellten zweigleisigen Ausbau rügen die anwaltlich vertretenen Einwender, dass kein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sei.

Die Planfeststellungsbehörde kann nicht erkennen, inwiefern bei einer reinen Elektrifizierungsmaßnahme ein Raumordnungsverfahren erforderlich sein könnte. Der behauptete zweigleisige Ausbau ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Im Übrigen besteht auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens kein Anspruch. An dieser Stelle sei angemerkt, dass der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben die Maßnahme begrüßt und im Anhörungsverfahren keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht hat.

Der Einwand wird zurück gewiesen.

B.1.4.2 Fehlende/unvollständige Umweltverträglichkeitsstudie

Das Vorbringen der Großen Kreisstadt Wangen sowie insbesondere der anwaltlich vertretenen Einwender, es liege ein Verfahrensfehler vor, weil die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) fehle bzw. nicht vollständig sei, ist nicht nachvollziehbar. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegt mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) mit integrierter UVS eine vollständige Unterlage vor, die keine Mängel erkennen lässt. Alle nach § 6 UVP a.F. entscheidungserheblichen Unterlagen wurden ausgelegt; alle relevanten Schutzgüter wurden behandelt.

Der Einwand wird daher zurück gewiesen.

B.1.4.3 Bestimmtheit des Planfeststellungsabschnitts

Die Bezeichnung des Planfeststellungsabschnitts erfolgt einerseits anhand der Kilometrierung, andererseits anhand allgemeinverständlicher Angaben. Widersprüche oder Unklarheiten verbleiben hier entgegen dem Vorbringen der anwaltlich vertretenen Einwender nicht. Vielmehr wird dadurch gerade der von ihnen geforderten Allgemeinverständlichkeit der Unterlagen Rechnung getragen.

Der Einwand wird zurück gewiesen.

B.1.4.4 Vorhabenträgerin

Vorhabenträgerin und Antragstellerin ist vorliegend die DB Netz AG, da sich das Vorhaben auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG bezieht. Als Folgemaßnahmen werden auch Anlagen der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH geändert bzw. angepasst.

Alle diesbezüglichen Einwendungen werden zurück gewiesen.

B.1.4.5 Abschnittsbildung, rechtliches Gehör

Die Große Kreisstadt Wangen, die anwaltlich vertretenen Einwender wie auch Einzeleinwender tragen vor, die von der Vorhabenträgerin gewählte Abschnittsbildung entspreche nicht den Anforderungen, welche die Rechtsprechung an dieses Instrument stelle. Sie sei willkürlich und führe zur Fehlerhaftigkeit der Abwägung. Darüber hinaus aber seien infolge der Abschnittsbildung Rechtsschutzmöglichkeiten der Anwohner beschnitten worden.

Die Abschnittsbildung ist ein anerkanntes Instrument der planerischen Problembewältigung. Die Abschnittsbildung ist bei Großvorhaben unerlässlich, damit die Planung praktikabel und effektiv gehandhabt werden kann. Sie muss allerdings den Anforderungen des Abwägungsgebotes genügen. Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird. So können Landes- oder Gemeindegrenzen als Grenzen für Planfeststellungsabschnitte gewählt werden. Zulässig ist es jedoch auch, abweichend von den politischen Grenzen den bebauungszusammenhang als Abschnittsgrenze zu wählen. Auch einzelne Bauwerke können einen selbstständigen Abschnitt bilden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 2. Februar 1996, Az. 4 A 42/95).

Vorliegend war nach der ursprünglichen Planung tatsächlich lediglich ein Planfeststellungsabschnitt im Bereich Wangen vorgesehen. Die beiden Brückenbauwerke EÜ Lindauer Straße sowie EÜ Obere Argen waren nicht Bestandteil des ursprünglichen Planfeststellungsabschnitts 14. Zur Bündelung der Bauaktivitäten wurde von Seiten der Vorhabenträgerin entschieden, die beiden Brückenmaßnahmen in das Planfeststellungsverfahren der ABS 48 zu integrieren und gemeinsam mit der ABS 48 zu realisieren. Zum Zeitpunkt dieser Entscheidung war die Bearbeitung des PFA 14 weit vorangeschritten wohin hingegen der Planungsstand der Brückenmaßnahmen noch nicht belastbar war. Aufgrund dieses Sachverhaltes wurde entschieden für die beiden Maßnahmen einen eigenen Planfeststellungsabschnitt, d.h. den PFA14.1 zu bilden.

Diese Erwägungen lassen sachfremde Gesichtspunkte nicht erkennen. Die Planung genügt in diesem Abschnitt auch ansonsten dem Abwägungsgebot. Mangels alternativer Streckenführungen (vgl. B.4.3) wird auch durch die vorliegende Abschnittsbildung im PFA 14.1 in den anderen Abschnitten keine Planungsvariante in dem Sinne manifestiert, dass eine andere, eigentlich vorzugswürdige Variante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung vorzugswürdig sei. Auch denselben Gründen werden auch keine Zwangspunkte gesetzt. Daher trifft es insbesondere nicht zu, dass durch diese Abschnittsbildung der Rechtsschutz der Betroffenen willkürlich eingeschränkt werde.

Auch ist eine selbstständige Verkehrsfunktion des einzelnen Abschnitts nicht erforderlich. Daneben können Aspekte einer zweckmäßigen Verfahrensgestaltung einbezogen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Abschnittsbildung daher insgesamt und auch für den vorliegenden PFA 14.1 für vertretbar. Die genannten Überlegungen der Vorhabenträgerin sind sachgerecht und ermöglichen eine gerade im Sinne der Betroffenen zweckmäßige Abarbeitung der betroffenen Belange. Insbesondere für Betroffene im Grenzbereich von zwei Abschnitten ergeben sich keine Nachteile, da die Planung jeweils die Immissionen aus beiden Abschnitten berücksichtigt. Zudem ist infolge der gemeinsamen Erörterung der Abschnitte 14 und 14.1 ein Nachteil für diese Betroffenen ausgeschlossen.

Es wurde nicht vorgetragen und ist auch sonst nicht ersichtlich, dass von der Maßnahme im vorliegenden Abschnitt PFA 14.1 Betroffene infolge der konkreten Abschnittsbildung daran gehindert worden wären, Einwendungen zu erheben. Soweit

Einwender der Meinung sind, durch andere Planfeststellungsabschnitte betroffen zu sein, müssten sie ihre Belange in den Verfahren zu diesen anderen Abschnitten einbringen.

Der Einwand wird zurück gewiesen. Ergänzend wird auf B.4.2 verwiesen.

B.1.4.6 Anstoßfunktion der ausgelegten Unterlagen

Die anwaltlich vertretenen Einwender tragen vor, die Bekanntmachung des Vorhabens habe aus mehreren Gründen die Anstoßwirkung verfehlt.

B.1.4.6.1 Fehlende Offenlage der Planunterlagen für alle weiteren PFA

Die fehlende Offenlage der Planunterlagen für alle weiteren Planfeststellungsabschnitte (PFA) im Bereich des PFA 14.1 stelle, ebenso wie die fehlende Offenlage der Unterlagen zum vorliegenden PFA 14.1 in den weiteren Gemeinden entlang der Gesamtstrecke außerhalb des Planfeststellungsabschnitts 14.1, einen Verfahrensfehler dar. Die Gesamtoffenlage sei erforderlich, weil die Auswirkungen des Vorhabens sich nicht auf den jeweiligen Abschnitt beschränkten, sondern darüber hinaus reichten. Die fehlende Offenlage entlang der gesamten Unterlagen auf der gesamten Strecke beschneide das rechtliche Gehör. Wäre eine Gesamtauslage erfolgt, hätte dies dazu geführt, dass es insbesondere im vorliegenden Abschnitt, aber auch in den anderen Abschnitten, so viele Einwendungen gegeben hätte, dass diesen das Gewicht eines öffentlichen Belanges hätte zuerkannt werden müssen.

Die Planfeststellungsbehörde kann nicht erkennen, dass die Abschnittsbildung und die abschnittsweise Betrachtung der Betroffenen zu einem Abwägungsdefizit oder einer fehlerhaften Gewichtung der Belange Einzelner führen könnte. Es liegen keine Einzelmaßnahmen in einem Abschnitt vor, die sich auch in einem Folge- oder Vorgängerabschnitt auswirken könnten. Dementsprechend liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Zahl der Einwender bei einem Verzicht auf eine Abschnittsbildung insgesamt größer gewesen wäre, als dies nun in Bezug auf die Einzelabschnitte insgesamt der Fall ist. Dabei wird über das Gesamtvorhaben in jedem Abschnitt im gebotenen Umfang informiert; insbesondere die Umweltwirkungen der Gesamtmaßnahme werden umfassend dargestellt, gewürdigt und bewältigt.

Der Einwand wird zurück gewiesen.

B.1.4.6.2 Fehlende/irreführende Information über den zu erwartenden Güterverkehr

Da, entgegen der Vermutungen der Einwender, zwischen dem Vorhaben und künftig zu erwartendem Güterverkehr kein kausaler Zusammenhang besteht, war hierüber auch nicht zu informieren.

Der Einwand wird zurück gewiesen.

B.1.4.6.3 Fehlende Offenlage der Grundlagendaten zur Fahrplanprognose

Die Grundlagendaten der Bundesverkehrswegeplanung 2025 ebenso wie die Grundlagen der Betriebsprognose zum Nahverkehr wurden nicht ausgelegt, weil sie im Gegensatz zu vorhabenbezogenen Straßenverkehrsprognosen auf übergeordneter Ebene erarbeitet werden. Hinzu kommt in der Sache, dass die Betriebsprognosen für den Fernverkehr gerade deswegen bundesweit konzentriert im Wege der Bundesverkehrswegeplanung erarbeitet werden, weil es nach Umfang und Komplexität gar nicht möglich ist, hiervon unabhängige vorhabenbezogene Prognosen im Einzelfall zu erstellen.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Verwendung der Daten der Bundesverkehrswegeplanung im Rahmen von Infrastrukturplanungen durch das Bundesverkehrsministerium vorgesehen sei. Die Vorgaben erweisen sich so lange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist. Für die Daten der Bundesverkehrswegeplanung spricht zudem, dass es methodisch problematisch wäre, das einheitliche Vorgehen für einzelne Projekte zu durchbrechen und mit abweichenden Daten zu arbeiten.

Für den Fern- und Güterverkehr wurden die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung 2010 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwendet. Anmerkung: Im Jahre 2010 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen auf der Grundlage der Verkehrsprognosen 2025 abgeschlossen. Der Bericht hierzu wurde im November 2010 veröffentlicht. Die endgültigen Umlegungsergebnisse des Zielnetzes 2025 wurden der DB Netz AG als Grundlage aller weiteren Planungen durch das BMVBS (jetzt BMVI) zur Verfügung gestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel daran, dass es sich bei den von der Vorhabenträgerin zur Erstellung der Prognosen (2025) verwendeten Zahlen um die vorgegebenen Zahlen handelt. Die vorhabenbezogenen Angaben des BMVI in den

Planunterlagen sind daher nicht zwingend im Rahmen des Anhörungsverfahrens zugänglich zu machen. Dies würde im Übrigen den Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sprengen; zumal von denselben Einwendern geltend gemacht wird, dass die ausgelegten Planunterlagen nicht verständlich seien.

Anzumerken ist an dieser Stelle, dass die Planfeststellungsbehörde vor Beschluss-erlass nochmals die Belastbarkeit der vorgelegten Prognosen vor dem Hintergrund des Prognosehorizontes 2030 überprüft hat. So wurde von Seiten der Vorhabenträgerin bestätigt, dass sich der Beurteilungspegel aufgrund der zwischenzeitlich geänderten Verkehrsentwicklung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht erhöhen wird. Signifikante Verkehrssteigerungen, die den Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) erhöhen, sind in den seit 11. Juli 2018 bekannt gemachten Zugzahlen 2030 nicht prognostiziert:

- Im Schienenpersonenfernverkehr bleiben die Verkehrsmengen der Prognosen 2025 und 2030 mit 16 Zügen (14 ICE am Tag und zwei ICE in der Nacht) gleich.
- Im Güterverkehr reduziert sich die Zahl der Züge in der Prognose 2030 auf 5.
- Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bleiben die Verkehrsmengen wie in der Tektur verarbeitet gleich (vgl. Anhang 1 der Anlage 10.1).

Für den Regionalverkehr (SPNV) sind die mittlerweile aktualisierten Vorstellungen der Länder Bayern und Baden-Württemberg für eine künftige Bestellung von Verkehrsleistungen auf diesem Streckenabschnitt eingeflossen. Es handelt sich hierbei um eine konkrete Angebotsplanung und nicht um eine prognostische Abschätzung des künftig zu erwartenden Verkehrs. Anmerkung: Auch hier verringert sich die Zahl der Züge von 38 (Prognose 2025) auf 34 (Prognose 2030), so dass die Prognose insgesamt auf der für die Betroffenen sicheren Seite ist.

Die Einwender müssen sich hier also nicht nur allein auf die Versicherung der Vorhabenträgerin verlassen, bei den der Planung zugrunde gelegten Zahlen handle es sich um die vom BMVI vorgegebenen Zahlen der Bundesverkehrswegeplanung. Sondern bei einer realistischen Überprüfung der den Prognosen zugrunde liegenden Zugzahlen sind diese - insbesondere vor dem Hintergrund der überwiegend eingleisigen Strecke und der Tatsache, dass im Zuge der vorliegenden Planung an der für den Schienengüterverkehr notwendigen Gleis- und Bahnhofsinfrastruktur keine Veränderungen bzw. Erweiterungen durchgeführt werden - auch plausibel.

Im Übrigen wird ergänzend auf B.4.7.1.1.2 verwiesen.

Der Einwand, die Grundlagendaten der Bundesverkehrswegeplanung 2025 ebenso wie die Grundlagen der Betriebsprognose zum Nahverkehr den Planunterlagen beizufügen, wird damit zurück gewiesen.

B.1.4.6.4 Verständlichkeit der ausgelegten Unterlagen

Einige Einwender haben vorgetragen, die Planfeststellungsunterlagen seien aus verschiedenen Gründen nicht verständlich. Sie seien für eine Bürgerbeteiligung zu umfangreich und die Sichtung sei in einem Monat nicht möglich. Eine verständliche Zusammenfassung fehle. Die Vorgabe „Amtssprache Deutsch“ sei missachtet worden. Viele (technische) Begriffe seien verwendet worden, die es im Duden nicht gebe und dem Bürger nicht bekannt seien. Diese hätten zumindest näher erklärt werden müssen. Außerdem würden zu viele Abkürzungen verwendet. Dies mache ein flüssiges und verständliches Lesen des Textes unmöglich.

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass die Unterlagen auch für einen Laien verständlich sind. Es versteht sich von selbst, dass Planungen dieses Umfangs auch auf Seiten der Betroffenen eine durchaus aufwändige Mitwirkung voraussetzen. Die Planunterlagen müssen sehr unterschiedlichen Ansprüchen genügen. Zur Beurteilung des Vorhabens durch die Träger öffentlicher Belange sind insbesondere Fachgutachten erforderlich; auch viele Private wünschen umfassende Informationen sogar zu Grundlagendaten. Gleichzeitig sollen die Unterlagen verständlich und lesbar bleiben.

Dem werden die ausgelegten Unterlagen in der Gesamtschau gerecht. So wurde ein Erläuterungsbericht erstellt, der unter 1.7 erklärende Hinweise zum Inhalt der Planfeststellungsunterlagen enthält. Maßgeblich ist nicht, ob jeder einzelne Begriff und jede Abkürzung sich abschließend anhand der Unterlagen erschließen lassen, sondern ob die Unterlagen insgesamt den Einzelnen auch als „Laien“ den Grad seiner Betroffenheit abschätzen lassen und ihm sein Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen. Dies hat vorliegend, wie auch die Vielzahl nicht anwaltlich vertretener Einwender belegt, funktioniert.

Der Einwand wird zurück gewiesen.

B.1.4.6.5 Weitere Angaben

Soweit der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) teilweise auf eine flurstücksgenaue Bezeichnung der Flächen, auf denen LBP-Maßnahmen ergriffen werden, verzichtet hat, wurde er um eine Auflistung der Flurstücke in Anhang III zum LBP

ergänzt. Zudem ergeben sich die Betroffenheiten jeweils auch aus den Maßnahmenplänen 12.5, so dass die Anstoßfunktion gewahrt ist.

Auch in der bemängelten fehlenden Darstellung der Maststandorte liegt kein Verfahrensfehler. Es ist den Betroffenen aufgrund der in den Plänen enthaltenen Angabe der Mastgasse ausreichend erkennbar, wo möglicherweise mit bauzeitlichen Belastungen zu rechnen ist.

Die Einwände werden zurück gewiesen.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 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 berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 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.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gemäß § 74 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind für dieses Verfahren die Vorschriften des Teils 2, Abschnitt 1 des UVPG in der vor dem 16. Mai 2017 gültigen Fassung anzuwenden. Die im Folgenden zitierten Paragraphen beziehen sich daher auf das bis zum 15. Mai 2017 gültige UVPG.

Nach § 18 AEG in Verbindung mit § 3e Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auch für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Satz 1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Dies war vorliegend der Fall.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum wurde für den Planfeststellungsabschnitt 14.1 ein etwa 1,8 km langer und - abhängig vom Schutzgut - bis zu 500 m breiter Korridor beiderseits der Bahnstrecke 4560 Kißlegg - Hergatz abgegrenzt. Der Untersuchungskorridor beginnt im Norden bei Bahn-km 13,6 und endet im Süden an der Landesgrenze zu Bayern bei Bahn-km 15,3.

Der engere Untersuchungsraum umfasst die Eingriffs- und Baubetriebsflächen. Die Abgrenzung des anschließenden Untersuchungsraumes orientiert sich am Verlauf der Bahnstrecke und bezieht sämtliche umweltrelevante Bereiche im Umfeld der Bahnstrecke mit ein, die durch das Vorhaben erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden könnten. Hinzu kommen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen. Die Ab-

grenzung berücksichtigt - bezogen auf die einzelnen Schutzgüter - die Reichweite der Wirkfaktoren.

Für das Schutzgut ‚Landschaft‘ wird die gesamte Korridorbreite (500 m beidseits der Bahnstrecke) als Untersuchungsraum zugrunde gelegt. Für das Schutzgut ‚Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit‘ sowie das Schutzgut ‚Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt‘ konzentrieren sich die Untersuchungen auf 200 m breiten Korridor beiderseits der vorhandenen Bahnstrecke. Für die Schutzgüter ‚Boden, Wasser, Klima und Luft‘ wird ein Untersuchungskorridor von 100 m beiderseits der Bahnstrecke als ausreichend erachtet und bezüglich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter beschränken sich die Untersuchungen auf einen etwa 50 m breiten Korridor beiderseits der vorhandenen Bahnstrecke.

Der Untersuchungsraum befindet sich innerhalb des Regierungsbezirks Tübingen im Süden des Landkreises Ravensburg.

Zur Charakterisierung von Natur und Landschaft (Naturräumliche Gliederung, Geologie, Klima, Potentielle Natürliche Vegetation, Flächennutzung und Räumliches Leitbild) wird auf die UVS (Anlage 12.1) verwiesen.

Der Untersuchungsraum ist im Norden von den Siedlungsflächen der Gemeinde Wangen geprägt, südlich davon kreuzt die Obere Argen die Bahnstrecke. An der Grenze zum PFA 15 befinden sich das Landschaftsschutzgebiet „Moor- und Hügel-land südlich von Wangen im Allgäu“, das FFH-Gebiet „Obere Argen und Seitentäler“ sowie das Vogelschutzgebiet „Schwarzensee und Kolbenmoos“. Die genaue Abgrenzung der Schutzgebiete ist den Bestands- und Konfliktkarten zu entnehmen.

Die in Baden-Württemberg gemäß § 32 NatSchG besonders geschützten Biotope umfassen neben den gesetzlich geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG auch Feldhecken, Feldgehölze, Hohlwege, Trockenmauern und Steinriegel der freien Landschaft.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannte einzelne Schutzgüter zu erwarten. Für weitere Einzelheiten wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie (vgl. Anlage 12.1) verwiesen.

B.3.2.2.1 Auswirkungen während der Bauzeit

Baubedingte Wirkungen sind zeitlich begrenzte Auswirkungen auf die Schutzgüter, die während der Bauphase verursacht werden. Hierunter fallen u.a. Baulärm, Erschütterungen, Zerschneidungseffekte (Habitate, Erholungsflächen und Wegeverbindungen), visuelle Wirkungen durch Baustelleneinrichtungsflächen (Beeinträchtigung des Landschaftsbildes) und temporäre Flächeninanspruchnahme vorliegend auch innerhalb eines HQ-100-Gebietes. Auch kommt es während der Bauzeit im Baustellenumfeld zu erhöhten Abgas- und Staubbelastungen. Im Zuge der Umbauarbeiten fallen zudem Abfälle (z. B. Altschotter, alte Bauwerke, Boden und/oder Aushubmaterial) an.

B.3.2.2.2 Anlagenbedingte Auswirkungen

Unter anlagebedingten Wirkungen werden die dauerhaften, von den baulichen Anlagen verursachten Beeinträchtigungen der Umwelt verstanden.

Anlagenbedingt erfolgt eine Flächeninanspruchnahme im Wesentlichen für die Maststandorte, neue Kabelkanäle, Randwege sowie der Herstellung von Schallschutzwänden. Ebenso wird zur Herstellung des frei zu bleibenden Ausschwenkbereichs der Oberleitung indirekt Fläche beansprucht. In diesem Bereich erfolgt eine Aufwuchsbeschränkung von Gehölzen.

Durch die Versiegelung (Maststandorte, neue Kabelkanäle und Schallschutzwänden) kommt es zum Verlust aller Funktionen des Naturhaushalts. Bei Teilversiegelungen (Randwege) können zumindest die Bodenfunktionen teilweise erhalten werden.

An den beiden Eisenbahnüberführungen EÜ km 14,047 „Lindauer Straße“ und EÜ km 14,406 „Argenbrücke“ kann es zu Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern kommen.

Der Bau der Oberleitungen führt zu einem Risiko durch Kollision von Vögeln und Fledermäusen mit der Oberleitung.

Durch das Vorhaben kommt es anlagenbedingt zu keiner dauerhaften Zerschneidung von Wegeverbindungen.

In Folge der Elektrifizierung kommt es für die Herstellung des frei zu bleibenden Ausschwenkbereichs zum Verlust von landschaftsbildprägenden Strukturelementen (Hecken und Feldgehölz). Masten, Oberleitungen und Schallschutzwände führen

darüber hinaus zu einer anthropogenen Überprägung der Landschaft. Der Verlust von Gehölzen führt zudem zu einer Beeinträchtigung der Erholungseignung von Freiräumen. Auch durch die Anlage von Lärmschutzwänden kann es zu visuellen Beeinträchtigungen kommen.

B.3.2.2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Unter den betriebsbedingten Wirkungen sind die mit Betrieb verbundenen Wirkungen auf die Schutzgüter zusammengefasst. Wesentliche Wirkungen stellen Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe dar.

Durch die Elektrifizierung und die damit verbundene Geschwindigkeitserhöhung kann es zu erhöhten Schall- und Erschütterungsimmissionen kommen. Dies kann auch Siedlungsflächen und Erholungseinrichtungen betreffen. Betriebsbedingt kann es zu lärmbedingten Funktionsbeeinträchtigungen bei verschiedenen Tierarten kommen.

Die Bahnstrecke beeinträchtigt bereits in der bestehenden Situation trassenübergreifende Funktionsbeziehungen. In Folge der Elektrifizierung und der damit verbundenen Geschwindigkeitserhöhung ist von einer Zunahme des Kollisionsrisikos auszugehen. Des Weiteren ist durch Stromschlag mit Individuenverlusten zu rechnen.

Die betriebsbedingten Belastungen entlang der Bahnstrecke durch Schadstoffe, wie Stickoxide und Rußpartikel werden in Folge der Elektrifizierung insgesamt abnehmen. Künftig kommt es durch den Leitungsabrieb allerdings zur Freisetzung von Metallstäuben.

B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nichtumweltbezogener Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen

des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (insbesondere: Umweltverträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerische Begleitplanung, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Schall- und Erschütterungsgutachten, FFH-Vorprüfung) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft:

B.3.2.3.1 Schutzgut Mensch

Für die Baustelleneinrichtungsf lächen und das Baufeld werden überwiegend trassennahe bzw. trassenbegleitende Flächen beansprucht. Es wird auch in Eigentum Dritter eingegriffen. Dabei handelt es sich um einen Umgriff von 1,75 ha. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Es verbleiben daher keine erheblichen Auswirkungen.

Beeinträchtigungen von Wegeverbindungen entstehen auf Grund der Baumaßnahmen an den Eisenbahnüberführungen (EÜ) bei Bahn-km ca. 13,654 und Bahn-km 14,047. Die Beeinträchtigung ist temporär, d. h. nach dem Ende der Bauphase wird die Zerschneidung wieder behoben. Bei der Unterbrechung von Wegebeziehungen ist während der Bauphase für eine Ausweichmöglichkeit gesorgt. Es verbleiben daher keine erheblichen Auswirkungen.

Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen während der Bauphase sind vor allem in der Nacht problematisch. Um hier erhebliche Auswirkungen zu vermeiden, sind umfangreiche Maßnahmen zum Schutz vor baubedingten Immissionen vorgesehen (siehe Anlage 10.5 Baulärmuntersuchung und Verfügenden Teil). Unter Beachtung der Nebenbestimmungen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Dies gilt auch für die baubedingten Erschütterungsemmissionen.

Zu einer erhöhten Schadstoffbelastung in den Siedlungsbereichen kommt es insbesondere während der Bauzeit. Die Belastung ist temporär. Bei Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorkehrungen werden erhebliche Immissionen ausgeschlossen.

Die anlagenbedingt notwendigen Gehölzrückschnitte zur Herstellung des frei zu bleibenden Ausschwenkbereichs erfordern lokal Gehölzrückschnitte (Einzelbäume) in den an die Bahnböschungen angrenzenden Bereichen. Die Flächen werden dauerhaft von hohem Bewuchs frei gehalten. Die Verluste der Vegetation werden über das Schutzgut Pflanzen und Tiere kompensiert. Nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen (vgl. LBP) verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Durch die Installation der Schallschutzwand im Siedlungsbereich von Wangen im Allgäu wird eine Sichtbarriere erstellt. Dies ist insbesondere bei einem ursprünglich freien Blick in die Landschaft, am Siedlungsrand gravierend. Das Sichtfeld wird dadurch von der Siedlung in die Landschaft und auch von der Landschaft in die Siedlung eingeschränkt. Die Wirkung ist zu beiden Seiten negativ. Es kann kein fließender Übergang von der Siedlung in die Landschaft aufrechterhalten werden. Die Beeinträchtigung wird im Schutzgut Landschaftsbild behandelt.

Durch die Elektrifizierung und die damit verbundene Geschwindigkeitserhöhung kommt es betriebsbedingt zu erhöhten Schall- und Erschütterungsmissionen. Die Vorhabenträgerin sieht in ihrer Planung entsprechende Schutzmaßnahmen vor, so dass nach deren Umsetzung keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

Durch den Leitungsabrieb kommt es zu stofflichen Einträgen in die Umgebung. Diese beschränken sich jedoch auf den Nahbereich der Bahnlinie. Diese Bereiche sind bereits durch den bestehenden Dieselbetrieb vorbelastet. In Folge der Elektrifizierung entfallen die Schadstoffe, die durch den Dieselbetrieb verursacht werden. Insgesamt kann die Schadstoffbelastung dadurch reduziert werden.

B.3.2.3.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Baubedingte Flächeninanspruchnahmen konzentrieren sich auf das unmittelbare Umfeld der beiden zu erneuernden Brücken sowie eine streckennahe Lagerfläche am Südrand des Planfeststellungsabschnitts. Insgesamt haben die bauzeitlich benötigten Flächen eine Gesamtgröße von etwa 2,86 ha. Hiervon betreffen etwa 1,27 ha teils bereits befestigte Siedlungsflächen, deren Naturhaushaltsfunktionen kurzfristig vollständig wiederhergestellt werden können. Ebenfalls kurzfristig vollständig wie-

derzustellen sind die Naturhaushaltsfunktionen intensiv genutzter Grünlandflächen, jüngerer Gehölzbestände und ruderale Krautfluren in einem Umfang von 0,86 ha. Auf einer Fläche von etwa 0,73 ha werden aber auch ältere Auengehölze und streckenbegleitende Feldgehölze entfernt. Diese Lebensraumstrukturen werden nach Abschluss der Baumaßnahme ebenfalls im Regelfall durch Neupflanzungen ersetzt. Die bauzeitliche Beseitigung von Vegetationsbeständen führt neben der Beschädigung von Pflanzen auch zu einer Tötung / Verletzung von Tieren. Nicht ausgeschlossen ist dabei eine Betroffenheit einzelner artenschutzrechtlich relevanter Arten (vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Anlage 13). So stellen vor allem die betroffenen Gehölzbestände mögliche Nistplätze einzelner Gehölzbrütender Vogelarten dar. Bei einzelnen älteren Gehölzen ist zudem eine Funktion als Fledermausquartier denkbar. Die Auswirkungen sind insgesamt gesehen als erheblich einzustufen, wobei ein Großteil der Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme kurzfristig wiederhergestellt werden wird. Auf die vorgesehenen Vermeidungs- wie auch Kompensationsmaßnahmen (vgl. Anlage 12.1) wird verwiesen.

Die bauzeitlichen Trennwirkungen sind gering. Punktuell kann im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen insbesondere für einige bodengebundene Tierarten eine zusätzliche Trennwirkung entstehen. Grundsätzlich besteht zudem im Einzelfall ein zeitlich befristetes Risiko bei Querung der Baustelle von Baufahrzeugen erfasst und getötet zu werden. Die Auswirkungen sind insgesamt nicht erheblich.

Im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme treten Störungen durch Lärm, Erschütterungen sowie visuelle Reize auf. Sie lassen bei stöempfindlichen Arten eine Meidung der an das Baufeld angrenzenden Lebensräume erwarten. Ein entsprechendes Meidungsverhalten ist insbesondere bei einer Reihe von Wirbeltieren (Säugetiere, Vögel) bekannt. Bauzeitliche Störungen treten entlang der gesamten zu elektrifizierenden Strecke auf. Punktuell sind durch Einzelbaumaßnahme Störwirkungen konzentriert bzw. betreffen einen längeren Zeitraum. Überwiegend sind von der Baumaßnahme innerstädtische Lebensraumstrukturen betroffen, die i.d.R. von wenig stöempfindlichen Arten besiedelt sind. Eine höhere Empfindlichkeit weisen die Aue der Oberen Argenau sowie das Kolbenmoos auf. Hier ist zu erwarten, dass stöempfindliche Arten das Baustellenumfeld vorübergehend meiden werden. Diese Auswirkungen werden ebenfalls durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan erfasst und bewertet. Auch hier wird auf die geplanten Vermeidungs- wie auch Kompensationsmaßnahmen verwiesen, insbesondere auf die Maßnahme V2_{ASB}

„Abstimmung der Baufelddräumung auf die Brutaktivitäten der Vögel“. Bei Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Auswirkungen.

Während der Bauzeit kommt es im Baustellenumfeld zu Abgas- und Staubbelastungen. Unter Berücksichtigung der bauzeitlichen Beschränkung dieser Immissionen und der relativ geringen Schadstoffmengen, die hierbei freigesetzt werden, sind die möglichen Auswirkungen auf die an das Baufeld angrenzenden Lebensräume überwiegend gering. Die Bewertung berücksichtigt dabei die relative Unempfindlichkeit der meisten der an das Baufeld angrenzenden Lebensräume. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber möglichen bauzeitlichen Schadstoffeinträgen weist die Obere Argen auf. Die Auswirkungen werden allerdings als nicht erheblich eingestuft.

Zur Gewährleistung eines sicheren Bahnbetriebs wird entlang der Oberleitung ein Schutzstreifen festgesetzt, innerhalb dessen Aufwuchsbeschränkungen gelten. Ausgehend von der Gleisachse ist ein 5 m breiter Streifen gehölzfrei zu halten. Außerhalb dieses Bereiches ist bis zu einem Abstand von 10 m auf der Mastgassen-seite lediglich ein Gehölzaufwuchs mit Höhen zwischen 4 und 6 m zulässig. Auf der gegenüberliegenden Seite ohne Mastgasse ist bis zu einem Abstand von 6 m ab Gleismitte der Aufwuchs beschränkt möglich. Im Zuge der Elektrifizierungsmaßnahme werden innerhalb des genannten Schutzstreifens Gehölze auf einer Gesamtfläche von etwa 0,81 ha zurückgeschnitten. Die betroffenen Flächen sind dauerhaft von Baumbeständen frei zu halten und werden zukünftig überwiegend von Saumgesellschaften bewachsen. Darüber hinaus ist die Entwicklung eines Strauchbewuchses möglich. Gehölzverluste durch sonstige anlagebedingte Eingriffe (Böschungsanpassungen, Lärmschutzwände etc.) betreffen eine Fläche von 0,07 ha. Neben den Gehölzverlusten kommt es anlagebedingt zu weiteren Flächeninanspruchnahmen in einem Gesamtumfang von etwa 0,24 ha. Der größte Teil dieser anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen (0,14 ha) betrifft Gleisschotterbereiche, sonstige Verkehrsflächen und Siedlungsflächen. Sie werden insbesondere durch Anlage des Bahnseitenwegs und im Zuge des Baus der Lärmschutzeinrichtungen in Anspruch genommen. Darüber hinaus gehen streckenbegleitende Saumbestände auf einer Fläche von 0,10 ha verloren. Die Auswirkungen sind insgesamt gesehen als erheblich einzustufen. Auf die vorgesehenen Vermeidungs- wie auch Kompensationsmaßnahmen (vgl. Anlage 12.1) wird verwiesen. Ein Großteil der Flächen hat nach Abschluss der Baumaßnahme weiterhin Lebensraumfunktionen.

Die Oberleitungsanlage birgt insbesondere für einige Vogelarten ein Kollisionsrisiko. Nach aktuellem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis scheint die Kollision mit den Fahrdrähten allerdings i.d.R. keine bedeutsame Todesursache bei Vögeln darzustellen. Ausnahmen können allerdings Streckenabschnitte darstellen, die an bedeutsame Rast- oder Nahrungslebensräume angrenzen und die häufiger insbesondere von größeren und weniger wendigen Vogelartengequert werden. In dem überwiegend innerhalb der Siedlungsflächen von Wangen verlaufenden Streckenabschnitt befinden sich nur wenige Bereiche, die intensivere streckenübergreifende Wechselbeziehungen erwarten lassen. Hierbei handelt es sich zum einen um die Argenau und zum anderen um den Feuchtbiotopkomplex ‚Kolbenmoos‘ / ‚Wolfgangweiher‘. Unter Berücksichtigung der lichten Höhe und Weite der Argenbrücke einerseits und der topographischen Verhältnisse im Bereich des Feuchtbiotopkomplexes andererseits (Kuppenlage mit Friedhof), lässt sich im PFA 14.1 keine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit für Drahtanflüge, als Voraussetzung für die Erfüllung des Tötungstatbestandes ableiten.

Bedeutsamer ist das Risiko für Vögel beim Aufsitzen auf die Oberleitungsanlage einen Stromschlag zu erleiden. Betroffen sind insbesondere eine Reihe größerer Vögel, die sich auf den Masten oder Leitungen niederlassen und hier einen Kurzschluss oder Erdschluss auslösen. Das Risiko variiert bei einzelnen Taxa sehr stark. Zu den besonders stark gefährdeten Arten/Artengruppen gehören Störche, Greife und Falken sowie Rabenvögel. Einem überwiegend geringen Risiko unterliegen u.a. Rallen, Enten- und Hühnervögel sowie die meisten Singvogelarten (vgl. im Übrigen Anlage 12.1). Der Anteil der an Bahnanlagen zu Tode kommenden Vögel, der auf Stromschläge zurückzuführen ist, ist nicht bekannt. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass der Stromschlag durch Oberleitungen als Todesursache nicht zu vernachlässigen ist. Dieser Konflikt wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Anlage 12) wie auch in Anlage 13 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag bewertet. Auf die genannten Anlagen wird verwiesen. Als entsprechende Vermeidungs-/Minderungs- und Schutzmaßnahme ist vorgesehen, die neu zu errichtende Masten und technische Bauteile von Mittelspannungsleitungen konstruktiv so auszuführen, dass Vögel gegen Stromschlag geschützt sind (§ 41 BNatSchG). Die Ausführung der Maßnahme erfolgt gemäß der RIL 997.9114 „Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ der DB Netz AG (vgl. auch Maßnahme V3_{ASB}).

Für einzelne bodengebundene Arten stellen die geplanten Lärmschutzwände eine bedeutsame Barriere dar. Sie unterbinden trassenübergreifende Wechselbeziehun-

gen Eine hohe Betroffenheit ergibt sich vor allem für Arten, zu deren bevorzugten Lebensraum die Bahntrasse gehört (u.a. Zauneidechse). Die erheblichen Auswirkungen werden durch die Maßnahme V4_{ASB} „Ausstattung der Lärmschutzwände mit Kleintierdurchlässen“ kompensiert.

In Folge der Ausbaumaßnahme ändert sich die betriebsbedingte Trennwirkung der Bahnanlage gegenüber dem Status quo. Für einige Tiere steigt aufgrund der mit der Maßnahme angestrebten Geschwindigkeitserhöhung von aktuell max. 140 km/h auf zukünftig max. 160 km/h das Risiko, bei Querung der Trasse von einem Zug erfasst zu werden. Der Einfluss dieser Geschwindigkeitserhöhung auf das Unfallrisiko lässt sich auf Grundlage des aktuellen Kenntnisstandes der Wissenschaft nicht quantifizieren. Bekannt ist, dass eine hohe Zuggeschwindigkeit neben einigen anderen Parametern wie der Streckenführung (Kurven), Art und Abstand der trassenbegleitenden Vegetation oder dem Anteil des Nachtverkehrs ein wesentlicher, die Unfallhäufigkeit beeinflussender Risikofaktor ist. Hinzu kommt, dass Vögeln durch die Oberleitungen die Flucht aus dem Gefahrenbereich erschwert wird. Besonders betroffen sind einige Eulen- und Greifvogelarten (u.a. Uhu, Schleiereule, Steinkauz, Turmfalke, Mäusebussard, Seeadler). Wenngleich eine Vielzahl von Untersuchungen, die positive Korrelation zwischen Zuggeschwindigkeit und Unfallhäufigkeit belegt, reicht die Datengrundlage bei weitem nicht für eine „exakte Prognose zur Steigerung der Mortalitätsrate durch Geschwindigkeitserhöhung“ aus (zu weiteren Einzelheiten und Nachweisen vgl. Anlage 12.1).

Bei Vögeln existieren zwei Risikogruppen.

1. Vogelarten, welche die Bahnstrecke regelmäßig in geringer Höhe überfliegen und
2. Vogelarten, die Bahnanlagen gezielt als Teillebensraum aufsuchen.

Ein erhöhtes Kollisionsrisiko betrifft zudem auch eine Reihe bodengebundener Säugetierarten (Hasen, Kaninchen, Marder, Fuchs, Reh- und Schwarzwild etc.) sowie div. strukturgebunden fliegende Fledermäuse.

Es liegen bislang erst wenige Untersuchungsergebnisse vor, anhand derer die Auswirkungen bau- und betriebsbedingter Störungen durch Lärm, Erschütterungen und visuelle Reize abschließend beurteilt werden können (vgl. Anlage 12.1) Die Auswirkungen von Verkehrslärm auf die heimische Vogelfauna wurden näher untersucht (zu weiteren Einzelheiten und Fundstellen: vgl. Anlage 12.1). Ein Ergebnis der Untersuchung ist, dass der Schienenverkehr eine Abfolge von sehr intensiven Schal-

ereignissen von jeweils kurzer Dauer erzeugt. Zwischen den einzelnen Vorbeifahrten kann die akustische Kommunikation ungestört stattfinden. Insgesamt wurde festgestellt, dass die Wirkungen des Schienenverkehrslärms etwa denen schwach befahrener Landstraßen entsprechen und bei den meisten Vogelarten nur geringe Beeinträchtigungen verursachen. Die mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke verbundenen Lärmimmissionszunahmen lassen folglich keine spürbaren Auswirkungen auf die Habitateignung der an die Bahntrasse angrenzenden Lebensräume erwarten.

Die betriebsbedingten Schadstoffimmissionen in streckennahe Lebensräume nehmen durch Umstellung des Betriebs von Diesel- auf Elektrotraktion insgesamt ab. Die Auswirkungen des Vorhabens sind daher nicht erheblich.

B.3.2.3.3 Schutzgut Boden

Es ist insbesondere mit der Verdichtung der Böden im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sowie des Baufeldes durch Befahren und Lagerung von schweren Materialien zu rechnen (bauzeitlicher Verlust bzw. bauzeitliche Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen). Zum Teil werden allerdings bereits anthropogen beeinträchtigte Bereiche als Baustelleneinrichtungsflächen und Baufeld genutzt. Dabei handelt es sich um einen Flächenumfang von 1,38 ha. Böden ohne bisherige Vorbelastung werden im Umfang von 1,79 ha beansprucht. Bei einer fachgerechten Bodenbehandlung und ordnungsgemäßen Rekultivierung werden die wesentlichen Bodenfunktionen nach Abschluss der Baumaßnahme wieder hergestellt.

Baustelleneinrichtungsflächen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen zwischen Bahn-km 15,1 und Bahn-km 15,2, die eine hohe Feldkapazität aufweisen (ab 390 cm) sind als verdichtungsempfindlich einzustufen. Dort kommt es zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeit im Umfang von ca. 0,09 ha. Um das Bodengefüge nicht nachhaltig zu schädigen sieht die Maßnahme V 9 vor, dass die betreffenden Flächen vor der Einrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche oder Baustraße beprobt werden, um festzustellen wie empfindlich der Boden tatsächlich ist. Im Anschluss werden mit der ökologischen Baubegleitung entsprechende Möglichkeiten zur Verringerung der Beeinträchtigung des Bodens abgestimmt und umgesetzt. Maßnahmen zur Verringerung sind: Einsatz von Breit- und Terrareifen, Senken des Reifendrucks bei der Befahrung und Vermeiden von schmalen Reifen. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird das Baufeld ordnungsgemäß wiederhergestellt (vgl. Maßnahme W 1), so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

Die bauzeitliche Beeinträchtigung durch Schadstoffeintrag in den Boden im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und des Baufeldes ist temporär und einen ordnungsgemäßen Bauablauf vorausgesetzt, gering.

Einen Eingriff stellen die anlagenbedingte Versiegelungen durch die Gründung der Maste, Kabelkanäle, sowie der Installation von Schallschutzwänden dar. Es handelt sich bei den Eingriffen durch Versiegelung um einen Flächenumfang mit insgesamt 0,05 ha. Eine Teilversiegelung stellen die Randwege dar. Die Bodenfunktionen können dabei teilweise erhalten werden. Betroffen sind dadurch Böden im Umfang von 0,18 ha.

Anlagenbedingt wird die natürliche Bodenfunktion durch erdbauliche Maßnahmen (Angleichen von Böschungen und Mulden) beeinträchtigt. Es kommt zu einer Veränderung der Standortfunktionen auf einer Fläche von 0,08 ha. Bei den Flächen handelt es sich überwiegend um bereits stark anthropogen veränderte Flächen, wie das Gleisschotterfeld und die direkten Straßenrandbereiche. Durch die Maßnahmen V5_{ASB}, V8, W1, W3 sowie E1 können die Eingriffe teilweise vermieden oder zumindest ausgeglichen werden.

Angesichts der Abnahme der Schadstoffbelastung resultierend aus dem Dieselmotorbetrieb besteht keine wesentliche Mehrung der Schadstoffimmissionen (Schadstoffeintrag in den Boden im Bereich des Gleisfeldbereiches). Es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser

Es ist insbesondere mit der Verdichtung der Böden im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche sowie das Baufeld durch Befahren und Lagerung von schweren Materialien zu rechnen. Dadurch kann grundsätzlich die Versickerungsrate beeinträchtigt werden. Zum Teil werden jedoch bereits anthropogen beeinträchtigte Bereiche als Baustelleneinrichtungsflächen und Baufeld genutzt, die keine Versickerungsfunktion mehr besitzen. Böden ohne bisherige Vorbelastung werden im Umfang von 1,7 ha beeinträchtigt. Bei einer fachgerechten Bodenbehandlung und ordnungsgemäßen Rekultivierung wird die Funktion zur Versickerung wieder vollständig hergestellt. Es verbleibt keine erhebliche Beeinträchtigung.

Innerhalb eines Überschwemmungsgebietes / HQ-100 Gebiets ist eine Baustelleneinrichtungsfläche geplant. Die geplante Baustelleneinrichtungsfläche wird derzeit

als Sportplatzgelände genutzt und wird nach Abschluss der Arbeiten wieder hergestellt. Es ergeben sich dadurch keine langfristigen Beeinträchtigungen.

Eine Baustelleneinrichtungsfläche befindet sich im direkten Nahbereich zur Argen und innerhalb des Überschwemmungsgebiets. Bei einer Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit umweltgefährdenden Stoffen auf der gesamten Strecke können Beeinträchtigungen und Verschmutzungsrisiken in Fließgewässer oder das Grundwasser ausgeschlossen werden.

Die Versiegelung und Teilversiegelung von bislang versickerungsfähigen Flächen hat grundsätzlich eine Verringerung der Grundwasserneubildung zugunsten eines erhöhten Oberflächenabflusses zur Folge. Die Versiegelung erfolgt durch die Gründung der Masten, Kabelkanäle und der Schallschutzwand. Bei den Flächen handelt es sich um bereits stark anthropogen beeinträchtigte Flächen, wie das Gleisschotterfeld und die direkten Straßenrandbereiche, die Möglichkeit zur Versickerung ist auf den Flächen dennoch gegeben. Sie haben einen Gesamtumfang von 0,05 ha bestehend aus vielen kleinen Einzelflächen. Die Versickerung findet auf den direkt angrenzenden Flächen statt. Es sind daher keine erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot zu erwarten.

Die Eingriffe durch Randwege, die Anpassung von Böschungen und Mulden stellen eine Teilversiegelung bzw. eine erdbauliche Maßnahme dar. Die Versickerung kann hier teilweise noch stattfinden. Es handelt sich um einen Flächenumfang von nur 0,18 ha. Die Auswirkungen werden als nicht erheblich eingestuft.

Parallel zur Bahntrasse verläuft die Grenze des Überschwemmungsgebietes „Obere Argen“. Dauerhafte Beeinträchtigungen durch Versiegelung und Teilversiegelung finden ausschließlich außerhalb des Überschwemmungsgebietes statt. Es kommt daher zu keiner Beeinträchtigung von Retentionsräumen oder des Hochwasserabflusses, sowie zu keinen Hindernissen im Gewässerbett.

Bei der Querung der Bahnlinie und größeren Gewässern (Untere Argen, Wolfegger Ach) sind keine beeinträchtigenden Baumaßnahmen vorgesehen. Durch die Elektrifizierung sind keine zusätzlichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Bei einer Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit umweltgefährdenden Stoffen auf der gesamten Strecke können Beeinträchtigungen und Verschmutzungsrisiken in Fließgewässer oder das Grundwasser ausgeschlossen werden.

B.3.2.3.5 Schutzgüter Klima und Luft

Für die Baustelleneinrichtungsfläche ist es notwendig großflächig Gehölzstrukturen zu entfernen. Der Eingriff wird über das Schutzgut Pflanzen und Tiere abgehandelt.

Während der Bauphase wird es im Umfeld der Baumaßnahme sowie entlang von Baustraßen zwar zu Luftbelastungen durch Staub- und Abgasimmissionen kommen. Auf Grund der engen zeitlichen und räumlichen Beschränkung der Belastung sind jedoch keine erheblichen umwelterheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes zu erwarten.

Im Besonderen für die Herstellung des frei zu bleibenden Ausschwenkbereichs entlang der Bahnlinie kommt es anlagenbedingt zum dauerhaften Verlust von Gehölzflächen, da für die Flächen dauerhafte Aufwuchsbeschränkungen gelten. Es werden Gehölze im unmittelbaren Umfeld der Trasse im Umfang von 0,74 ha entfernt. Da die Eingriffe relativ kleinflächig sind, ist mit keinen lokalklimatischen oder darüber hinausgehenden negativen Auswirkungen zu rechnen. Der Verlust der Gehölzstrukturen kann zudem über den Ausgleich im Schutzgut Pflanzen und Tiere kompensiert werden.

Betriebsbedingt kommt es zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung durch die Umstellung von Dieselmotoren auf Elektrofahrzeuge.

B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaftsbild

Die baubedingten Beeinträchtigungen entstehen im Wesentlichen durch die Lagerung von Baustoffen und den Baustellenverkehr. Der Eingriff findet nur temporär statt. Für die Baustelleneinrichtungsfläche ist es jedoch notwendig, großflächig Gehölzstrukturen zu entfernen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kann der Eingriff jedoch kompensiert werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

In Folge der Elektrifizierung kommt es im Wesentlichen für die Herstellung des frei zu bleibenden Ausschwenkbereichs zum Verlust von landschaftsbildprägenden Strukturelementen (Hecken und Feldgehölz). Diese tragen zum Teil wesentlich zur landschaftlichen Einbindung und visuellen Abschirmung der Bahnlinie bei. Die Freihaltung des Ausschwenkbereichs stellt einen dauerhaften Verlust von Gehölzstrukturen im Umfang von 0,7 ha dar. Für weitere anlagebedingte Eingriffe (Schallschutzwände, Kabelkanäle und Randwege) kommt es zum Verlust von 0,04 ha landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen. Die Anlage der Maste, Oberleitungen

und Schallschutzwände führen darüber hinaus zu einer anthropogenen Überprägung der Landschaft. Die Wahrnehmbarkeit der Bahntrasse wird sich deutlich verstärken, zudem die Trasse auf einem Bahndamm verläuft und deshalb besonders nach Entfernen der Saumvegetation weitläufig sichtbar ist. Auch dieser Konflikt wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan bewertet. Durch die Begrünung von Lärmschutzwänden (Maßnahme G 2) können die Eingriffe teilweise minimiert werden. Zudem wirken die Maßnahmen A 2 und A 3 eingriffsmindernd. Im Übrigen wird ergänzend auf die Anlage 12 verwiesen.

Betriebsbedingt kommt es zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen

B.3.2.3.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Baubedingt und betriebsbedingt wird es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes kommen.

Durch die Installation von Masten und dem Neubau der Eisenbahnüberführungen am Bahn-km 14,047 (Lindauer Straße) und am Bahn-km 14,406 (Kanalweg) können anlagenbedingt Baudenkmäler beeinträchtigt werden. Die zwar erheblichen Auswirkungen stehen einer Vorhabenzulassung jedoch nicht entgegen.

B.3.2.3.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Direkte Einwirkungen auf ein bestimmtes Schutzgut rufen unter Umständen Veränderungen bei anderen Schutzgütern hervor. Der Begriff „Wechselwirkung“ nimmt dabei Bezug auf alle im UVPG genannten Schutzgüter, sofern diese vom Vorhaben betroffen sind. Unter Wechselwirkungen werden die funktionalen und strukturellen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern oder zwischen den Schutzgütern verstanden, sofern sie aufgrund einer zu erwartenden Projektwirkung von entscheidungserheblicher Bedeutung sind. Sie beschreiben somit die Umwelt als funktionales Wirkungsgefüge.

Die vorzulegende UVS verfolgt prinzipiell einen schutzgutbezogenen Ansatz und ordnet die wesentlichen Umweltfaktoren, -funktionen und -prozesse jeweils einem bestimmten Schutzgut zu. Dabei werden, soweit entscheidungserheblich, auch Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern mit betrachtet (z.B. Wechselwirkungen zwischen Boden und Grundwasserschutz, Wechselwirkungen zwischen abiotischen Standortbedingungen und Vorkommen von Biotopen und bestimmten Tierarten). Darüber hinaus gehende ökologische Wechselwirkungen sind derzeit nicht erkennbar.

B.3.2.4 Zusammenfassung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich feststellen, dass die Planung des Vorhabens dem Prinzip der Umweltvorsorge ausreichend Rechnung trägt.

Da es sich bei dem Vorhaben um die Ertüchtigung einer bestehenden Bahnstrecke handelt, gibt es keine grundlegenden Alternativen, die geringere Umweltauswirkungen aufweisen.

Die aus dem Vorhaben resultierenden Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen entsprechend den gesetzlichen Regelungen erfasst und beschrieben. Dabei umfasst die Beschreibung des Vorhabens gemäß den Vorgaben des § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder soweit möglich ausgeglichen werden. Die Vorhabenträgerin hat die einzelnen zum Teil entgegenstehende Belange soweit als möglich zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht, unvertretbare Wechselwirkungen ergeben sich nicht.

Die Umweltwirkungen bleiben räumlich eng auf den Nahbereich des Bestandsgleises begrenzt bzw. auf die Bauzeit beschränkt. Zusammenfassend betrachtet führt das geplante Vorhaben zwar zu unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird jedoch durch angemessene Kompensationsmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Artenschutzrechtlich erforderliche Ausnahmen können zugelassen werden. Baubedingte Immissionen werden durch geeignete Maßnahmen reduziert, so dass gemessen an den gesetzlichen Anforderungen keine Konflikte zu erwarten sind. Unzumutbare betriebsbedingte Lärmimmissionen werden durch aktive wie auch passive Schutzmaßnahmen so reduziert, dass gemessen an den grundrechtlichen Anforderungen keine Konflikte zu erwarten sind.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist gegeben.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Im Bundesverkehrswegeplan 2030, der am 3. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen wurde, ist die ABS 48 in der Projektliste Schiene - Anlage 2 - als „Laufendes und fest disponiertes Projekt“ unter lfd. Nr. 35 aufgeführt. Sie wird darüber hinaus in der Anlage zu § 1 „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ des aktuellen Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) im Abschnitt 1 unter der laufenden

Nr. 35 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs geführt.

Das Ziel der hier beantragten Maßnahme besteht in der Schließung der Elektrifizierungslücke Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Kißlegg – Hergatz – Lindau im Bereich der Strecke 4570 Leutkirch – Memmingen von km 24,970 bis km 13,986 und die Einführung des bogenschnellen Betriebes in diesem Bereich. Die Planrechtfertigung für das Ausbauvorhaben ist somit von Gesetzes wegen gegeben, denn nach § 1 Abs. 2 BSWAG ist die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich.

Darüber hinaus führt die Elektrifizierung neben der Anpassung an den Stand der Technik zu einer verbesserten Einbindung der Strecke in den grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr in der Relation München – Zürich mit eventueller Durchbindung der Züge in Richtung Genf. Durch die Anhebung der Geschwindigkeit zwischen Buchloe und Hergatz wird neben der Fahrzeitverkürzung auch eine bessere Eingliederung in Taktfahrpläne des Fern- und Nahverkehrs ermöglicht.

Der Ausbau ist somit nach den Zielen des AEG zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten.

Die anwaltlich vertretenen Einwender beantragen, beim BMVI unter Hinweis auf die Einwendungen eine behördliche Auskunft zur Frage einzuholen, welches Nutzen-Kosten-Verhältnis, ermittelt nach den rechtlichen Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung diese Programm zum Betrieb der Strecke mit Blick auf die Kosten des Ausbaus erbringt.

Eine günstige Kosten-Nutzen-Relation ist jedoch keine planfeststellungsrechtliche Voraussetzung; Umstände, welche die gesetzliche Bedarfsfeststellung als evident unsachlich erscheinen lassen, sind nicht vorgetragen oder sonst ersichtlich. Der Antrag wird daher abgelehnt.

B.4.2 Abschnittsbildung

Die Ausbaustrecke Geltendorf – Memmingen – Lindau liegt in den bayerischen Regierungsbezirken Oberbayern und Schwaben und im baden-württembergischen Regierungsbezirk Tübingen. Der gesamte Planungsraum betrifft die Landkreise Landsberg, Ostallgäu, Unterallgäu, Biberach, Ravensburg und Lindau sowie die Kreisfreie Stadt Memmingen.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt 14.1 liegt im baden-württembergischen Regierungsbezirk Tübingen bzw. im Landkreis Ravensburg.

Die Vorhabenträgerin hat eine Unterteilung des Gesamtprojekts in insgesamt 21 Planfeststellungsabschnitte (PFA) vorgenommen. Die Einteilung der Planfeststellungsabschnitte geschah unter Berücksichtigung der Grenzen der Regierungsbezirke und unterschiedlicher, abgrenzbarer Konfliktpunkte. Diese allgemein übliche und rechtlich zulässige Vorgehensweise dient insbesondere einer besseren Handhabbarkeit eines Bauvorhabens für alle Verfahrensbeteiligten.

Vorliegend hat die Vorhabenträgerin mit der Abschnittsbildung insgesamt das Ziel verfolgt, die Zahl der Betroffenen in den einzelnen Verfahren gering zu halten, um auf Einzelbelange besser eingehen zu können. Dadurch sollten die Verfahren zügig abgeschlossen und eine sukzessive Umsetzung der Planung ermöglicht werden. Zur Abgrenzung zwischen den Planfeststellungsabschnitten 14 und 14.1 hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass diese aus technischen Gründen wegen der zwei großen Ingenieurbauwerke im Abschnitt 14.1 so gewählt wurden(s.o.).

Eine selbständige Verkehrsfunktion des einzelnen Abschnitts wird nicht gefordert. Da die Planrechtfertigung für das Gesamtvorhaben bejaht wird, folgt daraus auch die Planrechtfertigung für den einzelnen Streckenabschnitt. Anhaltspunkte dafür, dass der hier planfestzustellende Abschnitt Zwangspunkte für einen anderen Abschnitt setzt, sind ebenfalls nicht ersichtlich und wurden auch nicht vorgetragen, so dass insgesamt keine rechtlichen Bedenken gegen die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abschnittsbildung bestehen.

B.4.3 Variantenentscheidung

Bei der Ermittlung etwaiger Planungsalternativen sind diejenigen Alternativen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials zu berücksichtigen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten.

Gegenstand der vorliegenden Planung ist die Elektrifizierung einer vorhandenen Eisenbahnstrecke, weshalb alternative Streckenführungen ausscheiden. Anders als mit der Elektrifizierung können die angestrebten Ziele (s.o.) nicht erreicht werden, so dass sich der Verzicht auf den Ausbau als echte Alternative nicht aufdrängt. Die Beibehaltung des Status quo kann von vorn herein als mit den Planungszielen (vgl. B.4.1 Planrechtfertigung) unvereinbar ausgeschlossen werden.

Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

B.4.4 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben entspricht den raumordnerischen Zielsetzungen.

Das Referat 21 - Grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Raumordnung, Baurecht - des Regierungspräsidiums Tübingen teilte mit Schreiben vom 21. Juli 2016 mit, dass aus Sicht der Raumordnung keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben teilt in seinem Schreiben vom 9. August 2016 mit, dass er die Planungen zur Elektrifizierung begrüße. Es werden keine Anregungen vorgebracht.

B.4.5 VV BAU, VV BAU-STE und VV IST

Im verfügenden Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU, der VV BAU-STE und der VV IST erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

B.4.6.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 15 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen. Der Verursacher ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wieder hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung,

wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn unvermeidbare Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Das Vermeidungsgebot zwingt dazu, den Eingriff am geplanten Ort so schonend wie möglich durchzuführen. Dieses Gebot ist strikt zu beachten. Seinem Inhalt nach will das Vermeidungsgebot nicht das Vorhaben selbst, sondern nur die mit ihm verbundenen negativen Folgen für Natur und Landschaft verhindern, die vermeidbar sind. Eine Beeinträchtigung ist im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG vermeidbar, wenn sie unterlassen werden könnte, ohne dass die mit dem jeweiligen Vorhaben verfolgten Ziele beeinträchtigt werden würden. Bei den Vermeidungsmaßnahmen geht es allein darum, ob das geplante Vorhaben am Ort des Eingriffs schonender verwirklicht werden kann.

Bei einem Eingriff, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat der Planungsträger gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG die zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation in sonstiger Weise erforderlichen Maßnahmen im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen.

Das festgestellte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil seine Durchführung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes führen wird. Die Vorhabenträgerin hat ausreichende Bestandserhebungen und -bewertungen durchgeführt, Maßnahmen der Vermeidung und Minderung aufgezeigt, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bilanziert und beurteilt sowie ein ökologisches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren Eingriffe vorgelegt.

Die Ergebnisse der Bestandserhebungen und -bewertungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt.

B.4.6.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der Landschaftspflegerische Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie (vgl. Anlage 12 der Planunterlage) stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar.

Die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bzw. die Eingriffsausgleichsbilanzierung basiert auf den Vorgaben der Ökokonto-Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württembergs. Der Wert wird in Ökopunkten ermittelt und besteht aus der Differenz zwischen dem Ausgangswert einer Fläche und der Wertigkeit nach der Planung.

Ökopunkte sind rechnerisch lediglich in den Schutzgütern Pflanzen und Tiere, Boden und Wasser erfassbar. Die Schutzgüter Landschaftsbild sowie Klima und Luft sind in der Ökokonto-Verordnung nicht berücksichtigt und werden verbalargumentativ abgehandelt.

Den rechnerisch ermittelten Eingriffen werden ausgleichende Maßnahmen gegenübergestellt. Diese Maßnahmen sind so festgelegt, dass sie im Sinne eines multifunktionalen Ausgleichs i.d.R. auch Eingriffe in andere Schutzgüter des Naturhaushalts und die Landschaft kompensieren.

B.4.6.2.1 Vermeidung und Minimierung

Die durch ein Vorhaben bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind soweit als möglich zu vermeiden oder minimieren. Beeinträchtigungen sind dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, mit denen der verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann (s.o.).

Die Planung zum PFA 14.1 enthält folgende Vorkehrungen und Maßnahmen, die der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen dienen:

- V 1_{ASB} Kontrolle der betroffenen Eisenbahnbrücken und der betroffenen Brücken und zu fällender Höhlenbäume auf einen Fledermausbesatz
- V 2_{ASB} Abstimmung der Baufeldräumung auf die Brutaktivitäten der Vögel
- V 3_{ASB} Schutz von Vögeln an Oberleitungsanlagen
- V 4_{ASB} Ausstattung der Lärmschutzwände mit Kleintierdurchlässen
- V 5_{ASB} Ordnungsgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und Sicherstellung einer ordnungsgemäßen bauzeitlichen Entwässerung

- V 6 Schutz der Uferböschungen an der Oberen Argen
- V 7 Schutz von Gehölzen / Vegetationsbeständen
- V 8 Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens
- V 9 Sensibler Umgang mit verdichtungsempfindlichen Böden

Die Maßnahmen V1 bis V5 sind auch artenschutzrechtlich begründet. Im Übrigen ist die detaillierte Beschreibung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen dem LBP, insbesondere den Maßnahmenblättern zu entnehmen (vgl. Anlage 12.1 Anhang I). Die räumliche Lage und die Abgrenzung der Maßnahmen sind in der Anlage 12.5 (LBP-Maßnahmenpläne) dargestellt.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat gefordert, die Maßnahme V1_{ASB} analog bei den geplanten Brückenbauarbeiten anzuwenden. Auf die insoweit geänderten Planunterlagen wird verwiesen („Blaudruck“).

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich.

Insgesamt werden mit den vorgesehenen Maßnahmen alle vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei der Verwirklichung des planfestzustellenden Vorhabens unterlassen. Die nach Durchführung der möglichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind unvermeidbar.

B.4.6.2.2 Nicht vermeidbarer Eingriffe

Trotz dieser vorgesehenen Maßnahmen sind mit dem Vorhaben dennoch unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes verbunden. Für weitere Einzelheiten wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen (Anlage 12.1 der Planunterlage). Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die danach verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen jedoch nicht so schwer, als dass sie der vorliegenden Planung entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

B.4.6.2.3 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 15 BNatSchG) ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Die Vorhabenträgerin hat Ausgleichsmaßnahmen unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben vorgesehen. Es wurde auf eine funktionale und örtliche Zuordnung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahme geachtet. Soweit ein Ausgleich nicht möglich ist, wurde eine Ersatzmaßnahme vorgesehen. Der Eingriffskompensation dienen:

- G 1 Ansaat von standortgerechtem autochthonem Landschaftsrasen
- G 2 Begrünung der Lärmschutzwände
- W 1 Wiederherstellung landwirtschaftlichen Nutzflächen
- W 3 Wiederherstellung ruderaler Saumbestände
- W 4 Wiederherstellung von Gehölzen
- A 1_{CEF} Anbringung von Fledermauskästen
- A 2 Anlage von Feldgehölzen
- A 3 Anlage von gewässerbegleitenden Auwaldbeständen
- E 1 Wiedervernässung „Arrisrieder Moos“

Auch die als Gestaltungsmaßnahmen bezeichneten Maßnahmen G 1 und G 2 dienen der Eingriffskompensation. Die Maßnahme W 2 (Wiederherstellung von Straßen, Wegen und Siedlungsflächen) hat keine naturschutzfachliche Funktion. Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen haben alle aufgezählten Maßnahme kompensatorische Wirkung.

Eingriffe in das Schutzgut Boden werden durch die LBP-Maßnahmen W 1, W 3 und E 1 teilweise kompensiert. Für das von den Bodenschutzbehörden aufgezeigte Kompensationsdefizit hat die Vorhabenträgerin mittlerweile eine ergänzende Planung vorgelegt, die sie als Blaudruck in die Unterlagen aufgenommen hat. Dies betrifft insbesondere die Maßnahmen V 9 und den Erwerb von Ökopunkten der Flächenagentur Baden-Württemberg (vgl. Anhang IV zu Anlage 12.1).

Die Höhere Naturschutzbehörde hat dem Maßnahmenkonzept grundsätzlich zugestimmt, jedoch gefordert, die landschaftspflegerische Ausführungsplanung mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen, bei Bedarf insektenfreundliche Beleuchtungsanlagen einzusetzen, zur Überwachung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der Ausführung der Kompensationsmaßnahmen eine ökologi-

sche Bauüberwachung einzusetzen. Auf den Verfügenden Teil (Ziffer A.4.3 und A.4.4) wird verwiesen.

Vorliegend führt das Vorhaben unter Berücksichtigung von Wiederherstellungs- und Gestaltungsmaßnahmen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu einem Kompensationsdefizit von 79.882 Ökopunkten. Für das Schutzgut Boden und Wasser ergibt sich ein Defizit von 13.370 Ökopunkten. Die Ermittlung der Wertpunkteverluste ist in der Tabelle 36 der Anlage 12.1 zusammenfassend und differenziert nach den einzelnen Eingriffen dargestellt. Der Gesamteingriff beträgt damit 93.252 Ökopunkte.

Zur Bilanzierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen wird auf das Kapitel 7.3 der Anlage 12.1 verwiesen. Diese erfolgt ebenfalls auf Basis der Ökokonto-Verordnung. Insgesamt kann mit den geplanten Maßnahmen eine Gesamtaufwertung von 87.091 Ökopunkten (ökologischer Zugewinn) erzielt werden.

Insgesamt sind die vorgesehenen Maßnahmen in Art und Umfang geeignet, die projektbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft i.S. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zumindest teilweise auszugleichen.

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen (vgl. Maßnahmenblätter im Anhang I der Anlage 12.1) ist Bestandteil der Planung der Vorhabenträgerin und wird zudem durch die Nebenbestimmungen unter A.4.4 dieses Beschlusses sichergestellt.

Eine Realkompensation ist vorliegend nicht möglich. Durch berechtigte Einsprüche der Behörden während des Anhörungsverfahrens, ergab sich ein erhöhter Kompensationsbedarf bezüglich der Eingriffe in das Schutzgut Boden. Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses teilt die Vorhabenträgerin mit, dass alle recherchierten und geeigneten potenziellen Ausgleichsflächen durch das Vorhaben ABS48 ausgeschöpft seien. Weitere Flächen eignen sich nicht für eine naturschutzfachliche Kompensation. Um einen zusätzlichen Flächenverbrauch von privaten, landwirtschaftlichen Flächen sowie weitere private Betroffenheiten durch das Vorhaben zu vermeiden, wurde aus fachgutachterlicher Sicht der Erwerb von Ökopunkten bei der Flächenagentur Baden-Württemberg empfohlen. Die Maßnahmen tragen zu einer ökologischen Aufwertung des gesamten Naturraumes bei.

Für den PFA 14.1 können insgesamt 6.161 Ökopunkte nicht durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Dieser Wert ist bei der Flächenagentur Baden-Württemberg nachweislich zu erwerben. Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt als Nachweis hierfür spätestens mit Baubeginn eine

schriftliche Bestätigung der zuständigen Naturschutzbehörde vorzulegen, dass die bevorratete Maßnahme „Entwicklung einer extensiven Nasswiese“ (vgl. Anhang IV der Anlage 12.1) mit 6.161 Ökopunkten aus dem Ökokonto ausgebucht wird und für andere Eingriffe nicht mehr zur Verfügung steht. Auf den verfügenden Teil (A.4.4) wird verwiesen.

Nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde sind bei Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und unter Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschafts- bzw. Ortsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet sein wird. Die Maßnahmen sind insgesamt nach Art und Umfang geeignet, die projektbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu kompensieren.

Damit steht das Vorhaben unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen und unter Beachtung der im verfügbaren Teil dieses Beschlusses getroffenen Auflagen mit dem Naturschutz im Einklang.

B.4.6.2.4 Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange

Das Kompensationskonzept trägt dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung, denn landwirtschaftliche Nutzflächen werden vorliegend für landschaftspflegerische Maßnahmen nicht benötigt.

B.4.6.2.5 Flächenauswahl öffentlich/privat

Das Kompensationskonzept entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Flächen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn oder im öffentlichen Eigentum befinden, wurden bevorzugt herangezogen. Der Zugriff auf privates Grundeigentum ist vorliegend nicht erforderlich.

B.4.6.2.6 Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ergibt sich aus den Angaben in den Maßnahmenblättern und ergänzend aus der Nebenbestimmung A.4.4.1.

Vorliegend wird für Kompensationsmaßnahme A 1_{CEF} eine dauerhafte Erhaltungspflicht festgesetzt, da die Bereitstellung der Ersatzquartiere allein nicht genügt. Damit die Maßnahme ihre Funktion dauerhaft erfüllen kann, bedarf es einer dauerhaften Unterhaltung. Ebenfalls eine zeitliche unbeschränkte Unterhaltungspflicht wird festgesetzt für die Maßnahme E 1, da auch ihre Funktionsfähigkeit von einer dauerhaften Unterhaltung abhängig ist.

Für Maßnahme A 2 wird ein Unterhaltungszeitraum von 13 Jahren - wie von der Vorhabenträgerin ermittelt - festgesetzt. Dieser umfasst gemäß Maßnahmenblatt eine dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie eine langfristige Sicherung im Rahmen der weiteren Unterhaltungspflege.

Für die Maßnahme A 3 wird ein Unterhaltungszeitraum von 25 Jahren - wie von der Vorhabenträgerin ermittelt - festgesetzt. Dieser umfasst gemäß Maßnahmenblatt eine dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie eine langfristige Sicherung im Rahmen der weiteren Unterhaltungspflege.

Bei der Maßnahme W 4 wird ein Unterhaltungszeitraum von 5 Jahren festgesetzt. Danach wird die dauerhafte Pflege durch die sicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt.

Bei den Maßnahmen G 1 und W 3 werden die Unterhaltungszeiträume auf 2 Jahren festgesetzt. Danach wird die dauerhafte Pflege durch die sicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt.

Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger. Die Verpflichtung umfasst die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendig ist (s.o.).

B.4.6.2.7 Kompensationsverzeichnis

Für jede Kompensationsmaßnahme sind die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nummer 1 bis 8 der KompVzVO in das Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) einzupflegen und dem Eisenbahn-Bundesamt elektronisch zu übermitteln.

B.4.6.2.8 Zusammenfassung

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sind aus naturschutzrechtlicher Sicht als kompensiert zu betrachten. Die frist- und sachgerechte Umsetzung des Konzepts zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen kann sichergestellt werden durch die vorgesehenen Unterhaltungspflichten und die Berichtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

B.4.6.3 Biotopschutz

In der näheren Umgebung und auch weiter entfernt der Trasse befinden sich eine Vielzahl von nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG geschützten Biotopen. Die geschützten Biotopflächen sind in Tabelle 36 der Anlage 12.1 ausgewiesen und in den Bestandsplänen planlich dargestellt.

Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der besonders geschützten Biotopflächen führen können, verboten. Von den Verboten des Absatzes 2 kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Grundsätzlich gilt auch hier, dass zunächst Eingriffe zu vermeiden und ansonsten zu minimieren sind (vgl. § 15 Abs. 1 BNatSchG).

Eine erhebliche Beeinträchtigung bedeutet die wesentliche Veränderung eines Biotops. Der naturschutzfachliche Eingriff in gesetzlich geschützte Biotopflächen, die auf Grund der neuen technischen Anlage zusätzlich erforderlich sind, werden vorliegend in der Bilanzierung nach der Ökokonto-Verordnung berücksichtigt (vgl. Anlage 12.1). Im PFA 14.1 werden besonders geschützte Biotopflächen im Umfang von 1,13 ha beeinträchtigt. Die als geschützte Biotopflächen bewerteten Flächen sind in der Tabelle 36 der Anlage 12.1 mit „§“ in der Spalte Biotop- /Nutzungstyp gekennzeichnet.

Die Wiederherstellung besonders geschützter Biotopflächen wird im Zuge der Maßnahmenkonzeption (vgl. Kapitel 6 der Anlage 12.1) generiert. Im Bereich der Aufwuchsbeschränkung werden in Summe 0,36 ha Feldgehölz und Sumpfwald linear zurückgeschnitten, jedoch nicht gänzlich entfernt. Durch Teilversiegelung werden 0,02 ha Feldgehölz, Saumvegetation mittlerer Standorte, Hochstaudenflur quelliger, sumpfiger oder mooriger Standorte und Sumpfwald linear, jedoch vollständig entfernt. Durch Versiegelung werden 0,02 ha Feldgehölz, Saumvegetation mittlerer Standorte und Gewässerbegleitender Auwaldstreifen vollständig entfernt. Durch erdbauliche Maßnahmen werden 0,03 ha Feldgehölz, Saumvegetation mittlerer Standorte und Schlag-

flur überbaut. Im Rahmen der Baustelleneinrichtung am Brückenbauwerk werden Biotope entfernt, die nicht kurzfristig wieder hergestellt werden können. Es sind Feldgehölze und ein Gewässerbegleitender Auwaldstreifen im Umfang von ca. 0,70 ha betroffen.

Die naturschutzfachliche Beeinträchtigung ist mit der Anwendung der Ökokontoverordnung kompensiert. Ein weiterer Ausgleich ist nicht erforderlich.

Die baubedingte Beeinträchtigung am Brückenbauwerk führt zu einem Funktionsverlust der Biotope. Die Beeinträchtigungen werden jedoch im Zuge der Kompensationsmaßnahmen W 3, A 2 und A 3 gleichwertig und gleichartig ausgeglichen.

Im Rahmen der anlagebedingten Beeinträchtigung von Biotopen kann die Funktion der gesamthaften Biotope weiterhin erhalten werden und der Eingriff führt zu keiner wesentlichen Veränderung der Biotope. Die Biotope werden somit nicht erheblich beeinträchtigt.

Aus den Planunterlagen ist ersichtlich, dass die Eingriffe unvermeidbar sind und auch weitere Minimierungsmaßnahmen ausgeschöpft sind. Die Beeinträchtigungen werden durch die Planung der Vorhabenträgerin ausgeglichen (s.o.). Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG und § 33 Abs. 3 NatSchG liegen damit vor. Auf A.3.4 wird verwiesen.

B.4.6.4 Artenschutz

Unabhängig von der Anwendbarkeit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG ist für im Wirkraum des Vorhabens vorkommende, nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie für Vogelarten nach Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie zu prüfen, ob durch das Bauvorhaben die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Den Planunterlagen liegt als Anlage 13 ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag bei. Darin wurde geprüft, inwieweit die Wirkfaktoren des Vorhabens artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG für die artenschutzrechtlich relevanten Tier- und Pflanzenarten auslösen können.

Grundlage der Prüfung sind die Ergebnisse der in den Jahren 2013 bis 2015 durchgeführten faunistischen Sonderuntersuchungen (Vögel, Amphibien, Reptilien, Fledermäuse, Biber, Nachtkerzenschwärmer, Libellen) sowie die Auswertung sonstiger zum Raum verfügbarer Daten. Berücksichtigt wurden bei der Bewertung Maßnah-

men, die zur Verminderung bzw. Vermeidung projektbedingter Beeinträchtigungen beitragen.

B.4.6.4.1 Vögel

Projektbedingte Beeinträchtigungen betreffen eine Reihe von Vogelarten. Insbesondere die im Zuge des Bauvorhabens erforderlichen Gehölzrückschnitte betreffen Fortpflanzungsstätten diverser Vogelarten. Betroffen sind überwiegend häufige und weit verbreitete Arten. Sie sind hinsichtlich ihrer Lebensraumauswahl wenig anspruchsvoll und finden außerhalb der Bahntrasse geeignete Ausweichhabitate. Durch eine auf die Brut- und Aufzuchtzeiten abgestimmte Baufeldberäumung wird die Gefahr einer damit verbundenen Verletzung bzw. Tötung von Tieren i.S. von § 44 Abs. 1. Nr. 1 BNatSchG weitgehend ausgeschlossen. Zum Schutz einzelner Groß- bzw. Wasservögel wird die durch spezielle Vogelschutzmaßnahmen gesichert. Zum Schutz von Vögeln an Oberleitungsanlagen vor Stromschlägen sieht die technische Planung vor, die Oberleitungsanlage gemäß der konzerninternen Richtlinie 997.9114 zu errichten (vgl. auch Maßnahme V 3_{ASB}). Damit wird den Anforderungen des § 41 BNatSchG Genüge getan. Ein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Verletzungs-/Tötungsrisiko durch Stromschlag verbleibt hier nicht.

Die im Zuge des Bauvorhabens erforderlichen Gehölzrückschnitte betreffen Fortpflanzungsstätten diverser Vogelarten. Betroffen sind überwiegend häufige und weit verbreitete Arten. Sie sind hinsichtlich ihrer Lebensraumauswahl wenig anspruchsvoll und finden außerhalb der Bahntrasse geeignete Ausweichhabitate. Durch eine auf die Brut- und Aufzuchtzeiten abgestimmte Baufeldberäumung wird die Gefahr einer damit verbundenen Verletzung bzw. Tötung von Tieren i.S. von § 44 Abs. 1. Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen.

Bau- und betriebsbedingte Störungen betreffen insbesondere einige im Nahbereich der Bahntrasse brütende Vogelarten. Nicht ausgeschlossen sind im Einzelfall störungsbedingte Revieranpassungen. Erhebliche, d.h. populationsrelevante Auswirkungen sind jedoch nicht zu erwarten.

B.4.6.4.2 Fledermäuse

Bei einzelnen Fledermausarten ist im Zusammenhang mit der Baumaßnahme eine Beeinträchtigung durch Verluste potenzieller Quartierstandorte (Fortpflanzungs-/ Ruhestättenfunktion i.S. von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) denkbar. Das Risiko einer Verletzung / Tötung von Tieren (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) wird durch die auf die

Herbst-/Wintermonate beschränkten Fällarbeiten erheblich vermindert. Insbesondere bei der Fällung einiger älterer Bäume und den Brückenerneuerungen kann eine Beeinträchtigung dennoch nicht ganz ausgeschlossen werden. Betroffene Althölzer und Brückenbauwerke werden daher mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf zum Baubeginn von einem Spezialisten auf übertragende Tiere überprüft und erst dann zur Fällung sowie zum Abriss freizugeben (vgl. V 1_{ASB}). Im Bereich der Argenau werden zur Sicherung der ökologischen Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten i.S. von § 44 Abs. 5 BNatSchG Fledermauskästen installiert (vgl. Maßnahme A 1_{CEF}). Ansonsten sind die Quartierverluste in Art und Umfang so gering, dass eine spürbare Einschränkung des Quartierangebotes ausgeschlossen und ein Erhalt der ökologischen Funktion sichergestellt ist.

B.4.6.4.3 Haselmaus

Die Gehölzrückschnitte können in den durch Waldbestände verlaufenden Streckenabschnitten Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus betreffen. Die ökologische Funktion der von den Rückschnitten betroffenen (potenziellen) Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt im räumlichen Zusammenhang erhalten. Das mit den Fällarbeiten grundsätzlich verbundene Verletzungs-/Tötungsrisiko wird durch die Beschränkung der Fäll- und Rodungsarbeiten auf die Herbst- und Wintermonate minimiert (vgl. Maßnahme V 2_{ASB}).

B.4.6.4.4 Flussjungfer

Die möglichen Schädigungen der streng geschützten Grünen Flussjungfer sind gering. Eine Betroffenheit ist durch etwaige bauzeitliche Gewässerverunreinigungen denkbar. Durch Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen (vgl. V 5_{ASB}) und einer ordnungsgemäßen bauzeitlichen Entwässerung sind bewertungsrelevante Beeinträchtigungen der Art vermeidbar.

B.4.6.4.5 Zwischenfazit

Bei den o.g. Arten kann bei konsequenter Umsetzung der festgelegten Vermeidungsmaßnahmen ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

B.4.6.4.6 Zauneidechse

Unvermeidbar ist jedoch die Verletzung / Tötung einzelner die Bahnanlage besiedelnder Zauneidechsen bzw. einer Beschädigung ihrer Entwicklungsformen während der Bauarbeiten. Die anzunehmende Tötung von Tieren stellt einen Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dar.

Den randlichen Lebensraumverlusten stehen Lebensraumerweiterungen durch die erforderlichen Gehölzrückschnitte gegenüber. Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der betroffenen Zauneidechsenlebensräume i.S. von § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Die Beeinträchtigung von Wechselbeziehungen im Bereich der Streckenabschnitte, in denen Schallschutzwänden erforderlich sind, wird durch Einbau von Kleintierdurchlässen vermindert (vgl. V 4_{ASB}).

Die Vorhabenträgerin beantragt die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) für den oben beschriebenen Verbotstatbestand (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

Die dafür erforderlichen Voraussetzungen

- Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses
- Nachweis fehlender zumutbarer Alternativen zum Vorhaben und
- Nachweis der Wahrung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Arten

wurden in dem Antrag der Vorhabenträgerin auf Zulassung einer Artenschutzrechtlichen Ausnahme ausreichend dargelegt und plausibel begründet.

Damit liegen die Gründe, unter denen eine Ausnahme erteilt werden kann, nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vor.

Aufgrund der verkehrsinfrastrukturellen Bedeutung der Maßnahme liegen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor (vgl. § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG: aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art).

Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen Ausbau einer bereits vorhandenen Gleisanlage. Diese wird bis auf wenige Ausnahmen in Lage und Höhe nicht verändert. Damit bestehen zu den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen keine echten Alternativen. Auch existieren keine technischen oder räumlichen Alternativen zu den für

die Zauneidechse riskanten Einzelmaßnahmen an der Strecke. Dies hat die Vorhabenträgerin plausibel dargelegt.

Die zu erwartenden Auswirkungen der Baumaßnahme auf den Erhaltungszustand der lokalen Zauneidechsenpopulationen sind gering. Zu weiteren Einzelheiten wird auf Anlage 13.1 verwiesen.

Insgesamt betrachtet lagen die Voraussetzungen für die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme hinsichtlich der Zauneidechsen vor, da der Erhaltungszustand der Populationen stabil bleibt und auch die sonstigen Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erfüllt sind.

B.4.6.4.7 Fazit

Das Vorhaben steht unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (V 1 bis V 5) sowie der CEF-Maßnahme A 1_{CEF} insgesamt mit den Belangen des Artenschutzes im Einklang.

B.4.6.5 Natura 2000

Im Bereich des Untersuchungsraumes für den PFA 14.1 liegt das FFH-Gebiet „Obere Argen und Seitentäler“ sowie das Vogelschutzgebiet „Schwarzensee und Kolbenmoos“.

Bei Vorhaben zum Neubau oder Ausbau von Eisenbahnen des Bundes, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, vor der Genehmigung auf ihre Verträglichkeit zu überprüfen (vgl. § 34 BNatSchG). Kann das Vorhaben allein oder in Zusammenwirken mit anderen Plänen / Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen, ist es unzulässig.

B.4.6.5.1 Vogelschutzgebiet DE 8324-441 „Schwarzensee und Kolbenmoos“

Südlich von Wangen verläuft die zu elektrifizierende Bahnstrecke zwischen den zwei Teilgebieten des Vogelschutzgebietes „Schwarzensee und Kolbenmoos“. Da Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden konnten, wurde eine FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit Art. 6

Abs. 3 FFH-RL durchgeführt, im Rahmen derer die Projektwirkungen auf das Gebiet näher untersucht wurden (vgl. Anlage 14.2.1 bis 14.2.4).

Von der Baumaßnahme sind insbesondere die Teilbereiche des Vogelschutzgebietes betroffen, die sich beidseits der Bahntrasse anschließen. Dabei handelt es sich insbesondere um den Schwarzensee, der eine hohe Bedeutung für zahlreiche, an Wasserlebensräume gebundene Vogelarten aufweist. Darüber hinaus reicht das nördlich gelegene Kolbenmoos in den Wirkungsbereich des Vorhabens hinein. Die projektbedingten Auswirkungen wurden mit Ausnahme des Tüpfelsumpfhuhns für alle im Standarddatenbogen genannten Arten im Rahmen der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung untersucht und bewertet.

Im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung kommt es weder bau- noch anlagenbedingt zu Flächenverlusten von Lebensräumen der Vogelarten innerhalb des Vogelschutzgebietes. Möglich sind baubedingte Störungen, die unter Berücksichtigung der im Wesentlichen auf eine Brutperiode beschränkten Bauzeit keine erheblichen Auswirkungen auf die Populationen erwarten lassen.

Insgesamt entstehen unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen durch das Vorhaben nur geringe Auswirkungen auf die Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 (2) des Vogelschutzgebietes „Schwarzensee und Kolbenmoos“. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes bzw. seiner für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile sind ausgeschlossen.

Für weitere Einzelheiten wird im Übrigen auf die Anlage 14.2.1 der Planunterlage verwiesen.

B.4.6.5.2 FFH-Gebiet DE 8324-343 „Obere Argen und Seitentäler“

Von der Baumaßnahme sind nur Teilbereiche des FFH-Gebietes betroffen, die sich im PFA 14.1 auf das Umfeld der zu erneuernden Argenbrücke bei Bahn-km 14,406 beschränken. Als Lebensraumtypen gemäß Anhang I sind natürliche eutrophe Seen (3150), Pfeifengraswiesen (6410), Übergangs- und Schwingrasenmoore (7140), Kalkreiche Niedermoor (7230) und Auenwälder (91E0*) vorhanden. Vorkommen einzelner Arten gemäß Anhang II sind nachgewiesen (Bachmuschel, Groppe, Strömer, Steinkrebs). Die projektbedingten Auswirkungen auf die genannten Lebensraumtypen und Arten wurden im Rahmen der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsstudie (vgl. Anlage 14.1.1 bis 14.1.4) untersucht und bewertet.

Bauzeitliche und dauerhafte Flächen- und Habitatverluste entstehen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung und Ertüchtigung nicht. Das unmittelbare Umfeld der Baumaßnahmen entlang der Bahntrasse ist von bauzeitlichen Störungen betroffen. Sie lassen bei einigen Arten eine befristete Meidung des Baustellenumfeldes erwarten. Durch die Erhöhung des Zugverkehrs ist darüber hinaus bei Vögeln und Fledermäusen ein sehr geringfügig erhöhtes Risiko für Kollisionen mit Zügen möglich.

Bei Bahn-km 14,406 werden Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe der Oberen Argen durchgeführt. Baubedingte Gewässerverunreinigungen und eine damit einhergehende Beeinträchtigung der dort vorkommenden Fische und Bachmuschelbestände können nicht ausgeschlossen werden. Zur Minimierung eines entsprechenden Risikos ist ein ordnungsgemäßer Umgang mit wassergefährdenden Stoffen an der anzupassenden Bahnböschung sicherzustellen.

Insgesamt entstehen unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen für die gewässerbewohnenden Arten durch das geplante Vorhaben nur geringe Auswirkungen auf die Lebensraumtypen nach Anhang I und Arten nach Anhang II des FFH-Gebietes „Obere Argen und Seitentäler“. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes bzw. seiner für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile sind ausgeschlossen.

B.4.6.5.3 Fazit

Das Vorhaben ist mit dem Natura 2000-Schutzregime vereinbar.

B.4.7 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses vereinbar. Das gilt sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase.

Die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses stellen sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik soweit wie möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden.

B.4.7.1 Betriebsbedingte Immissionen

B.4.7.1.1 Schallschutz

Zu den zentralen Problemen, die im Planfeststellungsverfahren zu bewältigen sind, gehört regelmäßig der Lärm, der vom Betrieb eines Verkehrswegs ausgeht und ins-

besondere auf besiedelte Bereiche einwirkt. Auch im vorliegenden Verfahren sind die Schallimmissionen, insbesondere die prognostizierten Zugzahlen, Schwerpunkt der privaten Einwendungen. Einwendungen wurden teilweise zugleich auch für den PFA 14 erhoben. Einwendungen, die den Bereich des PFA 14 betreffen, werden im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 14 behandelt. Dies betrifft insbesondere den Bereich Kneippweg in Wangen.

B.4.7.1.1.1 Rechtliche Grundlagen

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind insbesondere die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung) und die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung).

§ 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG verabschiedete Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Die 16. BImSchV legt in § 2 Abs. 1 Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung, u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen fest. Weiter ist nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Eine weitere Konkretisierung in diesem Zusammenhang stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG verabschiedete Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Sie legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest (auch passive Schallschutzmaßnahmen genannt), soweit durch den Bau

oder die wesentliche Änderung, u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen, die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Für den Fall, dass planerische und technische Lärmvorsorgemaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen keinen ausreichenden Schutz gewähren und Lärmbeeinträchtigungen z. B. für Außenwohnbereich (insbesondere Terrassen und Balkone) durch Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben, kann nach § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) eine weitergehende Entschädigung in Geld gewährt werden. Als Grundlage für die Bemessung eines solchen Entschädigungsanspruchs werden nach gängiger Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes die diesbezüglichen Regelungen der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) angewendet.

Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist deren Anwendbarkeit auf den (Neu-) Bau oder die wesentliche Änderung der o.g. Verkehrswege beschränkt. Nach Abs. 2 des § 1 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms
 - um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2) erhöht wird oder
 - bereits mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht beträgt und erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 3); ausgenommen sind Gewerbegebiete.

Da die ABS 48 vorliegend nicht die bauliche Erweiterung ein oder mehrere Gleise zum Gegenstand hat, ist die zweite Alternative maßgebend. Es war damit vorliegend zu prüfen, ob durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2) erhöht wird oder bereits mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) beträgt und erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 3).

Ein baulicher Eingriff ist dann erheblich, wenn hierdurch äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau und Oberleitung / Stromschiene eingegriffen wird.

Ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet, so ist damit gemäß § 2 der 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel folgende in dieser Vorschrift genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
4. in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Zur Bestimmung der Zumutbarkeit werden demnach die oben festgelegten Grenzwerte, die in Abhängigkeit der Gebietsart, der tatsächlichen Verhältnisse und unterschieden in Tag- und Nachtwerte herangezogen.

Die Zuordnung der Immissionsgrenzwerte für benachbarte Anlagen und Gebiete (vgl. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV) ergeben sich aus den Festsetzungen der Bebauungspläne (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Übrige Bereiche - auch solche ohne Festsetzungen - sowie Einzelanwesen im Außenbereich sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit in die Gebietstypen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV einzuordnen.

In § 4 Abs. 1 der 16. BImSchV ist festgelegt, dass der Beurteilungspegel für Schienenwege nach Anlage 2 (Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) zu berechnen ist. Die Berechnung hat dabei getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen.

Bei dem zugrunde zu legenden Beurteilungspegel handelt es sich um einen Mittelungspegel, der auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt wird. Ausgangspunkt für die Berechnung ist die Ermittlung des Mittelungspegels, der sich aus der mittleren Zugzahl pro Stunde ergibt. Dabei fließen unter anderem die Zugart, die Zuglänge und -geschwindigkeit sowie die Art des Gleiskörpers in die Berechnung ein. Der sich daraus ergebende Emissionspegel bildet dann in Verbin-

derung mit einer Reihe von weiteren Größen wie dem Abstand des Verkehrsweges vom Immissionsort, topografischen Gegebenheiten, baulichen Anlagen, Reflexionen oder der Dämpfung infolge von Höhenunterschieden den so genannten Beurteilungspegel.

Bei der Prüfung, ob ein erheblicher baulicher Eingriff zu einer wesentlichen Änderung führt, sind die zu erwartenden Beurteilungspegel grundsätzlich für den Zustand mit und für den Zustand ohne baulichen Eingriff jeweils unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmenge zu berechnen.

B.4.7.1.1.2 Verkehrsprognose und Prognosehorizont, Zugzahlen

Die Schalltechnische Untersuchung (vgl. Anlage 10 der Planunterlage) basiert auf den von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Prognosezugzahlen für den Prognosehorizont 2025 (vgl. Beilage 1 zur Anlage 10.1 der Planunterlage): für den Betrieb ohne Baumaßnahmen („Prognose-Nullfall“) und mit der Baumaßnahme („Prognosefall“).

In Ermangelung einer normativen Festlegung darf der Prognosehorizont grundsätzlich in Anknüpfung an die laufende Verkehrsplanung im Bundesverkehrswegeplan und den dort zu Grunde gelegten Prognosehorizont bestimmt werden. Zum Zeitpunkt der Einleitung dieses Planfeststellungsabschnittes war dies zutreffend der Prognosehorizont 2025.

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt die zukünftigen Entwicklungen in technischer Hinsicht sowie auch hinsichtlich verkehrs- und ordnungspolitischer wie auch hinsichtlich sozioökonomischer und soziodemographischer Rahmenbedingungen. Mit umfasst ist insbesondere auch die zukünftige nationale und internationale Entwicklung aufgrund der Liberalisierung des Schienenverkehrs. Die Vorgaben erweisen sich jedenfalls so lange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist.

Vor diesem Hintergrund war es naheliegend, bei Vorhaben, die - wie die ABS 48 - im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf dargestellt sind, bei Anwendung der 16. BImSchV auf denselben Zeitpunkt abzustellen. Wie bereits eingangs erwähnt, hat die Vorhabenträgerin die Schallemissionen für das Jahr 2025 prognostiziert und daraus Beurteilungspegel (Immissionspegel) an maßgeblichen Gebäuden ermittelt. Die Zugrundelegung einer Prognose für das Schallschutzkonzept entspricht grund-

sätzlich der geltenden Rechtslage und war ebenso wenig generell wie im konkreten gegenständlichen Planungsabschnitt zu beanstanden.

Auch unter Berücksichtigung des am 3. August 2016 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 wie auch des novellierten Bundesschienenwegausbaugesetzes erweisen sich die Prognosezugzahlen für den Prognosehorizont 2025 als Basis der schalltechnischen Untersuchung als zutreffend. Die Vorhabenträgerin bestätigte gegenüber der Planfeststellungsbehörde, dass die im Planfeststellungsverfahren des Planfeststellungsabschnittes 14.1 der Ausbaustrecke München – Lindau – Grenze D/A angesetzten und in den Schallgutachten verwendeten Zugzahlen für die einzelnen Verkehrsanteile des Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr auch über den Prognosezeitraum 2025 hinaus belastbar sind. Die Vorhabenträgerin teilte weiter mit, dass auch im Hinblick auf den Prognosehorizont 2030 es absehbar sei, dass sich keine Überschreitungen dieser Prognosewerte einstellen werden.

Konkret wurde von Seiten der Vorhabenträgerin für den PFA 14.1 bestätigt, dass sich der Beurteilungspegel aufgrund der zwischenzeitlich geänderten Verkehrsentwicklung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht erhöhen wird. Signifikante Verkehrssteigerungen, die den Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) erhöhen sind in den seit 11. Juli 2018 bekannt gemachten Zugzahlen 2030 nicht prognostiziert:

- Im Schienenpersonenfernverkehr bleiben die Verkehrsmengen der Prognose 2025 und der Prognose 2030 mit 16 Zügen (14 ICE am Tag und zwei ICE in der Nacht) gleich.
- Im Güterverkehr reduziert sich die Zahl der Züge in der Prognose 2030 auf 5.
- Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bleiben die Verkehrsmengen wie in der Tektur verarbeitet gleich (vgl. Anhang 1 der Anlage 10.1).

Um Wiederholungen zu vermeiden wird ergänzend auf die Ausführungen unter B.1.4.6.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Festzustellen bleibt, dass sich die Zugzahlen bezogen auf das Prognosejahr 2030 im Vergleich zu 2025 reduzieren werden. Die Vorhabenträgerin hat sich dennoch dazu entschlossen, das Planfeststellungsverfahren mit den Prognosezugzahlen 2025, also mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung, zu Ende zu führen, obwohl sich die Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung verringert haben (vgl. B.1.4.6.3). Somit erhalten die Betroffenen eine bessere Lärmvorsorge, als ihnen von Rechts

wegen zustehen würde. Der Vorhabenträgerin hätte es freigestanden, durch eine nochmalige Überarbeitung der Gutachten auf Grundlage der Zugzahlprognosen 2030 eine finanziell weniger aufwendige Lärmvorsorge planfeststellen zu lassen. Davon hat sie jedoch abgesehen.

Unter Verwendung der Zugzahlen 2030 werden sich die Bereiche, in denen bisher - also unter Zugrundelegung der Prognosezugzahlen für das Jahr 2025 - eine wesentliche Änderung festzustellen war, voraussichtlich reduzieren oder gänzlich wegfallen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Zunahme der Schallimmissionen in den überwiegenden Bereichen bei etwa max. 0,7dB(A) tags bzw. 0,8 dB(A) nachts liegt und der Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall nachts an vielen Stellen gerade die 60 dB(A) - Marke erreicht (als Voraussetzung für eine wesentliche Änderung, vgl. B.4.7.1.1.1). Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV wäre dann nicht eröffnet, mit der Folge, dass es keinen oder weniger Anspruch auf Lärmvorsorge geben würde.

Die Planfeststellungsbehörde sieht hierin keinen Rechtsverstoß. Der Vorhabenträgerin ist es nicht verwehrt, einen über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Lärmschutz zu beantragen (sofern nicht sonstige Belange entgegenstehen, wofür es hier keine Anhaltspunkte gab, z.B. im Natur und Artenschutz, aber auch private Belange, vgl. auch B.3, B.4.6, B.4.7.2, B.4.10 und B.4.19 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Im Gegenteil; die Anwohner bzw. Einwender fordern sogar noch weitergehenden Schallschutz.

Die Planfeststellungsbehörde hatte somit keinen Anlass zur Befürchtung, dass die Prognosezugzahlen für den Prognosehorizont 2025 vorliegend zu einem unzureichenden Lärmschutzkonzept führen würden. Daher geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die den Unterlagen zugrunde liegenden Zugzahlen für den Prognosehorizont 2025 die zukünftige Belastung auf der Strecke 4560 belastbar abbilden und darüber hinaus auch mehr als auf der sicheren Seite liegen.

Das neue Angebotskonzept der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg wurde in das Verfahren eingebracht und die schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der insoweit neuen Zahlen überprüft (s.u.). Inhaltlich ergeben sich dadurch keine neuen oder geänderten Betroffenheiten.

Einwender und die Große Kreisstadt Wangen stellen sowohl die Prognose für den Fall ohne Elektrifizierung als auch die Fahrplanprognose für den Fall der Elektrifizierung in Frage. Vorgebracht wird, die für den Prognosefall angenommene Steige-

Die Prognose der Nachfrage im Güterverkehr gegenüber dem heutigen Betriebsprogramm sei unrealistisch. Zudem werde es vorhabenbedingt auch im Güterverkehr auf der elektrifizierten und ertüchtigten Strecke zu einer verstärkten Nachfrage kommen. Lege man der Planung eine geringere allgemeine (vorhabenunabhängige) Steigerung der Nachfrage zugrunde, ergäben sich für den Schallschutz wesentlich mehr Schutzfälle. Dies wäre auch der Fall, wenn vorhabenbedingt eine Zunahme der Güterzüge anzunehmen wäre.

Auch sei der Prognosehorizont falsch gewählt. Nach Auffassung der Großen Kreisstadt Wangen ist der BVWP 2030 zugrunde zu legen; hierfür sprechen sich auch die anwaltlich vertretenen Einwender aus.

Hinsichtlich der Einwände zum Prognosehorizont wird auf die Ausführungen oben verwiesen.

Zum Güterverkehr: Nach der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Fahrplanprognose (Anhang 1 zum schalltechnischen Erläuterungsbericht, Anlage 10.1) führt die vorliegende Maßnahme zu einer Zunahme der Zugzahlen im Personenverkehr, nicht jedoch zu einer Zunahme der Zugzahlen im Güterverkehr. Insoweit wird die Nachfrage im Prognosefall sowohl im Falle der Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke wie auch im „Prognosenußfall“, also ohne diese Maßnahme, gleich sein. Gleiches gilt unter Zugrundelegung des Prognosehorizontes 2030.

Auch die Annahme der Vorhabenträgerin, dass es vorhabenbedingt im Güterverkehr nicht zu einer Zunahme der Zugzahlen kommen wird, erscheint plausibel. So werden im Zuge der vorliegenden Planung an der für den Schienengüterverkehr notwendigen Gleis- und Bahnhofsinfrastruktur keine Veränderungen bzw. Erweiterungen durchgeführt. Auch hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass auch das Interesse der Schweiz in der Optimierung des Personenfernverkehrs liegt. Der großräumige Güterverkehr in Richtung Schweiz werde im Wesentlichen auch künftig über die Rheintalschiene und die Brennerachse abgewickelt, die eine geringe Streckenneigung aufweisen. Zudem sei die Brennerachse von München aus die kürzeste Strecke für fast alle Ziele in Italien und damit schneller und preisgünstiger. Regelgüterverkehr findet auf der vorliegenden Strecke nicht statt. Es handle sich um eine bedarfsweise Nutzung für Umleitungszwecke, wenn die österreichische Arlbergstrecke Bregenz/Innsbruck gesperrt ist.

Insgesamt ist festzuhalten, dass zwar heute kein Regelgüterverkehr im Bereich des PFA 14.1 stattfinden mag. Nach der Betriebsprognose, welche die Vorhabenträgerin

ihrer Planung zugrunde legt, ist allerdings im Jahr 2025 mit regulär verkehrendem Güterverkehr zu rechnen, und zwar unabhängig davon, ob das vorliegende Vorhaben zur Umsetzung kommt oder nicht.

Fazit

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Vorhabenträgerin ihren Immissionsberechnungen ein Betriebsprogramm zugrunde gelegt hat, das die zukünftige Belastung auf der „Allgäubahn“ - auch im Güterverkehr - realistisch abbildet.

Auch das nachgereichte Gutachten vom 26. März 2017 weist weder auf methodische Fehler der Betriebsprognose hin noch vermag es die schalltechnischen Berechnungen zu erschüttern oder Fehler bei der Festlegung des Schallschutzkonzeptes aufzuzeigen.

Einwendungen die den rechtmäßigen Betrieb der Strecke Kißlegg-Wangen/Landesgrenze anzweifeln, werden an diese Stelle wegen des hier behandelten Prognose-Null-Falls zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Strecke mit Württembergischem Gesetz vom 11. Juli 1876 (Württ. Regierungsblatt Jahrgang 1876 Nr. 18, Seite 185) zugelassen und am 31. Juli 1880 eröffnet wurde. An der Rechtmäßigkeit des Bestandes und des Betriebs der Strecke bestehen daher keine Zweifel.

B.4.7.1.1.3 Schalltechnische Untersuchung

Zur Beurteilung der schädlichen Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb, die durch dieses Vorhaben hervorgerufen werden, ist durch einen anerkannten schalltechnischen Sachverständigen eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden und als Anlage 10.1 den Planunterlagen beigefügt worden. In dieser Untersuchung sind die Beurteilungspegel entsprechend der Anforderungen der 16. BImSchV ordnungsgemäß ermittelt worden. Die nach § 4 der 16. BImSchV explizit geforderte Berechnung erfolgte auf der Grundlage der Schall 03 (Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV), wobei im Rahmen der Berechnung die in den jeweiligen Streckenabschnitten zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen wird. Methodische Mängel sind nicht erkennbar. Die Ausgangsdaten wurden richtig ermittelt. Die maßgeblichen Beurteilungsparameter richtlinienkonform, nach den vorgeschriebenen Verfahren, berechnet.

In der schalltechnischen Untersuchung wird neben der Darstellung der rechtlichen Grundlagen ausgeführt, dass es sich bei der Elektrifizierung der Strecke 4560 Wan-

gen bis Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern um einen erheblichen baulichen Eingriff in einen vorhandenen Verkehrsweg handelt. Es war daher zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bzw. § 1 Abs. 2 Satz 3 der 16. BImSchV vorliegt.

Zwar führt die Elektrifizierung einer Strecke regelmäßig dann nicht zu einer wesentlichen Änderung, wenn keine Kausalität zwischen Elektrifizierung und Lärmsteigerung besteht, d.h. wenn die Elektrifizierung keine Lärm erhöhenden betrieblichen Maßnahmen wie z.B. Erhöhung der Zugzahlen und -längen, Anhebung der Streckengeschwindigkeit oder eine Ausweitung von Güterverkehr ermöglicht.

Beim Projekt ABS 48 ist vorliegend von einer Kausalität auszugehen. Im Planfeststellungsabschnitt 14.1 der ABS 48 wird die eingleisige Strecke 4560 Kißlegg – Hergatz elektrifiziert und bereichsweise für höhere zulässige Höchstgeschwindigkeiten ertüchtigt.

Damit besteht bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) oder bei einer Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts bzw. jeglicher (selbst nur geringfügiger, d.h. $\geq 0,1$ dB) Erhöhung bei einer Vorbelastung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht Anspruch auf Lärmvorsorge (wesentliche Änderung), falls die oben genannten Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV überschritten werden.

Die Gebietseinstufungen gemäß Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen sind in den Lageplänen, Anlagen 10.2, dargestellt. Wo keine Festsetzungen bestehen, wurde die Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebiete anhand der tatsächlichen Nutzung eingestuft. Die Einstufung hat die Vorhabenträgerin im Rahmen von Ortsbesichtigungen vorgenommen.

Vorgetragen wird, beim Bereich Schillerstraße/Spatzenhalde handele es sich um ein faktisches Wohngebiet. Der Bereich Schillerstraße/Spatzenhalde befindet sich im Bereich des PFA 14. Damit wird dieser Einwand im PFA 14 zu behandeln sein.

Die Vorhabenträgerin hat Schallimmissionsberechnungen an allen Gebäuden, bei denen ein Beurteilungspegel über den Grenzwerten der 16. BImSchV zu erwarten war, durchgeführt. Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in Anlage 10.4 dargestellt.

An den ausgewählten Immissionsorten wurde geprüft, ob eine wesentliche Änderung gegenüber der Vorbelastung vorliegt, indem die Beurteilungspegel für den

Prognose-Nullfall (ohne Elektrifizierung) und den Prognosefall (mit Elektrifizierung; berechnet und miteinander verglichen wurden. Die Berechnungen zeigen, dass an denjenigen Einheiten mit schützenswerter Nutzung Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, an denen sich der Beurteilungspegel auf bzw. oberhalb von 60 dB(A) in der Nacht erhöht hat.

Die Zunahme der Schallimmissionen liegt in den überwiegenden Bereichen bei etwa max. 0,7dB(A) tags bzw. 0,8 dB(A) nachts und damit im nicht wahrnehmbaren Bereich. Aufgrund der hohen Vorbelastung führt die allgemein geringe Zunahme allerdings an einigen Gebäuden zur Anwendbarkeit der 16. BImSchV.

Die Schalltechnische Untersuchung wurde auf der Grundlage der von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg vorgelegten aktuellen Angebotsplanungen im Personennahverkehr überarbeitet (s.o.). Die geänderten Verkehrsdaten lassen sich dem geänderten schalltechnischen Erläuterungsberichts (Anhang 1 zu Anlage 10.1a) entnehmen.

Auch unter Berücksichtigung der neuen Nahverkehrszahlen ergeben sich im PFA 14.1 keine Änderungen der aktiven Maßnahmen und der dem Grunde nach Anspruchsberechtigten auf passiven Schallschutz.

Insgesamt wurden im PFA 14.1 Berechnungen der Beurteilungspegel an 77 Gebäuden und einem Außenwohnbereich durchgeführt. Nach der Schalltechnischen Untersuchung besteht Anspruch auf Lärmvorsorge an 14 Gebäuden tags und an 44 Gebäuden nachts. Gegenüber der zunächst ausgelegten Unterlage ist dies aufgrund der geänderten Prognosezugzahlen des Schienenpersonennahverkehrs jeweils ein Gebäude weniger. Der Entfall der beiden Schutzfälle hat jedoch keine Änderung des aktiven Schallschutzes zur Folge, da für diese Bereiche die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen unverändert realisiert werden. Auf den passiven Schallschutz hat dies ebenfalls keine Auswirkungen.

B.4.7.1.1.4 Verhältnismäßigkeitsprüfung

Nach den Vorschriften der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht

mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht. Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf "Vollschutz" (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d. h. die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren. Dabei ist zu beachten, dass passive Schallschutzmaßnahmen keine Schutzmaßnahmen im Sinne von § 41 BImSchG darstellen, sondern nach § 42 BImSchG ein technisch-realer Entschädigungsanspruch auf Erstattung der erbrachten Aufwendungen für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen (bauliche Verbesserungen an Umfassungsbau- teilen - insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer sowie De- cken unter nicht ausgebauten Dachräumen - schutzbedürftiger Räume, die die Ein- wirkungen durch Verkehrslärm mindern; zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrau- chender Energiequelle) besteht.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine hinreichend differenzierte Kos- ten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Die sich aus der Struktur des § 41 BImSchG er- gebende Prüfungsreihenfolge hat der 11. Senat des BVerwG im Urteil vom 21. April 1999, Az. 11 A 50/97, dargelegt: Zunächst ist danach zu untersuchen, was für eine optimale, d.h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre. Sollte sich dies als unverhältnismäßig erweisen, sind ausgehend von dem zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschlüsse vor- zunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Insbesondere ist zu prüfen, ob nicht zumindest sichergestellt werden kann, dass für keinen oder möglichst we- nige Nachbarn der Anlage spürbare Grenzwertüberschreitungen verbleiben.

Demnach sind folgende Arbeitsschritte für die Durchführung von Variantenuntersu- chung zum aktiven Schallschutz und zur Erstellung eines Schallschutzkonzeptes nach Maßgabe des § 41 BImSchG durchzuführen (vgl. auch Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil VI):

1. Ermittlung der zu lösenden Schutzfälle

Vor der Durchführung von Variantenuntersuchungen sind alle zu lösenden Schutzfälle zu ermitteln. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Nutzungseinheiten mit Anspruch auf Lärmvorsorge in den jeweils zu berücksichtigenden Beurteilungszeiträumen. Besteht an einer Nutzungseinheit der Anspruch auf Lärmvorsorge am Tag oder in der Nacht, so handelt es sich jeweils um einen Schutzfall. Bei Ansprüchen tagsüber und nachts liegen zwei Schutzfälle vor.

Sofern die Beurteilungspegel für die Tages- und Nachtzeit die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV überschreiten, besteht jeweils für beide Beurteilungszeiträume ein Anspruch auf Lärmvorsorge, auch wenn sich eine wesentliche Änderung etwa nur im Tages- oder nur im Nachtzeitraum ergibt.

Insbesondere bei Wohngebäuden errechnet sich die Anzahl der Schutzfälle aus der Zahl der Wohneinheiten (WE) mit Anspruch auf Lärmvorsorge im Tageszeitraum zuzüglich der WE mit Anspruch auf Lärmvorsorge im Nachtzeitraum. Die Ermittlung der Wohneinheiten je Gebäude erfolgte im Rahmen von Ortsbesichtigungen.

2. Bildung von Schutzabschnitten

Der Bereich der schutzbedürftigen Bebauung ist in räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte zu unterteilen. Abgrenzungen ergeben sich einerseits durch die Bahntrasse selbst, d.h. eine schutzbedürftige Bebauung beidseits einer Trasse repräsentiert i.d.R. mindestens zwei Schutzabschnitte, sowie andererseits durch größere unbebaute Flächen entlang einer Trasse. Andere Kriterien können auch die Schutzwürdigkeit (vgl. § 2 der 16. BImSchV) einer Bebauung, deren Bauweise oder auch der Abstand zur Bahntrasse sein. Grundsätzlich ist immer darauf zu achten, dass die Abschnittsbildung nicht zu kleinteilig erfolgt und dass sich für unmittelbar angrenzende Schutzabschnitte aufgrund der erforderlichen Überstandslängen nicht größere Überlappungen der jeweils betrachteten aktiven Maßnahmen ergeben. Die Kosten der Maßnahmen sind den einzelnen Schutzabschnitten eindeutig zuzuordnen.

3. Variantenuntersuchungen

Ausgangspunkt einer schalltechnischen Variantenuntersuchung ist der Vollschutz, also die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in allen Fällen bei bestehendem Anspruch auf Lärmvorsorge, bzw. das Lösen aller Schutzfälle.

Als aktive Lärmschutzmaßnahmen sind Lärmschutzwände sowie das Besonders überwachte Gleis (BüG) aber auch innovative Schallschutzmaßnahmen am Fahr-

weg wie Schienenstegdämpfer (SSD) und Schienenabsorber (SSA) zu betrachten. Vorliegend wurden auch Reibmodifikatoren bzw. Schienenschmiereinrichtungen im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsuntersuchung betrachtet.

Sollte sich die Variante als unverhältnismäßig erweisen, werden schrittweise Abschläge bei den aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgenommen, um die unter Verhältnismäßigkeitsgrundsätzen mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Ob die Kosten einer Schallschutzvariante außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen und die Variante somit als unverhältnismäßig eingestuft wird, bemisst sich an den Kosten je gelösten Schutzfall. Ein fester Zahlenwert für die Kosten je gelöster Schutzfall, ab der die Unverhältnismäßigkeit einer Variante als nachgewiesen gilt, existiert grundsätzlich nicht. Die Unverhältnismäßigkeit der Kosten hängt insbesondere von den besonderen Umständen des Einzelfalles ab. Bei der Berechnung der Kosten je gelöstem Schutzfall wurden von der Vorhabenträgerin die sogenannten Nettokosten des aktiven Schallschutzes zu Grunde gelegt, d.h. von den kapitalisierten Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen wurden die „Einsparungen“ im passiven Schallschutz abgezogen. Diese Kosteneinsparungen verstehen sich dabei als Einsparungen beim passiven Schallschutz in der Variante mit aktivem Schallschutz gegenüber der Variante ohne aktive Schallschutzmaßnahmen.

In den Variantenuntersuchungen der Vorhabenträgerin wurde jeweils von einer maximalen Wandhöhe von 8,0 m ausgegangen. Sollte mit Wandhöhen von 8,0 m kein Vollschutz erreicht werden und sich diese Variante als unverhältnismäßig erweisen, so wird davon ausgegangen, dass die Kosten für den Vollschutz ebenfalls außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Gleichzeitig ist die Realisierbarkeit von Schallschutzwänden mit Höhen über 8,0 m technisch fraglich: Gesichert ist derzeit die technische Realisierbarkeit von Schallschutzwänden an Schienenwegen mit Wandhöhen von bis zu 5,0 m über Schienenoberkante, in Einzelfällen mit besonderer Genehmigung bis zu 6,0 m über Schienenoberkante.

Der Einsatz des Besonders überwachten Gleises (BüG) ist insbesondere unter folgenden Randbedingungen sinnvoll (schalltechnisch und wirtschaftlich) bzw. möglich (technische Randbedingungen):

- Streckenabschnitte mit Längen größer 300 m
- zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit: mindestens 80 km/h
- nicht an Bahnübergängen

- Streckenabschnitten ohne Weichenstraßen
- Außerhalb von Bahnhofsbereichen
- auf Streckenabschnitten mit Kurvenradien größer 500 m

Diese Randbedingungen wurden von der Vorhabenträgerin bei der Erstellung des Schallschutzkonzeptes beachtet.

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung zur Prüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen wurden tabellarisch dokumentiert (vgl. Anlage 10.1 Anhänge 3 bis 7) und bilden die Grundlage für eine vergleichende Betrachtung im Rahmen der Abwägung.

In die Abwägung des Schallschutzkonzepts sind neben dem Nutzen-Kosten-Verhältnis zusätzlich einzubeziehen:

- eine evtl. Vorbelastung durch den zu ändernden Schienenweg
- private Belange betroffener Dritter durch Beeinträchtigung des Wohnumfeldes (z.B. Verschattung, Störung von Sichtbeziehungen) bei baulichen Schallschutzanlagen großer Höhe und ggf. Minderung des Verkehrswertes der Grundstücke
- sonstige öffentliche Belange wie z.B. Landschafts- oder Stadtbildpflege einschließlich Denkmalbelange.

Im Folgenden werden in Reihenfolge aufsteigender Kilometrierung der Strecke 4560 die Ergebnisse der Variantenuntersuchung zur Prüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen für die einzelnen Untersuchungsabschnitte des PFA 14.1 dargestellt. Detaillierte Berechnungsergebnisse sind in den Anlagen 10.1 bzw. 10.4 dargestellt. Die Lage der Immissionsorte ist der Anlage 10.2 zu entnehmen.

Durch die Änderung des Betriebsprogramms entfallen zwar zwei Schutzfälle. Eine Neuberechnung des Variantenvergleichs war allerdings aufgrund der geringen Anzahl im Vergleich zu den Schutzfällen im betroffenen Schutzabschnitt insgesamt nicht angezeigt.

B.4.7.1.1.4.1 Bereich Wangen Immelmanstraße

Der betreffende Abschnitt östlich der Bahntrasse von Bahn-km 13,6 bis Bahn-km 13,8 besteht an vier einzeln stehenden Gebäuden (WA 136, WA 138, WA 139 und WA 142) Anspruch auf Lärmvorsorge. Im Tageszeitraum werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten; es liegt damit je Gebäude nur 1 Schutzfall vor. Ermittelt wurden maximalen Beurteilungspegel von bis zu 62 dB(A) in den Nacht mit einer

Pegeländerung von maximal 0,3 dB(A) im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Die Wohneinheiten mit Anspruch auf Lärmvorsorge befinden sich in einem Mischgebiet.

Um in diesem Abschnitt Vollschutz zu erreichen (d. h. Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit aktiven Schallschutzmaßnahmen) wäre eine 2,00 m hohe und 200 m lange Schallschutzwand notwendig. Die Kosten je gelöstem Schutzfall würden mehr als 108.000 € betragen.

Das Verfahren besonders überwacht Gleis ist hier nicht möglich, da in diesem Teilbereich enge Radien vorliegen. Die nachträgliche Untersuchung zum Einsatz von SSA und SSD ergab, dass mit diesen Maßnahmen allein keine Schutzfälle gelöst werden könnten und sich maximale Pegelminderungen von bis zu 2,6 dB(A) erzielen lassen würden. Es wäre zusätzlich eine 2,00 m hohe Schallschutzwand notwendig. Die Gesamtkosten würden sich auf ca. 164.000 € pro Schutzfall belaufen.

Als Ergebnis kann für diesen Schutzabschnitt festgehalten werden, dass aktive Schallschutzmaßnahmen für die vier Gebäude sich insgesamt als unverhältnismäßig erweisen.

Für die Gebäude besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach (siehe unten und A.4.5.2).

B.4.7.1.1.4.2 Bereich Boelckeplatz

In diesem Bereich westlich der Bahnstrecke von Bahn-km 13,6 bis Bahn-km 13,8 befindet sich Wohnbebauung in der Regel mit Erdgeschoss und bis zu drei Obergeschossen. Anspruch auf Lärmvorsorge besteht an drei Gebäuden bzw. vier Wohneinheiten im Nachtzeitraum (WA 134, WA140 und WA 143), so dass insgesamt 4 Schutzfälle zu betrachten sind.

Ermittelt wurden maximalen Beurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) in den Nacht mit einer Pegeländerung von maximal 0,2 dB(A) im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Auffallend ist in diesem Schutzabschnitt, dass jeweils nur an einer Fassadenseite und auch nur jeweils im 2. OG bzw. beim WA143 im 3. OG eine wesentliche Änderung festzustellen ist.

Die Wohneinheiten mit Anspruch auf Lärmvorsorge befinden sich in einem Wohngebiet. Eine detaillierte tabellarische Darstellung der untersuchten Varianten ist dem Anhang 3 („Boelckeplatz“) der Anlage 10.1 zu entnehmen.

Um in diesem Abschnitt Vollschutz herzustellen, wäre eine 5,00 m hohe und 220 m lange Schallschutzwand notwendig. Die Nettokosten dieser 5,00 m hohen Wand

würden ca. 912.000 € betragen, was ca. 228.000 € je gelöstem Schutzfall entspricht. Bei niedrigeren Wandhöhen (z.B. einer 4 m hohen Wand) steigen die Kosten je gelöstem Schutzfall weiter an (349.200 € bei 2 gelösten bzw. 2 verbleibenden Schutzfällen). Bei niedrigeren Wandhöhen können gar keine Schutzfälle mehr gelöst werden.

Der Einsatz der Maßnahme BÜG ist hier nicht möglich, da sich im Teilbereich enge Radian befinden. Der alleinige Einsatz von SSA, SSD sowie der Einsatz von Reibmodifikatoren jeweils für sich alleine löst keinen einzigen Schutzfall. In Kombination mit Schallschutzwänden könnte Vollschutz hergestellt werden. Allerdings belaufen sich z.B. bei einer Kombination SSA mit einer 4 m hohen Außenwand die Kosten pro gelöstem Schutzfall auf 183.200 € und bei der Kombination von Reibmodifikatoren mit einer ebenfalls 4 m hohen Wand die Kosten pro gelöstem Schutzfall auf 200.700 €. Dies wird als unverhältnismäßig angesehen. Auch weitere Kombinationen erweisen sich mit höheren Kosten pro gelösten Schutzfall ebenfalls als unverhältnismäßig. Auf den Anhang 3 der Anlage 10.1 wird insoweit Bezug genommen.

Als Ergebnis kann für diesen Schutzabschnitt festgehalten werden, dass aktive Schallschutzmaßnahmen für die drei Gebäude sich als unverhältnismäßig erweisen. Für die Gebäude besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach (siehe unten und A.4.5.2).

B.4.7.1.1.4.3 Bereich Zeppelinstraße

Im Bereich Zeppelinstraße westlich der Bahnstrecke von Bahn-km ca. 13,9 bis Bahn-km 14,1 befinden sich Geschoßwohnungen in der Regel mit Erdgeschoss und bis zu zwei Obergeschossen. Anspruch auf Lärmvorsorge besteht an drei Gebäuden mit ca. sieben Wohneinheiten im Tageszeitraum und an sieben Gebäuden mit 32 Wohneinheiten im Nachtzeitraum, so dass insgesamt 38 Schutzfälle vorliegen. Die Wohneinheiten befinden sich in einem Wohngebiet. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 62 dB(A) tags bzw. 64 dB(A) nachts. Eine detaillierte tabellarische Darstellung der untersuchten Schallschutzvarianten und eine grafische Darstellung der Kenndaten dieser Varianten ist Anhang 4 der Anlage 10.1 zu entnehmen.

Aufgrund der Nähe der zu schützenden Gebäude zur Bahnstrecke wäre selbst mit einer 6 m hohen und 150 m langen Schallschutzwand kein Vollschutz herzustellen. Da sich die Bahnlinie in Dammlage (12 m) befindet wurden keine höheren Schall-

schutzwände mehr geprüft, da dies städtebaulich nicht vertretbar wäre. Die Nettokosten dieser 6 m hohen Wand betragen ca. 597.000 € bei sieben verbleibenden Schutzfällen, was ca. 19.000 € je gelöster Schutzfall entspricht. Die Variante mit den geringsten Kosten je gelöstem Schutzfall stellt in diesem Fall eine 2 m hohe Schallschutzwand dar. Die Nettokosten betragen hier ca. 248.000 € mit 14 verbleibenden Schutzfällen was ca. 10.000 € je gelöster Schutzfall entspricht. Für die übrigen Varianten errechnen sich Kosten je gelöster Schutzfall zwischen 11.000 € und 18.000 €.

Anmerkung: In diesem Teilbereich werden die Kosten der Maßnahmen am Gleis anteilig an der Anzahl der Schutzfälle auf die Teilbereiche „Im Urteil“ und „Zeppelinstraße“ aufgeteilt, da sich östlich der Bahnstrecke auf gleicher Höhe der Strecke der Teilbereich „Im Urteil“ befindet. Hier liegen neun weitere zu lösende Schutzfälle vor.

Das Verfahren BüG ist hier nicht sinnvoll, da sich im Teilbereich enge Radien befinden. Im diesem Bereich beträgt der Radius der Bahnstrecke $r = 382$ m. Die in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungen bei der Anwendung des BüG-Verfahrens haben gezeigt, dass unter Beachtung schalltechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte auf einen Einsatz des BüG verzichtet werden sollte. Beim Befahren von Gleisen mit Radien von weniger als 500 m können neben den üblichen Rollgeräuschen auch Quietschgeräusche auftreten. Die beim Kurvenqueitschen auftretenden Pegel liegen je nach Kurvenradius bis zu ca. 7 dB über denen der Rollgeräusche. Insofern ist es schalltechnisch wenig effizient, das ohnehin leisere Rollgeräusch durch das BüG noch weiter zu reduzieren. Darüber hinaus kann auch bei der Schallmesswagenfahrt selbst Kurvenquietschen auftreten und das Messergebnis verfälschen, so dass im Ergebnis Überschreitungen der Eingriffschwelle ausgewiesen werden, deren Ursache aber nicht eine durch Schienenschleifen zu beseitigende Verriffelung der Schienenfahrfläche ist (vgl. Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil VI).

Daher wurde der Einsatz von SSA und SSD und im Bereich der Radien der Einsatz von Reibmodifikatoren geprüft. Die Ergebnisse zeigen, dass die durch den Einsatz von Maßnahmen am Gleis in Kombination mit Schallschutzwänden verursachten Kosten, durchwegs als verhältnismäßig angesehen werden können. Die Kosten je gelöstem Schutzfall betragen hier zwischen 14.000 € und 39.000 €.

Die Variante Reibmodifikatoren in Kombination mit 4 m hohen Schallschutzwänden erweist sich mit Kosten je gelöster Schutzfall von 13.000 € als die verhältnismäßigste Variante. Hier verbleiben noch sieben Schutzfälle im Nachtzeitraum.

Auch wurde geprüft, inwieweit durch eine Modifizierung der Lärmschutzwände Vollschutz zu erreichen ist. Berechnungen zeigen, dass durch eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf insgesamt 200 m Länge in Kombination mit Reibmodifikatoren eine Höhe von 3 m für die Schallschutzwände genügt, um Vollschutz zu erzielen. Die Nettokosten betragen hier ca. 542.000 € was Kosten von ca. 14.000 € je gelöstem Schutzfall entspricht. Durch den Entfall eines Schutzfalles nachts erhöhen sich die Kosten geringfügig auf 14.200 €

Im Ergebnis hat sich im Bereich Wangen Zeppelinstraße eine Vielzahl an Schallschutzvarianten als verhältnismäßig erwiesen. Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte wie beispielsweise das Ortsbild hat sich die Vorhabenträgerin nachvollziehbar für die Variante „200 m lange und 3 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit Reibmodifikatoren“ entschieden. Mit dieser Variante lässt sich Vollschutz herstellen, und im Vergleich zu Varianten mit höheren Wandhöhen spricht auch unter dem Gesichtspunkt Ortsbild viel für die vorgenannte Variante.

Zwar verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass die geplante 3,00 m hohe Schallschutzwand auf einem bereits relativ hohen Bahndamm verlaufen wird. Die Auswahlentscheidung hat sich jedoch an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu orientieren, wobei die Planfeststellungsbehörde neben dem in § 41 BImSchG genannten Kostengesichtspunkten im Rahmen ihrer Abwägung auch andere Belange berücksichtigen kann, die der Realisierung einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen.

Durchgreifende entgegenstehende öffentliche Belange, wie z.B. des Landschaftsschutzes bzw. des Stadtbildes sind hier allerdings nicht erkennbar. Der Bahndamm verläuft vorliegend in Nord-Süd-Richtung und weist im Bestand wie auch nach Realisierung des Vorhabens Hecken- und Feldgehölzbewuchs auf. Die Wahrnehmbarkeit der Bahntrasse wird sich zwar zunächst deutlich verstärken. Durch die Begrünung der Lärmschutzwände und das Anpflanzen von Feldgehölzen kann dieser Effekt teilweise minimiert werden.

Eine Einschränkung der Sichtbeziehungen ist zwar gegeben. Angesichts des Abstands der Grundstücke zur Bahntrasse ist die Beeinträchtigung des Wohnumfeldes bei objektiver Betrachtung jedoch als eher gering einzustufen; zumal der Bahndamm bereits im Bestand die Sichtbeziehungen beeinträchtigt. Jedenfalls aber tritt das Interesse an einer teilweisen Erhaltung der Sichtbeziehung hinter dem An-

spruch der weiteren Anwohner auf einen bestmöglichen Schutz vor den Schallimmissionen der Bahn zurück.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Kosten für die Variante „200 m lange und 3 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit Reibmodifikatoren“ als verhältnismäßig angesehen wird.

B.4.7.1.1.4.4 Bereich „Im Urteil“

In Wangen „Im Urteil“ östlich der Bahnstrecke von ca. Bahn-km 13,8 bis ca. Bahn-km 14,2 besteht die schützenswerte Bebauung in der Regel aus Erdgeschoss und bis zu zwei Obergeschossen. Die betroffenen Gebäude befinden sich im Mischgebiet. Anspruch auf Lärmvorsorge besteht an vier Gebäuden und ca. neun Wohneinheiten im Nachtzeitraum. Im Beurteilungszeitraum Tag ist jeweils der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete eingehalten. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 60 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts. Eine detaillierte tabellarische Darstellung der untersuchten Schallschutzvarianten und eine grafische Darstellung der Kenndaten dieser Varianten ist Anhang 5 der Anlage 10.1 zu entnehmen.

Um Vollschutz mit Schallschutzwänden für die betroffenen Gebäude herzustellen, wäre eine 2 m hohe und 250 m lange Schallschutzwand notwendig. Die Nettokosten dieser 2 m hohen Wand betragen ca. 511.000 €, was ca. 57.000 € je gelöster Schutzfall entspricht ist. Bei niedrigeren Schallschutzwänden lassen sich bei steigenden Kosten nicht mehr alle Schutzfälle lösen.

Ein Einsatz der Maßnahme BÜG ist hier nicht möglich, da sich im Teilbereich enge Radien befinden. Geprüft wurde daher der Einsatz von SSA und SSD und im Bereich der Radien der Einsatz von Reibmodifikatoren - auch jeweils in Kombination mit Schallschutzwänden. Für weitere Details wird auf den Anhang 5 der Anlage 10.1 verwiesen. Im Ergebnis hat sich die Variante „Einsatz von Reibmodifikatoren in Kombination mit einer 1 m hohen Schallschutzwand“ als verhältnismäßigste Variante mit Kosten je gelöster Schutzfall von ca. 49.000 € erwiesen. Mit dieser Variante kann zudem Vollschutz hergestellt werden.

B.4.7.1.1.4.5 Bereich Argeninsel

Im Gemeindebereich von Wangen östlich der Bahntrasse ca. bei km 14,4 besteht an zwei einzeln stehenden Gebäuden Anspruch auf Lärmvorsorge (WA 172 und WA 173). Je Gebäude liegen ein bzw. zwei Schutzfälle vor, so dass insgesamt drei Schutzfälle vorliegen. Die beiden Gebäude liegen im Sondergebiet. Es wird der Im-

missionsgrenzwert für Wohngebiete für die vorhandene Wohnbebauung herangezogen. Die maximalen Beurteilungspegel belaufen sich auf 59 dB(A) bzw. 61 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bzw. 61 dB(A) in der Nacht.

Um Vollschutz mit Schallschutzwänden für die betroffenen Gebäude herzustellen, wäre jeweils eine 2 m hohe Schallschutzwand mit einer Länge von 200 m notwendig. Die Kosten je gelöster Schutzfall würden mehr als 104.000 € betragen.

Bei Einsatz des Verfahrens BÜG in seiner Mindestlänge von 300 m wäre zusätzlich noch eine 120 m lange und 2 m hohe Schallschutzwand notwendig. Die Kosten je gelöster Schutzfall würden mehr als 104.000 € betragen. Aktive Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Gebäude in Wangen Argeninsel erweisen sich insgesamt als unverhältnismäßig.

Aktiver Schallschutz für diesen Bereich wird daher insgesamt als unverhältnismäßig angesehen. Es besteht ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Schallschutz.

B.4.7.1.1.4.6 Bereich Argenbrücke

In Wangen Argenbrücke westlich der Bahnstrecke bei Bahn-km 14,3 bis 14,6 befindet sich Geschosswohnungsbebauung in der Regel mit Erdgeschoss und bis zu fünf Obergeschossen. Anspruch auf Lärmvorsorge besteht an acht Gebäuden mit ca. 23 Wohneinheiten jeweils im Tageszeitraum und an 12 Gebäuden mit ca. 41 Wohneinheiten Nachtzeitraum, so dass insgesamt 63 Schutzfälle vorliegen. Die Wohneinheiten mit Anspruch auf Lärmvorsorge befinden sich im Wohngebiet. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 66 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts. Eine detaillierte tabellarische Darstellung der untersuchten Schallschutzvarianten und eine grafische Darstellung der Kenndaten dieser Varianten ist Anhang 6 der Anlage 10.1 zu entnehmen.

Aufgrund der Nähe der zu schützenden Gebäude zur Bahnstrecke wäre selbst mit einer 5 m hohen und 225 m langen Schallschutzwand kein Vollschutz herzustellen. Da sich die Bahnlinie in Dammlage (15 m) befindet, wurden keine höheren Schallschutzwände mehr geprüft, da dies städtebaulich nicht vertretbar wäre. Die Nettokosten dieser 5 m hohen Wand würden ca. 749.000 € bei drei verbleibenden Schutzfällen betragen, was ca. 12.000 € je gelöster Schutzfall entspricht. Werden die Wände niedriger ausgeführt, so lassen sich weniger Schutzfälle lösen, die Kosten je gelöster Schutzfall bewegen sich im Bereich zwischen 9.000 € und 12.000 €.

In diesem Teilbereich wurde daneben der Einsatz des Verfahrens BüG, SSA und SSD geprüft. Die Ergebnisse zeigen, dass die durch den Einsatz von Maßnahmen am Gleis in Kombination mit Schallschutzwänden verursachten Kosten, durchwegs als verhältnismäßig angesehen werden können.

Bei Einsatz des Verfahrens BüG ohne Schallschutzwände sind die Einsparungen im passiven Schallschutz höher als die Gesamtkosten für den aktiven Schallschutz, weshalb sich negative Nettokosten errechnen und sich so eine Verhältnismäßigkeit ergibt. Allerdings werden hier im Nachtzeitraum keine Schutzfälle gelöst. Auch die übrigen Varianten erweisen sich als verhältnismäßig. Die Kosten je gelöster Schutzfall betragen hier zwischen 6.000 € und 20.000 €

Ausgehend von der 2 m hohen Variante in Kombination mit dem Verfahren BüG wurde geprüft, inwieweit sich durch eine Modifizierung der Schallschutzmaßnahmen Vollschutz zu erzielen lässt. Berechnungen zeigen, dass durch eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf insgesamt 340 m Länge in Kombination mit dem Verfahren BüG auf einer Länge von 400 m nur noch ein Schutzfall im Nachtzeitraum verbleibt. Die Nettokosten betragen hier ca. 613.000 € was Kosten von ca. 10.000 € je gelöstem Schutzfall entspricht.

Für die betroffenen Gebäude in Wangen Argenbrücke hat sich insgesamt eine 2 m hohe und 340 m lange Schallschutzwand in Kombination mit dem Verfahren BüG auf einer Länge von 400 m als verhältnismäßig erwiesen.

Für den verbleibenden Schutzfall besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

B.4.7.1.1.4.7 Bereich „Am Gehrenberg“

In Wangen „Am Gehrenberg“ östlich der Bahnstrecke bei Bahn-km 14,8 bis 15,0 befindet sich Einzelhausbebauung in der Regel mit Erdgeschoss und bis zu zwei Obergeschossen. Anspruch auf Lärmvorsorge besteht an fünf Gebäuden bzw. fünf Wohneinheiten tags und 13 Gebäuden mit ca. 16 Wohneinheiten nachts, so dass insgesamt 21 Schutzfälle vorliegen. Die Wohneinheiten mit Anspruch auf Lärmvorsorge befinden sich im Wohngebiet. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 65 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts. Eine detaillierte tabellarische Darstellung der untersuchten Schallschutzvarianten und eine grafische Darstellung der Kenndaten dieser Varianten ist Anhang 7 der Anlage 10.1 zu entnehmen.

Aufgrund der Nähe der zu schützenden Gebäude zur Bahnstrecke wäre selbst mit einer westlich der Bahn gelegenen 6 m hohen und 325 m langen Schallschutzwand kein Vollschutz herzustellen. Da sich die Bahnlinie in Dammlage (ca. 8 m) befindet, wurden keine höheren Schallschutzwände mehr geprüft, da dies städtebaulich nicht vertretbar wäre. Die Nettokosten dieser 6 m hohen Wand betragen ca. 1.500.000 € bei drei verbleibenden Schutzfällen, was ca. 80.000 € je gelösten Schutzfall entspricht. Die Variante mit den geringsten Kosten je gelösten Schutzfall stellt in diesem Fall eine 4 m hohe Schallschutzwand dar. Die Nettokosten betragen hier 975.000 €, das entspricht ca. 61.000 € je gelöster Schutzfall. Bei dieser Variante würden die Taggrenzwerte eingehalten werden, in der Nacht würden sich 11 von insgesamt 16 Schutzfällen lösen lassen. Anders ausgedrückt, es würden noch fünf ungelöste Schutzfälle verbleiben.

Auch in diesem Schutzabschnitt wurde der Einsatz des Verfahrens BÜG, SSA und SSD geprüft - auch in Kombination mit Schallschutzwänden in unterschiedlicher Höhe. Die Variante mit den geringsten Kosten je gelöster Schutzfall von ca. 57.000 € stellt in diesem Bereich der Einsatz des Verfahrens BÜG in Kombination mit einer 4 m hohen Schallschutzwand dar.

Die Vorhabenträgerin legt in den Planunterlagen (insbesondere Anlage 10.1, Kapitel 7.7) dar, dass die oben beschriebene Variante mit 57.000 € je gelöstem Schutzfall unverhältnismäßig sei. Die ursprüngliche Planung der Vorhabenträgerin sieht im Schutzabschnitt „Am Gehrenberg“ ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen vor.

Die Planfeststellungsbehörde kann dieser Argumentation nicht ohne weiteres folgen. Die Entscheidungen zu Schutzmaßnahmen vor betriebsbedingten Schallimmissionen in diesem Schutzabschnitt hat die Planfeststellungsbehörde daher gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einem ergänzenden Verfahren vorbehalten (vgl. Verfügender Teil, Ziffer A.4.5.3). Zur Auflösung des Vorbehaltes hat die Vorhabenträgerin bei Erstellung der ergänzenden Planunterlagen die Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen, dass Kosten je gelöster Schutzfall von 57.000 € nicht von vornherein unverhältnismäßig sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Planfeststellungsbeschluss zum jetzigen Zeitpunkt erlassen, um den Beginn der (vorbereitenden) Bauarbeiten für die Herstellung der Baustraßen und Rampen sowie den Vegetationsrückschnitt im November 2018

zu ermöglichen um im Anschluss unter Nutzung der bereits eingeplanten Sperrpause mit den weiteren Baumaßnahmen fortführen zu können.

Der zeitliche Vorlauf wird insbesondere aufgrund der langen Vorlaufzeit für die 116 m lange Stahlfachwerkverbundbrücke (EÜ Obere Argen), die im Stahlwerk in Teilen vorgefertigt wird und auf der Baustelle in Seitenlage auf einem Traggerüst zusammengebaut wird, benötigt. Zur Sperrpause wird der seitlich hergestellte Überbau, nachdem der Unterbau neu gebaut wurde, seitlich eingeschoben. Nach Fertigstellung des Brückenbauwerks müssen in der Sperrpause insbesondere auch noch die Masten und der Fahrdracht aufgebaut werden. Ein Verschieben des Baubeginntermins würde zu einer Verschiebung der Fertigstellung des o.g. Brückenbauwerks führen. Die Arbeiten der Folgegewerke könnten demnach nicht mehr in der Streckensperrung durchgeführt werden. Eine nochmalige zusammenhängende Streckensperrung in 2020 ist nicht möglich.

Der Erlass des vollständigen Planfeststellungsbeschlusses erst nach Vorliegen der geänderten Planung im Bereich „Am Gehrenberg“ würde zur Folge haben, dass die Anlagen dieses Planfeststellungsabschnittes nicht wie geplant gebaut und in Betrieb genommen werden könnten. Eine planmäßige Inbetriebnahme der Verbindung Geltendorf – Lindau würde sich verzögern. Dies ist angesichts des hohen öffentlichen Interesses an der Schließung der Elektrifizierungslücke von Geltendorf nach Lindau und die Einführung des bogenschnellen Betriebes, um im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr Reisezeitverkürzungen in der Relation München - Zürich sowie eine Verbesserung des Nahverkehrs zu schaffen, nicht zu rechtfertigen. An einem baldigen Baubeginn besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

Ein derartiger Vorbehalt ist im vorliegenden Falle zulässig. Maßgebliche Rechtsgrundlage sind der § 74 Abs. 3 VwVfG und die in der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze. Ein Vorbehalt ist zulässig, wenn zum Zeitpunkt der Entscheidung die für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht vorliegen und sie sich nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen (BVerwG, Beschluss vom 17. Dezember 1995, Az.: 4 B 214/85).

Die Vorhabenträgerin hat zwar bereits Anfang September 2018 signalisiert, trotz der hohen Kosten je gelösten Schutzfall eine aktive Maßnahme „Am Gehrenberg“ nachzuplanen. Zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses lag eine Planung mit konkreten Angaben zur Lage der Lärmschutzwände nicht vor. Auch eine naturschutzfachliche Bewertung einer im Bereich „Am Gehrenberg“ möglichen

Schallschutzwand fehlt bislang. Ebenso muss neu ermittelt werden, für welche Gebäude Ansprüche auf passiven Schallschutz verbleiben.

Eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde kann daher noch nicht erfolgen. Die notwendigen Kenntnisse zur Bewältigung der Konflikte lassen sich auch nicht kurzfristig beschaffen

Die Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen kann einem ergänzenden Verfahren vorbehalten werden, da zum Einen die aufgeworfenen Probleme nachträglich bewältigt werden können, ohne die bisherige Planung grundlegend in Frage zu stellen und die Interessen aller Betroffenen zum Schutz vor betriebsbedingten Immissionen gewahrt bleiben.

Die Vorlage der überarbeiteten Planung hinsichtlich der Schutzmaßnahmen vor betriebsbedingten Immissionen wurde für den 30. November 2018 beauftragt.

Die Erteilung des Baurechts zum 30. November 2016 ist erforderlich, um die Einhaltung des Bauablaufplanes, insbesondere die langfristig eingeplanten Sperrpausen, nicht zu gefährden (s.o.). Die Folgen eines später erteilten Baurechts sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde angesichts des dringenden öffentlichen Interesses an einer möglichst schnellen Inbetriebnahme des fertig gestellten Planabschnittes nicht zu rechtfertigen. Das Problem der Lärmvorsorge kann hier nachträglich bewältigt werden, ohne die bisherige Planung grundlegend in Frage zu stellen.

Die Belange der Betroffenen sind vorliegend gewahrt, da gemäß Nebenbestimmung Ziffer A.4.5.3 die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke erst erfolgen darf, wenn die Planfeststellungsbehörde über die Erforderlichkeit der Errichtung von Schutzvorkehrungen auf Grundlage der von der Vorhabenträgerin beizubringenden Unterlagen entschieden hat und im Falle der Notwendigkeit von baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes müssen diese vor Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke im PFA 14.1 errichtet sein. Andernfalls hat die Vorhabenträgerin betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, mit denen sichergestellt werden kann, dass die Beurteilungspegel des Prognose-Nullfalls im Bereich „Am Gehrenberg“ nicht überschritten werden.

B.4.7.1.1.4.8 Bereich Friedhofweg

Im Gemeindebereich von Wangen östlich der Bahntrasse ca. bei km 15,2 besteht an einem Gebäude im Außenbereich (WA 210), beurteilt wie Mischgebiet, Anspruch

auf Lärmvorsorge. Es ergeben sich drei Schutzfälle; je einer tags und nachts und ein anspruchsberechtigter Außenwohnbereich.

Die maximalen Beurteilungspegel belaufen sich auf 70 dB(A) am Tag und 72 dB(A) in der Nacht. Mit einer 6 m hohen und 110 m langen Schallschutzwand könnte für das Anwesen Vollschutz hergestellt werden. Die Kosten je gelöster Schutzfall würden mehr als 169.000 € betragen. Bei einer Gesamtsumme von 507.000 € für ein zu schützendes Anwesen ist das offensichtlich unverhältnismäßig.

Vollschutz könnte auch unter Verwendung des BüG mit einer zusätzlichen 6 m hohen und 110 m lange Schallschutzwand möglich. Die Kosten je gelöster Schutzfall betragen hier 187.000 €, das entspricht 561.000 € für ein zu schützendes Anwesen und das ist ebenfalls offensichtlich unverhältnismäßig.

Mit allen weiteren Varianten würde sich nur noch ein bzw. zwei von drei Schutzfällen lösen lassen bei Kosten pro gelöstem Schutzfall von mehr als 173.000 €. Der Schutzfall in der Nacht bliebe weiterhin ungelöst.

Auch hier ergeben sich maximale Pegeländerungen bei einem Vergleich des Prognose-Null-Falls mit dem Prognose-Planfall von 0,2 dB(A) am Tag und 0,7 dB(A) in der Nacht. Daher erweisen sich auch für dieses Anwesen unter dem Gesichtspunkt der festzustellenden Vorbelastung aktive Schallschutzmaßnahmen für das betroffene Gebäude insgesamt als unverhältnismäßig. Es besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

B.4.7.1.1.4.9 Baugebiet Am Klösterle und Professor-Bolter-Straße sowie Bereich Herzmanner Weg

Im Bereich „Am Klösterle“, „Professor-Bolter-Straße“ sowie „Herzmanner Weg“ liegt jeweils keine wesentliche Änderung der Schallsituation vor. Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen können daher vorhabenbedingt nicht abgeleitet werden.

B.4.7.1.1.4.10 Ergebnis

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung zeigt, dass insgesamt betrachtet die im Verfügbaren Teil unter A.4.5.1 auferlegten aktiven Schallschutzmaßnahmen - vorbehaltlich des Bereiches „Am Gehrenberg“ - zur Vermeidung von Schutzfällen gemäß § 41 BImSchV im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Alle anderen Varianten aktiven Schallschutzes erweisen sich als unverhältnismäßig im Sinne des § 41 BImSchG.

Zwar sind bei einigen Anwesen insbesondere nachts die Grenzwerte deutlich überschritten. Allerdings kann bei der Gesamtbeurteilung vorliegend die bestehende Vorbelastung nicht unberücksichtigt bleiben. Daraus folgt zwar nicht, die bedingt durch das Planvorhaben eintretende Verschlechterung der Situation an sich zu rechtfertigen. Zu Lasten weiteren aktiven Lärmschutzes fällt jedoch ins Gewicht, dass die Zunahme der Schallimmissionen in den überwiegenden Bereichen bei etwa maximal 0,2 dB(A) liegt, in den Bereichen Argenbrücke und Friedhofwegs sind es maximal 0,7 dB(A) und damit im nicht spürbaren Bereich. Auch vor diesem Hintergrund erscheinen die im Übrigen hohen Kosten pro gelösten Schutzfall als unverhältnismäßig.

Die hohe Vorbelastung in Kombination mit der geringen Pegelzunahme führt auch dazu, dass eine Verkehrswertminderung der entsprechenden Grundstücke nicht zu erwarten ist. Zwar verschärft sich vorhabenbedingt die bereits bestehende Verkehrslärsituation. Allerdings leitet sich aufgrund der relativ geringen Pegelzunahme daraus nicht ab, dass entgegen dem Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung weitere als mit diesem Beschluss die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

Für die Gebäude, an denen trotz der festgestellten aktiven Maßnahmen der Immissionsgrenzwert überschritten ist, erhalten die Betroffenen im Übrigen einen grundsätzlichen Anspruch auf passiven Schallschutz.

Durch passive Maßnahmen können die Belastungen angemessen ausgeglichen werden; die nach der 24. BImSchV einzuhaltenden Innenraumpegel gewährleisten, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu besorgen sind. Die nächtliche Belastung durch Schienenverkehrslärm liegt zwar teilweise bei über 60 dB(A). Allerdings können auch derart erhebliche Geräuschbelastungen nach dem Konzept der §§ 41 ff. BImSchG regelmäßig ausreichend kompensiert werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. November 2016, Az. 3 C 5/15). Dass dies vorliegend nicht möglich wäre, ist weder geltend gemacht noch ersichtlich.

Diesbezügliche Einwendungen werden zurückzuweisen.

B.4.7.1.1.5 Passiver Schallschutz

In diesem Planfeststellungsbeschluss werden im Verfügenden Teil A entsprechende Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG dem Grunde nach festgelegt.

Die Eigentümer der betroffenen Anwesen haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um – entsprechend dem Zeitraum ihrer vorwiegenden Nutzung – tatsächlich schutzbedürftige Räume (Kinderzimmer, Schlaf- und Wohnräume) vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Zu diesen sog. passiven Lärmschutzmaßnahmen gehören z.B. Lärmschutzfenster und ggf. Schalldämm-Lüfter, etc.

Grenzwertüberschreitungen an schutzbedürftigen Anwesen bewirken nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzfenster und dergleichen, sondern in erster Linie einen Anspruch auf Überprüfung hinsichtlich passiver Schallschutzmaßnahmen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) beurteilt sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

Die Entschädigung wird im Übrigen erst fällig, wenn die Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen auch erbracht worden sind (vgl. § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG).

Für einen zeitlich angemessenen Anstoß des Verfahrensprozedere zur Umsetzung des Einbaus von passiven Lärmschutzmaßnahmen und deren Entschädigung sind die betroffenen Erstattungsberechtigten von der Vorhabenträgerin mit Beginn der zugehörigen Baumaßnahmen noch einmal nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung unter Beigabe eines entsprechenden Antragsformulars hinzuweisen. Dabei ist ebenfalls der praktische Ablauf zur Bestimmung der tatsächlichen Entschädigungsansprüche entsprechend der in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten Voraussetzungskriterien darzustellen sowie die Adresse eines aktuellen Ansprechpartners für die Antragstellung bei der Vorhabenträgerin bzw. dem Projektverantwortlichen anzugeben.

Die Vorhabenträgerin wird dann auf Antrag die tatsächliche Schutzbedürftigkeit gutachterlich prüfen lassen und mit den letztlich erstattungsberechtigten Antragstellern eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abschließen. Diese Vorgehensweise ist erforderlich, weil im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss

und den planfestgestellten Unterlagen zwar die grundsätzlich anspruchsberechtigten Anwesen ausgewiesen sind, eine objektbezogene Ermittlung der schutzbedürftigen Räume und der Umfassungsbauteile als Voraussetzung für die Bemessung des passiven Lärmschutzes im Einzelnen aber noch zu erfolgen hat.

Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend eine Vereinbarung abzuschließen. Falls dabei keine Einigung erzielt werden sollte, wird die Festsetzung der Erstattung in einem nachfolgenden Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde geregelt.

Die Vorhabenträgerin sollte die passiven Schallschutzmaßnahmen so frühzeitig in Angriff nehmen, dass sie bereits in der Bauphase Wirkung entfalten. Auf die entsprechende Nebenbestimmung im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

B.4.7.1.1.6 Außenwohnbereiche

Außenwohnbereiche (insbesondere Terrassen und Balkone) können im Gegensatz zu Innenwohnräumen nicht durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Sie gehören jedoch ebenfalls zum grundrechtlich geschützten Eigentum sowie zum immissionsschutzrechtlich geschützten Bereich.

Das Interesse an ungestörter Nutzung der Außenwohnbereiche, in denen die hierbei maßgeblichen Tagesschwellenwerte überschritten werden, rechtfertigt allerdings nicht eine Unterlassung des Vorhabens. Wenn mögliche Schutzanlagen untunlich sind, leitet sich stattdessen gemäß § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG unter entsprechenden Voraussetzungen jedoch ein Entschädigungsanspruch ab.

Ansprüche auf angemessene Entschädigungen in Geld für Immissionsbelastungen in tatsächlich zu schützenden Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze etc., die zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignet und bestimmt sind) stehen den betroffenen Eigentümern zu, wenn in diesen Außenwohnbereichen die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm oberhalb des maßgeblichen Immissionsgrenzwertes für den Tagzeitraum liegen und gleichzeitig für den Tageszeitraum eine wesentliche Änderung vorliegt.

Eine wesentliche Änderung der Schallsituation liegt im PFA 14.1 nur bei den Außenwohnbereichen vor, bei denen der Beurteilungspegel von 70 dB(A) weiter erhöht wird, denn eine Zunahme des Beurteilungspegels von mindestens 3 dB(A) oder auf

mindestens 70 dB(A) am Tage ist bei keinem Anwesen festzustellen. Dies ist im Abschnitt 14.1 nur bei einem Gebäude der Fall. An allen anderen Anwesen liegt der Beurteilungspegel unter 66 dB(A) im Tageszeitraum; eine wesentliche Änderung für den Außenwohnbereich ist somit auszuschließen.

Die Voraussetzungen für diesen Entschädigungsanspruch liegen dem Grunde nach bei dem in Ziffer A.4.5.4 benannten Anwesen vor. Für dieses Anwesen ist somit zu prüfen, ob tatsächlich zu schützende Außenwohnbereiche vorhanden sind. Nur dort ist dann die Lärmbelastung auszugleichen, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Die Bemessung der Entschädigung für eine tatsächlich vorhandene eingeschränkte Außenwohnbereichsnutzung infolge von Lärmbeeinträchtigungen richtet sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR“.

B.4.7.1.1.7 Gesamtlärmbetrachtung

Der Beurteilungspegel bezieht sich - wie oben ausgeführt - auf den zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden.

Aufgrund von einschlägigen Verwaltungsgerichtsurteilen muss eine Gesamtschallpegelbetrachtung erfolgen, wenn der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege potentiell zu einer Lärmbelastung führt, bei der Gesundheitsgefahren oder ein Eingriff in die Substanz des Eigentums nicht ausgeschlossen werden können. Das bedeutet, dass wenn eine bereits vorhandene Lärmbelastung so weit erhöht wird, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen bei den Betroffenen entstehen können, das Problem in der Planfeststellung zu bewältigen wäre.

Die Vorhabenträgerin hat eine Gesamtlärmbetrachtung vorgelegt (Anlage 10.6). Darin wurden zunächst die Bereiche identifiziert, in denen möglicherweise eine kritische Gesamtlärmbelastung aus zunehmendem Schienenlärm und Straßenlärm resultieren könnte. Dies sind die Bereiche, in denen der Gesamtpegel mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts beträgt, und die Differenz zwischen dem energieäquivalenten Dauerschallpegel aus dem Straßenlärm und dem Beurteilungspegel aus dem Schienenlärm nicht mehr als 10 dB beträgt. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass in diesem Fall (Differenz der Dauerschallpegel der Lärmquellen Stra-

ße und Schiene von 10 dB oder mehr) die Quelle mit dem niedrigeren Pegel im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung irrelevant ist. Denn wenn zwei Pegel, die sich um 10 dB unterscheiden, addiert werden, ist die Pegelsumme nur um 0,4 dB höher als der höhere der beiden Pegelwerte. Die Prüfung für den Planfeststellungsabschnitt 14.1 ergab, dass bei keinem Gebäude die Kriterien erfüllt sind.

Im Bereich des PFA 14.1 wurden die L 320 und die B 32 in Wangen bei der Berechnung berücksichtigt. Die sonstigen querenden Landes- und Gemeindestraßen im Bereich Wangen weisen so geringe Verkehrsstärken auf, dass diese nicht Bestandteil des Verkehrsmonitorings 2013 waren. Die auftretenden Verkehrsstärken sind im Sinne der Gesamtlärmsituation somit vernachlässigbar.

Zur Abgrenzung der für den Gesamtlärm relevanten Bereiche wird ergänzend um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Anlage 10.6 Bezug genommen.

Die Große Kreisstadt Wangen hat einen Schallgutachter hinzugezogen, der die Auffassung vertritt, es dürfe bei der Gesamtlärbetrachtung keine Bagatellgrenze angewandt werden. Die Planfeststellungsbehörde hält zusammen mit der Anhörungsbehörde die Vorgehensweise der Vorhabenträgerin allerdings für sachgerecht und angemessen. Die Vorgehensweise ist geeignet, um im Rahmen der Abwägung aller betroffenen Belange den gebotenen Grundrechtsschutz zu gewährleisten. Es ist, auch angesichts der Unsicherheiten aufgrund der Heterogenität der Berechnungsmethoden, nicht geboten, bei einer tatsächlich vorhandenen deutlichen Vorbelastung den Vorhabenträger zu verpflichten, Schutzvorkehrungen zu ergreifen bzw. einen Ausgleich in Geld zu leisten für einen rechnerischen Verursachungsbeitrag von 0,4 dB(A) oder weniger.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass für den Tages- wie auch für den Nachtzeitraum vorliegend kein Bereich mit einer Verschlechterung der Schallsituation festzustellen ist. Es waren daher keine weiteren Berechnungen notwendig.

B.4.7.1.2 Erschütterungen

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. Die von den Zügen ausgelösten Schwingungen werden über den (Gleis)Oberbau, das Planum und das umgebende Erdreich in die Fundamente benachbarter Gebäude übertragen. Von dort werden die Schwingungen im Gebäude weitergeleitet und können zu spürbaren Deckenschwingungen (Erschütterungen) in den Räumen führen. In der Regel können lästigkeitsrelevante Erschütterungen in

Gebäuden auftreten, die näher als 40 m zur Bahnlinie liegen. Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb sind dagegen nicht zu erwarten.

Sekundärer Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Die Höhe des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und raumspezifischen Faktoren abhängig.

Für das vorliegende Vorhaben hat die Vorhabenträgerin eine Erschütterungstechnische Untersuchung erstellen lassen und den Planunterlagen als Anlage 11 beigelegt. Im Rahmen der Untersuchung wurde dabei ermittelt, ob infolge der geplanten Baumaßnahmen eine Änderung der Erschütterungssituation in der Nachbarschaft zu erwarten ist bzw. inwieweit hieraus ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen entsteht. Die Anlage 11 wurde im Anschluss an das Anhörungsverfahren im Hinblick auf die Zugzahlen im Nahverkehr überarbeitet, neue oder geänderte Betroffenheiten ergaben sich daraus allerdings nicht.

Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung wurden zunächst alle Gebäude bis ca. 50 m Gleisabstand erfasst. Hieraus wurde vorliegend ein repräsentatives (Auswahlkriterien: Gleisnähe, Gründung, Deckenart) Gebäude ausgewählt (= Immissionsort). Für diesen Immissionsort wurde der gegenwärtige Zustand der Erschütterungen messtechnisch erfasst (vgl. Anhang zu Anlage 11). Die Auswahl des Objektes ermöglicht eine Übertragung der Ergebnisse - die eine obere Abschätzung darstellen - auf andere bzw. entfernter gelegene Bereiche / Objekte. Für weitere Einzelheiten wird insoweit auf die ergänzte Anlage 11.1, insbesondere Kapitel 7.3.3 und 7.3.4, verwiesen.

Zusammenfassend kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass der Immissionsort 5117 aufgrund seiner Gleisnähe als repräsentativ für den gesamten gleisnahen Abschnitt 3 (Bahn-km 14,750 bis 15,0), in dem der Immissionsort liegt, wie auch für die Abschnitte 1 (Bahn-km km 13,632 – 14,0) und 2 (Bahn-km km 14,0 – 14,750) betrachtet werden kann. Dies gilt ebenso für die Dammhöhen, dieser nimmt in Abschnitt 3 ab, somit stellt auch diesbezüglich der ausgewählte Immissionsort den ungünstigsten Fall bzw. die niedrigste Dammhöhe dar.

Über den gesamten Streckenabschnitt liegt stets eine obere Kiesschicht unterschiedlicher Mächtigkeit auf, darunter eine Schicht Ton (sandig). Nur ein Aufschluss bei 13,850 weist kleinräumig (hinsichtlich der Längenentwicklung) eine Schicht der Mächtigkeit 2,7 m von Schluff (stark sandig), auf. Insgesamt sind keine ausgedehnten

ten Torf-/Weichschichten vorhanden. Somit kann unter erschütterungstechnischen Gesichtspunkten auch der Punkt „Untergrundbeschaffenheit“ durch den gewählten IO 5117 als ausreichend abgedeckt angesehen werden. Im Übrigen wird auf die Anlage 11.1 verwiesen.

Im Bereich von Bahn-km 15,320 befindet sich ein Objekt mit einem Gleisabstand von lediglich ca. 8 m und somit deutlich näher zur Erschütterungsquelle als der o.g. messtechnisch untersuchte Immissionsort. Im angrenzenden Planfeststellungsabschnitt 14 wurden drei Gebäude mit vergleichbaren Gleisabständen messtechnisch untersucht. Für eines dieser Gebäude wurden Überschreitungen der Beurteilungskriterien prognostiziert und Erschütterungsschutzmaßnahmen vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass auch am hier vorliegenden Objekt die Beurteilungskriterien überschritten werden; Schutzmaßnahmen somit erforderlich werden.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt. Die Vorhabenträgerin hat Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen vorzusehen bzw. es sind ihr ggf. solche Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Nur für den Fall, dass solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar sind, können diese unterbleiben und der Betroffene hat Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings sind in der DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass bei deren Überschreitung – anders als bei gesetzlich normierten Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit stellen die dort genannten Werte keine absolute Grenze dar, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei baulich geänderten Schienenwegen ist zu prüfen, ob die Vorbelastung durch das Hinzutreten weiterer Erschütterungseinwirkungen in beachtlicher Weise erhöht wird und diese Erhö-

hung eine unzumutbare Beeinträchtigung darstellt. Eine Erhöhung der Vorbelastung ist dann relevant, wenn die prognostizierte Erschütterungsbelastung die Anhaltswerte nach Tabelle 1 der DIN 4150, Teil 2 überschreitet. Im ersten Schritt einer Erschütterungstechnischen Untersuchung wird daher die Prognosebelastung hinsichtlich der maximalen bewerteten Schwingstärke $KB_{F_{max}}$ und der Beurteilungsschwingstärke $KB_{F_{Tr}}$ auf Einhaltung der Anforderungen nach Tabelle 1 der DIN 4150, Teil 2 geprüft. Werden die Anhaltswerte nicht überschritten, sind Ansprüche auf Maßnahmen des Erschütterungsschutzes zu verneinen. Es wird dann regelmäßig von der Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ausgegangen, unabhängig davon, um welchen Betrag eine Erhöhung gegenüber der Vorbelastung aufgetreten ist. Treten hingegen Überschreitungen der Anhaltswerte auf, so sind die maximale bewertete Schwingstärke $KB_{F_{max}}$ und die Beurteilungsschwingstärke $KB_{F_{Tr}}$ auch für die Vorbelastung zu ermitteln und mit den im ersten Schritt ermittelten Werten der Prognosebelastung zu vergleichen. Im Rahmen der Zumutbarkeit müssen sich die Betroffenen eine vorhandene Belastung zurechnen lassen, so dass nur eine erhebliche Erhöhung der Belastung als unzumutbar anzusehen ist. Die Frage, wann eine erhebliche und unzumutbare Erhöhung der Erschütterungseinwirkungen vorliegt, muss prinzipiell im Einzelfall entschieden werden. Nach der gefestigten Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde sind Erhöhungen der Belastung von mehr als 25 % gegenüber dem Bestand als erheblich anzusehen. Insofern werden Erschütterungsschutzmaßnahmen nur dann für erforderlich erachtet, wenn die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 nicht erfüllt sind und die Erschütterungsbelastung in der Prognose gegenüber der Vorbelastung um mindestens 25 % zugenommen hat. Die vorhabenbedingte Zunahme der Beurteilungsschwingstärke gegenüber der Vorbelastung wäre dann durch Schutzmaßnahmen auf weniger als 25% zu begrenzen oder alternativ wären die Anhaltswerte nach der DIN 4150-2, Tabelle 1, einzuhalten. Ein Anspruch auf Erfüllung beider Kriterien besteht nicht.

Auch zur Beurteilung der Zumutbarkeit von sekundären Luftschallimmissionen fehlen normative Festsetzungen. Es ist daher sachgerecht, sich zur Beurteilung des sekundären Luftschalls an andere Gesetze, Verordnungen und Regelwerke auf Grund von Plausibilitätsbetrachtungen anzulehnen und die Frage nachteiliger Wirkungen im Einzelfall zu entscheiden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist es plausibel, zur Beurteilung des sekundären Luftschalls den aus Tabelle 1 der 24. BImSchV abgeleiteten Innenpegel als Beurteilungsmaßstab für den sekundären

Luftschall heranzuziehen. Dieser Entscheidung liegt die Überlegung zugrunde, dass es sich bei den sekundären Luftschallimmissionen – wenn auch im weiteren Sinne – um Verkehrslärmimmissionen handelt. Zwar unterliegt der sekundäre Luftschall nicht den Regelungen der 24. BImSchV, da deren Anwendung die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges voraussetzt, so enthält die Verordnung doch Vorgaben für zulässige Innenraumpegel aus Verkehrslärmimmissionen in Abhängigkeit von der Raumnutzung. Mit der Festsetzung der zulässigen Innenraumpegel hat sich der Verordnungsgeber an die schon vor Erlass der 24. BImSchV entwickelten Zumutbarkeitsschwelle für Innenraumpegel von 30 dB(A) für Schlafräume und 40 dB(A) für sonstige Wohnräume orientiert. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit stellen die dort genannten Werte keine absolute Grenze dar, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Körperschallimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei der Einhaltung der Innenraumpegel kann regelmäßig von der Zumutbarkeit der Körperschallimmissionen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ausgegangen werden. Lediglich in Einzelfällen ist wegen besonderer Umstände des Einzelfalles denkbar, dass es auch unterhalb der in den Vorschriften vorgegebenen Grenzwerte zu nachteiligen Wirkungen auf Rechte Dritter kommen kann. Bei der Überschreitung der jeweils einschlägigen Werte ist regelmäßig von der Unzumutbarkeit der Körperschallimmissionen auszugehen und besteht lediglich im Einzelfall die Möglichkeit, Schutzvorkehrungen bzw. die Leistung einer Entschädigung (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) gänzlich zu versagen.

Zum sekundären Luftschall gelten die Ausführungen zur schutzmindernden Wirkung einer gegebenen Vorbelastung sinngemäß. Bei Überschreitung der Anhaltswerte darf durch die Ausbaumaßnahme bedingt keine wesentliche Zunahme der sekundären Luftschallimmissionen erfolgen. Es ist nicht zu beanstanden, dass sich die Vorhabenträgerin bezüglich der Erheblichkeitsschwelle sekundärer Luftschallimmissionen an einem Wert von 2,1 dB(A) orientiert hat. Pegelerhöhungen von mindestens 2,1 dB(A) werden bei der Beurteilung von Luftschallimmissionen allgemein üblich als wesentlich angesehen.

Basierend auf dem aktualisierten Verkehrsmengengerüst wurden in der erschütterungstechnischen Untersuchung die Beurteilungsschwingstärken für den Prognose-Nullfall sowie den Prognose-Planfall prognostiziert und anhand DIN 4150, Teil 2 sowie weiterer Richtlinien beurteilt. Darüber hinaus wurden auch Auswirkungen hinsichtlich des sekundären Luftschalls untersucht.

Die Prognoseberechnungen ergeben, dass im Hinblick auf Erschütterungen am repräsentativen IO 5117 das Signifikanzkriterium nicht erfüllt wird, d.h. es findet keine wesentliche Zunahme statt. Auch sind die Anhaltswerte stets eingehalten. Damit sind die Beurteilungskriterien an allen Immissionsorten eingehalten. Auch die Schwelle für eine mögliche Gesundheitsgefährdung wird sehr weit unterschritten. Im Hinblick auf den Sekundärluftschall am repräsentativen IO 5117 werden die Sekundärluftschallpegel erhöht und auch das Signifikanzkriterium wird tags erfüllt, d.h. es findet eine wesentliche Zunahme statt. Die Anhaltswerte sind jedoch stets eingehalten. Im Übrigen wird ergänzend auf die Anlage 11.1 verwiesen.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass wesentliche Verschlechterungen nicht zu erwarten sind. Die Beurteilungskriterien sind an allen Immissionsorten eingehalten (s.o.), so dass der Vorhabenträgerin insoweit keine Schutzmaßnahmen aufzuerlegen sind.

Für das Objekt Friedhofsweg 56 hat die Vorhabenträgerin Schutzmaßnahmen abgeschätzt, die zu einer Einhaltung der Anhaltswerte erforderlich sind. Auf die geänderte / ergänzte Anlage 11.1, Kapitel 8 wird verwiesen. Als wirksame Schutzmaßnahme hat sich der Einbau von sogenannten „Besohnten Schwellen“ auf einer Länge von ca. 35 m herausgestellt. Auf das Bauwerksverzeichnis, Anlage 3, lfd. Nr. 4.005, wird verwiesen. In Ergänzung dessen hat die Planfeststellungsbehörde zur Absicherung der oben erwähnten Abschätzung unter A.4.5.5 eine Nebenbestimmung aufgenommen, mit der die Vorhabenträgerin verpflichtet wird, nach Inbetriebnahme der Strecke eine erschütterungstechnische Messung am Gebäude Friedhofsweg 56 in Wangen durchzuführen. Sofern hier wider Erwarten die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung vorzusehen. Das Eisenbahn-Bundesamt wird über das Ergebnis informiert. Sofern solche Maßnahmen nicht realisierbar oder untunlich sind, gewährt die Vorhabenträgerin dem Eigentümer eine entsprechende Entschädigung.

B.4.7.1.3 Elektromagnetische Felder

Wesentliche Grundlage zur Beurteilung der Wirkungen elektromagnetischer Strahlung auf die menschliche Gesundheit ist die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV). Die im Juni 2013 verabschiedete Novellierung ist am 22. August 2013 in Kraft getreten. Die Verordnung soll Menschen vor den schädlichen Auswirkungen durch nichtionisierende Strahlung schützen. In ihr sind zur Gesundheitsvorsorge für den Menschen Grenzwerte für die Immissionen von elektrischen

und magnetischen Feldern festgelegt, die beim Betrieb von Hoch- und Niederfrequenzanlagen entstehen. Mit der Novellierung entsprechen die Vorschriften dem aktuellen technischen und wissenschaftlichen Stand.

Für das elektrische Wechselfeld der Bahnoberleitungen mit 16,7 Hz (15 kV) gelten gemäß § 3 Abs. 2 der 26. BImSchV in Verbindung mit Anhang 1 folgende Grenzwerte:

- Elektrische Feldstärke: 5 kV/m
- Magnetische Induktion: 300 µT

Diese Grenzwerte werden selbst bei stark frequentierten elektrifizierten Strecken unmittelbar unter der Oberleitung eingehalten. In den an die Bahnanlagen angrenzenden Flächen werden die Grenzwerte der 26. BImSchV damit deutlich unterschritten. Gesetzlich festgeschriebene Mindestabstände zwischen Leitungsanlagen und Wohnbebauung gibt es nicht.

Die Vorhabenträgerin hat eine Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit vorgelegt (Anlage 18). Danach werden die Grenzwerte eingehalten. Die Überprüfung querender/paralleler Anlagen im Hinblick auf die nach § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV gebotene summarische Betrachtung hat ergeben, dass sich die Einwirkungsbereiche in sechs Fällen überlappen. Anhand der jeweiligen Summenermittlung (26. BImSchV, Anhang 2a) wurde die Einhaltung der Grenzwerte auch hierfür nachgewiesen. Ein zusätzlicher Immissionsbeitrag durch Hochfrequenzanlagen im Sinne der 26. BImSchV ist aufgrund der Entfernungen nicht zu berücksichtigen.

Generell ist nicht auszuschließen, dass es durch elektrische und magnetische Wechselstromfelder zur Beeinträchtigung von Geräten oder deren Nutzung kommt. Allgemeingültige Grenzwerte im Hinblick auf Geräte und deren Nutzung existieren allerdings nicht. Betroffen wären vor allem Monitore mit Kathodenstrahlröhren, aber auch medizinische und wissenschaftliche Labor- und Diagnosegeräte, die empfindlich auf Magnetfelder reagieren.

Aktive Implantate wie Herzschrittmacher, Nervenstimulatoren, Insulinpumpen u.a., die mit elektronischen Schaltkreisen ausgestattet sind, können durch niederfrequente Felder gestört werden. So sind unmittelbar unter einer 380-kV-Hochspannungsfreileitung Störungen nicht ausgeschlossen, wobei die Empfindlichkeit der Geräte sehr unterschiedlich ist. Im Bereich der mit 16,7 Hz betriebenen Bahnstromleitungen sind allerdings keine Wirkungen bekannt. Es ist nicht geboten, aufgrund der verbleibenden Risiken von der Planung abzusehen. Soweit eine Ein-

wenderin in der Erörterung auf die Thematik Bezug genommen und weiteren Vortrag angekündigt hat, ist kein weiterer Eingang erfolgt. Die in der Erörterung erhobene Forderung nach einer Unbedenklichkeitsbescheinigung für die Nutzung sämtlicher elektronischer medizinischer Hilfsmittel im Bereich der Bahnstromanlage wird aus den o.g. Gründen abgelehnt.

Somit ist davon auszugehen, dass durch die betriebsbedingten elektromagnetischen Felder keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten sind. Alle diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

B.4.7.2 Baubedingte Immissionen

Während der Bauphase verursacht das gegenständliche Vorhaben – zeitlich begrenzt – Lärm- und Erschütterungsimmissionen, wobei in gewissem Maße auch bauzeitlich bedingte Staubimmissionen auftreten können.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich die Vorhabenträgerin bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind. Ergänzend hierzu wird durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss sichergestellt, dass sich keine unzumutbaren Immissionsbeeinträchtigungen, insbesondere in Form von Schall und Erschütterungen sowie Staub, für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft während der durchzuführenden Bauarbeiten ergeben.

B.4.7.2.1 Baulärm

B.4.7.2.1.1 Rechtliche Grundlagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf das fertig gestellte Vorhaben erfolgt, sondern auch dessen Herstellung umfasst. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vor-

haben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970, AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt.

Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm von der Vorhabenträgerin bzw. den Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann nach Ziffer 4.1 allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

B.4.7.2.1.2 Baulärmprognose in der schalltechnischen Untersuchung

In der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm (Anlage 10.5) sind im Einzelnen die zu erwartenden Schallimmissionen aus den Bautätigkeiten anhand der vorläufigen Beschreibung der Arbeits- bzw. Bauphasen prognostisch für die nächstgelegene Bebauung zur Tag- und Nachtzeit berechnet und beurteilt worden. Die Immissionsberechnung wurde anhand plausibler Ansätze zu den Arbeitsgeräten mit deren Schalleistungswirkpegeln und ohne Berücksichtigung eventuell möglicher Minderungsmaßnahmen durchgeführt. Sie zeigt somit zunächst die Größenordnung auf, in welcher die Immissionen aus den Bautätigkeiten liegen können, sofern keine weiteren Minderungsmaßnahmen ergriffen werden. In Baulärberechnungen werden im Übrigen regelmäßig z.T. deutlich höhere Pegel prognostiziert, als sie beim Betrieb der entsprechenden Baumaschinen tatsächlich auftreten. So wird insbesondere der Maschinen-Schalleistungspegel gegenüber dem praktischen Baubetrieb in

der Regel zu hoch angesetzt (u.a. Ermittlung bei andauernder Nenndrehzahl, Überbewertung geräuschintensiver Einzelvorgänge im Betriebsmix).

Als Ergebnis der Untersuchung zeigt sich, dass die grundsätzlich maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm teilweise im Tageszeitraum und vor allem im Nachtzeitraum prognostisch nicht eingehalten werden.

Die Bauarbeiten zur Elektrifizierung der „Allgäubahn“ im PFA 14.1 lassen sich in folgende lärmintensive Bautätigkeiten mit prognostizierten Überschreitungen der grundsätzlich in der AVV Baulärm festgesetzten gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte unterteilen:

- Rammgründung der Oberleitungsmaste
- Erstellung Randweg
- Erstellung Kabeltrog km 13,632 – km 14,100
- Erstellung Schallschutzwand Wangen km 13,875 – km 14,125
- Erneuerung Eisenbahnüberführung Lindauer Straße km 14,047
- Erneuerung Eisenbahnüberführung Obere Argen km 14,406
- Erstellung Schallschutzwand Obere Argenbrücke km 14,260 – km 14,580

B.4.7.2.1.3 Berücksichtigung der Lärmvorbelastung in der Baulärmuntersuchung

Bei Überschreitungen der grundsätzlich maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm im Baubetrieb, kann nach Ziffer 4.1 dann von Maßnahmen zur Lärminderung abgesehen werden, soweit dadurch wegen einer vorhandenen Lärmvorbelastung keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten. Dies gilt (auch bei rechnerischen Prognosen) bis zu einer unter Berücksichtigung der tatsächlich vorhandenen Vorbelastung projektspezifisch zu ermittelnden fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle.

An der im Nahbereich der Bahnstrecke gelegenen Bebauung treten aus dem bisher bestehenden Bahnverkehr Beurteilungspegel von ca. 60 dB(A) auf. Unter Berücksichtigung dieser Vorbelastung wird in der schalltechnischen Untersuchung grundsätzlich davon ausgegangen, dass dort der nächtliche Richtwert der AVV Baulärm für geschlossene Siedlungsbereiche auf grundsätzlich 50 dB(A) bzw. für Wohngebäude im Außenbereich und „Gebiete, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen“ untergebracht sind auf projektspezifisch 55 dB(A) angehoben werden kann. Im Einzelnen wird dazu auch auf Anlage 10.5 verwiesen.

Eine solch konservative Abschätzung liegt hier für die Nachbarschaft auf der sehr sicheren Seite, weil bei der Anrechnung einer die zugehörigen Richtwerte überschreitenden Vorbelastung eine Unterscheidung nach Gebietseinstufungen grundsätzlich nicht erforderlich ist. Denn die in der spezifischen Beurteilung schutzmindernd berücksichtigbare tatsächlich vorhandene Vorbelastung wirkt mit ihrem Lärmpegel auf die Nachbarschaft ein, egal in welcher Gebietseinstufung. Nur wenn die Vorbelastung z.B. unter einzelnen (höheren) gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten liegt, sind dann natürlich diese Richtwerte maßgeblich. Im Übrigen kann bei der Berücksichtigung eines projektspezifisch erhöhten Richtwerts die Vorbelastung sogar gerade noch uneingeschränkter (mit geringerem Abschlag) herangezogen bzw. „ausgenutzt“ werden, falls – wie hier für Zeiten mit Streckensperrung – diese Vorbelastung während der Bauzeit entfällt. Die Vorbelastung ist nicht als Fremdgeräusch-Vorbelastung gerade ausschließlich zum Zeitpunkt der Baumaßnahme zu verstehen, sondern als für die tatsächlichen Verhältnisse maßgebliche (langjährig) „plan-gegebene“ Vorbelastung im Einwirkungsbereich, wie hier z.B. eben diejenige aus einem langjährig tatsächlich bestehenden Verkehrsweg.

B.4.7.2.1.4 Beurteilung von Lärmschutzvorkehrungen in der Baulärmuntersuchung

Anhand der prognostizierten Baulärmimmissionen werden in der schalltechnischen Untersuchung die spezifischen Beeinträchtigungen im Bereich der einzelnen Bautätigkeiten aufgezeigt. Dabei sind auch die aus der Bauablaufplanung jeweils ableitbaren Zeiträume der maßgeblichen Beeinträchtigungen für die verschiedenen Bautätigkeiten sowie der Umgriff der Betroffenen ohne und mit Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelt worden. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte werden für die verschiedenen Bautätigkeiten, welche sich grundsätzlich auch hinsichtlich einer linienförmig fortschreitenden bzw. stationären Bautätigkeit unterscheiden, verschiedene Möglichkeiten von Schutzvorkehrungen beleuchtet.

Für sog. wandernde Baustellen (für Mastgründungen, Montagearbeiten, Kabeltrog, Randweg, Schallschutzwände) sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von mobilen Lärmschutzwänden im Gleisbereich nur mit erheblichem Aufwand zu realisieren. Aufgrund des zudem bei diesen Bautätigkeiten schnellen Baufortschritts (je Mast: ca. 1 Stunden, Kabeltrog: 5-10 m pro Stunde, Randweg: 15-20 m pro Stunde) mit daraus bedingten jeweils nur kurzen Beeinträchtigungen von wenigen Stunden bzw. Tagen und dementsprechend notwendigem häufigen Umsetzen mobiler Abschirmungen werden solche Schutzvorkehrungen grundsätzlich als unverhältnismä-

ßig angesehen. Stattdessen werden Bereiche bestimmt, in denen keine Nachtarbeiten stattfinden sollen bzw. Bereiche mit eingeschränkter Nachtarbeit definiert. Dazu wird in der Baulärmuntersuchung vorgeschlagen, die lärmkritischen Arbeiten im Bereich des angrenzenden geschlossenen Siedlungsgebiets von Wangen ausschließlich im Tageszeitraum durchzuführen. Im Bereich von naheliegenden Wohngebäuden im Außenbereich und weiter entfernt liegenden Siedlungsbereichen mit nur geringer Anzahl von betroffenen Gebäuden mit maßgeblichen Richtwerteüberschreitungen sollen nächtliche Arbeiten unter größtmöglicher Rücksichtnahme (z.B. Beschränkung auf Tagesrandzeiten) durchgeführt werden. Die Arbeiten für die Fundamente der geplanten Schallschutzwand sollen im Tagzeitraum stattfinden. Beeinträchtigungen durch die wandernde Baustelle nehmen einen Zeitraum von wenigen Tagen ein. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Abschirmungen sind auch hier im Gleis- und Böschungsbereich von Wangen nur mit erheblichem Aufwand zu realisieren. Zumindest für die im Nahbereich der Bahntrasse liegenden Gebäude, die einen Vorsorgeanspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach, aus der Verkehrslärm-Beurteilung nach 16. BImSchV besitzen, sind diese Maßnahmen bereits vor Beginn der Baumaßnahme umzusetzen.

Im Übrigen wird ergänzend auf die Ausführungen in der Baulärmuntersuchung verwiesen (vgl. Anlage 10.5).

B.4.7.2.1.5 Abwägung und Entscheidung zum Schutzkonzept

Die im Baulärmgutachten vorgenommene Prognose von Betroffenheiten und die Verhältnismäßigkeitsbetrachtung zur Beurteilung von Lärmschutzvorkehrungen sind nicht zu beanstanden.

Die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft sind anhand plausibler Ansätze ermittelt und die jeweiligen Zeiträume maßgeblicher Beeinträchtigungen der verschiedenen Bautätigkeiten aus der vorläufigen Bauablaufplanung auf der sicheren Seite liegend abgeleitet worden. Anhand dieser Daten kann das voraussichtliche Ausmaß von Baulärmbetroffenheiten ausreichend genau beurteilt und die gebotene Abwägung hinsichtlich der Art und des Umfangs verhältnismäßiger Schutzvorkehrungen getroffen werden.

Schutzvorkehrungen

So ist hier die Anordnung temporärer Schallschutzmaßnahmen wie z.B. mobiler Lärmschutzwände um die Bauflächen herum nicht verhältnismäßig unter dem Aspekt, dass diese nach z.T. nur 1-stündigem Arbeitszyklus bereits wieder versetzt

werden müssen. Im Übrigen könnten auch damit die Vorgaben der AVV Baulärm insbesondere nachts nicht vollständig eingehalten werden. Stattdessen ist es wirksamer, auf lärmkritische Bauarbeiten im Nahbereich von Siedlungsgebieten in der Nachtzeit möglichst zu verzichten und somit einen Großteil der maßgeblichen Belästigungen von vorneherein zu vermeiden. Dazu werden – wie vom Schallgutachter vorgeschlagen – für die unterschiedlich lauten, verschiedenen lärmkritischen Bautätigkeiten (z.T. auch unter Berücksichtigung einer immerhin nur zurückhaltend angesetzten Vorbelastung) entsprechende Baufelder mit generellem Verzicht auf Nachtarbeit oder mit Einschränkungen bei der Nachtarbeit (Planung mit größtmöglicher Beschränkung auf Tagesrandzeiten anhand aktueller Bauablaufplanung) festgelegt.

Die fortschreitenden Rammgründungen der Oberleitungsmaste sind demnach so zu planen, dass im Bereich von Wangen keine Nachtarbeiten stattfinden.

Die Erstellung des Randwegs entlang der Trasse sowie die Erstellung des Kabeltrogs im gesamten Planungsabschnitt sind so zu planen, dass diese im Bereich von Siedlungsgebieten grundsätzlich im Tageszeitraum zu erstellen sind. In Bereichen außerhalb der geschlossenen Bebauung sind für im Nahbereich der Bahntrasse gelegene Gebäude zumindest Einschränkungen bei der Nachtarbeit (größtmögliche Beschränkung auf Tagesrandzeiten) zu berücksichtigen. Aufgrund der gerade im Nahbereich der Bahntrasse vorhandenen erheblichen Vorbelastung durch Schienenverkehr (deutlich oberhalb der Richtwerte), die insbesondere berücksichtigt werden kann, wenn diese während der Bauarbeiten entfällt, können weitergehende Minderungsmaßnahmen im Nachtzeitraum der situationsbedingten Entscheidung des Immissionsschutzbeauftragten überlassen werden. Das gleiche gilt auch für die Montagearbeiten für die Erstellung der Oberleitung.

Alle weiteren lärmintensive Bauarbeiten (z.B. Erstellung der Fundamente der Schallschutzwände, Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der beiden Eisenbahnüberführungen (EÜ) sowie Abbruch der alten EÜs) dürfen ausschließlich im Tagzeitraum durchgeführt werden; zudem wird die tägliche Betriebsdauer von lärmintensiven Bautätigkeiten in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr auf maximal 8 Stunden beschränkt.

Auf die Nebenbestimmungen unter A.4.6.3 wird verwiesen.

Zur Minimierung der Überschreitungen und weitgehenden Einhaltung der Richtwerte der AVV Baulärm bzw. projektspezifischen Zumutbarkeitsschwellen werden für die bereits als Selbstverpflichtung der Vorhabenträgerin definierten Baufelder die ent-

sprechenden Einschränkungen für Nacharbeiten im Verfügenden Teil A dieses Planfeststellungsbeschlusses verbindlich festgelegt

Zudem wird der Vorhabenträgerin auferlegt – soweit hinsichtlich der Mitwirkung der Betroffenen möglich – die ohnehin vorzusehenden passiven Schallschutzmaßnahmen aus Lärmvorsorge bzgl. des künftigen Verkehrslärms (vgl. Verfügender Teil) so rechtzeitig umzusetzen, dass sie bereits während der Bauphase wirksam sind. Ein darüber hinausgehendes generelles Vorsehen von passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden alleine zum Schutz vor Baulärm ist aufgrund der kurzen Einwirkungsdauern von wenigen lärmkritischen Tagen offensichtlich unverhältnismäßig. Auch wenn sich Bauarbeiten über längere Zeiträume erstrecken, sind die hiervon ausgehenden Lärmimmissionen im Gegensatz z.B. zu dem durch den Betrieb der fertig gestellten Anlage bedingten Verkehrslärm hier doch zeitlich deutlich begrenzt.

Die exakten Bauabläufe und die einzusetzenden Baumaschinen sind zum jetzigen Zeitpunkt zwar noch nicht endgültig bekannt. Wegen der nur sehr begrenzten Einwirkungsdauer prognostizierter Pegelüberschreitungen sowie unter Berücksichtigung der vorhandenen tatsächlichen Vorbelastung, welche z.T. deutlich über den Richtwerten der AVV Baulärm liegt, sind die im Rahmen der Abwägung insoweit festgelegten konkreten Schutzvorkehrungen jedoch bereits einerseits als verhältnismäßig und gerechtfertigt, aber auch als ausreichend zu werten.

Verbleibende nachteilige Wirkungen

Aufgrund geringerer Abstände zu den Immissionsorten können – trotz der festgelegten Schutzvorkehrungen – zwar in wenigen Teilbereichen während der Bauzeit grundsätzlich noch Überschreitungen der Vorgaben der AVV-Baulärm auftreten. Diese müssen jedoch nicht mit allen nur denkbaren oder technisch möglichen (unverhältnismäßigen) Schutzvorkehrungen vermieden werden, sondern sind ggf. im Rahmen der Sozialbindung bis zur Grenze einer Gesundheitsgefährdung zu dulden. Denn dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens muss die Möglichkeit zustehen, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 8. Februar 2007, Az. 5 S 2257/05). Für solche nur noch in geringem Umfang tatsächlich verbleibende nachteilige Wirkungen kann in der Abwägungsentscheidung dann auch auf einen grundsätzlichen Entschädigungs- bzw. Ersatzraumanspruch verwiesen werden.

Detaillierte Baulärmprognosen

Insofern hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin im Verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses – neben den allgemeinen Regelungen, den konkreten Lärmschutzvorkehrungen, den Überwachungsmaßnahmen einschließlich dem Einsetzen eines Baulärmverantwortlichen sowie einer Informationsverpflichtung den Anliegern und Kommunen gegenüber – aufgegeben, rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten (und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten) unter Kenntnis der auch zeitlich genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen jeweils eine aktuelle schalltechnische Prognose zu erstellen. Die demnach ermittelten Beurteilungspegel dienen dabei der Feststellung konkreter Entschädigungs- bzw. (spätestens im Falle von Überschreitungen einer Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) Ersatzraumansprüche. Die Ergebnisse sind dem Eisenbahn-Bundesamt zur Dokumentation zur Kenntnis zu geben. Im Gegensatz zu baubegleitenden Messungen können dadurch auch schon frühzeitig Belastungen hinsichtlich einer evtl. möglichen Gesundheitsgefährdung abgeschätzt und somit eine rechtzeitige Bereitstellung von Ersatzraum mit den Betroffenen abgestimmt werden (zur Vorgehensweise siehe unten unter A.4.6.5). Für ein Baulärm-Monitoring anhand von Messungen müsste hier aufgrund der linienförmigen Baustelle zudem ein unverhältnismäßig hoher Aufwand betrieben werden. Regelmäßige Prognosen bilden die tatsächliche Baulärmbelastung auch ausreichend genau und eher auf der sicheren Seite liegend ab.

Als Zumutbarkeitsschwellen zur Feststellung von Ausgleichsansprüchen für darüber hinausgehende Belastungen von Innenräumen sind dabei die im nachfolgenden Kapitel aus den zulässigen Innenraumpegeln unter Berücksichtigung der Dämmwirkung vorhandener Bausubstanz abgeleiteten zulässigen Außengeräuschpegel anzusetzen.

Insgesamt umfasst die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde insofern einerseits zunächst die Festlegung von verhältnismäßigen konkreten Lärmschutzvorkehrungen unter grundsätzlicher Beachtung einer tatsächlich vorhandenen Vorbelastung und andererseits die Kriterien zur abschließenden Festlegung von (möglicherweise) noch darüber hinausgehenden Ausgleichsansprüchen für baulärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigungen in Innenräumen bzw. Außenwohnbereichen (hier) über regelmäßige sogenannte Quartalsprognosen.

B.4.7.2.1.6 Festlegung der Kriterien für Entschädigungen

Die Leistung einer Entschädigung für verbleibende nachteilige Wirkungen kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung außerhalb oder innerhalb des Gebäudes zu messender bzw. zu berechnender zumutbarer Schallpegel.

Für die Bewertung der Zumutbarkeit der durch Bauarbeiten verursachten Geräusche in der Nachbarschaft und die Leistung einer Entschädigung für Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen praktisch bewährt hat sich das Abstellen zunächst auf zulässige Innenschallpegel, die (z.B.) aus der 24. BImSchV abgeleitet werden können. Als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel (nachfolgend Innengeräuschpegel genannt) herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB(A),
- gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) tagsüber 45 dB(A),
- Schlafräume nachts 30 dB(A).

Die genannten Werte beruhen vor allem auf der 24. BImSchV. Der in Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV („Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämmmaße“) aufgeführte Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung hat unter Hinzurechnung eines weiteren Korrekturwertes von 3 dB, der die unterschiedliche Dämmwirkung von Außenbauteilen bei gerichtetem Schall gegenüber diffusen Schallfeldern berücksichtigt, die Bedeutung eines grundsätzlich einzuhaltenen Innengeräuschpegels, der auch für die Beurteilung der Zumutbarkeit bauzeitlicher Schallimmissionen in benachbarten Gebäuden Anwendung finden kann.

Nach Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV ist für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume von $D = 37$ dB, für Büroräume von $D = 42$ dB und für Schlafräume von $D = 27$ dB auszugehen. Unter Hinzurechnung von 3 dB ergeben sich als zumutbare Innengeräuschpegel die o.g. Werte von 40 dB(A), 45 dB(A) bzw. 30 dB(A).

Angaben zu Innengeräuschpegel, die nicht überschritten werden sollten, finden sich neben der 24. BImSchV auch in der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen (August 1987)“. Die Mittelungspegel in Tabelle 6 der Richtlinie sind nicht als Einzahlwerte sondern mit einer Spannweite angegeben und darüber hinaus von der Schutzbedürftigkeit entsprechend der Ge-

bietseinstufung abhängig. Es lassen sich aus dieser Tabelle sowohl die o.g. Werte als auch niedrigere oder speziell im Nachtzeitraum auch höhere zulässige Innengeräuschpegel ableiten. Eine Berücksichtigung der niedrigeren Werte würde nach hieriger Auffassung eine Überbewertung zeitlich begrenzter Geräuscheinwirkungen durch Bautätigkeiten gegenüber zeitlich unbegrenzt auftretendem Verkehrslärm darstellen und wird daher als nicht angezeigt angesehen.

Gegen eine Berücksichtigung höherer Innengeräuschpegel im Nachtzeitraum von bis zu 35 dB(A) spricht, dass der gebietsunabhängige Ansatz nach 24. BImSchV für die Betroffenen auf der sicheren Seite liegt, was gerade für überwiegend zum Schlafen benutzte Räume hier angemessen erscheint. Eine gebietsbezogene Unterscheidung für Schlafräume nachts (höherer Wert) wird dabei aber ebenso für nicht erforderlich gehalten wie für Wohnräume tagsüber (niedrigerer Wert). Ein solch pauschalierender Ansatz, auch ohne weitere Unterscheidung nach Großraumbüros, Gaststätten o.ä., wird hier nach wertender Betrachtung für die Bestimmung von Entschädigungsansprüchen beim Baulärm insgesamt als ausreichend genau und angemessen angesehen.

Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel von 40 dB(A), 45 dB(A) bzw. 30 dB(A) zu erwarten sind.

Diese Außengeräuschpegel können deshalb ebenfalls als (einfacher als Innengeräuschpegel zu berechnende oder ggf. durch Messungen zu überwachende) Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden. Die Außengeräuschpegel betragen entsprechend der vorgeannten pauschalierenden Annahmen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Raumgeometrien sowie dem jeweiligen Verhältnis zwischen Wand- und Fensterfläche

- ca. 67 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- ca. 72 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume),
- ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Bei der Ermittlung dieser Werte wurden die bei Baulärm typischerweise auftretenden niederfrequenten Geräusche und die daraus resultierende geringere Pegelminderung durch die Fenster – die Schalldämmung von Fenstern ist frequenzabhängig, d.h. niederfrequente Geräusche werden weniger vermindert als solche mit höherer Frequenz – durch einen Korrektursummanden von 6 dB wie für innerstädtische Straßen nach Tab. 2 Zeile 2 der Anlage zur 24. BImSchV berücksichtigt. Dieser Korrektursummand findet sich im Übrigen auch in Tabelle 7 der VDI 2719.

Als mittlere Pegelminderung durch Fassade und geschlossene Fenster (pauschale Differenz zwischen Innen- und Außenpegel) können demzufolge grundsätzlich 30 dB bei Schlafräumen und 27 dB bei Wohn- bzw. Büroräumen angenommen werden.

Den Anwohnern kann dabei tagsüber insoweit auch zugemutet werden, den während der Bauzeit auftretenden Baulärmimmissionen regelmäßig durch weitestgehendes Geschlossenhalten der Fenster zu begegnen. In Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV kann davon ausgegangen werden, dass eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Lüftung kann im Übrigen in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden. Um die Verlärmung des Innenbereichs auch in den Nächten entsprechend gering zu halten ist es den Anwohnern zumindest für die hier jeweils nur kurzen Einwirkungszeiten von nächtlichen Baulärmbeeinträchtigungen zuzumuten, die Fenster von Schlafräumen weitestgehend geschlossen zu halten und z.B. eine Lüftung innerhalb der Wohnung über lärmabgewandte Zimmer vorzusehen. Darüber hinaus können in diesen Beeinträchtigungsphasen nach eigenem Bedürfnis auch noch verschiedene sonstige persönliche Vorkehrungen für ungestörten Schlaf selbst ergriffen werden. Ab Überschreitung der insoweit zulässigen Außengeräuschpegel von 60 dB(A) ist dies im Übrigen jedoch gar nicht (zwingend) erforderlich, da dann sowieso ein Anspruch auf Ersatzschlafraum (z.B. Hotelaufenthalt) besteht.

Nachts, d.h. zwischen 20 und 7 Uhr, sind bei der Beurteilung von Baulärm neben den o. g. dauerhaften Geräuschpegeln grundsätzlich auch Spitzenpegel beurteilungsrelevant (vgl. Ziffer 3.1.3 der AVV Baulärm). In Bezug auf baulärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigungen schutzbedürftiger Räume betrifft dies nur Schlafräume. Spitzenpegel müssen im vorliegenden Fall jedoch nicht mehr gesondert betrachtet werden, da bereits jeweils das Kriterium der Überschreitung der Immissi-

onsrichtwerte durch die (Dauer-)Geräuschpegel zum Tragen kommt und zudem kurzzeitig auftretende Geräuschspitzen nicht entsprechend maßgeblich darüber hinausragen. Im Übrigen ist eine zusätzliche Betrachtung nicht mehr ausschlaggebend, da nachts ab Geräuschpegeln von 60 d(A) sowieso bereits ein Anspruch auf Ersatzschlafraum besteht.

Insgesamt werden hier nachteilige Wirkungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hinsichtlich der Verlärmung von Innenräumen gebietsunabhängig schließlich bei Überschreitung der folgenden Geräuschpegel angenommen:

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen [dB(A)]	Geräuschpegel außen [dB(A)]
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	tagsüber: 7 bis 20 Uhr	40	67
Gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume)	tagsüber: 7 bis 20 Uhr	45	72
Schlafräume	nachts: 20 bis 7 Uhr	30	60

Mit diesem Beschluss wird deshalb eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen der im Rahmen detaillierter Baulärmprognosen (Quartalsprognosen) berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für sonstige gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) überschreitet.

Ab (gesundheitsgefährdenden) Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen kann die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung jedoch nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, so dass den von Baulärm derart betroffenen Bewohnern grundsätzlich spätestens ab diesen Werten Ersatzwohn- bzw. -schlafraum zur Verfügung zu stellen ist.

Im Verfügenden Teil A dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die Eckdaten für die entsprechenden Entschädigungsverpflichtungen unter A.4.5.5 als Nebenbestimmung aufgenommen. Die Vorhabenträgerin hat dazu rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß den detaillierten Baulärmprognosen ermittel-

ten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Entschädigungsansprüche (ggf. auch im Zusammenhang mit Ersatzraumansprüchen, s.u.) zu informieren. Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Der Anspruch entfällt im Übrigen für Tage bzw. Nächte, an denen gemäß nachfolgendem Kapitel Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wird bzw. wurde. Ebenso kann eine Entschädigung entfallen bzw. gemindert werden, wenn passive Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm bereits während der Bauphase umgesetzt sind und diese entsprechend ihrer Bemessung auf höhere Beurteilungspegel somit zu einer ausreichenden bzw. besseren Schutzwirkung führen. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

B.4.7.2.1.7 Bereitstellung von Ersatzraum

Besonders zu betrachten sind die Belange auch des Baulärmschutzes in den Fällen, in denen selbst nach Auferlegung konkreter Schutzvorkehrungen gemäß den Regelungen der AVV Baulärm die verbleibenden Beeinträchtigungen eine Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Das Rechtsgut der Gesundheit ist von besonderer Schutzwürdigkeit, wie sich schon aus dessen grundrechtlicher Absicherung ergibt. Daraus ist – insbesondere bei vorübergehendem Baulärm – indessen nicht abzuleiten, dass Schutzvorkehrungen zwingend so zu dimensionieren sind, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht überschritten wird.

Während für unterbliebene Schutzauflagen zum Schutz des Eigentums, eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbetriebes oder anderer vermögenswerter Rechte eine finanzielle Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG generell möglich ist, scheidet diese im Hinblick auf (private) Wohnnutzungen jedoch zumindest dann aus, wenn tatsächlich eine Beeinträchtigung der Gesundheit Betroffener zu besorgen ist. Insofern wären dann auch aufwändigere Schutzvorkehrungen verhältnismäßig bzw. können derartige Beeinträchtigungen durch Ersatzraumbereitstellung vermieden werden.

Ab wann eine Gesundheitsgefährdung für letztlich nur vorübergehende Baulärm-Einwirkungen angenommen werden kann, ist bisher in keiner Vorschrift geregelt bzw. auch nicht durch die Rechtsprechung aufgezeigt worden. Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen, die etwa zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen o.ä. führen

könnten, sind grundsätzlich erst bei lang andauernden Beeinträchtigungen zu erwarten. Im Interesse für die Betroffenen wird aber auch hier angenommen, dass die in der Rechtsprechung bisher nur für (dauerhaften) Verkehrslärm entwickelten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung auch für (vorübergehenden) Baulärm herangezogen werden können. Da insofern ausschließlich Wohn- bzw. Schlafräume betroffen sind, erscheint es als weitere Pauschalierung zudem zweckmäßig und ausreichend, hier ebenfalls nur gebietsunabhängige Schwellenwerte anzusetzen.

Vor diesem Hintergrund steht den betroffenen Bewohnern ab Überschreitung der Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen bzw. 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatzraum zu. Aufgrund der jeweils nur für einzelne Tage bzw. Nächte in dieser Höhe zu erwartenden Beeinträchtigungen kann für die Anwohner im Hinblick auf den Gesundheitsschutz ein vorübergehendes Ausweichen ab diesen angenommenen Schwellenwerten auch als erträglich angesehen werden. Auf Kosten der Vorhabenträgerin können Betroffene demnach z.B. einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen. Im Übrigen ist dabei ein Ersatzraumanspruch ggf. auch entbehrlich, wenn passive Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorsorgeanspruch nach 16. BImSchV für den zukünftigen Verkehrslärm bereits während der Bauphase umgesetzt sind und diese entsprechend ihrer Bemessung auf höhere Beurteilungspegel zu einer ausreichenden Schutzwirkung führen. Die Vorhabenträgerin hat die Notwendigkeit einer Ersatzraumbereitstellung jeweils anhand der detaillierten Baulärmprognosen zu ermitteln und den Betroffenen den Zeitpunkt sowie die Dauer der Beeinträchtigungen frühzeitig schriftlich mitzuteilen. Auf dieser Grundlage hat sie mit den Betroffenen rechtzeitig in Verhandlungen über die weitere Vorgehensweise zu treten (auch im Zusammenhang mit sonstigen Entschädigungsansprüchen, s.o.), um die Details zur Umsetzung der konkreten Inanspruchnahme abzustimmen und zu vereinbaren.

B.4.7.2.1.8 Außenwohnbereiche

Da tagsüber in der Regel eine mögliche schutzmindernde Vorbelastung in Bezug auf den Baulärm hier nicht maßgeblich zum Tragen kommt bzw. diese nur z.T. geringfügig über den Tages-Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm liegt, kann beim Entschädigungsanspruch für Außenwohnbereiche vereinfachend auf eine verbleibende Überschreitung der Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm abgestellt werden. Dies liegt im Sinne für die Betroffenen auf der sicheren Sei-

te, ist im Hinblick auf den Aufwand im Zusammenhang mit der Entschädigung aber auch tauglich für die Vorhabenträgerin.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen), welche durch passive Maßnahmen nicht geschützt werden können, ergibt sich hier der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung also unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagesrichtwertes. Darüber hinaus wird der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tagesrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen. Von einer Nutzung zu Wohnzwecken und damit als zentraler Lebensmittelpunkt in diesem Zeitraum kann deshalb nicht ausgegangen werden. Darüber hinaus entfällt der Anspruch im Zeitraum April bis September für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird und insofern keine Nutzung des eigenen Außenwohnbereichs stattfindet. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

B.4.7.2.1.9 Entschädigungen für nachteilige Wirkungen durch Baulärm

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wonach Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld haben, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (§ 22a AEG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben. Diese sind unter A.4.5.5 Buchstabe a) dieses Beschlusses genannt und damit hinreichend konkretisiert. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012).

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststel-

lungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden festzulegen. Das gilt umso mehr, da es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine Entschädigung für bauzeitliche, also vorübergehende Beeinträchtigungen handelt. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahme festgestellt werden können. Im vorliegenden Fall betrifft dies insbesondere die erst nach Abschluss der Baumaßnahmen konkret mögliche Auswertung aller Quartalsprognosen z.B. hinsichtlich der tatsächlich zu wertenden Anzahl der Tage mit Überschreitungen der unter A.4.5.5 Buchstabe a) Ziffer 1 bis 4 genannten Werte sowie der Höhe der ermittelten Überschreitungen auch unter Berücksichtigung möglicher Ersatzrauminanspruchnahme oder ggf. zusätzlich vorhandener passiver Lärmschutzmaßnahmen.

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sind Eigentümer. Wohnraummieter und andere lediglich obligatorische berechtigte, private Nutzer sind nicht anspruchsberechtigt. Denn ausschlaggebend für das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG ist, dass eine grundsätzlich zum Schutz der Rechte des Betroffenen erforderliche Schutzvorkehrung i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG wegen Untunlichkeit oder Unvereinbarkeit mit dem Planvorhaben unterbleibt. Erforderlich ist demnach u. a. die Betroffenheit in eigenen Rechten. Gestützt auf die von ihnen genutzten Räumlichkeiten können hier Wohnraummieter und sonstige lediglich obligatorisch berechtigte Nutzer, im Gegensatz zu Eigentümern und gewerblichen Mietern, „nur“ auf ihr Nutzungsrecht an diesen Räumlichkeiten verweisen.

Bei der Frage nach dem Bestehen von Entschädigungsansprüchen für die Einschränkung bei der Nutzung von Immobilien in der Fachplanung ist zu bedenken, dass Sinn und Zweck des Bau- und Fachplanungsrechts die Einfügung eines Vorhabens in seine Umwelt und die Bewältigung von Konflikten ist, die durch den Bau und die Nutzung des Planvorhabens auf einer Grundstücksfläche auf benachbarten Grundstücksflächen entstehen. Aus dieser Grundstücksbezogenheit des Bau- und Fachplanungsrechts kann gefolgert werden, dass bei einem Nutzungskonflikt die benachbarten Grundstücke durch ihre dauerhafter und substantieller als z.B. Mieter betroffenen Eigentümer repräsentiert werden und auf dieser grundstücksbezogenen, planungsrechtlichen Ebene obligatorisch berechtigte Nutzer, etwa Mieter, Pächter, Ehegatten und Kinder der Eigentümer, nicht in einer grundstücksbezogenen

nen Weise in ihren Rechten betroffen sind. Diese durch die Rechtsprechung zunächst für das Bauplanungs- und Straßenplanungsrecht entwickelten Grundsätze finden auch für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung Anwendung.

B.4.7.2.2 Baubedingte Erschütterungen

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG, noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungseinwirkungen können aber die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) als allgemein anerkannte Regeln der Technik herangezogen werden.

In DIN 4150 Teil 2 sind unter Ziffer 6.5.4 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen durch Baumaßnahmen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen in Abhängigkeit von der Einwirkungsdauer und drei Belästigungsstufen enthalten, bei deren Überschreitung unterschiedlich gewichtige Maßnahmen zu treffen sind. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt aber auch klar, dass bei deren Überschreitung - anders als bei Grenzwerten - schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit sind die dort genannten Werte also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung jedenfalls sind erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, so dass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden kann.

Analog sind in DIN 4150 Teil 3 Anhaltswerte für die Beurteilung der Wirkung von Erschütterungsimmissionen auf (für vorwiegend ruhende Beanspruchung bemessene) bauliche Anlagen enthalten, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Bauwerken nicht eintreten.

Im Rahmen einer erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob die aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen zu erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden gemäß DIN 4150, Teil 2 oder zu Schäden an baulichen Anlagen gemäß DIN 4150, Teil 3 führen können.

Die Beurteilung der baubedingten Erschütterungsimmissionen und das Vorsehen ggf. notwendiger Maßnahmen wird im Rahmen der Überwachung nach diesen Krite-

rien durch den im Verfügbaren Teil A nach Ziffer A.4.5.1 c) dieses Beschlusses einzusetzenden Immissionsschutzbeauftragten vorgenommen.

Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierte Bauablaufplanung bekannt ist, ist es auch nicht möglich, die Erschütterungen genau zu prognostizieren. Es kann nur eine grobe Abschätzung der erschütterungstechnischen Auswirkungen relevanter Arbeiten erfolgen. Erschütterungsrelevante Arbeiten während der Bauzeit betreffen das Setzen der Fundamente für die Oberleitungsmasten und Verdichtungsarbeiten. Entsprechend den Ergebnissen des Erschütterungsgutachtens wird auf die Nebenbestimmung A.4.6.6 hingewiesen. Zur Vermeidung von Schäden an der angrenzenden Bebauung ist es deshalb erforderlich, die in der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 11) genannten Mindestabstände zur Bebauung beim Einsatz von erschütterungsrelevanten Bauverfahren einzuhalten. Bei Unterschreitung dieser Abstände sind erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden und ggf. Überwachungsmessungen durchzuführen.

Sofern nach Vorliegen der detaillierten Baubetriebsplanung Überschreitungen der Anhaltswerte zu erwarten sind, hat die Vorhabenträgerin über den Immissionsschutzbeauftragten die tatsächlich auftretenden Erschütterungen messtechnisch zu erfassen und zu überwachen. Bei Überschreitungen der Anhaltswerte kann durch baubetriebliche Maßnahmen, wie die Einhaltung von Pausen und Ruhezeiten oder alternative Bauverfahren reagiert werden, um die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 einzuhalten. Im Übrigen hat der Immissionsschutzbeauftragte die Anwohner umfassend über erschütterungsintensive Arbeiten und deren Dauer zu informieren.

Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter A.4.6 wird verwiesen.

Grundsätzlich ist von Überschreitungen der hohen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 nicht auszugehen. Soweit Einwendende Beweissicherungsmaßnahmen an ihren Gebäuden fordern, hat die Vorhabenträgerin aber dargelegt, dass sie Beweissicherungen im eigenen Interesse an Gebäuden vornehmen wird, bei denen bauzeitliche Schäden möglicherweise nicht vollends ausgeschlossen werden können. Die Festlegungen hierzu können allerdings erst im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen. Eine entsprechende deklaratorische Nebenbestimmung zur Beweissicherung an erschütterungsgefährdeten Gebäuden im Rahmen von besonders erschütterungsintensiven Bauarbeiten ist im Verfügbaren Teil A dieses Beschlusses aufgenommen um im Falle einer Beschädigung die zivilgerichtliche Durchsetzung von

Schadensersatzansprüchen zu erleichtern. Einer Festsetzung einer Entschädigungspflicht dem Grunde nach bedarf es deshalb nicht.

B.4.7.3 Stellungnahmen und Einwendungen zum Immissionsschutz

Soweit Einwendungen zum Immissionsschutz vorgetragen wurden, sei zunächst auf die dazu ergangenen Entscheidungen im Verfügenden Teil unter den Ziffern A.4.5 und A.4.6 sowie auf die zugehörigen in den vorstehenden Kapiteln dargestellten Ausführungen und Begründungen verwiesen. Dem entgegenstehende Einwendungen auch zu nur allgemein vorgetragene Forderungen bzw. Befürchtungen werden zurückgewiesen. Des Weiteren müssen auch Forderungen, welche sich z.B. durch Ergänzungen der Planunterlagen oder Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbehörde erledigt haben, grundsätzlich nicht weiter gewürdigt werden. Sonstige spezifische Einwendungen zur Immissionsschutzthematik werden in den nachfolgenden Kapiteln gewürdigt.

B.4.7.3.1 Berechnung der Schallimmissionen

Mehrere Einwander - insbesondere die anwaltlich vertretenen - fordern Messungen der Schallbelastung und zweifeln außerdem die Qualität der Berechnungssoftware an.

Die 16. BImSchV legt jedoch verbindlich fest, dass die Beurteilungspegel in einem Berechnungsverfahren (s.o.) zu ermitteln sind. Das Berechnungsverfahren gibt alle maßgeblichen Faktoren vor und bezieht alle relevanten Gegebenheiten wie Lärmausbreitung, Abschirmung und Reflexion, jeweils zugunsten der Lärmbetroffenen, in die Berechnung ein. Insbesondere wird die Windrichtung immer zugunsten des Betroffenen angenommen. Haltende und anführende Züge werden mit der zulässigen Geschwindigkeit der freien Strecke angenommen. Die Abbildung der tatsächlichen Verhältnisse erfolgt über eine Aufnahme der Schienenwege und der Immissionsorte sowie abschirmender Hindernisse in ein dreidimensionales Berechnungsmodell. Mit einer Messung wäre demgegenüber immer nur eine "Momentaufnahme" möglich. Es ist daher auch nicht möglich, Messwerte mit berechneten Werten zu vergleichen.

Vorliegend ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass die Berechnungsvorgaben der Anlage 2 zur 16. BImSchV (Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen) nicht korrekt umgesetzt worden wären. Die Berechnungen wurden von einem anerkannten schalltechnischen Sachverständigen durchgeführt. Die

Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, die korrekte Berechnung in Frage zu stellen. Methodische Fehler wurden nicht aufgezeigt. Allein die Beauftragung des Sachverständigen durch die Vorhabenträgerin lässt für sich keinen Rückschluss auf eine mangelhafte Erstellung des Gutachtens zu.

Soweit sich Einwender nach Verbundstoffbremssohlen, die auch als „Flüsterbremsen“ bezeichnet werden, erkundigt haben, reduzieren diese das Rollgeräusch von Güterwagen erheblich. Die Schallauswirkungen des Vorhabens wurden auf der Grundlage eines Umrüstgrades von 80 % berechnet. Da aller Voraussicht nach ein höherer Anteil umgerüstet sein wird, sind die Berechnungen auch insoweit auf der sicheren Seite.

Ein Anspruch auf Kontrollmessungen besteht nicht. Das Berechnungsverfahren stellt, in Verbindung mit den Grenzwerten, den Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastigungen zuverlässig sicher. An der Geeignetheit der Berechnungsmethode zur zutreffenden Ermittlung der Belastung und an der korrekten Berechnung im konkreten Fall bestehen keine Zweifel. Messungen wären zudem, wie ausgeführt, gar nicht geeignet, den Lärm zutreffend zu erfassen. Berechnungen hingegen tragen allen relevanten Faktoren zugunsten der Lärmbetroffenen Rechnung.

Die Ermittlung der Schallwirkungen nach der 16. BImSchV ist zwingend und von der Rechtsprechung anerkannt. Die Vorgaben der 16. BImSchV sind geeignet, hinreichenden Schutz und Vorsorge vor schädlichen Einwirkungen durch Schall zu gewährleisten.

Die geäußerten Zweifel an der Qualität der Berechnungssoftware sind unbegründet. Mit der Konformitätserklärung des Softwareherstellers (vgl. Anhang 8 zu Anlage 10.1) wird sichergestellt, dass das Berechnungsprogramm die Testaufgaben der Schall 03 korrekt erfüllt und somit ein korrektes Ergebnis liefert. Der Qualitätsnachweis der Software ist damit erbracht.

B.4.7.3.2 Maximalauslastung

Im Anhörungsverfahren wurde teilweise gefordert, Schallschutz nicht nach dem prognostizierten Betriebsprogramm, sondern basierend auf der möglichen Maximalauslastung zu dimensionieren.

Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV gibt die Berechnungsgrundlage zwingend vor. Grundlage für die Berechnung des Beurteilungspegels sind die Anzahl der prognos-

tizierten Züge der jeweiligen Zugart sowie die den betrieblichen Planungen zugrunde liegenden Geschwindigkeiten auf dem zu betrachtenden Planungsabschnitt.

Dies ist im Übrigen auch die Position der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Dieses hat z.B. in seiner Entscheidung vom 23. Oktober 2002 (BVerwG 9 A 12/02) ausgeführt: „... hat es der erkennende Senat in ständiger Rechtsprechung gebilligt, dass der Immissionsprognose ein realistisches Betriebsprogramm zu Grunde gelegt wird, das den Anforderungen an eine fachplanerische Prognoseentscheidung genügt...“. Es kommt daher nicht auf die Vollauslastung an, sondern auf die voraussehbare Durchschnittsbelastung (BVerwG, Urteil vom 3. März 1999, 11 A 9/97; Beschluss vom 07. Februar 2001, 11 B 61/00).

Alle diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Die anwaltlich vertretenen Einwender beantragen für den Fall, dass keine Berechnung der Schallimmissionen auf der Grundlage einer technischen Maximalbelastung erfolgt, dass das dem Gutachten zugrunde liegende Betriebsprogramm als obere Belastungsgrenze festgelegt wird, und dass die für die Berechnung des Schienenlärms relevanten Parameter fortlaufend erfasst und dokumentiert werden.

Diese Forderung („Kontrollvorbehalt“) wird zurückgewiesen. Die Betriebsprognose ist nicht mit Unsicherheiten behaftet, die über das allgemeine „normale“ Prognoserisiko hinausgehen und damit die Festsetzung eines Monitorings rechtfertigen würde. Für eine permanente Überwachung des Betriebsaufkommens durch die Planfeststellungsbehörde besteht im Übrigen auch keine gesetzliche Grundlage. Die einer Prognose allgemein anhaftende Unsicherheit kann nicht durch einen Auflagenvorbehalt (sog. „Lärmschutzgarantie“) aufgefangen werden (Vallendar/Wurster, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18, Rn. 193). Dennoch sind die Anwohner nicht schutzlos, wenn es zu einem erheblich höheren Verkehrsaufkommen als prognostiziert auf der Strecke kommen sollte. Im Falle unvorhergesehener Wirkungen eines Vorhabens, insbesondere bei erheblich höheren Immissionsauswirkungen, sieht § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vor, dass Betroffene zusätzliche Schutzmaßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde beantragen können. Solche Anträge sind bis zu 30 Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens zulässig (§ 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG). Bloße Überschreitungen der prognostizierten Zugzahlen ohne nennenswerte zusätzliche Lärmbelastungen reichen für eine Festsetzung ergänzender Schutzmaßnahmen allerdings nicht aus. Grundsätzlich muss durch das höhere Be-

triebsaufkommen eine Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) eingetreten sein (Urteil des BVerwG vom 07.03.2007, Az. 9 C 2.06).

B.4.7.3.3 Dieseltraktion auf der elektrifizierten Strecke

Soweit Einwender sich dagegen wenden, dass auf der elektrifizierten Strecke auch weiterhin Güterzüge mit Dieseltraktion fahren werden, ist darauf hinzuweisen, dass Dieseltraktion nicht untersagt werden kann. Der Betreiber einer Schieneninfrastruktur muss jedem zugelassenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen gleichermaßen den Netzzugang unter Berücksichtigung der Netzzugangsbedingungen gewähren. Im Übrigen können auch künftig nicht nur im Diesel-, sondern auch im Elektrobetrieb Lokomotivwechsel dann notwendig werden, wenn die Lokomotiven der Eisenbahnverkehrsunternehmen (Güterverkehr) keine Mehrfachausrüstung von Stromabnehmerbauformen aufweisen, da die Schweizerischen Bundesbahnen ein anderes Stromabnehmerprofil vorschreiben als in Deutschland und Österreich, wie die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin auf Nachfrage erläutert hat.

B.4.7.3.4 Betriebsregelungen

Einige Einwender fordern Betriebsregelungen zur Reduzierung der Schallbelastung, wie etwa ein generelles oder auf Güterzüge beschränktes nächtliches Fahrverbot und die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Die Erteilung einer Geschwindigkeitsbegrenzung oder anderer betrieblicher Restriktionen zur Lärmreduzierung ist vorliegend nicht geboten. Betriebsregelungen sind in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auf Ausnahmefälle beschränkt. Ein solcher Ausnahmefall liegt hier nicht vor. Das mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Schallschutzkonzept reicht aus, um einen angemessenen Ausgleich zu schaffen. Ein Rückgriff auf weitere Maßnahmen ist nicht erforderlich. Nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen verbleiben keine unzumutbaren Beeinträchtigungen.

Betriebsbeschränkungen und insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen würden vorliegend dem wesentlichen Ziel der Planung, Reisezeiten im Fernverkehr zu verkürzen, widersprechen. Da den mit dem Vorhaben verbundenen Schallwirkungen durch Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes hinreichend und angemessen begegnet werden kann, besteht im Übrigen auch keine Sondersituation, die es rechtfertigen würde, betriebliche Regelungen zu prüfen. Dem Interesse der Vorhabenträgerin an einer uneingeschränkten Abwicklung des Bahnbetriebs muss

hier der Vorrang vor dem Interesse Betroffener an einem Schutz vor Lärmimmissionen eingeräumt werden, zumal die Problembewältigung durch die zur Verfügung stehenden Schutzmaßnahmen möglich ist. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter B.4.7.1.1.4 verwiesen.

B.4.7.3.5 Passiver Schallschutz

Neben den Zweifeln an der Betriebsprognose und der Berechnungsmethoden hat viele Einwander die Frage beschäftigt, wie der passive Schallschutz praktisch umgesetzt wird.

Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen werden durch die 24. BImSchV festgelegt. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der mit diesem Beschluss dem Grunde nach festgesetzte Anspruch nur dann auch tatsächlich zu einer Entschädigung führt, wenn und soweit die nach der 24. BImSchV vorzunehmende Berechnung im Einzelfall ergeben, dass Maßnahmen zu ergreifen sind. Liegt beispielsweise auf dem Geschoss und hinter der Fassade, für welche eine wesentliche Änderung festgestellt wurde, kein schutzbedürftiger Raum, kann es sein, dass kein Anspruch besteht.

Erneut wird darauf hingewiesen, dass auch dann, wenn ein Gebäude Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach hat, es sein kann, dass sich umzusetzende Maßnahmen tatsächlich nur für einzelne Fassadenseiten und Geschosse und nur für den Nachtzeitraum ergeben, oder dass im Einzelfall sogar überhaupt keine Maßnahmen zu ergreifen sind. Dabei werden die im Einzelfall gebotenen Maßnahmen, für deren Umsetzung eine Entschädigung gezahlt wird, nicht in der Planfeststellung, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt und festgelegt.

Der Anspruch auf passiven Schallschutz umfasst nach der 24. BImSchV auch den Einbau schallgedämmter Lüftungselemente in Schlafräumen oder Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Ein Öffnen der Fenster zu Belüftungszwecken ist damit nicht mehr erforderlich.

B.4.7.3.6 Wertminderung

Einige Einwander befürchten, durch die Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke werde ihr Grundeigentum in seinem Wert gemindert.

Hierzu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass kein Einwender seine Befürchtungen näher ausgeführt und substantiiert hätte. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Wert eines Grundstücks nicht allein durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt wird. Vorliegend kann angenommen werden, dass durch die Gewährung aktiven wie passiven Schallschutzes und gegebenenfalls eine Außenwohnbereichsentschädigung jedenfalls keine Nachteile verbleiben.

Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG haben Grundstückseigentümer einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, wenn weitergehende Schutzmaßnahmen z.B. untunlich sind.

Im Zusammenhang mit dem grundrechtlich geschützten Eigentum werden mittelbare Beeinträchtigungen durch Immissionen erst relevant, wenn sie so gravierend sind, dass sie die Grenze zur faktisch enteignenden Planauswirkung überschreiten, also die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch die betroffenen Grundstücke so schwer und unerträglich treffen würden, dass ihre sinnvolle Nutzung praktisch ausgeschlossen wäre. Vorliegend sind entsprechende Schutzvorkehrungen vorgesehen (s.o.). Daneben führt die bestehende hohe Vorbelastung in Kombination mit der geringen Pegelzunahme dazu, dass eine durchgreifende Wertminderung der entsprechenden Grundstücke nicht zu erwarten ist. Vorhabenbedingt treten auch keine weiteren nachteiligen Einwirkungen hinzu.

Im Übrigen hält es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer etwa eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Das Gleiche muss auch für Erschütterungen gelten, die ein zumutbares Maß nicht überschreiten.

B.4.8 Kommunale Belange

Die Große Kreisstadt Wangen hat sich im Planfeststellungsverfahren anwaltlich vertreten lassen.

Die Stadt führt im Wesentlichen aus, die für den Plannullfall prognostizierten Güterverkehrszahlen seien „abwegig“. Die Maßnahme werde zu einer Zunahme des Gü-

terverkehrs führen, was auch ein Ziel der Maßnahme sei, das in den Planunterlagen allerdings „unterschlagen“ werde. Die Abschnittsbildung sei willkürlich und verletze die Stadt sowie betroffene Bürger in ihren Rechten. Die Umweltverträglichkeitsstudie sei mangelhaft. Die Planunterlagen seien unvollständig, weil Maststandorte nicht ausgewiesen werden. Diese seien von Bedeutung wegen ihrer Wirkung auf angrenzende Wohngebäude, wegen des Baulärms und bauzeitlicher Erschütterungen. Die Erschütterungsprognose solle nach Abschluss der Maßnahme überprüft werden. Wegen der falschen Eingangszahlen seien die schalltechnischen Berechnungen fehlerhaft. Bei zutreffender Verkehrsprognose hätten wesentlich mehr Gebäude Anspruch auf Lärmschutz. Es gehe insgesamt darum, für die Einwohner den bestmöglichen Lärmschutz zu erhalten.

Am 28. Juni 2017 hat die Große Kreisstadt Wangen ihren mittlerweile in Kraft getretenen Lärmaktionsplan übersandt. Außerdem hat die Stadt im Nachgang zum Erörterungstermin eine Stellungnahme in Auftrag gegeben, die zu dem Ergebnis kommt, dass die Verkehrsprognose im vorliegenden Verfahren von anderen Prognosen deutlich abweiche. Lege man als Vorbelastung nur einen Güterzug nachts zugrunde ergebe sich eine Lärmzunahme von 8 bis 9 dB(A), was wesentlich mehr Schallschutzansprüche auslöse als von der Vorhabenträgerin ermittelt.

Darüber hinaus weisen die Gutachter darauf hin, dass die in den PFA 14 und PFA 14.1 angesetzten Zugzahlen nicht übereinstimmten; auch sei die Methode der Gesamtlärmbetrachtung fehlerhaft, weil nur bestimmte Straßenzüge betrachtet worden seien.

In ihrer Erwiderung weist die Vorhabenträgerin die Vorwürfe zurück. Auch die Anhörungsbehörde hält die ergänzende Stellungnahme nicht für geeignet, die Annahmen der Vorhabenträgerin zu erschüttern. Soweit in der Prognose die falsche Aussage enthalten war, an einzelnen Immissionsorten trete eine Pegelzunahme von 3 dB auf, hat die Vorhabenträgerin dies korrigiert.

Der Gesetzgeber sieht im Vorhandensein eines Lärmaktionsplanes nicht vor, dass auf aus diesem Pflichten der Vorhabenträgerin begründet werden können. Somit besteht im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch keine Rechtsgrundlage, die Vorhabenträgerin über einen Lärmaktionsplan zu Schallschutzmaßnahmen zu verpflichten. Es besteht lediglich die Verpflichtung, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen aktiv oder passiv wirkende Schallschutzmaß-

nahmen - wie sie sich aufgrund der Bestimmungen der 16. BImSchV und der 24. BImSchV ergeben, durchzuführen.

Die Stadt beruft sich darauf, das Vorhaben schränke wegen der Lärmzunahme ihre Entwicklungsmöglichkeiten ein. Die Lärmbelastung mache eine Ausweisung von Wohnbauflächen in Bahnnähe ohne Lärmschutz unmöglich. Durch die zusätzlichen Aufwendungen werde gerade die Innenentwicklung erschwert.

Besonders wichtig für die Gemeinde sei es, dass die Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die Immelmanstraße durch das vorliegende Vorhaben, etwa durch künftige Maststandorte, nicht erschwert werde. Die Vorhabenträgerin hat sich hierzu mit der Stadt abgestimmt und sieht keine Beeinträchtigung der genannten Vorhaben.

Insgesamt ist die Maßnahme nicht mit nachteiligen Auswirkungen auf kommunale Belange verbunden.

Zu den von den Kommunen angesprochenen Argumenten kann die Planfeststellungsbehörde insgesamt keine durchgreifenden Aspekte erkennen, die zu einer Verletzung schutzwürdiger Belange der Stadt führen würde. Das durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) gewährleistete Selbstverwaltungsrecht einer Gemeinde wird durch die Entscheidung überörtlicher Verwaltungsträger nur berührt, wenn der Gemeinde infolge einer überörtlichen Entscheidung oder Planung die Erfüllung ihrer eigenen Aufgaben unmöglich gemacht oder in konkreter Weise erheblich erschwert wird oder wenn das jeweilige Vorhaben hinreichend konkrete gemeindliche Planungen nachhaltig beeinträchtigt. Die Planfeststellungsbehörde muss ferner auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend in der Weise Rücksicht nehmen, dass von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötig verbaut werden (vgl. u. a. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 14. Oktober 2014, Az. 22 A 13.40069 m.w.N.). Ein wehrfähiger Belang ist auch beeinträchtigt, wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht. Darüber hinaus sind die Gemeinden unabhängig von einer Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit auch gegenüber solchen Planungen und Maßnahmen überörtlicher Verwaltungsträger rechtlich geschützt, die das Gemeindegebiet oder Teile hiervon nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen.

Dass vorliegend ein Fall von einer „nachhaltiger Beeinträchtigung konkret gemeindlicher Planungen“ oder gar wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzogen werden oder das Gemeindegebiet oder Teile hiervon nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen, ist weder konkret vorgetragen noch sonst ersichtlich. Gegenstand der vorliegenden Planung ist die Elektrifizierung einer vorhandenen Eisenbahnstrecke; diese wird vorliegend nicht wesentlich verändert, so dass es der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen erscheint, dass wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzogen werden. Auf die Bahnstrecke musste bereits im Bestand Rücksicht genommen werden. Eine Ausweisung von Wohnbauflächen wäre auch ohne das Vorhaben „ABS 48“ wohl in den seltensten Fällen möglich gewesen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass es infolge des prognostizierten Lärmzuwachses zu einer Entwertung ausgewiesener Baugebiete und damit einer nachhaltigen Störung der bauleitplanerischen Ordnung kommen könnte.

Die Erfüllung der kommunalen Straßenbaulast wird nicht erschwert. Davon wäre auszugehen, wenn die Funktionsfähigkeit des Gemeindestraßennetzes nicht nur geringfügig betroffen wäre (vgl. u.a. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 27. Januar 2016, Az. 5 S 787/14 m.w.N.). Entsprechendes ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Auch ist eine Gemeinde nicht berechtigt Abwehrinteressen ihrer Einwohner bei sich zu bündeln und sie als „Sachwalterin der örtlichen Gemeinschaft“ geltend zu machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1001.04, Rn. 193). Eine Gemeinde darf sich nicht zum Sachwalter ihrer Bürger aufschwingen, deren private Belange nur sie selbst geltend machen können (vgl. u. a. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 14. Oktober 2014, Az. 22 A 13.40069 m.w.N.).

Schließlich ist keine Betroffenheit kommunaler Einrichtungen geltend gemacht.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird im Übrigen auf die gesamten Entscheidungsgründe dieses Planfeststellungsbeschlusses, insbesondere auf B.4.7 Immissionsschutz aber auch B.4.2 Abschnittsbildung, B.3 Umweltverträglichkeit sowie B.4.6 Naturschutz- und Landschaftspflege und B.4.19.4 Maststandorte verwiesen.

Insgesamt betrachtet hat die Stadt keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Maßnahme selbst vorgetragen und letztlich keine durchgreifenden Betroffenheiten in schutzwürdige kommunale Belange geltend gemacht.

B.4.9 Bodenschutz und Abfallwirtschaft

Das vorliegende Bauvorhaben steht mit den Belangen des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft im Einklang.

Dies wird durch die Vorhabensplanung sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss gewährleistet. In erster Linie geht es hierbei um den fachgerechten Umgang mit den im Zuge des Bauvorhabens anfallenden Aushub- und sonstigen Materialien sowie deren ordnungsgemäßen Lagerung, Verwertung und Entsorgung.

Im Hinblick auf den Bodenschutz und möglicherweise vorhandene Altlasten sind die gesetzlichen Vorgaben zu beachten. Für die Vorhabenträgerin gelten darüber hinaus die Verpflichtungen, die ihm hinsichtlich der Verwertung oder Beseitigung anfallenden Abfalls aus dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und der Nachweisverordnung in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

Die Bodenschutzbehörde bemängelt, dass im Planfeststellungsabschnitt 14.1 das in Anlage 19 aufgeführte Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) lediglich ein pauschales Verwertungskonzept für das anfallende Aushubmaterial enthalte; ein eigentliches Bodenmanagementkonzept sei nicht vorgelegt worden. Entsprechend sei die Vermeidungsmaßnahme V8: „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens“ in den Maßnahmenplänen keinen konkreten Flächen zugeordnet.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass die Vermeidungsmaßnahme V 8 in den nächsten Planungsschritten detaillierter benannt werde. Auf die Nebenbestimmung unter A.4.4.2 wird verwiesen. In der Ausführungsplanung und den Ausschreibungsunterlagen werden die benannten Inhalte eines Bodenmanagementkonzeptes beschrieben und als zwingende Auflagen zum Gegenstand der Ausschreibung gemacht. Das Bodenmanagementkonzept werde dann insbesondere die folgenden Punkte beinhalten:

- Feststellung der physikalischen Eigenschaften des auszuhebenden Bodens
- Erdmassenberechnungen (getrennt nach A-, B-, C-Horizont)
- Mengenangaben bezüglich der künftigen Verwendung des Bodens
- direkte Verwendung (im Baugebiet, außerhalb des Baugebietes)
- Trennung von Ober- und kulturfähigem Unterboden bei Ausbau und Lagerung
- Zwischenlagerung (Anlage von Mieten nach der DIN 19731)

- Maßnahmen zur Vermeidung und zur Beseitigung von Bodenverdichtungen (eventuell Erfordernis des Einsatzes von Baggermatratzen)
- Ausweisung von Lagerflächen
- Ausweisung von Tabuflächen (keine bauseitige Beanspruchung).

Unter Berücksichtigung der oben genannten Vorgehensweise konnten die Bedenken der Bodenschutzbehörden ausgeräumt werden.

Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus die Einhaltung folgender Vorgaben zugesagt:

- DIN 19731 „Verwertung von Bodenmaterial“
- DIN 18915 „Bodenarbeiten“

Die Anforderungen an eine ordnungsgemäße Abtragung, Lagerung und Wiederverwendung von Oberboden ist durch anerkannte Regeln der Technik ausreichend bestimmt (§ 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung – BBodSchV sowie DIN 19731 und 18915).

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen die Unterlage 12 überarbeitet und Anregungen der Bodenschutzbehörde aufgenommen.

B.4.10 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft

Das vorliegende Bauvorhaben steht mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang.

B.4.10.1 Grundwasserschutz und Entwässerung

Die zur Genehmigung beantragten wasserrechtlichen Tatbestände wie auch die Erläuterungen zu den Entwässerungsanlagen sind in der Fachbeilage Entwässerung (Anlage 17) wie auch im Erläuterungsbericht (Anlage 1a Kapitel 9.5 der Planunterlage) zusammenfassend beschrieben.

Das Landratsamt fordert, Retentionsgräben mit einer 30 cm bewachsenen Oberbodenschicht auszuführen, insbesondere über den Versickerungsschlitzen. Auch das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 52, stimmt einer Einleitung von Niederschlagswasser aus Gleisbereichen ins Grundwasser über Sickerschächte und Rigo- len ebenfalls nur nach einer vorherigen Oberbodenpassage zu.

Auf den verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. A.3.1) wird verwiesen.

Soweit Einwender die Sorge äußern, im Gleisbett verwendete Pflanzenschutzmittel wirke sich nachteilig auf die Trinkwasserversorgung in Wangen aus, steht dies mit dem vorliegenden Vorhaben in keinem erkennbaren Zusammenhang. Die Vorhabenträgerin stellt klar, dass keine Veränderung bei der Vegetationskontrolle geplant sei.

B.4.10.2 Oberflächengewässer und Überschwemmungsgebiete

Das Vorhaben quert bei Bahn-km 14,406 die Obere Argen und einen Triebwerkskanal sowie den Überflutungsbereich der Oberen Argen. Die Brücke über die Obere Argen wie auch das zugehörige Versickerungsbecken befindet sich im Überschwemmungsbereich der Oberen Argen.

Die höhere Wasserbehörde hat ihr Einvernehmen mit den Planungen an der Oberen Argen erklärt. Die bestehende Eisenbahnbrücke überspannt die Obere Argen in einer Höhe von ca. 10 m. Da die neuen Pfeiler schlanker ausgeführt werden, wird sich das Abflussprofil sogar vergrößern. Der Wasserabfluss, die Unterhaltung und ökologische Funktion des Gewässers wird damit nicht beeinträchtigt. Eine Kollision mit den in § 28 Abs. 1 Satz 1 Wassergesetz für Baden-Württemberg (WG) genannten Belangen kann daher auch nach Ansicht des Landratsamtes ausgeschlossen werden. Es bestehe daher keine Erlaubnispflicht nach § 28 WG.

Nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens konnte für die Baumaßnahmen im Gewässerrandstreifen der Oberen Argen eine Befreiung nach § 38 Abs. 5 WHG i.V.m. § 29 WG erteilt werden.

Auswirkungen auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten.

Das Landratsamt hat darum gebeten, die festgesetzten Überschwemmungsgebiete im LBP darzustellen. Dieser Forderung ist die Vorhabenträgerin nachgekommen.

B.4.10.3 Fazit

Nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens konnte für alle mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehenden wasserrechtlichen Tatbestände die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt werden.

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen zugesagt, den Flussmeister für die Obere Argen rechtzeitig über Maßnahmen im Bereich der Eisenbahnbrücke zu informieren. Auf den Verfügbaren Teil (vgl. A.4.8) wird insoweit verwiesen.

B.4.11 Eisenbahn, Öffentlicher Nahverkehr

Der Interessenverband Pro Bahn e.V. hat namens der Regionalgruppe Lindau und Westallgäu sowie des Landesverbandes Baden-Württemberg eine Stellungnahme abgegeben. Er bemängelt, die Pläne zur Erneuerung des Bahnhofs Wangen seien nicht berücksichtigt. Hier seien kapazitätserweiternde Maßnahmen geplant bzw. eine Planung solcher Maßnahmen sei notwendig. Auch wenn diese nicht Bestandteil des vorliegenden Vorhabens seien, müssten sie doch im vorliegenden Verfahren berücksichtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde kann allerdings wie auch die Anhörungsbehörde keinen Zusammenhang zwischen den beiden Vorhaben erkennen.

Hinsichtlich der gewünschten Bestellung eines Fernverkehrhaltes in Wangen ist anzumerken, dass die DB Netz AG und die DB Station&Service AG unter Berücksichtigung des diskriminierungsfreien Netzzugangs für zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen die Gleis- und Bahnsteiginfrastruktur betreiben. Die Bestellung eines Fernverkehrhaltes in Wangen (Allgäu) obliegt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG und ist nicht Bestandteil dieses Vorhabens.

B.4.12 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes, Sicherheit

Zum Flucht- und Rettungswegekonzept meinen einige Einwender, dass die Bereitstellung von Löschwasser entlang der Strecke notwendig sei. Sie fordern die Herstellung einer Löschwasserleitung. Des Weiteren beantragen die Einwender die Erarbeitung einer Risikoanalyse durch die Vorhabenträgerin.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Strecke bereits jetzt für den Güterverkehr zugelassen sei, auch für den Gefahrguttransport, weshalb bereits umfangreiche Regelungen und Sicherheitskonzepte bestehen. Dem ist seitens der Planfeststellungsbehörde hinzuzufügen, dass sich aus Anlass dieses Vorhabens an der Grundkonzeption der Strecke nichts ändert.

Zwar wird die Geschwindigkeit im fraglichen Bereich angehoben. Gemäß § 4 Abs. 1 AEG müssen Eisenbahninfrastrukturen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit genügen. Nach § 2 Abs. 1 EBO müssen Bahnanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Nach Absatz 2 darf von den anerkannten Re-

geln der Technik nur abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

Es lässt sich nicht feststellen, dass diese Anforderungen nicht mehr gewahrt sind. Der Streckenabschnitt ist für diese Geschwindigkeiten trassiert (Gleisbogen, Gleisneigung, Oberbau). Auch wird die Geschwindigkeitssignalisierung an die neuen zulässigen Geschwindigkeiten angepasst. Dazu werden Signale (Tafeln) zur Geschwindigkeitssignalisierung aufgestellt und Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen eingebaut. Auch erfolgt im Zuge der Elektrifizierung eine Umrüstung der bestehenden Gleisfreimeldetchnik auf Achszahltechnik.

Im Übrigen werden die Regeln der Technik eingehalten.

Hinsichtlich von Befürchtungen in Bezug auf die Sicherheit der Bahndämme führt die Vorhabenträgerin aus, aufgrund der langen Standzeit und der damit einhergehenden Vorbelastung sei der Damm längst konsolidiert. Wegen der Geschwindigkeitsanhebung von 20 – 40 km/h sei von einem Gutachter mit EBA-Anerkennung die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit der Erdbauwerke und des Fahrwegs vorgenommen worden, wonach Standsicherheit und dynamische Stabilität ohne weitere Maßnahmen gegeben sind. In Bereich mit geringerer Geschwindigkeitsanhebung seien Inspektionen durch den Anlagenverantwortlichen oder einen Fachbeauftragten durchgeführt worden. Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass es nicht zu Dammschäden und somit auch weder zu Gleislagefehlern noch zu erhöhten Erschütterungswerten kommen wird.

Die vorgebrachten Sicherheitsbedenken sind daher unbegründet. Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurück gewiesen.

B.4.13 Verkehrliche und straßenbauliche Belange

Das Vorhaben ist mit Eingriffen in öffentliche Verkehrsflächen verbunden. So ist während der Bauzeit auf der Lindauer Straße im Bereich der Brücke teilweise nur einspuriger Verkehr möglich. Während des Einbaus der Daueranker, des Ausbaus des Bestandsüberbaus sowie des Einhubes des neuen Überbaus ist die Lindauer Straße in diesem Bereich komplett gesperrt. Die Straße zwischen Kanal und Obere Argen wird für den Anliegerverkehr weitestgehend offen gehalten. Lediglich für einzelne Arbeiten, wie z. B. Einschub des neuen sowie Abbruch des alten Überbaus im Bereich der Straße, kommt es zu kurzzeitigen Straßensperrungen. Die Sperrung des Teilbereiches von Kanalweg zwischen Stadion, links der Bahn, und geplanter

Gebäude türkischer Kulturverein, rechts der Bahn, ist über die gesamte Bauzeit erforderlich. Der Fußgängersteg über die Obere Argen links der Bahn bleibt während der ganzen Bauzeit für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Die zuständigen Straßenbaubehörden haben der Maßnahme unter gewissen Forderungen grundsätzlich zugestimmt. Die Höhere Straßenbaubehörde hat darum gebeten, die vorübergehende Inanspruchnahme der L 320 (Lindauer Straße) und insbesondere eine eventuelle Einrichtung von Umleitungsstrecken mit ihr abzustimmen. Auch diesbezüglich wird auf die entsprechenden Nebenbestimmungen verwiesen (vgl. A.4.9).

Auch werden für die Durchführung des Vorhabens Straßen und Wege von Baumaschinen und Baufahrzeugen befahren, die durch die intensive Nutzung ggf. auch beschädigt werden könnten. Das Landratsamt Ravensburg, Straßenbauamt, hat der Maßnahme zugestimmt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Baustellenzufahrten ins öffentliche Straßennetz mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern/Straßenverkehrsbehörden abzustimmen und das öffentliche Straßennetz in den jeweiligen Bereichen regelmäßig zu reinigen. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen im Verfügenden Teil wird verwiesen (vgl. A.4.9).

B.4.14 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

Bei der Gesamtheit aus Bahndamm und den beiden Brücken, Eisenbahnüberführung (EÜ) Lindauer Straße und EÜ Obere Argen, handelt es sich um ein Kulturdenkmal. Die Vorhabenträgerin ist hinsichtlich des Abbruchs und Neubaus der beiden Eisenbahnüberführungen bereits im Besitz einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung gemäß § 15 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz (DSchG) i. V. m. § 2 DSchG.

Das Landesamt für Denkmalpflege hat unter Bezugnahme auf den Erläuterungsbericht (Kapitel 9.6) mitgeteilt, dass die dort getroffenen Feststellungen weiterhin gültig sind. Weitere Anregungen oder Bedenken wurde nicht vorgetragen.

B.4.15 Wald

Die Elektrifizierungs- und Umbaumaßnahmen finden weitestgehend im Bereich der bestehenden Bahntrasse und des vorhandenen Gleiskörpers statt.

Nach der Konfliktdanalyse im LBP und der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt eine temporäre Waldinanspruchnahme nach

§ 11 LWaldG vorgesehen. Dabei handelt es sich um eine bauzeitliche Waldinanspruchnahme von 0,02 ha Auenwaldgehölzstreifen in den Kommunalwaldparzellen der Stadt Wangen. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird der bauzeitlich gerodete Auenwaldgehölzstreifen wieder aufgeforstet. Der Landesbetrieb Forst im Regierungspräsidium Tübingen teilt hierzu mit, dass die Aufforstungsmaßnahme in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde zu erfolgen hat. Auf die Nebenbestimmung unter A.4.4 wird verwiesen.

In Bezug auf die Nutzung von Waldparzellen als Baustelleneinrichtungsflächen hat die Vorhabenträgerin entsprechend der Forderung der Höheren Forstbehörde zugesagt, die dortigen Gehölzstreifen ausreichend zu schützen und die Aufrechterhaltung der Schutzmaßnahme während der Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche auch durch die umweltfachliche Bauüberwachung zu kontrollieren.

Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung unter A.4.4 verwiesen.

B.4.16 Landwirtschaft

Das Vorhaben steht mit den Belangen der Landwirtschaft in Einklang.

Weder von Seiten des Landwirtschaftsamts noch von privater Seite wurden Einwendungen gegen die Planung aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht erhoben. Die Maßnahme selbst nimmt keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch; die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder hergestellt.

Aufgrund entsprechender Einwendungen im PFA 9 der ABS 48 hat die Anhörungsbehörde angeregt, der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, die Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter landwirtschaftlich genutzter Flächen (LBP-Maßnahme W 1) dem Landwirtschaftsamt anzuzeigen und eine Abnahme der Wiederherstellungsmaßnahmen durch das Landwirtschaftsamt in Abstimmung mit dem jeweiligen Grundeigentümern zu veranlassen. Die Anhörungsbehörde meint, dies sollte in allen Planfeststellungsabschnitten einheitlich festgelegt werden. Auf die Nebenbestimmung unter A.4.11 wird verwiesen.

B.4.17 Flurbereinigung, Vermessung und Geoinformation

Belange der Flurbereinigung, Vermessung und Geoinformation stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg hat in seiner Stellungnahme mitgeteilt, dass kein Flurordnungsverfahren durch die Planungen berührt wird und keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen werden.

B.4.18 Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter

Durch die Baumaßnahmen müssen Leitungen, Kabel oder Anlagen Dritter gesichert, verlegt oder angepasst werden. Alle von dem Vorhaben betroffenen bzw. im Umfeld liegenden Leitungen sind in der Anlage 4 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Sofern wegen der Elektrifizierung der Strecke eine dauerhafte Anpassung bzw. eine bauzeitliche Sicherung erforderlich wird, ist dies im Bauwerksverzeichnis, Anlage 3 der Planunterlagen, dokumentiert.

Generell wird darauf hingewiesen, dass die Kostentragung für die Sicherung, Anpassung und Verlegung von Leitungen aus den bestehenden Vertragsverhältnissen und aus den allgemein gültigen gesetzlichen Regelungen resultiert und nicht in der Planfeststellung geregelt wird.

Im Anhörungsverfahren hat sowohl die Telekom Technik GmbH als auch die Netze BW GmbH explizit auf ihren Leitungsbestand hingewiesen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, diesen zu berücksichtigen und bei Bedarf zu sichern und frühzeitig vor Baubeginn Kontakt aufzunehmen. Gegenüber der thüga Energienetze GmbH hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die querenden Gasversorgungsleitungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen und bauzeitlich zu sichern.

Im Übrigen wird auf den verfügenden Teil, Ziffer A.4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

B.4.19 Grundinanspruchnahme, Eingriff in Rechte Dritter und Private Belange

Aufgrund der Planauslegung sind 124 Einwendungsschreiben von etwa 175 Personen eingegangen. Acht Schreiben gingen nach Ende der Einwendungsfrist ein. Die Einwender thematisieren die Zugzahlen, das Schallschutzkonzept, elektromagnetische Felder, Erschütterungen und bauzeitliche Belange. Insoweit wird auf die Ausführungen im allgemeinen Teil verwiesen.

Weitere Einwendungen, die sich mit verschiedenen öffentlichen Belangen befassen, sind in der vorliegenden Planfeststellung im jeweiligen sachlichen Zusammenhang behandelt worden.

Einige Einwender sind im Bereich des PFA 14 oder PFA 15 betroffen, weshalb ihr Vorbringen in den dortigen Verfahren behandelt wird.

B.4.19.1 Grundinanspruchnahme

Für das Vorhaben und die damit verbundenen Folgemaßnahmen sowie für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird in eigentumsrechtliche Belange von Grundeigentümern und sonstigen Berechtigten in unterschiedlicher Weise eingegriffen. Die Vorhabenträgerin hat den erforderlichen Grunderwerb im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9.1 der Planunterlage) und den Grunderwerbsplänen (Anlagen 9.2 der Planunterlage) entsprechend dargestellt.

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung ist das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu betrachten. Dem Eigentum nahezu gleichgestellt zu beurteilen sind Miet- und Pachtrechte an in Anspruch genommenen Grundstücken. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG nicht tangiert, da Art. 14 GG als Grundrecht nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage ebenfalls in der Abwägung zu berücksichtigen.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken stellt einen Eingriff für die betroffenen Eigentümer dar, doch genießt das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, keinen absoluten Schutz. Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Wie bereits oben im Kapitel Planrechtfertigung dargelegt, kommt dem Bahnvorhaben eine wichtige landes- und regionalbedeutsame Verkehrsfunktion zu. Da für das Vorhaben gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Es besteht auch keine Möglichkeit für geringfügige Verschiebungen zugunsten einzelner Betroffener. Abgesehen davon würden derartige kleinräumige Verschiebungen in Einzelbereichen nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und folglich in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen werden müsste.

Dies gilt auch im Hinblick auf die Einwendungen der Einwender 57 und 58. Das Grundstück wird vorhabenbedingt mit 308 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die Fläche ermöglicht den Zugang zum Widerlager und zur Dammböschung von Süden her und es ist dort eine kleinere Lagerflächen für Baumaterial vorgesehen. Die Vorhabenträgerin erläutert im Anhörungsverfahren, dass hier ist lediglich vorgesehen sei, bis maximal südliche Außenkante des Carports die Fläche in Anspruch zu nehmen. Die Einfahrt in den Firmeninnenhof ist nicht als Baustelleneinrichtung vorgesehen und soll frei bleiben. Die reibungslosen Produktions- und Geschäftsabläufe würden nicht behindert werden. Auch die LKW Einfahrt und PKW Zufahrt zu dem Firmenparkplatz sollen ungehindert weiter möglich sein. Der Carport wird nach Abschluss der Arbeiten wieder in seinen Ursprungszustand versetzt.

Die Einwendung wird aus den o.g. Gründen zurück gewiesen.

Ansonsten werden überwiegend Flächen der öffentlichen Hand beansprucht. Auch hier kann auf die Inanspruchnahme in dem nach dem festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Die Planfeststellungsbehörde ist insgesamt zum Ergebnis gelangt, dass die Vorhabenträgerin letztlich alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft hat, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich zu halten. Die planerischen Ziele lassen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Verkehrsprojekts überwiegt das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Auf die Inanspruchnahmen kann nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Dabei wurde die Inanspruchnahme so gering wie möglich gehalten.

Die Interessen der Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Zur Verwirklichung des Vorhabens sind zudem Maßnahmen geplant, die einen Erwerb der betroffenen Flächen nicht erforderlich erscheinen lassen, z.B. zur Sicherung des Schwenkbereichs der Verstärkerleitung. Mit dieser Maßnahme sind zwar Eigentumsbeeinträchtigungen verbunden; eine Nutzung des Eigentums ist aber auch weiterhin möglich. Insofern ist es hier sachgerecht, zur Sicherung der Inan-

spruchnahme eine - gegenüber dem vollständigen Rechtsverlust weniger einschneidende - dingliche Belastung vorzusehen. Die Festlegung der genauen Modalitäten der Dienstbarkeit erfolgt dabei nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern - falls eine Einigung nicht zustande kommt - im Enteignungsverfahren (s.u.).

B.4.19.2 Enteignungsrechtliche Vorwirkung und Entschädigung

Die Planfeststellung hat eine enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 22 Abs. 2 AEG) für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren. Der Planfeststellungsbeschluss eröffnet der Vorhabenträgerin damit zwar den Zugriff auf privates Eigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen noch keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich vielmehr darin, den Rechtsentzug zuzulassen. Der festzustellende Plan ist nach § 22 AEG einem späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

Für die eintretenden Rechtsverluste haben die Betroffenen einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen die Vorhabenträgerin gemäß Art. 14 Abs. 3 GG. In der Planfeststellung wird über Entschädigungsfragen wegen unmittelbarer Inanspruchnahme von Grundeigentum nur dem Grunde nach entschieden. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, welche die Vorhabenträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder – falls dabei keine Einigung erzielt werden kann – in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten. Die Planfeststellung hat diesbezüglich eine enteignungsrechtliche Vorwirkung (vgl. §§ 21, 22 AEG) für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren.

Die Planfeststellungsbehörde geht insgesamt davon aus, dass die wirtschaftlichen Interessen der in ihrem Eigentum Betroffenen im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens angemessen berücksichtigt werden, sofern es zwischen der Vorhabenträgerin und den Grundstückseigentümern zu keiner Einigung kommen sollte.

B.4.19.3 Wertminderung

Von einigen Einwendern wird befürchtet, dass die beabsichtigte Planung insgesamt zu einem Wertverlust der Grundstücke bzw. Wohneigentum führen wird bzw. dass bei einer Veräußerung finanzielle Einbußen drohen. Auch werde die Vermietbarkeit

der Immobilien durch das Vorhaben erschwert bzw. seien Rückgänge der Mieterträge zu befürchten.

Hierzu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass kein Einwander seine Befürchtungen näher ausgeführt und substantiiert hätte; dies gilt insbesondere für die anwaltlich vertretenen Einwander.

Grundsätzlich und insbesondere unter dem Gesichtspunkt „Verkehrsimmissionen“ wurde dieser Einwand bereits oben unter B.4.7.3.6 behandelt.

Zusammenfassend wird an dieser Stelle nochmals klargestellt, dass eine allgemeine Wertminderung eines Grundstücks am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit an einer Ausbaustrecke durch das vorliegende Vorhaben nicht entsteht.

Grundsätzlich ist zu den befürchteten negativen Auswirkungen auf den Wert der jeweiligen Immobilien in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung folgendes anzumerken: der Verkehrswert eines Grundstücks stellt keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Er hängt von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potentielle Änderungen des Verkehrswerts eines betroffenen Grundstücks an, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. Februar 1995, Az. 4 NB 17.94). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39.65 und Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04). Wegen der vorliegend bereits bestehenden Vorbelastung der betroffenen Grundstücke ist eine durchgreifende Wertminderung kaum zu erwarten.

Im Übrigen gibt es keinen rechtlich garantierten Schutz vor Wertminderungen des eigenen Grundstücks durch Infrastrukturvorhaben (vgl. Bay VGH, Urteil vom 20. Mai 2014, 22 A 12.40062). Etwas anderes würde nur dann gelten, wenn die Grundstückssituation durch die Änderung der Bahnanlage so nachhaltig verändert würde, dass die bisherige Nutzung nicht weiter ausgeübt werden kann. Durch die vorgelegte Planung ist dies jedoch nicht ersichtlich. Das Vorhaben mag für einige Anwohner als ungünstig empfunden werden. Ein Vertrauen auf den Fortbestand des Status quo gibt es nicht. Zur Notwendigkeit des Vorhabens: vgl. insbesondere Ziffer B.4.1 dieses Beschlusses.

In der Gesamtschau liegen objektiv betrachtet keine Auswirkungen vor, die zu einer Gebrauchswertminderung der umliegenden Wohnbebauung führen. Die Grund-

stückssituation wird durch das Vorhaben nicht so nachhaltig verändert, dass die bisherige Nutzung nicht weiter ausgeübt werden kann.

Für darüber hinausgehende wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit eines Grundstücks, die sich nicht als Folge solcher tatsächlicher Beeinträchtigungen darstellen, die grundsätzlich durch Vorkehrungen zu verhindern wären, ist ein finanzieller Ausgleich gesetzlich nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei um Nachteile, die sich allein aus der Lage des Grundstücks zu dem geplanten Vorhaben ergeben.

Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist grundsätzlich hinzunehmen. Dies gilt auch für den Fall, dass die Immobilie bzw. das Grundstück zur finanziellen Absicherung der Zukunft und zur privaten Absicherung der Altersvorsorge erworben wurde.

Zu der geltend gemachten Erschwerung der Vermietbarkeit von Immobilien bzw. der befürchteten Reduktion von Mieterträgen ist anzumerken, dass die bloße Minderung der Chancen, eine Immobilie zu einem einträglichen Mietzins vermieten zu können, unabhängig von der Annahme eines lagebedingten Attraktivitätsverlusts als reine Erwerbchance keinen rechtlichen Schutz genießt und vor diesem Hintergrund keine abwägungserheblichen oder gar entschädigungspflichtigen Rechtspositionen der Grundeigentümer begründet. Die Beeinflussung rein subjektiver Empfindungen vorhandener und/oder potentieller Mieter eines Objekts durch Änderungen in der Grundstücksumgebung sind nicht im Rahmen der Planungsentscheidung zu berücksichtigen.

Auch ein weiterer Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG steht den Einwendern nicht zu. Die Vorschrift sieht eine Entschädigung lediglich als Surrogat für nicht zu verwirklichende Ansprüche auf einen technisch-realen Ausgleich unzumutbarer Auswirkungen der Planung vor, unabhängig davon mit der Planung verbundene Verkehrswertminderung werden nicht erfasst. Diese sind entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (BVerwG, Beschluss vom 28. August 2009, Az. 9 A 22.07 und Bay VGH, Urteil vom 20. Mai 2014, Az. 22 A 12.40062).

Die Planfeststellungsbehörde hat die nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderlichen Vorkehrungen bzw. die erforderlichen Schutzanlagen mit diesem Planfeststellungsbeschluss auferlegt (vgl. Verfügender Teil). Weitergehende Maßnahmen waren

nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Dies gilt insbesondere für die befürchteten Auswirkungen durch elektromagnetische Felder und generell für die gesamten befürchteten betriebs- wie auch baubedingten Immissionen.

Auf die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen und auf den gesamten Begründenden Teil B wird insoweit verwiesen.

B.4.19.4 Maststandorte

Von besonderem Interesse für einige Einwender waren die künftigen Maststandorte, auch soweit sie sich vor ihrem Grundstück auf bahneigenem Grund befinden werden. Die Einwände zielen darauf ab, dass im Bereich der Wohngrundstücke der Einwender keine Masten aufgestellt werden.

Die Planung sieht vor, die Oberleitungsmaste entsprechend dem Streckenverlauf mit einem Abstand von ca. 40 m bis zu 75 m entlang der Strecke zu stellen. Die konkreten Standorte sind in den Planunterlagen nicht dargestellt. Dargestellt ist lediglich, ob diese sich rechts oder links der Bahnstrecke befinden werden.

Grundsätzlich können die Standorte der Oberleitungsmaste der Ausführungsplanung vorbehalten werden (BVerwG, Beschluss vom 25. Juli 2007, Az. 9 VR 19.07, Rn. 17). Die Maststandorte müssen in den Planfeststellungsunterlagen nur dann dargestellt bzw. festgelegt, wenn für die Standorte Grunderwerb erforderlich ist. Soweit die Vorhabenträgerin beabsichtigt, die Masten auf eigenem Grund aufzustellen, müssen die Standorte in der Planfeststellung nicht festgelegt werden.

Die „unverbaute Aussicht“ ist kein schutzbedürftiger Belang, besonders Umstände im Einzelfall wurden weder vorgetragen noch sind sie sonst ersichtlich.

Daher sah auch die Vorhabenträgerin insoweit keine Notwendigkeit, sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt hinsichtlich der genauen Maststandorte festzulegen. Eine informatorische Darstellung des gegenwärtigen Planungsstandes lehnt die Vorhabenträgerin ebenfalls ab.

Diese Vorgehensweise wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet. Die Vorhabenträgerin darf die Festlegung der Standorte der Oberleitungsmasten im Regelfall der Ausführungsplanung überlassen. Ein Planfeststellungsbeschluss muss nicht jedes Detail regeln, sondern darf die Bauausführung ausklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. Juli 2007, Az. 9 VR 19.07, Rn. 17).

Ausnahme bilden lediglich besonders kritische Einzelfälle, wo sich auf Grund einer besonderen Lage - auch zum Beispiel einer besonderen Nähe zur nächstgelegenen Wohnbebauung - eine erhöhte Betroffenheit vorhersehen lässt. Eine solche besondere Situation ist im Planungsabschnitt 14.1 jedoch nicht gegeben bzw. wurde von den Einwendern nicht vorgetragen. Die Maststandorte stellen eine alternativlose technische Einrichtung bei einer Streckenelektrifizierung dar. Etwaige optische Störwirkungen können daher nicht verhindert werden und sind hinzunehmen.

B.4.19.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Einwendungen und Befürchtungen insgesamt nicht so gewichtig sind, als dass sie dem Vorhaben mit Erfolg entgegen gehalten werden könnten.

Die Vorhabenträgerin hat unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit der Mittel eine Planung mit größtmöglicher Schonung privater Grundstücksflächen angestrebt und auch erreicht. Tatsachen, die auf ein besonders hohes, über den Umstand des Eigentumsentzugs als solchen hinausgehendes Gewicht der Belange von Betroffenen hindeuten und im Rahmen der Abwägung nicht überwindbar wären, liegen insoweit nach Würdigung der Einwendungen und Stellungnahmen unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht vor.

Durch die von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Anpassungen bzw. Änderungen der Planung wie auch der im verfügbaren Teil aufgenommenen Nebenbestimmungen kann sichergestellt werden, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen privater Belange insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt worden sind. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen kein Ausmaß, welches der Realisierung des Projektes entgegensteht, sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im öffentlichen Interesse hingenommen werden. Weitere Schutzvorkehrungen sind nicht erforderlich.

B.4.20 Sonstige Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Die in den vorstehenden Ausführungen nicht näher gewürdigten Einwendungen, Bedenken und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch entsprechende Nebenbestimmungen in dieser Planfeststellung, durch Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen und/oder durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sie sich im Laufe des durchgeführten Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

B.4.21 Vollzugskontrolle

Wenn die Vorhabenträgerin mit der Realisierung eines festgestellten Vorhabens beginnt, ist sie an die Festsetzungen der Planfeststellung gebunden. Sie darf hiervon nicht abweichen und ist nicht berechtigt, nur Teile des festgestellten Vorhabens zu realisieren, es sei denn, dass der Plan nach § 76 VwVfG entsprechend geändert wurde. Zur Eröffnung der behördlichen Vollzugskontrolle des festgestellten Vorhabens hat die Vorhabenträgerin neben dem Baubeginn schließlich auch die Fertigstellung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen. Die frühzeitig vorzulegende Baubeginnanzeige dient in diesem Zusammenhang insbesondere der Möglichkeit zur Aufsicht über die Erledigung von Nebenbestimmungen, die bereits vor Baubeginn zu erfüllen sind. Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass sie die mit der Planfeststellung genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat oder ggf. wann eventuell noch verbleibende Nebenbestimmungen voraussichtlich erfüllt werden nebst Begründung für deren noch nicht erfolgte Umsetzung.

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. Durch die Vorhabensplanung, den Zusagen der Vorhabenträgerin sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt wurden. Das planfestgestellte Bauvorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

Das Vorhaben setzt sich auch gegen die widerstreitenden Belange der betroffenen Eigentümer, deren Grundstücke durch Grunderwerb, Grunddienstbarkeiten dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommen werden, durch. Tatsachen, die auf ein besonders hohes, über den Umstand des Eigentumsentzugs als solchen hinausgehendes Gewicht der Belange von Betroffenen hindeuten und im Rahmen der Abwägung nicht überwindbar sind, liegen insoweit nach Würdigung der Einwendun-

gen und Stellungnahmen unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht vor. Die Vorhabenträgerin hat alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich gehalten.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt.

B.6 Sofortige Vollziehung

Das Vorhaben Elektrifizierung der Strecke 4570 Leutkirch – Memmingen von Bahn-km 13,632 bis Bahn-km 15,371 ist Teil der ABS München-Lindau-Grenze D/A. Die ABS ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter der laufenden Nr. 35 als „laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs“ geführt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG). Damit ist für das vorliegende Vorhaben nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt.

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG 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

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11 in 68165 Mannheim

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Südendstraße 44 in 76135 Karlsruhe) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Ist der Kläger eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes, hat er innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11 in 68165 Mannheim

gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Karlsruhe, den 20. September 2018
Az. 591ppw/063-2015#014