



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Az.: 591ppw/044-2300#003
Datum: 29.10.2015

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

**„Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Ulm - Friedrichshafen -
Lindau-Aeschach (Südbahn)“**

im Planfeststellungsabschnitt 4, Bodenseekreis,

Eisenbahnstrecke 4500 Ulm-Friedrichshafen („Südbahn“), Bahn-km 185,181 bis 197,927;
Strecke 4530 Friedrichshafen Stadt-Lindau-Aeschach („Bodensee-Gürtelbahn“), Bahn-km
1,278 bis 15,046; Strecke 4531 (Stichstrecke nach Friedrichshafen-Hafen), Bahn-km 0,363
bis 0,790; Strecke 4331 (Stahringen–Friedrichshafen Stadt im Bereich des Bahnhofs
Friedrichshafen), Bahn-km 51,022 bis 51,406

**Vorhabenträger:
DB Netz AG
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil.....	4
A.1	Feststellung des Plans.....	4
A.1	Planunterlagen.....	4
A.2	Besondere Entscheidungen.....	11
A.2.1	Wasserrechtliche Entscheidungen.....	11
A.2.2	Konzentrationswirkung.....	11
A.3	Nebenbestimmungen und Hinweise.....	13
A.3.1	Unterrichtungspflichten.....	13
A.3.2	VV BAU und VV BAU-STE, VV IST.....	13
A.3.3	Ökologische Baubegleitung.....	13
A.3.4	Natur- und Artenschutz.....	14
A.3.5	Denkmalschutz.....	16
A.3.6	Baulärm, Erschütterungen.....	16
A.4	Zusagen des Vorhabenträgers.....	17
A.4.1	Regierungspräsidium Tübingen, Referat 52 - Bodenschutz (17.03).....	17
A.4.2	Deutsche Telekom GmbH.....	18
A.4.3	RP Tübingen, Referat 43 - Ingenieurbauwerke Straßen.....	18
A.4.4	RP Tübingen, Referat 32 - Landwirtschaft.....	19
A.4.5	RP Tübingen, Referat 26 - Denkmalpflege.....	19
A.4.6	Landratsamt Bodenseekreis.....	19
A.4.7	BA für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr.....	20
A.4.8	Einwender (Kennnummer) 18.06, 18.07, 18.13, 18.15, 18.16, 18.17, 18.18-1, 18.18-2, 18.18-3, 18.18-4, 18.18-5.....	20
A.4.9	Einwender mit der Kennnummer 18.12.....	20
A.5	Sofortige Vollziehung.....	20
A.6	Kosten.....	20
B.	Begründung.....	21
B.1	Sachverhalt.....	21
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	21
B.1.2	Einleitung und Verlauf des Planfeststellungsverfahrens.....	21

B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	25
B.3	Umweltverträglichkeit	26
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	26
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	26
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	30
B.4.1	Planrechtfertigung	31
B.4.2	Abschnittsbildung	31
B.4.3	Varianten	31
B.4.4	Schutz vor Lärmemissionen aus dem Eisenbahnbetrieb	31
B.4.5	Baulärm	38
B.4.6	Schutz vor Erschütterungen aus Bau und Betrieb	38
B.4.7	Elektromagnetische Felder	39
B.4.8	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	42
B.4.9	Naturschutz und Landschaftspflege	43
B.4.10	Bodenschutz	57
B.4.11	Denkmalschutz	59
B.4.12	Wald	61
B.4.13	Landwirtschaft	62
B.4.14	Luft und Klima	62
B.4.15	Landschaftsbild	63
B.4.16	Ver- und Entsorgungsleitungen	64
B.4.17	Öffentliche Straßen und Wege	64
B.4.18	Militärische Belange	65
B.4.19	Kommunale Belange	65
B.4.20	EG Prüfverfahren	68
B.4.21	VV BAU und VV BAU-STE	68
B.4.22	Private Belange; Entscheidung zu den privaten Einwendungen	68
B.5	Gesamtabwägung	73
B.6	Sofortige Vollziehung	73
B.7	Kostenentscheidung	73
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	74

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträger), erlässt das Eisenbahn-Bundesamt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben

„Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Ulm - Friedrichshafen - Lindau-Aeschach (Südbahn) im Planfeststellungsabschnitt 4, Bodenseekreis, Bahn-km 185,181 bis 197,927 der Eisenbahnstrecke 4500 Ulm-Friedrichshafen („Südbahn“), Bahn-km 1,278 bis 15,046 der Eisenbahnstrecke 4530 Friedrichshafen Stadt-Lindau-Aeschach („Bodensee-Gürtelbahn“), Bahn-km -0,363 bis 0,790 der Eisenbahnstrecke 4531 (Stichstrecke nach Friedrichshafen-Hafen), der Eisenbahnstrecke 4331 (Stahringen–Friedrichshafen Stadt im Bereich des Bahnhofs Friedrichshafen), Bahn-km 51,022 bis 51,406“, wird nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) festgestellt.

Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

A.1 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlagen-Nr.	Bezeichnung / Inhalt	Maßstab
	Inhaltsverzeichnis der Gesamtunterlage	
1.	Erläuterungsbericht	

2.	Übersichtspläne (nur zur Information)	
2.1	Übersichtskarte	1:100.000
3.	Bauwerksverzeichnis	
4.	Technische Lagepläne M 1:1000	
4.1	Lagepläne	1:1.000
4.1 Blatt 01	Lageplan Blatt 01	1:1.000
4.1 Blatt 02	Lageplan Blatt 02	1:1.000
4.1 Blatt 03	Lageplan Blatt 03	1:1.000
4.1 Blatt 04	Lageplan Blatt 04	1:1.000
4.1 Blatt 05	Lageplan Blatt 05	1:1.000
4.1 Blatt 06	Lageplan Blatt 06	1:1.000
4.1 Blatt 07	Lageplan Blatt 07	1:1.000
4.1 Blatt 08	Lageplan Blatt 08	1:1.000
4.1 Blatt 09	Lageplan Blatt 09	1:1.000
4.1 Blatt 10	Lageplan Blatt 10	1:1.000
4.1 Blatt 11	Lageplan Blatt 11	1:1.000
4.1 Blatt 12	Lageplan Blatt 12	1:1.000
4.1 Blatt 13	Lageplan Blatt 13	1:1.000
4.1 Blatt 14	Lageplan Blatt 14	1:1.000
4.1 Blatt 15	Lageplan Blatt 15	1:1.000
4.1 Blatt 16	Lageplan Blatt 16	1:1.000
4.1 Blatt 17	Lageplan Blatt 17	1:1.000
4.1 Blatt 18	Lageplan Blatt 18	1:1.000
4.1 Blatt 19	Lageplan Blatt 19	1:1.000
4.1 Blatt 20	Lageplan Blatt 20	1:1.000
4.1 Blatt 21	Lageplan Blatt 21	1:1.000
4.1 Blatt 22	Lageplan Blatt 22	1:1.000
4.1 Blatt 23	Lageplan Blatt 23	1:1.000
4.1 Blatt 24	Lageplan Blatt 24	1:1.000

4.1 Blatt 25	Lageplan Blatt 25	1:1.000
4.1 Blatt 26	Lageplan Blatt 26	1:1.000
4.1 Blatt 27	Lageplan Blatt 27	1:1.000
4.1 Blatt 28	Lageplan Blatt 28	1:1.000
4.1 Blatt 29	Lageplan Blatt 29	1:1.000
4.1 Blatt 30	Lageplan Blatt 30	1:1.000
4.1 Blatt 31	Lageplan Blatt 31	1:1.000
4.1 Blatt 32	Lageplan Blatt 32	1:1.000
4.1 Blatt 33	Lageplan Blatt 33	1:1.000
5.	Höhenpläne Gleisabsenkung	
5.1	Gleisabsenkung km 186,9+92	1:500/50
5.2	Gleisabsenkung km 188,6+58	1:500/50
6.	Regelquerschnitte (RQ)	
6.1	RQ Elektrifizierung Regelquerprofil der freien Strecke	1:100
6.2	RQ Elektrifizierung Regelquerprofil der freien Strecke	1:100
6.3	RQ Elektrifizierung Regelquerprofil der freien Strecke	1:100
6.4	RQ Elektrifizierung Regelquerprofil der freien Strecke	1:100
6.5	RQ Gleisabsenkung km 186,9+92	1:100
6.6	RQ Gleisabsenkung km 188,6+58	1:100
7.	Bauwerkspläne	
7.1	EÜ Argen km 11,0+59 - Bauwerksplan	1:100, 1:50
7.2	Vogelschutzmaßnahmen PFA 4	Ohne Maßstab
7.3 Blatt 1	Berührungsschutz – Typ 1, Typ 2, Typ 3	1:20
7.3.Blatt 2	Berührungsschutz – Draufsicht, Ansicht, Schnitt	1:100
8.	Leitungen	
8.1	Tabellarische Übersicht Leitungen	

9.	Grunderwerb	
9.1	Grunderwerbsverzeichnis	
9.2	Übersicht Grunderwerb- Blattschnitte - Blatt 1 - 6	ohne Maßstab
9.3	Grunderwerb Detailpläne	
9.3.1	Grunderwerb Detailplan Blatt 01	1:500
9.3.2	Grunderwerb Detailplan Blatt 02	1:500
9.3.3	Grunderwerb Detailplan Blatt 03	1:500
9.3.4	Grunderwerb Detailplan Blatt 04	1:500
9.3.5	Grunderwerb Detailplan Blatt 05	1:500
9.3.6	Grunderwerb Detailplan Blatt 06	1:500
9.3.7	Grunderwerb Detailplan Blatt 07	1:500
9.3.8	Grunderwerb Detailplan Blatt 08	1:500
9.3.9	Grunderwerb Detailplan Blatt 09	1:500
9.3.10	Grunderwerb Detailplan Blatt 10	1:500
9.3.11	Grunderwerb Detailplan Blatt 11	1:500
9.3.12	Grunderwerb Detailplan Blatt 12	1:500
9.3.13	Grunderwerb Detailplan Blatt 13	1:500
9.3.14	Grunderwerb Detailplan Blatt 14	1:500
9.3.15	Grunderwerb Detailplan Blatt 15	1:500
9.3.16	Grunderwerb Detailplan Blatt 16	1:500
9.3.17	Grunderwerb Detailplan Blatt 17	1:500
9.3.18	Grunderwerb Detailplan Blatt 18	1:500
9.3.19	Grunderwerb Detailplan Blatt 19	1:500
9.3.20	Grunderwerb Detailplan Blatt 20	1:500
9.3.21	Grunderwerb Detailplan Blatt 21	1:500
9.3.22	Grunderwerb Detailplan Blatt 22	1:500
9.3.23	Grunderwerb Detailplan Blatt 23	1:500
9.3.24	Grunderwerb Detailplan Blatt 24	1:500
9.3.25	Grunderwerb Detailplan Blatt 25	1:500
9.3.26	Grunderwerb Detailplan Blatt 26	1:500
9.3.27	Grunderwerb Detailplan Blatt 27	1:500

9.3.28	Grunderwerb Detailplan Blatt 28	1:500
9.3.29	Grunderwerb Detailplan Blatt 29	1:500
9.3.30	Grunderwerb Detailplan Blatt 30	1:500
9.3.31	Grunderwerb Detailplan Blatt 31	1:500
9.3.32	Grunderwerb Detailplan Blatt 32	1:500
9.3.33	Grunderwerb Detailplan Blatt 33	1:500
9.3.34	Grunderwerb Detailplan Blatt 34	1:500
9.3.35	Grunderwerb Detailplan Blatt 35	1:500
9.3.36	Grunderwerb Detailplan Blatt 36	1:500
10.	Fachbeitrag Geologie und Hydrogeologie	
10.1	Erläuterungsbericht PfA 4	
10.2	Erläuterungsbericht PfA 5	
11.	Umweltverträglichkeitsstudie	
11.1	Bericht	
11.2	Vorhandene und geplante Nutzung	
11.2.0	Vorhandene und geplante Nutzung (Legende)	
11.2.1	Vorhandene und geplante Nutzung (Blatt 01)	1:5000
11.2.2	Vorhandene und geplante Nutzung (Blatt 02)	1:5000
11.2.3	Vorhandene und geplante Nutzung (Blatt 03)	1:5000
11.2.4	Vorhandene und geplante Nutzung (Blatt 04)	1:5000
11.2.5	Vorhandene und geplante Nutzung (Blatt 05)	1:5000
11.2.6	Vorhandene und geplante Nutzung (Blatt 06)	1:5000
11.3	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur	
11.3.0	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Legende)	
11.3.1	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Blatt 01)	1:5000
11.3.2	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Blatt 02)	1:5000
11.3.3	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Blatt 03)	1:5000
11.3.4	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Blatt 04)	1:5000
11.3.5	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Blatt 05)	1:5000
11.3.6	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Blatt 06)	1:5000

11.4	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	
11.4.0	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Legende)	
11.4.1	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Blatt 01)	1:5000
11.4.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Blatt 02)	1:5000
11.4.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Blatt 03)	1:5000
11.4.4	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Blatt 04)	1:5000
11.4.5	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Blatt 05)	1:5000
11.4.6	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Blatt 06)	1:5000
11.5	Auswirkung auf die Schutzgüter	
11.5.0	Auswirkung auf die Schutzgüter (Legende)	
11.5.1	Auswirkung auf die Schutzgüter (Blatt 01)	1:5000
11.5.2	Auswirkung auf die Schutzgüter (Blatt 02)	1:5000
11.5.3	Auswirkung auf die Schutzgüter (Blatt 03)	1:5000
11.5.4	Auswirkung auf die Schutzgüter (Blatt 04)	1:5000
11.5.5	Auswirkung auf die Schutzgüter (Blatt 05)	1:5000
11.5.6	Auswirkung auf die Schutzgüter (Blatt 06)	1:5000
11.6	Elektromagnetische Verträglichkeit	
11.6.0	Zusammenfassung elektromagnetische Verträglichkeit	
11.6.1	Untersuchungen für die Oberleitungsanlage	
Anhang 1	Lageplanausschnitte – 4 Blatt	
12.	Schall- und Erschütterung	
12.1	Schalltechnische Untersuchung	
Anhang 1	Kapitalisierung der Kosten gemäß Ablöserichtlinie für Schallschutzwände	
Anhang 2	Örtliche Bezüge der Teilbereiche und Immissionsorte	
Anhang 3	Emissionspegel für die zulässigen Streckengeschwindigkeiten	
Anhang 4	Ergebnisse der Variantenuntersuchung	
12.2	Lageplan Schall - Blatt 1 - 6	1:2000
12.2 Blatt 01	Lageplan Schall Blatt 01	1:2000

12.2 Blatt 02	Lageplan Schall Blatt 02	1:2000
12.2 Blatt 03	Lageplan Schall Blatt 03	1:2000
12.2 Blatt 04	Lageplan Schall Blatt 04	1:2000
12.2 Blatt 05	Lageplan Schall Blatt 05	1:2000
12.2 Blatt 06	Lageplan Schall Blatt 06	1:2000
12.3	Erschütterungstechnische Untersuchung	
13.	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	
13.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag - Textteil	
14.	FFH Verträglichkeit	
14.1	FFH Verträglichkeitsprüfung - "Schussenbecken"	
14.2	FFH Verträglichkeitsprüfung - "Rotachtal"	
14.3	FFH Verträglichkeitsprüfung - „Bodenseeuferlandschaft“	
14.4	FFH Verträglichkeitsprüfung - „Eriskircher Ried“	
14.5	FFH Verträglichkeitsprüfung - „Argen“	
15	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	
15.1	Bericht	
15.2.	Bestands- und Konfliktpläne	
15.2.0	Bestands- und Konfliktplan (Legende)	
15.2.1	Bestands- und Konfliktplan (Blatt 01)	1:5000
15.2.2	Bestands- und Konfliktplan (Blatt 02)	1:5000
15.2.3	Bestands- und Konfliktplan (Blatt 03)	1:5000
15.2.4	Bestands- und Konfliktplan (Blatt 04)	1:5000
15.2.5	Bestands- und Konfliktplan (Blatt 05)	1:5000
15.2.6	Bestands- und Konfliktplan (Blatt 06)	1:5000
15.3	Maßnahmenpläne- trassennah	
15.3.0	Maßnahmenplan - trassennah (Legende)	
15.3.1	Maßnahmenplan - trassennah (Blatt 01)	1:5000, 1:1000
15.3.2	Maßnahmenplan - trassennah (Blatt 02)	1:5000, 1:1000

15.3.3	Maßnahmenplan - trassennah (Blatt 03)	1:5000, 1:1000
15.3.4	Maßnahmenplan - trassennah (Blatt 04)	1:5000, 1:1000
15.3.5	Maßnahmenplan - trassennah (Blatt 05)	1:5000, 1:1000
15.3.6	Maßnahmenplan - trassennah (Blatt 06)	1:5000, 1:1000
16.	Zugzahlen Betriebsprogramm	
	Zugzahlen Betriebsprogramm	
17.	Leit- und Sicherungstechnik	
17.1	Systemskizze Signalübersichtsplan Blatt 1 und 2	ohne Maßstab
	- Nur zur Information -	
18	Baustellenlogistik	
18	Bauzustandsplan EÜ Argen km 11,0+59	1:500

Änderungen an der Planung, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in den genehmigten Planunterlagen in der textlichen und zeichnerischen Darstellung in blau kenntlich gemacht.

A.2 Besondere Entscheidungen

A.2.1 Wasserrechtliche Entscheidungen

Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Beseitigung von Oberflächenwasser sind nach nicht erforderlich.

Im Bereich der Gleisabsenkung bei Bahn-km 188,658 der Strecke 4500 soll die Entwässerung beidseitig über die neu einzurichtende Tiefenentwässerung erfolgen. Als Vorflut soll der bei Bahn-km 188,692 vorhandene Meckenbeurer Bach dienen. Hierfür wird die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilt.

A.2.2 Konzentrationswirkung

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

A.3 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt jeweils des Beginns sowie der Fertigstellung der Bauarbeiten für die planfestgestellten Maßnahmen ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.3.2 VV BAU und VV BAU-STE, 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.

Darüber hinaus sind bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme Strukturelle Teilsysteme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.3.3 Ökologische Baubegleitung

Die fachgerechte Durchführung aller landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen ist durch eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen. Die Aufgaben der ökologischen Baubegleitung ergeben sich aus dem Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes. Es sind Gutachter mit geeigneter fachlicher Qualifikation einzusetzen. Der ökologische Baubegleiter ist der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen unteren Naturschutzbehörde spätestens mit der Vorlage der Ausführungsplanung schriftlich zu benennen. Der ökologische Baubegleiter hat festzustellen bzw. zu veranlassen, dass die genehmigten Ausgleichsmaßnahmen sowie die vereinbarten Vorkehrungen zur Vermeidung mit den

geplanten Mitteln vollständig, richtig und entsprechend den vereinbarten Fristen durchgeführt werden. Er hat vor Baubeginn die ausführende Baufirma im Rahmen eines gemeinsamen Ortstermins in die landschaftspflegerischen Planung einzuweisen. Von Seiten des ökologischen Baubegleiters ist unter den genannten Vorgaben ein Bericht über die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen zu erstellen, welcher der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen unteren Naturschutzbehörde bis spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Maßnahmen vorzulegen ist.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen ist eine Besichtigung und Abnahme der Kompensationsmaßnahmen unter Beteiligung der zuständigen unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.

A.3.4 Natur- und Artenschutz

A.3.4.1 Zauneidechse

Um die Tötung von Zauneidechsen im Zuge der Baufeldfreimachung zu verhindern, dürfen die Baumaßnahmen

- im Bereich der Gleisabsenkungen bei Meckenbeuren (Bahn-km 186,992 und Bahn-km 188,658 der Strecke 4500) und
- im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Argen

nur in der Zeit zwischen Mitte März und Mitte April oder zwischen Anfang August und Ende September begonnen werden. Vor Beginn der Bauarbeiten sind geeignete Vergrämuungsmaßnahmen zu ergreifen. Diese sind durch die ökologische Baubegleitung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde vor Ort festzulegen.

Da das Vorhaben für die Art der Zauneidechse gegen das Tötungs- und Beeinträchtigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verstößt, werden nach § 45 Abs. 7 BNatSchG mit diesem Beschluss Ausnahmen vom Tötungs- und Beeinträchtigungsverbot für die Art der Zauneidechse zugelassen.

A.3.4.2 Vogelschutz an Oberleitungsanlagen

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Maßnahmen zum Schutz von Vögeln vor Stromtod an den Oberleitungsanlagen ($V3_{ASB}$) entsprechend anzupassen bzw. zu ergänzen, soweit vor Baubeginn die bahninterne Richtlinie 997.9114 neue Anforderungen zum bestmöglichen Vogelschutz an Oberleitungsanlagen stellt.

A.3.4.3 Nachtkerzenschwärmer

Vor Baubeginn und nach näherer Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sind die im Eingriffsbereich vorhandenen potenziellen Lebensräume des Nachtkerzenschwärmers in der Fortpflanzungsperiode auf ein Vorkommen der Art zu untersuchen und bei positivem Nachweis im Jahr des Baubeginns raupengeeignete Pflanzenbestände vor Beginn der Falterflugzeit (meist Mitte Mai bis Mitte Juni) nach näherer Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu mähen.

A.3.4.4 Schlingnatter

Die Planergänzung im Zusammenhang mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen für die Art der Schlingnatter sind mit der unteren Naturschutzbehörde ausreichend abgestimmt; wegen weitergehender Einzelheiten (Monitoring, Vorlaufzeit für die Herstellung des optimierten Lebensraums) wird dem Vorhabenträger aufgegeben, sich im Rahmen der Ausführungsplanung diesbezüglich mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

A.3.4.5 Maßnahmenblätter

Alle LBP-Maßnahmen sind gemäß der Vorgaben in den LBP-Maßnahmenblättern auszuführen (Planfeststellungsunterlage 15, S. 93 ff.), soweit im Folgenden nichts Anderes geregelt ist:

3.4.5.1 Die LBP-Maßnahmen A 1 bis A 4 und G 1 sind - ggf. nach entsprechender Herstellungs- und Entwicklungspflege - dauerhaft zu unterhalten.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde:

Das Erfordernis der LBP-Maßnahme A4 ist entsprechend ihrer Darstellung im Maßnahmeblatt in einem Umfang von 70% auf Eingriffe in Natur und Landschaft im Planfeststellungsabschnitt 4 zurückzuführen. Die darüber hinausgehende Darstellung

(„Überschussfläche“) als LBP-Maßnahme wird durch den Vorhabenträger freiwillig vorgenommen und ist aus Sicht des PFA 4 naturschutzfachlich nicht erforderlich.

Nachrichtlich widergegeben wird hiermit die Verwendung von 0,16 ha der Überschussfläche für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen wegen Eingriffen in Natur und Landschaft im benachbarten Planfeststellungsabschnitt 5.

3.4.5.2 Die LBP-Maßnahmen V 1_{ASB}, V 2_{ASB} und V 4_{ASB} bis V 6 sind zeitlich auf die Bauphase bzw. deren Vorfeld beschränkt. Dauerhaft zu unterhalten sind die Maßnahmen nach V 3_{ASB} (Schutz von Vögeln an der Oberleitungsanlage).

A.3.5 Denkmalschutz

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, rechtzeitig im Vorfeld der Ausführungsplanung für das Brückenbauwerk über die Argen die zuständige Denkmalschutzbehörde zu beteiligen, um ihr die Gelegenheit zu geben, wegen einer etwaigen Übernahme der Brücke mit dem Vorhabenträger Verhandlungen aufzunehmen. Alle damit verbundenen tatsächlichen und rechtlichen Fragen sind dabei nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

A.3.6 Baulärm, Erschütterungen

A.3.6.1 Baulärm

Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) beachtet wird.

Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen.

Sollte es aus bahnbetrieblichen Gründen zwingend erforderlich werden, Arbeiten auch in den Nachtstunden durchzuführen, sind diese Arbeiten gesondert nach konkreter Festlegung der Bauzeiten und der eingesetzten Baumaschinen zu untersuchen. Soweit Arbeiten an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, hat der Vorhabenträger einen Antrag auf Zulassung dieser Arbeiten bei der jeweils zuständigen Behörde zu stellen.

Die von Baulärm betroffenen Anwohner sind entsprechend der Zusage des Vorhabenträgers im Erörterungstermin jeweils rechtzeitig vor Durchführung entsprechender Arbeiten hiervon zu unterrichten.

A.3.6.2 Erschütterungsintensive Arbeiten

Im Rahmen der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass notwendige Abstände zum Schutz der benachbarten Bebauung eingehalten werden, bzw. erschütterungsarme Bauweisen zum Einsatz kommen.

Die Vorhabenträgerin hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden.

Hinsichtlich der Einwirkung von Erschütterungen auf bauliche Anlagen während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 eingehalten werden.

Die betroffenen Anwohner und die zuständige Immissionsschutzbehörde sind regelmäßig und rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten über Erschütterungen infolge der Bautätigkeit, die damit verbundenen Belästigungen und deren voraussichtliche Dauer zu unterrichten.

A.4 Zusagen des Vorhabenträgers

Die nachfolgend aufgeführten Zusagen hat die Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren abgegeben. Sie sind Bestandteil des Antrags:

A.4.1 Regierungspräsidium Tübingen, Referat 52 - Bodenschutz (17.03)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

4.1.1 die Anforderungen von § 12 BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht einzuhalten;

4.1.2 bei allen Bodenarbeiten, die der Sicherung, der Zwischenlagerung und der Wiederverwertung (einschließlich der Aufnahme aus der Zwischenlagerung) von

Oberbodenmaterial dienen, die Vorgaben der DIN 18915 und 19731, insbesondere Nr. 7.2 und 7.3, einzuhalten;

4.1.3 sofern kulturfähiges Unterbodenmaterial im Sinne des § 12 BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht genutzt wird, dieses analog zu den Bestimmungen für Oberbodenmaterial (oben 4.1.2) zu behandeln;

4.1.4 während der Bauzeit genutzte Flächen fachgerecht wiederherzustellen, z.B. durch Tiefenlockerung;

4.1.5 mit Bodenmaterial aus Verdachtsbereichen nach DIN 19731 Nr. 5.2 sachgerecht umzugehen und die einschlägigen Rechtsvorschriften und DIN-Normen zu beachten;

4.1.6 die Untere Bodenschutzbehörde nach Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Baubeginn die für die umweltfachliche Bauüberwachung zuständige Person zu benennen;

4.1.7 die Untere Bodenschutzbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung beim Anlegen und der Rekultivierung der während der Bauzeit genutzten Flächen (A2 und W1) zu beteiligen und über Beginn und Fertigstellung der Maßnahme zu unterrichten.

A.4.2 Deutsche Telekom GmbH

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

4.2.1 die konkrete Planung von Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig mit der Leitungsträgerin abzustimmen,

4.2.2 Rückleiterseile wie im Schreiben der Leitungsträgerin vom 23.04.2012 gefordert vorzusehen,

4.2.3 nach Aufnahme des Fahrbetriebes eine Messung der real wirkenden Längsspannungen durch das FM Nbf/EMV der DTAG durchführen zu lassen.

A.4.3 RP Tübingen, Referat 43 - Ingenieurbauwerke Straßen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

4.3.1 detaillierte Planunterlagen für die in der Stellungnahme vom 28.05.2014 benannten Ingenieurbauwerke vorzulegen sowie die Planungen mit den zuständigen Straßenbaulastträgerin abzustimmen.

4.3.2 nach Abschluss der Baumaßnahmen die aktualisierten Bestandspläne digital und in Papierform zu übergeben.

A.4.4 RP Tübingen, Referat 32 - Landwirtschaft

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,
für den mit der Maßnahme verbundenen Punkteüberschuss bei der zuständigen unteren Naturschutzbehörde einen Antrag auf Anerkennung als Ökokonto-Maßnahme zu stellen.

A.4.5 RP Tübingen, Referat 26 - Denkmalpflege

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,
4.5.1 die mit Stellungnahme vom 04.06.2014 vorgelegte Liste der denkmalgeschützten Einzelobjekte in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen,
4.5.2 bei möglichen Funden während der Bauphase gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz die Denkmalbehörde unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

A.4.6 Landratsamt Bodenseekreis

Untere Naturschutzbehörde (auch BUND und HNB)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,
4.6.1 eine ökologische Baubegleitung gemäß dem Umweltleitfaden des Eisenbahnbundesamtes Teil III vorzusehen;
4.6.2. bleibt frei
4.6.3 bleibt frei
4.6.4 in Bezug auf LBP-Maßnahme A4 (Extensivierung einer intensiv genutzten Grünlandfläche im Eriskircher Ried) die Bewirtschaftungsvorgaben mit der Unteren Naturschutzbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.
4.6.5 bei der LBP-Maßnahme G1 bei Ansaaten der Mischung RSM 7.1.2 den Oberbodenauftrag möglichst geringfügig auszuführen.

Bodenschutz

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,
4.6.5 das Bodenverwertungs- und Bodenentsorgungskonzept dem Eisenbahnbundesamt unter Einbindung der Unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen;
4.6.6 eine umweltfachliche Baubegleitung gemäß EBA-Leitfaden Teil VII einzusetzen;

Straßenbau

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

4.6.7 für eine Abstimmung der Bauabläufe im Zuge der Südumfahrung Kehlen gerne bereits zu sein.

A.4.7 BA für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, für Baumaßnahmen, welche das Militärgrundstraßennetz berühren, die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“ zu berücksichtigen.

A.4.8 Einwender (Kennnummer) 18.06, 18.07, 18.13, 18.15, 18.16, 18.17, 18.18-1, 18.18-2, 18.18-3, 18.18-4, 18.18-5

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Mastgasse der Strecke 4531 (Bodensee-Gürtelbahn) in den folgenden Abschnitten auf die jeweils andere Seite zu verlegen:
von Bahn-km 2,47 bis 3,34 von links nach rechts
von Bahn-km 7,40 - 7,77 und 8,20 bis 8,60 von rechts nach links.

A.4.9 Einwender mit der Kennnummer 18.12

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, das zur dinglichen Belastung vorgesehenen Grundstück 1261/1 der Gemarkung Friedrichshafen zu erwerben.

A.5 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar.

A.6 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben hat im Wesentlichen die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken 4500 Bahn-km 185,181 – 197,927), 4530 Bahn-km 1,278 – 15,046) , 4531 (Bahn-km 0,363 – 0,790) und 4331 (Bahn-km 51,022 -51,406) im Bodenseekreis zum Gegenstand. Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

B.1.2 Einleitung und Verlauf des Planfeststellungsverfahrens

Auf Antrag der DB Netz AG, seinerzeit vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Südwest, führt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) - Außenstelle Hannover - ein Planfeststellungsverfahren für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 4 des Gesamtvorhabens zur Elektrifizierung der „Südbahn“ durch. Der Antrag wurde mit Schreiben vom 31.05.2012, eingegangen bei der Planfeststellungsbehörde am 01.06.2012, gestellt.

Mit Schreiben vom 14.03.2014 hat die Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Anhörungsbehörde die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 18a AEG, § 73 VwVfG beantragt.

Mit Schreiben vom 07.04.2014 an die Bürgermeisterämter der betroffenen Kommunen Meckenbeuren, Friedrichshafen, Eriskirch, Langenargen und Kressbronn hat das Regierungspräsidium Tübingen das Anhörungsverfahren eingeleitet und zugleich die öffentliche Auslegung der Planunterlagen vom 22.04.2014 bis einschließlich 21.05.2014 veranlasst.

Zeit und Ort der Auslegung wurden

- am 12.04.2014 in den Gemeindenachrichten Meckenbeuren,
- am 11.04.2014 im Montfort-Boten der Gemeinde Langenargen,

- am 10.04.2014 im amtlichen Mitteilungsblatt „Die kleine Seepost“ der Gemeinde Kressbronn,
- am 11.04.2014 im Mitteilungsblatt Eriskirch,
- am 12.04.2014 im Südkurier und in der Schwäbischen Zeitung

ortsüblich bekannt gemacht. Die Planunterlagen lagen vom 22.04.2014 bis einschließlich 21.05.2014 in den Rathäusern der genannten Gemeinden zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Nicht ortsansässige Betroffene wurden über die öffentliche Auslegung der Planunterlagen informiert.

Die Auslegung umfasste alle gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 8 LUVPG i.V.m. §§ 6, 9 UVPG für die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nach dem UVPG und den umweltrechtlichen Fachgesetzen sowie für die Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Unterlagen.

Die Frist zur Einreichung von Einwendungen endete mit dem 04.06.2014. Die Träger öffentlicher Belange und anerkannten Vereinigungen konnten bis zum 06.06.2014 Stellung nehmen.

Es wurden private Einwendungen erhoben.

Der auf den 16.10.2014 festgesetzte Erörterungstermin wurde am 20.09.2014 in den Gemeindenachrichten Meckenbeuren, am 26.09.2014 im Montfort-Boten der Gemeinde Langenargen,

- am 25.09.2014 im amtlichen Mitteilungsblatt „Die kleine Seepost“ der Gemeinde Kressbronn,
- am 26.09.2014 im Mitteilungsblatt Eriskirch,
- am 27.09.2014 im Südkurier und in der Schwäbischen Zeitung

ortsüblich bekannt gemacht. Die Einwender und die Träger öffentlicher Belange sowie die Naturschutzverbände wurden zur Teilnahme an der Erörterungsverhandlung eingeladen.

Die Einwendungen und die Stellungnahmen wurden am 16.10.2014 in Friedrichshafen erörtert. Auf die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung (65 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde) wird verwiesen.

Beteiligt wurden die nachfolgend genannten Träger öffentlicher Belange:

Amprion GmbH Betrieb/Projektierung	44139 Dortmund, Rheinlanddamm 24
Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden Württemberg e.V.	70186 Stuttgart, Neue Straße 150
BAIUD der Bundeswehr Kompetenzzentrum	70045 Stuttgart, Postfach 10 52

Baumanagement Stgt	61
Bodensee-Oberschwaben Bahn-GmbH & Co KG	88046 Friedrichshafen, Kornblumenstraße 7/1
BUND - Regionalgeschäftsstelle Bodensee-Oberschwaben	88348 Saulgau, Hindenburgstraße 10
Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverb.Baden-Württemberg e.V.	70178 Stuttgart, Marienstraße 28
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BlmA - Verwaltungsaufgaben-	76149 Karlsruhe, Tennesseeallee 2-4
DB Services Immobilien GmbH	76137 Karlsruhe, Bahnhofstraße 5
Deutsche Telekom Technik GmbH TINL Südwest	78166 Donaueschingen, Adolf-Kolping-Str. 2-4
EnBW Regional AG	70174 Stuttgart, Kreigsbergstraße 32
Erdgas Südwest GmbH	89597 Munderkingen, Brunnenbergstraße 27
Gas- und Elektrizitätswerk Singen der Thüga AG	78224 Singen, Industriestraße 9
Gemeinde Eriskrich	88097 Eriskirch, Schussenstraße 18
Gemeinde Kressbronn	88079 Kressbronn, Hauptstraße 19
Gemeinde Langenargen	88085 Langenargen, Obere Seestraße 1
Gemeinde Meckenbeuren	8874 Meckehnbeuren, Theodor-Heuss-Platz 1
IFM elektronik GmbH	88079 Kressbronn, Im Heidach 18
Industrie und Handelskammer Bodensee - Oberschwaben	88250 Weingarten, Lindenstraße 2
Kabel BW GmbH kabel bw	34020 Kassel, Postfach 102028
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	70174 Stuttgart, Büchsenstraße 54
Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg	76135 Karlsruhe, Südendstraße 44
Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.	70190 Stuttgart, Reitzensteinstraße 8
Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.	70597 Stuttgart, Felix-Dahn-Straße 41
Landesnaturschutzverband B.-W. Geschäftsstelle	70182 Stuttgart, Olgastraße 19
Landratsamt Bodenseekreis	88045 Friedrichshafen, Glänischstraße 1-3
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg Bereich Schienenverkehr	70178 Stuttgart, Hauptstätter Straße 67
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg	70182 Stuttgart, Wilhelmsplatz 11
Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverb. Baden-Württ. e.V.	70178 Stuttgart, Tübinger Straße 15
Polizeipräsidium Konstanz	78457 Konstanz,

	Benediktinerplatz 3
RAB Alb-Bodensee	89073 Ulm, Karlstraße 31-33
Regierungspräsidium Freiburg, LA für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	79095 Freiburg, Postfach
Regierungspräsidium Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege	73728 Esslingen, Berliner Straße 12
Regierungspräsidium Tübingen Abt. 5, Landesbetrieb Gewässer, 53.2	72072 Tübingen, (Umwelt)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 21	72072 Tübingen, (Raumordnung)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 26	72072 Tübingen, (Denkmalpflege)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Ref. 32	72072 Tübingen, (Landwirtschaft)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Ref. 33	72072 Tübingen, (Fischereiwesen)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 4	72072 Tübingen, (Straßenwesen und Verkehr)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 52	72072 Tübingen, (Gewässer und Boden)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 55	72072 Tübingen, (Naturschutz Recht)
Regierungspräsidium Tübingen Landesbetrieb Forst BW	72074 Tübingen, Fachbereich 82
Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	88214 Ravensburg, Hirschgraben 2
Regionalwerk Bodensee GmbH & Co KG	88069 Tettnang, Waldesch 29
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.	70597 Stuttgart, Königstraße 74
Schwäbischer Albverein e.V.	70174 Stuttgart, Hospitalstraße 21 B
Stadt Friedrichshafen	88045 Friedrichshafen, Adenauerplatz1
Stadtentwässerung Friedrichshafen Techn. Geschäftskreis	88045 Friedrichshafen, Charlottenstr. 12
Technische Werke Friedrichshafen	88045 Friedrichshafen, Karlstraße 19
terranets bw GmbH (ehem. GVS Netz)	70565 Stuttgart, Am Wallgraben 135
Transnet BW GmbH Pariser Platz	70173 Stuttgart, Osloer Str. 15-17
Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Ravensburg	88214 Ravensburg, Minneggstraße 1
Westnetz GmbH DRW-S-LK	44139 Dortmund, Rheinlanddamm 24

Mit Schreiben vom 08.12.2014 hat die Anhörungsbehörde ihre abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens legt der Vorhabenträger mit Schreiben vom 19/21.10.2015 im Zusammenhang mit zusätzlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichs-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen bezüglich der geschützten Art der Schlingnatter Planergänzungsunterlagen vor nachdem diese mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt wurden.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung, für die das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde zuständig ist, ist § 18 AEG. Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen danach 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.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Nach § 18 Abs. 1 AEG in Verbindung mit § 3e Nr. 2 UVPG und Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung 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 S. 1 und 3 ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die Vorhabenträgerin hat mit den Planunterlagen eine Umweltverträglichkeitsstudie der Pöyry Infra GmbH vom 27.09.2013 vorgelegt (Anlage 11.1 der genehmigten Planunterlagen). Im Folgenden werden die Umweltauswirkungen für den Planfeststellungsabschnitt 4, wie sie sich aufgrund der Umweltverträglichkeitsstudie, den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände sowie aufgrund der Äußerungen der Öffentlichkeit darstellen, zusammengefasst.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum wurde ein etwa 12,7 km langer und, abhängig vom betrachteten Schutzgut, bis zu 0,5 km breiter Korridor beidseits der Bahnstrecke 4500 abgegrenzt. Der Korridor beginnt im Norden des Planungsabschnittes an der Grenze zum Kreis Ravensburg und endet im Süden am Bahnhof Friedrichshafen. Darüber hinaus wurde ein etwa 15 km langer, ebenfalls bis zu 0,5 km breiter Korridor beidseits der Bahnstrecke 4530 zwischen dem Bahnhof Friedrichshafen im Westen und der bayrisch-württembergischen Landesgrenze bei Kressbronn im Osten abgegrenzt.

Der Untersuchungsraum ist im Norden geprägt vom überwiegend offenen Talraum der Schussen und mehrerer entlang des Flusses vorhandener Siedlungsflächen der Gemeinde Meckenbeuren. Auf Höhe des Flughafens Friedrichshafen nimmt mit Eintritt der Südbahn in

das Stadtgebiet und den Innenstadtbereich Friedrichshafens der Anteil der Siedlungsflächen zu. Der entlang der Bodensee-Gürtelbahn abgegrenzte östliche Teil des Untersuchungsraumes wird durch das Bodenseeufer mit hieran anschließenden Landwirtschaftsflächen sowie durch die Siedlungsflächen der seenahen Gemeinden Eriskirch, Langenargen und Kressbronn geprägt.

Von besonderer Relevanz sind im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierungsmaßnahme Vegetationsmosaik aus ruderalen Krautfluren und Kleingehölzen, die die vorhandene Bahntrasse begleiten. Sie bieten innerhalb des in großen Teilen durch intensive landwirtschaftliche Nutzungen (Obstanbau, Grünland) dominierten Untersuchungskorridors einer Reihe von Arten geeignete Rückzugs- und (Teil-) Lebensräume. Hervorzuheben ist die Habitateignung für einige wärmeliebende Arten wie z.B. die streng geschützte Zauneidechse oder die Funktion als Brutlebensraum für verschiedene Vogelarten. Eine herausgehobene Lebensraumfunktion haben innerhalb des Raumes mehrere Biotopkomplexe. Es wurden drei Komplexe als Funktionsräume abgegrenzt, denen eine hohe bis sehr hohe Bedeutung als Lebensraum für diverse Tierarten zukommt. Die bedeutsamsten Teilflächen der Funktionsräume sind als Naturschutzgebiete („Eriskircher Ried“, „Argen“) und / oder Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete DE 8323-341 „Schussenbecken und Schmalegger Tobel“, DE 8423-34 „Bodenseeuferlandschaft östlich Friedrichshafen“, sowie DE 8323-342 „Argen und Feuchtgebiete südlich Langnau“ und als Vogelschutzgebiet DE 8323-401 „Eriskircher Ried“) ausgewiesen.

Die Böden innerhalb des Untersuchungsraums sind auf großer Fläche anthropogen beeinträchtigt. Im unmittelbaren Eingriffsbereich finden sich überwiegend rein anthropogene Bodenbildungen (Bahnböschungen).

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen nach Fertigstellung des Vorhabens

Von der Maßnahme besonders betroffene Schutzgüter nach Fertigstellung des Vorhabens sind der Mensch (Lärmwirkungen und Erschütterungen im Bereich der Geschwindigkeitserhöhung), das Landschaftsbild (Verlust landschaftsprägender Gehölze, anthropogene Überprägung der Landschaft) sowie Tiere und Pflanzen (Störungen, Lebensraumverluste, Stromtodrisiko für einige Vogelarten).

Die Verträglichkeit des Bauvorhabens mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete wurde in fünf eigenständigen FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Anlage 14) untersucht. Art und Umfang der projektbedingten Wirkungen auf die FFH-Gebiete sind so gering und räumlich eng begrenzt, dass – auch unter Berücksichtigung sonstiger Pläne und Projekte – erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgebiete bzw. ihrer für die Erhaltungsziele oder die Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteile ausgeschlossen sind. Sonstige artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen der Elektrifizierungsmaßnahme wurden in einem Artenschutz-rechtlichen Fachbeitrag (Anlage 13) dargestellt. Betroffenheiten sind bei einigen europäischen Vogelarten, einzelnen Fledermaus- und Reptilienarten zu erwarten. Für die Arten Zauneidechse und Schlingnatter sind artenschutzrechtliche Ausnahmen erforderlich.

Beeinträchtigungen sonstiger Umweltschutzgüter sowie von Kultur- und sonstigen Sachgütern sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen während der Bauzeit

Während einzelner Bauphasen muss – zeitlich begrenzt - aufgrund der teilweise geringen Abstände zur benachbarten Bebauung mit Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen für Baulärm gerechnet werden. Um Immissionskonflikte durch Baulärm zu vermeiden, werden die Baustellen dergestalt organisiert, dass im Nahbereich schutzbedürftiger Nachbarschaft lärmintensive Bauarbeiten nur am Tage durchgeführt werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die zu erwartenden Erschütterungen durch die Bauarbeiten. Erschütterungsintensive Arbeiten werden am Tage durchgeführt.

Des Weiteren wird es während der Bauzeit im Baustellenumfeld zu Abgas- und Staubbelastungen kommen. Unter Berücksichtigung der zeitlichen Beschränkung dieser Immissionen auf die Bauphase und der relativ geringen Schadstoffmengen, die hierbei freigesetzt werden, sind die möglichen Auswirkungen auf die an das Baufeld angrenzenden Lebensräume gering.

Zusammenfassung

Insgesamt ist für den Menschen der Wegfall der Belastung mit Abgasen aus dem bisherigen Dieselbetrieb zu erwarten. Belastungen entstehen dagegen während der Bauphase durch Lärm und Erschütterungen. Durch die Oberleitungsanlage entstehen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Wegen der Beeinträchtigung der Arten Zauneidechse und Schlingnatter in der Bauzeit ist eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich.

B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die Planfeststellungsbehörde hat anhand der speziellen Fachgutachten zum Natur- und Artenschutz, zum Immissionsschutz sowie zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Wasser und Boden, Luft und Klima, Kultur- und sonstige Sachgüter und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Einen Zuwachs von Lärmimmissionen hat das Vorhaben nicht zur Folge, so dass insofern keine Beeinträchtigung des Schutzgutes zu befürchten ist. Durch eine möglichst enge Begrenzung des Baufeldes (Minimierung z.B. von Baustellenzufahrten) während der Bauphase werden die projektbedingten Flächenverluste innerhalb vorhandener Siedlungsflächen und Erholungsinfrastruktur vermieden. Die Zugänglichkeit zu Erholungsräumen sowie eine landschaftliche Einbindung der Strecke werden ebenfalls sichergestellt.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Das geplante Vorhaben führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird jedoch durch angemessene Kompensationsmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Die Baufeldberäumung erfolgt außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeiten der heimischen Brutvögel. Die von der Baumaßnahme potenziell betroffenen Fledermausquartiere werden vor Beginn der Baumaßnahme durch einen Fachgutachter begutachtet und freigegeben. Sicherungsmaßnahmen an den Oberleitungsanlagen sollen das Stromtodrisiko minimieren.

Schutzgut Boden

Erhebliche Beeinträchtigungen werden durch einen ordnungsgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen vermieden. Durch eine fachgerechte Sicherung des im Baufeld anfallenden Oberbodens und eine ordnungsgemäße Rekultivierung des Baufeldes nach

Abschluss der Ausbaumaßnahme (rückstandlose Entfernung von Fremdmaterial, Tiefenlockerung, Auftrag des gesicherten Ober- bzw. Unterbodens) wird der Erhalt der Bodenfunktionen auf den während der Bauzeit genutzten Flächen sichergestellt, so dass auch hier erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden.

Schutzgut Wasser

Erhebliche Beeinträchtigungen sind durch den ordnungsgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entwässerung während der Bauzeit nicht zu erwarten.

Schutzgut Landschaft

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind nicht zu erwarten (visuelle Abschirmung der Oberleitung durch vorhandene und geplante Pflanzungen begleitender Gehölze). Geeignete Maßnahmen während der Bauzeit (bspw. Einzelbaumschutz) werden begleitend hierzu getroffen.

Schutzgut Klima, Luft

Der Einsatz schadstoffreduzierter Baufahrzeuge und Baumaschinen führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes während der Bauzeit.

Zusammenfassung

Insgesamt betrachtet führt das Vorhaben zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Dem wird jedoch durch eine vollumfängliche Kompensation Rechnung getragen, so dass im Ergebnis dem Vorhaben Umweltbelange nicht in der Weise entgegenstehen, dass es unterbleiben müsste.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ergibt sich aus dem Umstand, dass es im Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes unter dem Punkt 1 a, lfd. Nr. 24 – Vordringlicher Bedarf, laufende und fest disponierte Vorhaben, als Teil des Vorhabens ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (1. Baustufe) aufgeführt ist.

B.4.2 Abschnittsbildung

Die durch den Vorhabenträger gewählte Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden. Diesbezügliche Fehler sind in im Anhörungsverfahren weder behauptet worden, noch sonst ersichtlich.

B.4.3 Varianten

Gegenstand der vorliegenden Planung ist die Elektrifizierung einer vorhandenen Anlage, weshalb alternative Streckenführungen ausscheiden. Anders als mit der Elektrifizierung können die angestrebten Ziele nicht erreicht werden.

B.4.4 Schutz vor Lärmemissionen aus dem Eisenbahnbetrieb

B.4.4.1 Schalltechnische Untersuchung

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) legt verbindlich fest, dass die Beurteilungspegel in einem Berechnungsverfahren 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. 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) vom

Vorhabenträger bei der von ihm vorgelegten schalltechnischen Untersuchung nicht korrekt umgesetzt worden wären.

Ein Anspruch auf Kontrollmessungen besteht nicht. Das Berechnungsverfahren stellt, in Verbindung mit den Grenzwerten, den Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastungen 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.

B.4.4.2 Wegfall Schienenbonus

Soweit der Verordnungsgeber aufgrund neuer Erkenntnisse den bislang in § 3 der 16. BImSchV vorgesehenen „Schienenbonus“ von 5 dB(A) zum 01.01.2015 abgeschafft hat, ist dies für das vorliegende Verfahren nicht relevant. Es entspricht den vom Gesetzgeber vorgesehenen Übergangsfristen, dass bereits beantragte Vorhaben noch den Abschlag zugrunde legen dürfen. Die Planfeststellungsbehörde kann die Vorhabenträgerin nicht verpflichten, bereits heute die für die Betroffenen günstigeren Werte zugrunde legen.

B.4.4.3 Zugzahlen

Grundlage für die Berechnung der Schallimmissionen sind die prognostizierten Zugzahlen. Nach der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Fahrplanprognose werden im Jahr 2025 auf dem Abschnitt Ravensburg-Friedrichshafen nachts vierzehn Züge fahren (davon zwei Güterzüge) und tags 112 Züge (davon acht Güterzüge) (vgl. Anlage 16 „Zugzahlen“ vom 27.09.2013). Auf dem Abschnitt Friedrichshafen Stadt – FN-Hafen werden nachts zwei und tags 56 Regionalbahnen fahren, Güterzüge verkehren dort nicht. Auf dem Abschnitt Friedrichshafen – Lindau Aeschach werden nachts acht Züge fahren (davon zwei Güterzüge) und tags 82 Züge (davon zwei Güterzüge).

Dabei geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass das Elektrifizierungsvorhaben für die Zunahme der Zugzahlen nicht kausal ist, d.h., dass die Entwicklung der Zugzahlen mit und ohne Elektrifizierung die gleiche ist.

Es besteht kein Anlass, diese Annahmen in Frage zu stellen; es kann davon ausgegangen werden, dass die prognostizierten Änderungen im Betriebsprogramm ihre Ursache ausschließlich in der sich verändernden Nachfrage haben.

Im Verfahren wurde Kritik an der Prognose geäußert: Die ermittelten Zugzahlen seien nicht realistisch. Tatsächlich werde es gerade wegen der Elektrifizierung zu einer Erhöhung der Zugzahlen insbesondere im Güterverkehr kommen, zum einen, weil nicht nur die DB AG (bzw. ihre Tochterunternehmen), sondern auch konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig mehr Züge auf dieser Strecke zum Einsatz bringen würden; zum anderen, weil es sich bei der Südbahn um eine Zulaufstrecke zur schweizerischen Alpentrans-versale NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) handle. Dies sei in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt worden.

Die Eingangszahlen für den Personenfernverkehr wie auch für den Güterfernverkehr entstammen den vom Bundesverkehrsministerium im Dezember 2010 im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung erstellten Prognosen. Diese sind auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur einsehbar. In Kapitel 3 wird dort die Methodik der Prognoseerstellung erläutert. Dabei wird einerseits dargelegt, dass es sich um eine nachfrageorientierte Prognose handelt, bei der nicht die Belange einzelner Transportunternehmen im Vordergrund stehen. Andererseits wird erläutert, in welcher Form internationale Verkehre, insbesondere Transitverkehre in die Prognose eingeflossen sind (vgl. Anlage 1 zum Schreiben der DB ProjektBau vom 16.10.2012). Außerdem hat die Vorhabenträgerin für den Personennahverkehr die Planungen der Nahverkehrsverbände abgefragt. Für den Güternahverkehr wurden, ausgehend von den aktuellen Belastungen, Hochrechnungen vorgenommen.

Dieses Vorgehen ist nicht zu beanstanden. Darauf, welches Verkehrsunternehmen das Nachfragepotential künftig ausschöpfen wird, kommt es nicht an. Die Verkehrsprognose hat ein unternehmensneutrales wahrscheinliches Verkehrsangebot zugrunde zu legen. Es muss insofern auch nicht die maximal mögliche Auslastung zugrunde gelegt werden. Nach ständiger Rechtsprechung ist nicht die theoretische Vollauslastung, sondern ein realistisches Betriebsprogramm zugrunde zu legen (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.05.2011 - 7 A 10/10 m.w.N.). Wird eine Anlage später über das im Rahmen einer fehlerfrei erstellten Prognose erwartete tatsächliche Maß hinaus genutzt, besteht gegebenenfalls ein Anspruch auf nachträgliche Schutzmaßnahmen (§ 75 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG).

Die Verwendung der Daten der Bundesverkehrswegeplanung im Rahmen von Infrastrukturplanungen ist durch das Bundesverkehrsministerium vorgesehen. Die Vorgaben erweisen sich jedenfalls so lange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist. Dies ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Ergebnisse der derzeitigen Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung

liegen noch nicht vor und können daher noch nicht betrachtet werden. Die maßgebliche Datenbasis ist ausreichend ermittelt und es bestehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Anhaltspunkte dafür, dass sich in absehbarer Zeit derartig abweichende Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung ergeben könnten, welche die Aufnahme eines entsprechenden Vorbehalts nach § 74 Abs. 3 VwVfG in den Planfeststellungsbeschluss rechtfertigen würden. Solange keine konkreten Erkenntnisse vorliegen, welche die vorhabenbezogene Prognose in Frage stellen, bleibt es bei dem der Planung zugrunde liegenden, „gesicherten“ Betriebsprogramm. Dessen immanentes Prognoserisiko findet seine Grenze erst und nur bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, wonach dem Vorhabenträger nachträgliche Schutzauflagen für nicht vorhersehbare Wirkungen auferlegt werden können (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 11.02.2004, 5 S 384/03 m.w.N.).

Die Prognose für 2025 erfolgt auf der Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung 2010 zum Bundesverkehrswegeplan. Insofern ist nicht relevant, wie viele Züge heute tatsächlich auf der Strecke sind. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass es sich bei dem von Einwendern festgestellten derzeit erhöhten Aufkommen an Güterzügen um Ausnahme- nicht um Regelverkehre handle. Grund dafür seien überregionale Streckensperrungen. Da eine Verkehrsprognose keine zwischenzeitlichen Entwicklungen abbilden muss, kann aus dem Vorbringen nicht eine mangelnde Plausibilität der Verkehrsprognose hergeleitet werden.

Zur neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT:

Deutschland und die Schweiz haben 1996 eine Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz unterzeichnet (Vertrag von Lugano). Hierin wurde neben dem Ausbau der Rheintalbahn auch die Stärkung der beiden Korridore Stuttgart–Zürich und München–Lindau–Zürich ohne zeitliche Festlegung in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung vereinbart.

In der Folge wurden im Rahmen einer internationalen Studie zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz die betrieblichen Fragestellungen des grenzüberschreitenden Verkehrs auf den nordöstlichen Zulaufstrecken zur NEAT geklärt sowie der Investitionsbedarf abgeschätzt (vgl. „Bewertung von Investitionen zum Ausbau deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT; BVU Juli 2006, Kopie liegt dem Schreiben der DB ProjektBau vom 16.10.2012 bei).

Die Studie enthält u.a. einen Planfall Südbahn. Für diesen Planfall unterstellt sie, dass die Bodenseegürtelbahn zweigleisig ausgebaut wird und eine Verbindungskurve in

Friedrichshafen zwischen der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn gebaut wird. Allerdings wurden diese Vorhaben bislang nicht realisiert noch sind dahingehende Planungen absehbar. Vielmehr ist davon auszugehen, dass dieser Planfall überholt ist. Daher haben die Zugzahlen, die sich aus diesem Szenario ergeben, auch für die vorliegende Planung keine Bedeutung.

In Bezug auf die Zulaufstrecken zur NEAT haben sich die Planungen dahingehend verdichtet, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke München - Geltendorf – Memmingen – Lindau finanziell unterstützt. Es ist daher davon auszugehen, dass jedenfalls die bedeutenderen Güterverkehre auf dieser Strecke erwartet werden. Mit relevanten Auswirkungen der NEAT auf die Belastung der Südbahnstrecke ist daher derzeit nicht zu rechnen.

Die im Verfahren geäußerte Kritik an Tatsachenermittlung, Methodik und Plausibilität der Verkehrsprognose ist im Ergebnis nicht berechtigt; die Verkehrsprognose des Vorhabenträgers ist nicht zu beanstanden.

B.4.4.4 Lärmschutz nach der 16. BImSchV

Nach § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Gemäß § 1 Abs. 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) liegt eine wesentliche Änderung u.a. vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV liegt auch dann vor, wenn bereits ohne das Vorhaben mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht erreicht werden und dieser Pegel infolge des Vorhabens (gleich um wie viel) erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass im Planfeststellungsabschnitt 4 kein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt, durch den der Beurteilungspegel ansteigt. Da die Anwendungsvoraussetzungen für die 16. BImSchV nicht vorliegen, gebe es keinen Raum für

Lärmschutzansprüche. Im Rahmen der Erörterungsverhandlung hat die Vorhabenträgerin ihre Position in einem Vortrag erläutert (Anhang 4 zur Niederschrift /65 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde).

Tatsächlich nimmt die Schallbelastung entlang der „Südbahn“ (Strecke 4500) aufgrund der dort - allerdings von der Planfeststellung unabhängig - geplanten Geschwindigkeitserhöhung von bisher maximal 140 km/h auf künftig maximal 160 km/h um weniger als 1 dB(A) zu (am Tag um maximal 0,7 dB(A), in der Nacht um maximal 0,4 dB(A)).

Einwender und auch die Gemeinden Langenargen, Friedrichshafen und Meckenbeuren leiten daraus ab, dass die 16. BImSchV anwendbar sei und eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen bestehe.

Geringfügige Anpassungen im Bereich der Kurvenüberhöhung sowie Einschaltstrecken an Bahnübergängen stellen keine „erheblichen baulichen Eingriffe“ i.S.d. 16. BImSchV dar, so dass diese Maßnahmen eine Anwendung der 16. BImSchV ebenfalls nicht rechtfertigen.

Ein weiterer - zumindest teilweise diskutierter - Anknüpfungspunkt für die Anwendung der 16. BImSchV wäre schließlich die wertende Einordnung der Maßnahme als „Gesamtmaßnahme“, bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt 4 oder abschnittsübergreifend.

Tatsächlich hat die Vorhabenträgerin in den Planfeststellungsabschnitten 1 und 2 die 16. BImSchV angewandt und (passiven) Lärmschutz dort im gesamten (an der Kreisgrenze endenden) Abschnitt gewährt. Allerdings ist dort, im Gegensatz zum hier vorliegenden Abschnitt 4 (und auch zum Abschnitt 3) jeweils eine Gleisbogenaufweitung erforderlich, weil die bestehende Gleislage für 160 km/h nicht ausgelegt ist. Andererseits ist die Elektrifizierung als solche nicht Voraussetzung für eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit. Nach den Darlegungen der Vorhabenträgerin hat der ursprüngliche Planungsauftrag die Geschwindigkeitserhöhung nicht umfasst, und ein Betriebsprogramm mit 160 km/h könnte nach entsprechender Ertüchtigung der Strecke auch mit (neuen) Dieselloks gefahren werden.

Letztlich jedenfalls sind die Einzelmaßnahmen am Verkehrsweg bezogen auf die Gesamtstrecke Ulm-Friedrichshafen nicht dicht genug lokalisiert sein, um alle die „Südbahn“ betreffenden Planfeststellungsabschnitte zu einer Gesamtmaßnahme zu verbinden. Allein die Einbettung der baulichen Einzelmaßnahmen in das Gesamtkonzept „Elektrifizierung“ ist nicht geeignet, Lärmschutzansprüche auf der gesamten zu elektrifizierenden Strecke der „Südbahn“ zu begründen.

B.4.4.5 Lärmschutz im Rahmen der allgemeinen Abwägung / Grundrechtlicher Lärmschutz

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts können Immissionspegel an Wohngebäuden von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags die Grenze zu einer Beeinträchtigung von Eigentum und Gesundheit darstellen.

Vorliegend wird ausweislich der schalltechnischen Untersuchung der genehmigten Planunterlagen an einigen Wohngebäuden zum Prognosezeitraum der Beurteilungspegel Lr nachts von 60 dB(A) erreicht oder überschritten (der Beurteilungspegel Lr tags von 70 dB(A) wird an keiner Stelle erreicht oder überschritten).

Teilweise wird in dem Anhörungsverfahren ausgeführt, dies müsse Lärmschutzmaßnahmen nach sich ziehen. Zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit nach Art 2 Abs. 2 Grundgesetz sei die Planfeststellungsbehörde verpflichtet, entsprechende Schutzauflagen (passiven Lärmschutz) im Rahmen der allgemeinen Abwägung anzuordnen. Dass die Erhöhung gering (unter 3 dB(A)) ist, sei unerheblich. Ebenso unerheblich sei, dass die Elektrifizierung der Strecke nicht ursächlich für die Lärmerhöhung ist; die Lärmsteigerung stünde in einem so engen Zusammenhang mit dem Vorhaben und der Geschwindigkeitserhöhung, dass dies erforderlich sei.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt keinesfalls, dass die mit der schalltechnischen Untersuchung ermittelten Immissionspegel teilweise im grundrechtlich relevanten und aus Sicht des Schutzes von Eigentum und der körperlichen Unversehrtheit in einem kritischen Bereich liegen.

Jedoch muss nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (z.B. Urteil vom 09.07.2008, 9 A 5/07) die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik im Rahmen der Abwägung grundsätzlich dann nicht aufgreifen, wenn zwischen der ansteigenden Lärmbelastung und dem Planvorhaben kein Zurechnungszusammenhang besteht. An diesem Zurechnungszusammenhang fehlt es, wenn die Lärmbelastung nicht durch das Planvorhaben ansteigt. Dies gilt selbst dann, wenn die prognostizierten Werte in einem grundrechtlich bedenklichen Bereich liegen (BVerwG, a.a.O.)

So liegt es hier im vorliegenden Fall. Der Vorhabenträger hat schlüssig und nachvollziehbar (s.o.) dargelegt, dass die Elektrifizierung nicht ursächlich für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und damit für die Erhöhung der Immissionswerte ist. Diese ist

vielmehr eine Folge der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Damit kann die Erhöhung er Immissionspegel dem Planvorhaben nicht zugerechnet werden.

Davon abgesehen liegen die errechneten Pegelerhöhungen nach den Darlegungen des Vorhabenträgers mit nachts 0,4 dB(A) (tags werden keine grundrechtlich relevanten Werte erreicht oder überschritten) deutlich unterhalb der Hörbarkeitsschwelle. Damit wären sie nach der Rechtsprechung (BayVGH, Urteil vom 29.07.2014 – 2 N 14.780) für die Abwägung nicht relevant. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 59, 253, 268; 51, 15, 32) besteht auch ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen nur insoweit, wie die Anlagenänderung den Lärm in *beachtlicher* Weise erhöht und *gerade in dieser Erhöhung* eine nicht zuzumutende Belastung liegt. Eine unterhalb der Hörbarkeitsschwelle liegende Schallpegelerhöhung von - wie hier - maximal 0,4 dB(A) erfüllt diese Anforderung nicht.

Daher ist es im Ergebnis auch aus grundrechtlicher Sicht bzw. Sicht der allgemeinen fachplanerischen Abwägung nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabenträger vorliegend keine aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen in der Planung vorgesehen hat.

B.4.5 Baulärm

Zum Schutz vor Baulärm wird die AVV Baulärm berücksichtigt. Während der Bauzeit ist in Teilbereichen mit Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen für Baulärm zu rechnen. Da die genauen Bauabläufe und die einzusetzenden Baumaschinen zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt sind, muss eine eventuell notwendige Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen an Hand der tatsächlichen Standorte und Einsatzzeiten rechtzeitig vor Realisierung der Einzelmaßnahmen durchgeführt werden. Durch entsprechende Planung der Einzelbaumaßnahmen kann eine Überschreitung der Eingreifwerte der AVV Baulärm größtenteils vermieden werden. Durch die Auflage oben unter Pkt. A 3.8.1 ist den Belangen der Anwohner der Eisenbahnstrecke im Zusammenhang mit etwaigem Baulärm hinreichend Rechnung getragen.

Zum Schutz von Baulärm sind die Anforderungen aus der 32. BImSchV zugunsten der Betroffenen zusätzlich zur AVV Baulärm heranzuziehen, ohne dass es einer ausdrücklichen dahingehenden Anordnung im Planfeststellungsbeschluss bedürfte.

B.4.6 Schutz vor Erschütterungen aus Bau und Betrieb

Die Erschütterungstechnische Untersuchung ist als Anlage 12.3 Teil der Planfeststellungsunterlagen. Um von gebietsspezifischen Daten ausgehen zu können, wurden vor Ort Erschütterungsmessungen durchgeführt. Ausgehend von den Messergebnissen wurden Prognoseberechnungen der Erschütterungsbelastung und des sekundären Luftschalls durchgeführt und die Ergebnisse beurteilt. Einwendungen gegen die im Bericht dargestellte Vorgehensweise wurden nicht erhoben.

Die Prognoseberechnungen ergaben, dass bis auf einen kurzen Abschnitt ohne Bebauung mit einer wesentlichen Zunahme der Erschütterungsimmissionen nicht zu rechnen ist, weshalb keine Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Im Rahmen der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass notwendige Abstände zum Schutz der benachbarten Bebauung eingehalten werden, bzw. erschütterungsarme Bauweisen zum Einsatz kommen. Die gilt insbesondere bei Abbau und Neubau der Argenbrücke (Bahn-km 11,059) zum Schutz des ca. 25 m entfernt gelegenen Bauhof-Gebäudes sowie bei den Verdichtungsarbeiten im Bereich der Gleisabsenkungen.

Da mehrere Gebäude in Meckenbeuren nur etwa 18 m von den Arbeitsbereichen der Gleisabsenkung bei km 188,658 entfernt liegt, dürfen die Arbeiten in den betroffenen Bereichen nur mit einer Vibrationsplatte durchgeführt werden und folgende Abstände nicht unterschreiten:

min. Abstand (m)	Schlagramme (Freifallbär mit 96 kNm)	Vibrationsramme	Verdichtungsarbeiten (Gewicht = 1 t)
Holzbalkendecke	15 m	38 m	19 m
Betondecke	15 m	27 m	16 m

Die Arbeitszeiten unter Stufe III beschränken sich bei resonanter Deckenanregung auf maximal 2,5 h (Holzbalkendecke) und 5,5 h bei Betondecken. Eine Überschreitung dieser Zeiten ist zu vermeiden, da dann die Belästigung für die Anwohner als nicht mehr zumutbar gilt. Falls schweres Gerät verwendet werden soll, oder um eine resonante Deckenanregung auszuschließen, empfiehlt die erschütterungstechnische Untersuchung die Durchführung von Überwachungsmessungen.

B.4.7 Elektromagnetische Felder

Bei der Bahnstromversorgung treten niederfrequente elektrische Wechselfelder auf.

B.4.7.1 Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit

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

elektrische Feldstärke in Kilovolt pro Meter (kV/m) (effektiv)	magnetische Flussdichte in Mikrottesla (μ T) (effektiv)
5	$5.000 / 16,7 \text{ Hz} = 300$

Diese Grenzwerte werden selbst bei stark frequentierten elektrifizierten Strecken unmittelbar unter der Oberleitung eingehalten. Dort beträgt die elektrische Feldstärke ca. 2 kV/m. Die magnetische Flussdichte beträgt bei maximalem Dauerstrom (der im tatsächlichen Betrieb nicht auftritt) bei einer zweigleisigen Strecke in ca. 2 m Höhe über dem Gleis und in einer Entfernung von ca. 12 m zur Bahndammmitte ca. 20 μ T. In den an die Bahnanlagen angrenzenden Flächen werden die Grenzwerte deutlich unterschritten. Gesetzlich festgeschriebene Mindestabstände zwischen Leitungsanlagen und Wohnbebauung gibt es nicht.

Die Vorhabenträgerin hat eine Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit vorgelegt (Anlage 11.6 der genehmigten Planunterlagen).

Die Einhaltung auch der neuen Grenzwerte ist unproblematisch. Die Überprüfung querender/paralleler Anlagen im Hinblick auf die nach § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV gebotene summarische Betrachtung hat ergeben, dass sich die Einflussbereiche vorhandener zu berücksichtigender Anlagen nicht überschneiden und/oder keine schützenswerte Orte im Einwirkungsbereich liegen.

Von Einwanderseite wurde vorgetragen, die geltenden Grenzwerte seien zu hoch. Auch unterhalb der gesetzlich festgelegten Grenzwerte sei die Strahlung gesundheitsgefährdend. Die Anhörungsbehörde schlägt vor, diese Einwendungen zurückzuweisen. Es ist grundsätzlich Sache des Verordnungsgebers, die Schutzzeignung der von ihm festgelegten Grenzwerte jeweils nach dem aktuellen Stand der Forschung zu beurteilen und hierfür geeignete Vorkehrungen zu treffen. Die Risikoeinschätzung des Verordnungsgebers ist nur dann zu überprüfen, wenn konkret dargelegt ist, dass die geltenden Grenzwerte aufgrund neuer, durch anerkannte Stellen gewonnene Erkenntnisse von erheblichem wissenschaftlichem Gewicht überholt sein könnten (vgl. BVerfG, Beschl. v. 28.2.2002 - 1 BvR 1676/01; VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 19.4.2002 - 3 S 590/02.). Diesen Anforderungen genügt das Vorbringen der Einwander nicht. Allein die seit langem bestehende Unsicherheit v.a. über die langfristigen Wirkungen niederfrequenter Felder und der nach wie vor unbestritten gegebene Forschungsbedarf führen nicht dazu, dass die Planfeststellungsbehörde aus Gründen der Gesundheitsvorsorge strengere Anforderungen als die jüngst erst neu gefasste 26. BImSchV erheben könnte.

Somit ist davon auszugehen, dass durch die betriebsbedingten elektromagnetischen Felder keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten sind.

B.4.7.2 Bahnrückstrom

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Rückstromanteile im Erdreich sind nicht zu erwarten. Die Vorhabenträgerin hat plausibel dargelegt, dass bei Bahnanlagen durch entsprechende technische Maßnahmen der Rückstromanteil ins Erdreich auf ein Mindestmaß reduziert wird (**Einwender mit der Kennnummer 18.10**).

B.4.7.3 Beeinflussung von empfindlichen Geräten bzw. deren Nutzung

Generell ist nicht auszuschließen, dass es durch magnetische Felder zur Beeinträchtigung von Geräten oder deren Nutzung kommt. Allgemeingültige Grenzwerte für elektrische und magnetische Wechselstromfelder im Hinblick auf Geräte und deren Nutzung existieren allerdings nicht. Betroffen sind vor allem Monitore mit Kathodenstrahlröhren, aber auch medizinische und wissenschaftliche Labor- und Diagnosegeräte, die empfindlich auf Magnetfelder reagieren. Einwander haben keine konkreten Angaben gemacht, dass entsprechende Geräte im Einflussbereich der zu elektrifizierenden Strecken betrieben werden; auch sonst liegen keine Erkenntnisse hierzu vor.

B.4.8 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

B.4.8.1 Überschwemmungsgebiete

Der vorliegende Streckenabschnitt tangiert südlich von Meckenbeuren ein Überschwemmungsgebiet der Schussen. Nachteilige Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

B.4.8.2 Grundwasser

Die Versiegelung bzw. Teilversiegelung bislang versickerungsfähiger Flächen hat grundsätzlich eine Verringerung der Grundwasserneubildung zugunsten eines erhöhten Oberflächenabflusses zur Folge. Insgesamt ist der Umfang der im PFA 4 neu zu versiegelnden Flächen allerdings gering. Versiegelungen (inkl. Teilversiegelung durch Gleisschotter und Bankette) umfassen im Planfeststellungsabschnitt 4 eine Fläche von 0,12 ha. Bei sämtlichen Neuversiegelungen handelt es sich um kleinflächige Verluste versickerungsfähiger Flächen. Spürbare Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot sind nicht zu erwarten.

Beim Neubau der Eisenbahnüberführung über die Argen bei Bahn-km 11,059 der Strecke 4530 Friedrichshafen Stadt–Lindau-Aeschach („Bodensee-Gürtelbahn“) sind wasserrechtlich relevante Eingriffe in das Grundwasser nach derzeitigem Planungsstand nicht auszuschließen. Die Vorhabenträgerin hat daher zugesagt, gegebenenfalls erforderliche Anträge rechtzeitig direkt mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen (Stellungnahme per E-Mail vom 10.10.2014, /59 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde).

Ansonsten sind für die Bauzeit keine Maßnahmen im Grundwasser vorgesehen, die zu einer Wasserhaltung und damit zu Grundwasserabsenkungen führen können. In Bezug auf die Gleisabsenkungen kommt die hydrogeologische Untersuchung (Anlage 10 der genehmigten Planunterlagen) zu dem Ergebnis, dass Eingriffe in das Grundwasser weder während der Bauphase noch nach Fertigstellung der Maßnahmen zu erwarten sind.

Durch die Planung tangiert wird das Trinkwasserschutzgebiet „Argendelta“ (Brunnen Obere Wiesen), dessen Rechtsverordnung vom 15.03.2001 zu beachten ist. Ein erhöhtes Risiko von Grundwasserverunreinigungen besteht vor allem im Zusammenhang mit den erforderlichen Gründungsarbeiten an den Widerlagern der zu ersetzenden Argenbrücke sowie für die nahe des Widerlagers „Ost“ geplanten Kranaufstandsflächen. Das Widerlager „West“ und die zum Widerlagerneubau benötigten Baustellenzufahrten befinden sich zudem innerhalb der Schutzzone II des Trinkwasserschutzgebietes. Durch die Sicherstellung eines

sachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen werden Verschmutzungsrisiken minimiert.

B.4.8.3 Einleitung von Schadstoffen in Gewässer während der Bauphase

Während der Bauzeit besteht für die trassenquerenden und trassennahen Gewässer eine erhöhte Gefährdung durch Eintrag schadstoff- und schwebstoffbelasteter Niederschlagswässer, insbesondere in die Argen im Bereich zu erneuernden Argenbrücke. Durch eine ordnungsgemäße Entwässerung und die Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen werden während der Bauzeit die Risiken so weit wie möglich minimiert, so dass keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind (Maßnahme V4).

B.4.8.4 Entwässerung

Im Zuge der Anpassung von Straßen und Bauwerken werden zwar die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen an die neuen Anlagen angepasst, es entstehen aber weder neue Einleitstellen noch werden die gefassten und abgeleiteten Wassermengen verändert. Bei der Gleisabsenkung bei Bahn-km 186,992 in Meckenbeuren wird der Oberbau erneuert. Unter dem Schotterbett wird eine Planumsschutzschicht mit einer Stärke von 40 cm eingebaut. Die Entwässerung erfolgt über eine vorhandene Tiefenentwässerung, welche jedoch tiefer und weiter nach außen zu verlegen ist. Es entstehen keine neue Einleitstelle noch werden die gefassten und abgeleiteten Wassermengen verändert.

Bei der Gleisabsenkung bei Bahn-km 188,658 muss die Entwässerung beidseitig über eine neu zu bauende Tiefenentwässerung erfolgen. Als Vorflut könnte der bei Bahn-km 188,692 vorhandene Meckenbeurer Bach dienen.

B.4.8.5 Eingriffe in oberirdische Gewässer

Eingriffe in die Argen erfolgen im Zusammenhang mit dem Neubau der Eisenbahnüberführung dort nicht. Die Forderungen des Landratsamts, Untere Wasserbehörde, werden erfüllt. Der hydraulische Querschnitt der neuen Brücke wird gegenüber dem der heutigen Brücke nicht verringert und das Freibord entspricht dem der alten Brücke.

B.4.9 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in § 13 und § 15 BNatSchG geregelt. Nach Prüfung der darin genannten Voraussetzungen ist als Ergebnis des Anhörungsverfahrens die Zulässigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft festzustellen:

Das Vorhaben führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Es werden jedoch vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen. Zudem werden unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise kompensiert (Ersatzmaßnahmen).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde in besonderer Weise Rücksicht genommen. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken und landwirtschaftlich genutzten Flächen angemessen.

B.4.9.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Der landschaftspflegerische Begleitplan der genehmigten Planunterlagen, auf den verwiesen wird, stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. Zur Ermittlung des gebotenen Kompensationsumfangs wurde die Intensität der einzelnen Projektwirkungen auf der Grundlage der Ökokonto-Verordnung¹ beurteilt und/oder verbal-argumentativ bewertet (vgl. hierzu Kapitel 5 des Erläuterungsberichts zum LBP).

B.4.9.2 Vermeidung und Minimierung

B.4.9.2.1 Allgemeines

Die durch ein Vorhaben bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind soweit wie möglich zu vermeiden oder zu minimieren. Beeinträchtigungen sind dann vermeidbar,

¹ Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Anerkennung und Anrechnung vorzeitig durchgeführter Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffsfolgen (Ökokonto-Verordnung - ÖKVO) vom 19.12.2010 (GBl. 2010, 1089)

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.

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

- Kontrolle der zu fällenden Altbäume auf Fledermausbesatz (V1_{ASB})
- Abstimmung der Baufeldräumung auf die Brutaktivitäten der Vögel (V2_{ASB})
- Schutz von Vögeln an Oberleitungsanlagen (V3_{ASB})
- Vorkehrungen zum ordnungsgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entwässerung während der Bauzeit (V4_{ASB})
- Schutz von Vegetationsflächen (V5)
- Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens (V6)

Die Maßnahmen V1 bis V4 sind auch artenschutzrechtlich begründet. Im Übrigen ist die Beschreibung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen den Maßnahmenblättern des Erläuterungsberichts zum LBP zu entnehmen (Planfeststellungsunterlage 15.1 S. 93 ff.), die Darstellung erfolgt in den LBP-Maßnahmenplänen (Anlagen 15.3).

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zugesagt, eine ökologische Baubegleitung gemäß dem Umwelleitfaden des Eisenbahnbundesamtes Teil III vorzusehen (Zusage unter Pkt. A 4.6.1).

B.4.9.2.2 Schutz von Vögeln vor Tod durch Stromschlag an der Oberleitungsanlage (V3_{ASB})

Zum Schutz von Vögeln vor Tod durch Stromschlag an Oberleitungen (V3_{ASB}) hat die Vorhabenträgerin auf die konzerninterne Richtlinie 997.9114 in der seit dem 01.06.2012 geltenden Fassung verwiesen.

Die Naturschutzverbände haben bereits im Anhörungsverfahren zum PFA 2 umfangreich zu der genannten Richtlinie Stellung genommen. Sie sind der Auffassung, dass die vorgesehenen Maßnahmen nicht ausreichend sind. Die Verbände, vertreten durch den BUND, Kreisgeschäftsstelle Markdorf (17.15), halten diese Auffassung auch für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt aufrecht. Sie vertiefen ihr Vorbringen dahingehend, dass vor allem die Mastanordnung bei Betonmasten mit Stützisolatoren für die mitgeführten Verstärkungsleitungen problematisch sei, da Maste in der offenen Landschaft attraktive Sitzwarten sind und in der geplanten Ausführung für die Vögel gefährlich seien.

Aufgrund der Forderungen der Verbände findet derzeit eine Überarbeitung der genannten bahninternen Richtlinie statt. Die letzte Arbeitsgruppensitzung am 17.11.2014 hat nach Auskunft der Vorhabenträgerin (/80 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde) ergeben, dass zum Thema Stützisolatoren weiterhin keine Einigkeit besteht, z.B. über die technischen Möglichkeiten, an Betonmasten Hängeisolatoren anzubringen. Die Bahn habe mit Herstellern bereits Kontakt aufgenommen, ein befriedigendes Ergebnis liege allerdings noch nicht vor. Des Weiteren seien diverse Schutzeinbauten auf den Mastköpfen (z.B. Abdeckhauben) thematisiert worden. Es gebe allerdings bisher nur vage Vorstellungen, wie das technisch aussehen könnte. Von einer realistisch darstellbaren Maßnahme sei man noch weit entfernt. Anfang 2015 werde ein Gespräch zwischen Bahn, Verbänden und Herstellern stattfinden, bei dem die unterschiedlichen technischen Möglichkeiten dargestellt und bewertet werden. Ein Vertreter der Verbände hat über den Stand der Verhandlungen berichtet (/81 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde).

Die Anhörungsbehörde vertritt in ihrer abschließenden Stellungnahme gegenüber der Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass die Planung alle derzeit als wirksam bekannten und möglichen Schutzmaßnahmen vorsieht, dies insbesondere auch deshalb, weil die Vorhabenträgerin eine Überhöhung der Mastspitze um mind. 60 cm über das obere Auslegerrohr vorsieht. Werden diese Maßnahmen durchgeführt, verbleiben nach ihrer Auffassung keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Avifauna. Um allerdings neuen Erkenntnissen ggf. Rechnung zu tragen, schlägt die Anhörungsbehörde vor, die Vorhabenträgerin zu verpflichten, die Maßnahmen zum Vogelschutz an den Oberleitungsanlagen anzupassen bzw. zu ergänzen, soweit vor Baubeginn die bahninterne Richtlinie 997.9114 neue Anforderungen zum bestmöglichen Vogelschutz an Oberleitungsanlagen stellt. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an (vgl. Nebenbestimmung A 3.4.2).

B.4.9.2.3 Drahtanflug von Vögeln

Die Höhere Naturschutzbehörde (Kennnummer 17.18) fordert, die Ausgleichsmaßnahme A 3 zur Verminderung des Kollisionsrisikos von Vögeln mit Fahrdrähten dahingehend zu erweitern, dass entlang des Naturschutzgebiets Eriskircher Ried durchgängig eine Baumreihe gepflanzt wird.

Die Stadt Friedrichshafen (Kennnummer 17.08) hat unter Bezugnahme auf entsprechende Fachpublikationen vorgetragen, das Kollisionsrisiko könne durch das Anbringen von

sogenannten Vogelfahnen um 90% reduziert werden. Es solle geprüft werden, ob durch diese ergänzende Maßnahme ein noch besserer Vogelschutz erzielt werden kann.

Die Vorhabenträgerin lehnt beide Forderungen ab. Die Pflanzung der Baumreihe sei auf den Teilbereich des Eriskircher Rieds beschränkt worden, der aufgrund der geringen Strukturierung durch Gehölze eine erhöhte landschaftliche Empfindlichkeit aufweist. Die in diesem Bereich beiderseits an die Strecke angrenzenden Grünlandnutzungen ließen zudem gerade hier auch intensivere trassenübergreifende Wechselbeziehungen bei verschiedenen Vogelarten (z.B. diverse Limikolen) erwarten. Durch die im Ausgleichskonzept dort vorgesehene Grünlandextensivierung werde die Attraktivität des Teilraums für diverse Vogelarten zudem weiter zunehmen. In den östlich anschließenden Bereichen und an die Bahntrasse angrenzenden Bereichen des Eriskircher Rieds dominierten hingegen – ausgenommen Schussenaue – Obstkulturen bzw. Siedlungsflächen. Die aus avifaunistischer Sicht bedeutsamen Flächen (Streuwiesen, Röhrichte etc.) befänden sich in deutlichem Abstand zur Bodensee-Gürtelbahn. Die Wahrscheinlichkeit regelmäßiger über die Bodensee-Gürtelbahn stattfindender Wechselbeziehungen durch niedrig fliegende Vögel sei hier eher gering und rechtfertigten nicht die Pflanzung der geforderten „durchgängigen Baumreihe“, deren Umsetzung mit der Inanspruchnahme zahlreicher Fremdgrundstücke verbunden wäre.

Ergänzend weist die Vorhabenträgerin darauf hin (vgl. E-Mail vom 11.11.2014, 75 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde), dass die Gefahr für Vögel, mit Bahnstromleitungen zu kollidieren, deutlich geringer einzustufen sei als bei Freileitungen im Hochspannungsbereich, da sich die Oberleitungen, Speise- und Verstärkungsleitungen der Bahnstromanlagen in einer für Zugvögel und Durchzügler relativ unkritischen, d. h. geringen Höhe von 5,50 m (Fahrdrabt) bzw. ca. 10 -11 m (Speise und Verstärkungsleitungen) befänden. Das Tötungsrisiko für Vögel werde nach derzeitigem Kenntnisstand beim Bau von Bahnstromleitungen nicht signifikant erhöht, da sich die Oberleitungen in einer Ebene befinden und die Mastabstände relativ gering sind, so dass die Leitungstrasse für die auf dieser Höhe fliegenden Vögel als Hindernis optisch gut wahrnehmbar ist. Zusätzliche vertikale und horizontale Einbauten innerhalb der Leitungstrasse der Oberleitung wie Tragseile, Stromverbinder, Beiseile und Hänger verbesserten darüber hinaus die optische Wahrnehmbarkeit für querende Vögel. Spezielle Schutzmaßnahmen, insbesondere das Anbringen von Vogelschutzarmaturen, seien somit fachlich nicht begründbar. Allerdings lasse die zuständige Bahnstelle derzeit im Hinblick auf eine vertiefte fachliche Bewertung und eine belastbare Darstellung des Kollisionsrisikos bei Bahnoberleitungen eine Expertise

von einem unabhängigen ornithologischen Sachverständigen erstellen. Diese werde das Gefährdungspotential der Avifauna durch Kollisionen mit Bahnstromleitungen an Hand aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zusammenfassend darstellen und bewerten.

Da auch die Höhere Naturschutzbehörde keine weitergehenden Erkenntnisse hat, geht die Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme gegenüber der Planfeststellungsbehörde davon aus, dass zusätzliche Maßnahmen nicht geboten sind.

Im Übrigen sei das Anflugrisiko von Vögeln an den geplanten Oberleitungsanlagen geprüft worden. Eine Minimierung des Risikos in den kritischen Bereichen, d. h. entlang von hochwertigen Vogellebensräumen, werde durch vegetationstechnische Maßnahmen (parallel gepflanzte Gehölzreihen als Überflughilfen) ausreichend gewährleistet. Darüber hinausgehende Vermeidungsmaßnahmen, seien daher nicht erforderlich, zumal diese im Hinblick auf das Landschaftsbild kritisch zu bewerten seien.

Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

B.4.9.2.4 Vergrämung von Zauneidechsen

Die Höhere Naturschutzbehörde (17.18) fordert, auch bezüglich der Zauneidechse solle nochmals überprüft werden, ob die im Gutachten angenommene Tötung nicht durch Vergrämen, z.B. durch Abdecken der von Baumaßnahmen beanspruchten Bereiche mit Folien, oder Abfangen vermieden werden könne. Entsprechendes fordert auch die Untere Naturschutzbehörde (17.14). Die Vorhabenträgerin dagegen lehnt weitere Schutzmaßnahmen zugunsten der Zauneidechse als unverhältnismäßig ab.

Die Anhörungsbehörde ist in ihrer abschließenden Stellungnahme der Auffassung, dass durch Beschränkungen der Bauzeit in Verbindung mit geeigneten Vergrämungsmaßnahmen das Risiko weiter minimiert werden kann, dass Tiere zu Schaden kommen. Im Bereich der Gleisabsenkungen bei Meckenbeuren (Bahn-km 186,992 und Bahn-km 188,658 der Strecke 4500) und bei dem Neubau der Eisenbahnüberführung über die Argen sollten die Bauarbeiten nur in der Zeit zwischen Mitte März und Mitte April oder zwischen Anfang August und Ende September begonnen werden dürfen. Am günstigsten ist der Spätsommer/Frühherbst, da zu dieser Zeit die Jungtiere geschlüpft und die Tiere noch aktiv sind, so dass sie vor Baumaschinen flüchten können.

Vor Beginn der Bauarbeiten sollten geeignete Vergrämungsmaßnahmen ergriffen werden, die durch die ökologische Baubegleitung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde vor Ort festgelegt werden könnten. Die Anhörungsbehörde teilt insoweit nicht die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass das Auslegen von Folien generell ungeeignet ist. Diese räumlich

beschränkten bauzeitlichen Anpassungen an den Lebensrhythmus der Tiere sind nach Meinung der Anhörungsbehörde der Vorhabenträgerin zumutbar. Die Vorkehrungen sind gleichzeitig auch artenschutzrechtlich geboten.

Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die Auflagen zum Schutz der Zauneidechse betreffen lediglich einen räumlich begrenzten Bereich und sind angesichts des gesetzlich gewollten Schutzes der Zauneidechse nicht unverhältnismäßig (vgl. Auflage oben unter Pkt A.3.4.1).

B.4.9.2.5 Ausgleichs-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für Schlingnattern

Im Zusammenhang mit der besonders geschützten Art der Schlingnatter haben sich im Laufe des Verfahrens Ergänzungen ergeben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird verwiesen auf Pkt. B.4.9.12.2.

B.4.9.3 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich. Es verbleiben die folgenden erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild:

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist der Verlust von Saumvegetation mittlerer Standorte und Ufersaumvegetation, der Verlust von Vegetationskomplexen (Saumvegetation, Gehölzstrukturen, Wirtschaftsgrünland mittlerer Standorte) beeinträchtigend. Außerdem kommt es zu einem erhöhten Stromschlagrisiko an der Oberleitungsanlage.

Das Landschaftsbild und die landschaftsbezogene Erholung werden durch die Oberleitungsanlage nachteilig betroffen. Zudem gehen mit dem Eingriff in Saumvegetation und streckenbegleitende Gehölze gliedernde und belebende Landschaftselemente verloren.

Beim Schutzgut Boden gehen ökologische Bodenfunktionen verloren und der Bodenwasserhaushalt wird durch Versiegelung und Teilversiegelung gestört. Funktionsverluste und -minderungen entstehen auch durch anlagebedingte Flächenbeanspruchung und Verdichtung. Schließlich kommt es zur Beeinträchtigung von Böden durch baubedingte Beanspruchung (Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen).

Für keine der prognostizierten Beeinträchtigungen bestehen zumutbare Alternativen, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen.

B.4.9.4 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Soweit eine Minderung der Eingriffswirkungen nicht möglich ist, hat der Verursacher diese vorrangig real zu kompensieren. 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, wurden Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

- A1_{CEF}: Anbringung von Fledermauskästen
- A2: Anpflanzung von Baumhecken und Anlage eines uferbegleitenden Krautsaums
- A3: Anpflanzung einer Baumreihe: 42 Bäume entlang des Kretzerweg aus Flurstück 1252 der Gemarkung Friedrichshafen
- A4: Extensivierung einer intensiv genutzten Grünlandfläche im Eriskircher Ried

Auch die als Gestaltungsmaßnahme bezeichnete Maßnahme G1: Ansaat von Landschaftsrasen dient der Eingriffskompensation.

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen haben alle genannten Maßnahmen kompensatorische Wirkung. Eingriffe in das Schutzgut Boden werden durch die LBP-Maßnahmen A4 und G1 kompensiert. Beeinträchtigungen von Landschaftsbild und -struktur werden teilweise durch die Pflanzung einer bahnparallelen Baumreihe ausgeglichen (Maßnahme A 3). Auf den meisten Streckenabschnitten sind die Eingriffe in das Landschaftsbild allerdings wegen des Erscheinungsbilds der Landschaft und der Intensität der baulichen Wirkungen nicht ausgleichbar. Die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen lassen sich durch die Wiederherstellung naturraumtypischer Landschaftselemente sowie landschaftsgemäßer Nutzungsformen im Plangebiet gleichwertig kompensieren (A2, G1).

Weitere Maßnahmen sind nicht geboten. Im Ergebnis sind alle Eingriffe vollständig kompensierbar.

B.4.9.5 Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange

Das Kompensationskonzept trägt dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung, indem auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen vollständig verzichtet wird. Private Einwendungen von Seiten der Landwirtschaft liegen nicht vor.

Auch die Landwirtschaftsverwaltung hat keine Bedenken (17.11). Sie weist allerdings auf die Überkompensation hin, die einem Öko-Konto gutgeschrieben werden sollte. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dies zu beantragen.

B.4.9.6 Flächenauswahl öffentlich/privat

Das Kompensationskonzept entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Inanspruchnahme privater Flächen ist erforderlich, da die jeweiligen Maßnahmen nicht an anderer Stelle mit vergleichbarem Erfolg durchgeführt werden können. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die privaten Betroffenheiten an anderer Stelle geringer wären.

Das Grundstück des **Einwenders mit der Kennnummer 18.12** wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung benötigt (LBP-Maßnahme A4). Die Planung sah vor, das Grundstück dinglich zu belasten. Auf Wunsch des Einwenders hat die Vorhabenträgerin zugesagt, das Grundstück zu erwerben (Zusage A 4.9). Weitere private Einwendungen zum Kompensationskonzept liegen nicht vor.

B.4.9.7 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 ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. 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.

Vorliegend wird für alle Kompensationsmaßnahmen A 1 bis A 4 und G 1 eine dauerhafte Erhaltungspflicht vorgeschlagen (vgl. Nebenstimmung A 4.2.4), da keine der geplanten Maßnahmen bereits mit der endgültigen Herstellung auch ihre Funktion dauerhaft erfüllen kann. Vielmehr ist die Funktionsfähigkeit aller vorgesehenen Maßnahmen von einer dauerhaften Unterhaltung abhängig. Dies gilt auch für die Maßnahmen nach V 3_{ASB} (Schutz von Vögeln an der Oberleitungsanlage).

Die LBP-Maßnahmen V 1_{ASB}, V 2_{ASB} und V 4_{ASB} bis V 6 sind zeitlich auf die Bauphase bzw. deren Vorfeld beschränkt.

Die Planunterlagen sehen vor, die LBP-Maßnahmen dinglich zu sichern.

B.4.9.8 Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde, Vollzugskontrolle

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Vom Verursacher des Eingriffs

können dabei gem. § 17 Abs. 7 S. 2 BNatschG Berichte verlangt werden; Einzelheiten hierzu müssen angesichts dieser unmittelbaren gesetzlichen Regelung nicht in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss geregelt werden; dies kann außerhalb der Planfeststellung im Rahmen der Vollzugskontrolle erfolgen.

B.4.9.9 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 wird im Rahmen der Vollzugskontrolle durch die Planfeststellungsbehörde sichergestellt.

B.4.9.10 Natura 2000

Die Verträglichkeit des Bauvorhabens mit den Erhaltungszielen der im Einwirkungsbereich der Maßnahme liegenden Natura 2000-Gebiete wurde in fünf eigenständigen FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Anlage 14 der genehmigten Planunterlagen) untersucht. Art und Umfang der projektbedingten Wirkungen auf die FFH-Gebiete sind jeweils so gering und räumlich eng begrenzt, dass – auch unter Berücksichtigung sonstiger Pläne und Projekte – erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgebiete bzw. ihrer für die Erhaltungsziele oder die Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteile ausgeschlossen sind.

Beim FFH-Gebiet DE 8323-342 „Argen und Feuchtgebiete südlich Langnau“ sind die anlagebedingten Flächenverluste im Zusammenhang mit dem dortigen Brückenbau zwar vernachlässigbar. Während der Bauzeit kommt es allerdings zu Lebensraumverlusten durch Zuwegungen, Arbeitsstreifen und Lagerflächen. Darüber hinaus ist das Brückenumfeld von Störungen durch Bautätigkeit betroffen. Sie lassen bei einigen Arten eine zeitlich befristete Meidung des Baustellenumsfelds erwarten. Das größte Risiko stellen mögliche Gewässerverunreinigungen dar, die durch die Bautätigkeit verursacht werden. Sie könnten zu einer erheblichen Schädigung der Lebensgemeinschaften der Argen und einzelner in der Argen lebende Arten des Anhangs II der FFH-RL führen. Durch Sicherstellung eines fachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen und eine ordnungsgemäße Entwässerung des Baustellenbereichs sind erhebliche Beeinträchtigungen der Argen und der genannten Arten zu vermeiden.

Bei dem südöstlich von Friedrichshafen gelegene Vogelschutzgebiet „Eriskircher Ried“ werden erhebliche Beeinträchtigungen durch Ergreifung von Vogelschutzmaßnahmen vermieden.

B.4.9.11 Biotopschutz

Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG werden für Eingriffe in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope Ausnahmen zugelassen. Die Höhere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erklärt.

B.4.9.12 Artenschutz

Die Vorhabenträgerin hat einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgelegt (Anlage 13 der genehmigten Planunterlagen). Er beruht im Wesentlichen auf einer Biotoptypenkartierung von 2013 und faunistischen Sonderuntersuchungen zu den Artengruppen Vögel, Reptilien, Amphibien, Tagfalter und Fledermäuse aus den Jahren 2010/2011. Einwände gegen die Methodik der Erhebungen oder die Ergebnisse wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht.

Die ausgelegten Unterlagen gehen davon aus, dass für die meisten der prüfrelevanten Arten bei konsequenter Umsetzung der festgelegten Vermeidungsmaßnahmen – LBP-Maßnahmen V1 bis V4 sind auch artenschutzrechtlich begründet – keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Lediglich bei den im Bereich Bahnanlage lebenden streng geschützten Reptilien (Zauneidechse und Schlingnatter) löse die anzunehmende Verletzung/Tötung einzelner Tiere den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus.

B.4.9.12.1 Zauneidechse

*Lebensstätten*schutz (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

Die streng geschützte Zauneidechse wurde in den Böschungen der Südbahntrasse mit hoher Stetigkeit festgestellt. Insbesondere die Böschungsbereiche weisen eine hohe Eignung als Lebensraum auf. Darüber hinaus wird auch der Schotterkörper selbst als Teillebensraum genutzt. Im Zusammenhang mit den Mastgründungen sowie kleinräumiger Anpassung der Kabeltröge wird punktuell in den Lebensraum der Zauneidechse eingegriffen. Größere, jedoch auf die Bauzeit beschränkte Lebensraumverluste erfolgen im Bereich der Gleisabsenkungen. Da durch die projektbedingten Gehölzrückschnitte entlang der Trasse

der nutzbare Lebensraum vergrößert wird, ist die ökologische Funktion des Lebensraums im räumlichen Zusammenhang gewahrt (§ 44 Abs. 5 BNatSchG).

Verletzungs-/Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

Es ist nicht damit zu rechnen, dass es im Zusammenhang mit dem Setzen der Masten zu Tötungen von Zauneidechsen kommen wird. Das Tötungs- und Beschädigungsrisiko wird allerdings dort signifikant erhöht, wo es zu größeren flächigen Eingriffen in den Lebensraum kommt. Dies ist der Fall im Bereich

der Gleisabsenkungen bei Meckenbeuren (Bahn-km 186,992 und Bahn-km 188,658 der Strecke 4500) und

bei Abbau und Neubau der Eisenbahnüberführung über die Argen (Bahn-km 11,059 der Strecke 4531).

Die Vorhabenträgerin ist der Auffassung, Vermeidungsmaßnahmen seien hier nicht möglich (vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 13, S. 78). Die Höhere Naturschutzbehörde hat hingegen - bereits zum Abschnitt 1 - vorgetragen, man könne die Tiere durch das Unattraktivmachen ihres Lebensraums vergrämen, z.B. durch das Auslegen von Fleecebahnen oder Folien. Außerdem sei es am günstigsten, wenn der Eingriff außerhalb von Winterruhe und Fortpflanzungszeit erfolge, also zwischen Mitte März und Mitte April sowie zwischen Anfang August und Ende September, da die Tiere dann am mobilsten sind. Auch die Untere Naturschutzbehörde hat im Anhörungsverfahren zum vorliegenden PFA 4 weitere Vermeidungsmaßnahmen gefordert (17.14)

Die Anhörungsbehörde schlägt der Planfeststellungsbehörde in der abschließenden Stellungnahme vor, entsprechend dem Vorschlag der Höheren Naturschutzbehörde zu verfahren. Um die Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Eidechsen im Baufeld und damit das Tötungsrisiko im Zuge der Bauausführung zu minimieren, sollten die Bauzeiten entsprechend beschränkt werden und der Vorhabenträgerin auferlegt werden, Vergrämungsmaßnahmen zu ergreifen). Dem folgt die Planfeststellungsbehörde (vgl. die Ausführungen oben unter Pkt. B.4.9.2.4 und die Nebenstimmungen oben unter Pkt. A 3.5.1). Insgesamt bleibt auch bei Durchführung aller möglichen Vermeidungsmaßnahmen ein gegenüber dem „normalen“ Tötungsrisiko, dem einzelne Exemplare im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind, ein erhöhtes Risiko, dass bei den Bauarbeiten einzelne Zauneidechsen getötet werden, weshalb das artenschutzrechtliche Tötungsverbot erfüllt ist.

Die Vorhabenträgerin hat die Zulassung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme beantragt. Diese Ausnahme wird gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG mit diesem

Planfeststellungsbeschluss zugelassen. Die die Planung tragenden Gründe rechtfertigen die Zulassung der Ausnahme wie von der Vorhabenträgerin dargelegt (Anlage 13 der genehmigten Planunterlagen, S. 88 ff.).

Die Ausnahme ist erforderlich, da es keine zumutbaren Alternativen zur Maßnahme insgesamt sowie zu den für die Zauneidechse riskanten Einzelmaßnahmen an der Strecke gibt. Der Erhaltungszustand der Zauneidechse ist zwar als schlecht zu beurteilen. Allerdings wird dieser Zustand durch die Zulassung der Ausnahme weder weiter verschlechtert, noch wird die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes verhindert.

B.4.9.12.2 Schlingnatter

In ihrer ursprünglichen Planung ging die Vorhabenträgerin davon aus, dass es im Zuge der Baumaßnahmen nur zu punktuellen Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und einem damit verbundenen Verletzungs- und Tötungsrisiko für die Schlingnatter kommen könne, wobei von einem günstigen Erhaltungszustand ausgegangen und keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes erwartet wurde.

Die Naturschutzverbände haben im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass in Langenargen ein isoliertes Vorkommen der Schlingnatter existiert, kaum noch dagegen in den ehemals bekannten Verbreitungsräumen am Seeufer und der Argenmündung. Deshalb sei das Schwerpunktorkommen südlich und nördlich der Bahntrasse auf Höhe des Bauhofs Langenargen und des Naturschutzgebiets Argen von großer Bedeutung. Gerade hier sei im Zuge des Abrisses der alten und des Baus der neuen Eisenbahnüberführung über die Argen mit Beeinträchtigungen zu rechnen.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde eine ergänzende Planung mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen für die Schlingnatter erstellt. Der LBP und der Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag wurden entsprechend dem Abstimmungsergebnis überarbeitet. Vorgesehen ist nunmehr, die den Eingriffsbereich vor Baubeginn durch einen Reptilienspezialisten auf Vorkommen der Schlingnatter überprüfen zu lassen. Vorgefundene Tiere werden gefangen und auf einer bereits als Lebensraum geeigneten bzw. noch herzurichtenden Fläche innerhalb des von der Lokalpopulation besiedelten Raums aber außerhalb des Wirkraums der Maßnahme wieder ausgesetzt werden.

Da das Vorhaben in Bezug auf die Art Schlingnatter gegen das Tötungs- und Beeinträchtungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sowie gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der

besonders geschützten Arten zu beschädigen oder zu zerstören verstößt, werden nach § 45 Abs. 7 BNatSchG mit diesem Beschluss Ausnahmen von den genannten Verboten zugelassen.

B.4.9.12.3 Nachtkerzenschwärmer

Der Nachtkerzenschwärmer ist in Anhang V-2 des EBA-Leitfadens Nr. 5 (Artenschutz) enthalten; dieser zählt Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie auf, welche regelmäßig auf in Betrieb stehenden Bahnlagen vorkommen. Im Zuge der Maßnahme wird auch tatsächlich in geringem Umfang in potentielle Fortpflanzungsstätten des Nachtkerzenschwärmers eingegriffen (Planunterlage 13, S. 80). Vor diesem Hintergrund kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht, wie von der Vorhabenträgerin angenommen, die Verwirklichung von Verbotstatbeständen ohne weiteres ausgeschlossen werden. Vielmehr seien weitere Untersuchungen geboten. Als Nachweismethode eignet sich die Raupensuche. Untersucht werden sollten größere Weidenröschen- und Nachtkerzenbestände entlang von Gräben und auf Trockenflächen. Da die Art unsterblich ist, sollte die Untersuchung so aktuell wie möglich sein und im Idealfall in der Fortpflanzungsperiode vor Baubeginn liegen. Das geeignete Zeitfenster liegt in der Regel im Juli/August.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an. Um die Beeinträchtigung des Falters/seiner Entwicklungsformen zu vermeiden, wird der Vorhabenträgerin bei positivem Nachweis auferlegt, im Jahr des Baubeginns raupengeeignete Pflanzenbestände im Eingriffsbereich vor Beginn der Falterflugzeit (meist Mitte Mai bis Mitte Juni) nach näherer Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu mähen (vgl. Nebenbestimmung A 3.5.3). Bei dieser Vorgehensweise ist eine Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach Angaben der Höheren Naturschutzbehörde ausgeschlossen.

B.4.9.12.4 Vögel

Projektbedingte Beeinträchtigungen der im Raum vorkommenden Vogelarten entstehen im Wesentlichen durch Verluste trassenbegleitender Gehölzbestände. Durch die Baufeldräumung außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeit im Zeitraum von Oktober bis Februar wird die Verwirklichung von Verbotstatbeständen insoweit allerdings vermieden (Vermeidungsmaßnahme V2).

Auch die neue Oberleitungsanlage verwirklicht nach der in ihrer abschließenden Stellungnahme dargestellten Auffassung der Anhörungsbehörde keinen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand. Die Vorhabenträgerin erfüllt nach Auffassung der Anhörungsbehörde ihre Verpflichtung nach § 41 BNatSchG, neu zu errichtende Masten und technische Bauteile von Mittelspannungsleitungen konstruktiv so auszuführen, dass Vögel gegen Stromschlag geschützt sind, indem sie die Oberleitung gemäß der konzerninternen Richtlinie 997.9114 zum Vogelschutz an Oberleitungsanlagen in der seit dem 01.06.2012 geltenden Fassung berücksichtigt. Die darüber hinaus geforderte streckenweise Anbringung von Sichtmarkern zum Schutz von Vögeln vor Drahtanflug ist der Vorhabenträgerin nicht aufzuerlegen (vgl. hierzu bereits oben unter Pkt. B. 4.9.2).

Sollten allerdings vor Baubeginn neue Erkenntnisse zum bestmöglichen Vogelschutz an Oberleitungsanlagen vorliegen, sind diese nachträglich in die Planung aufzunehmen, um die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden.

Insgesamt kommt es, bei Berücksichtigung dieser Maßnahmen, nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos. Vielmehr ist das betriebsbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung der Schadensminderungsmaßnahmen nicht höher als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

B.4.9.12.5 Fledermäuse

Die Untere Naturschutzbehörde (17.14) hat in Frage gestellt, dass Fledermausvorkommen ausreichend untersucht wurden. Die Anhörungsbehörde erkennt keine Untersuchungsdefizite. Angesichts der geringen Betroffenheiten waren umfangreiche Detektorbegehungen nicht geboten. Um auszuschließen, dass Fledermäuse im Zuge von Fällarbeiten verletzt oder getötet werden, werden Altbäume auf Fledermausbesatz kontrolliert und es werden Fledermauskästen als CEF-Maßnahme A1 in der Argenau aufgehängt.

B.4.10 Bodenschutz

Im Zuge der Elektrifizierungsmaßnahme werden Böden in einem Umfang von etwa 0,12 ha neu versiegelt. Die größten Bodenverluste treten im Zusammenhang mit den

Mastgründungen und dem Bau einzelner zu den Masten führender Kabelkanäle auf. Zu geringfügigen Neuversiegelungen kommt es darüber hinaus im Bereich der Argenbrücke.

Böschungsanpassungen im Bereich der beiden Gleisabsenkungsbereiche bei Meckenbeuren betreffen eine Fläche von etwa 0,20 ha.

Neben den eben genannten anlagebedingten Bodenverlusten werden im Bereich der Argenbrücke Böden durch die Anlage von Arbeitsstreifen, Baustellenzufahrten, Baustelleneinrichtungs-, Montage- und Lagerflächen in einem Umfang von 0,98 ha in Anspruch genommen.

Im Zusammenhang damit treten Verdichtungen auf. Die stärksten Beeinträchtigungen sind bei den Baustellenzufahrten und den Kranaufstandsflächen zu erwarten, da diese zu befestigen sind. Zur Verminderung der Beeinträchtigungen werden eine ordnungsgemäße Ober- /Unterbodenbehandlung und die Rekultivierung des Baufelds sichergestellt, so dass die Funktionen der Böden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder hergestellt werden.

Hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes haben Abstimmungen mit dem Landratsamt Friedrichshafen, Amt für Wasser- und Bodenschutz sowie mit dem Regierungspräsidium Tübingen, Referat 52 (17.03), im schriftlichen Verfahren stattgefunden (vgl. 57 - 62 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde). Es konnte letztlich nach der abschließenden Stellungnahme keine Einigung erzielt werden über die Details der Vorlage des Bodenverwertungs- und Bodenentsorgungskonzepts sowie die Bestellung eines Fachbauleiters für Altlasten.

Die Vorhabenträgerin hat allerdings u.a. zugesagt, die Untere Bodenschutzbehörde bei der Erstellung des Bodenverwertungs- und Bodenentsorgungskonzepts einzubinden (Zusage oben unter Pkt. A 4.6.5), und eine umweltfachliche Baubegleitung gemäß EBA-Leitfaden Teil VII einzusetzen (A 4.6.6). Damit sind im Ergebnis den Anforderungen eines ausreichenden Bodenschutzes Genüge getan – die Bodenschutzbehörden hat spätestens mit diesen Zusagen die Gelegenheit, die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Bodenschutzbestimmungen, an die der Vorhabenträger ohnehin unabhängig von dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss gebunden ist, angemessen zu überwachen. Fragen zu den Details der erforderlichen Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der Bodenbehörde können letztlich auch nur durch die einschlägigen Regelungen im Bodenschutzrecht beantwortet werden, die unabhängig von dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss gültig sind.

Die von der Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme angesprochene Notwendigkeit der Abstimmung von etwa erforderlichen Zwischenlagerflächen ist schon deshalb evident, weil solche Zwischenlagerflächen in dem genehmigten Plan nicht vorgesehen sind; der Vorhabenträger müsste also in dem Fall, das solche Zwischenlagerflächen erforderlich werden, die dafür erforderlichen Genehmigungen noch einholen.

B.4.11 Denkmalschutz

B.4.11.1 Archäologische Denkmalpflege

Soweit bekannte Bodendenkmale unmittelbar im Bereich der Bahnanlage liegen, ist davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Eingriffe nicht über die Eingriffe hinausgehen werden, die bereits bei der Herstellung der Bahnanlage erfolgt sind, weshalb keine Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, bei möglichen Funden während der Bauphase gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz die Denkmalbehörde unverzüglich in Kenntnis zu setzen (Zusage des Vorhabenträger oben unter Pkt. A 4.5).

B.4.11.2 Bau- und Kunstdenkmalpflege: Eisenbahnüberführung über die Argen bei Bahn-km 11,059 der Strecke 4530 Friedrichshafen Stadt–Lindau-Aeschach

Die „Bodensee-Gürtelbahn“ (Strecke 4530 Friedrichshafen Stadt–Lindau-Aeschach) ist im Bereich des Bodenseekreises mit allen Kunstbauten ein Kulturdenkmal aus wissenschaftlichen, heimatgeschichtlichen und, in Bezug auf die Bahnhofsarchitektur, auch künstlerischen Gründen. Gegen den geplanten Rückbau der Eisenbahnüberführung über die Argen bei Bahn-km 11,059 und die Erstellung eines Ersatzneubaus werden im Anhörungsverfahren durch die Denkmalschutzbehörde unter Darlegung der Gründe für den kulturellen Wert der „Argenbrücke“ erhebliche Bedenken vorgetragen (Stellungnahme 17.12). Die Denkmalschutzbehörde favorisiert eine Weiternutzung der bestehenden Brücke; dies ist ihrer Meinung nach möglich, indem - aus denkmalschutzrechtlicher Sicht hinnehmbar - die Bestandsbrücke technisch so modifiziert wird, dass sie für den geplanten elektrifizierten Betrieb der Eisenbahnstrecke weiter verwendet werden kann. Der Vorhabenträger hat in seiner technischen Stellungnahme vom 11.11.2014 nachvollziehbar dargelegt, dass solche technischen Anpassungen im Prinzip möglich sind, jedoch Folgeprobleme aufwerfen. So ist

z.B. fraglich, ob mit den Umbaumaßnahmen die Anforderungen der TEIV/TSI erfüllt werden können. Weiterhin würden die Umbaumaßnahmen gegenüber einem Ersatzneubau eine deutlich längere Bauzeit bzw. eine deutlich längere Sperrpause erforderlich machen. Außerdem hat eine Nachrechnung der Restnutzungsdauer der Bestandsbrücke ergeben, dass diese bereits im Jahre 2025 endet, während eine neu errichtete Brücke eine Nutzungsdauer von 100 Jahren und mehr hat.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt keinesfalls die denkmalschutzrechtliche Bedeutung der Eisenbahnüberführung über die Argen. Die in der fachtechnischen Stellungnahme des Vorhabenträgers dargelegte geringe Restnutzungsdauer der Bestandsbrücke rechtfertigt allerdings schon aus sich heraus nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kaum aufwändige Anpassungsmaßnahmen und zwar unabhängig davon, welche Zielrichtung damit jeweils verfolgt wird. Denn bereits nach 10 Jahren wären dann erneut Bauarbeiten für die dann notwendige Sanierung der Brücke erforderlich, was auch zu einem erneuten Eingriff in das FFH Gebiet führen würde; diese Häufung von Baumaßnahmen in einem im Verhältnis kurzen Zeitraum ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus volkswirtschaftlichen Gründen und aus Gründen des Naturschutzes unverhältnismäßig, wenn - wie hier - der vom Vorhabenträger beabsichtigte Ersatzneubau der Brücke erneute Bautätigkeit erst nach mehr als 100 Jahren erforderlich macht. In einer solchen Situation müssen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die denkmalschutzrechtlichen Belange trotz ihrer Bedeutung hinter volkswirtschaftlichen und naturschutzrechtlichen Belangen zurücktreten; die Absicht des Vorhabenträgers, das bestehende Brückenbauwerk über die Argen durch ein neues Bauwerk zu ersetzen, ist daher im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Die im Anschluss an die eigentliche Anhörung der Träger öffentlicher Belange offenbar diskutierte Möglichkeit, die Eisenbahnbrücke über die Argen seitlich zu versetzen, um so Platz für einen Ersatzneubau zu schaffen und gleichzeitig weiter durch den Vorhabenträger als Denkmal vorgehalten werden zu können, mag außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt werden. Eine entsprechende Planung ist durch den Vorhabenträger jedenfalls nicht bei der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung eingereicht worden.

Eine entsprechende - von der Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme angeregte - Auflage, die den Vorhabenträger zu der Ausarbeitung einer solchen Planung verpflichtet, wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen; die Infrastruktur des Vorhabenträgers unterliegt angesichts der langen

Eisenbahngeschichte in Deutschland im Zweifel bundesweit in einer Vielzahl von Fällen dem Denkmalschutz, weitere denkmalgeschützte Anlagen werden zukünftig fortlaufend hinzukommen. Es ist unverhältnismäßig, aus Gründen des Denkmalschutzes einem Eisenbahninfrastrukturbetreiber aufzugeben, die letztlich nicht absehbare Anzahl von denkmalgeschützten Anlagen auch dann noch vorzuhalten, wenn sie für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr geeignet sind und deshalb abgebaut oder sonst wie aus dem Betrieb ausgegliedert werden müssen; dies würde mit dem gesetzlich festgelegten Gegenstand des Unternehmens, nämlich das Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur, nicht vereinbar sein. Aus diesen grundsätzlichen Überlegungen heraus kann auch im vorliegenden Fall keine entsprechende Auflage durch die Planfeststellungsbehörde ergehen.

Davon abgesehen würden die für eine Verlegung der Brücke erforderlichen zusätzlichen Bauarbeiten im Naturschutzgebiet aus naturschutzrechtlicher Sicht als zumindest nicht unproblematisch anzusehen sein, so dass spätestens in diesem Gesamtgefüge der angesprochenen Interessen die Planfeststellungsbehörde der Auffassung ist, dass auch bei der Lösung einer seitlichen Versetzung der Brücke die Interessen des Denkmalschutzes zurückstehen müssen.

Im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung ist es angemessen und für die Belange des Denkmalschutzes ausreichend, dem Vorhabenträger aufzugeben, rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten an der Argenbrücke die Denkmalschutzbehörde hiervon zu unterrichten, um ihr die Gelegenheit zu geben, hinsichtlich einer etwaige Übernahme der Brücke mit dem Vorhabenträger in Verhandlung zu treten. Alle damit verbundenen tatsächlichen und rechtlichen Fragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (siehe Auflage oben unter Pkt. A.3.5).

B.4.12 Wald

Das Vorhaben ist nicht mit der Inanspruchnahme von Wald verbunden. Beeinträchtigungen angrenzender Waldbestände sind nicht zu erwarten. Die zur Herstellung des Lichtraumprofils erforderlichen Rückschnitte in den unmittelbar an die vorhandene Bahnstrecke angrenzenden Waldbereichen sind nach Abstimmung mit der Forstdirektion des Regierungspräsidiums Tübingen nicht als Waldumwandlung i.S. des Landeswaldgesetzes Baden-Württemberg (LWaldG) zu werten. Auf den Flächen wird sich nach dem Rückschnitt

Waldmantel- und Saumvegetation entwickeln, die als Sicherungstreifen weiterhin als Wald i.S. des LWaldG gilt. Ein über den naturschutzrechtlichen Ausgleich hinausgehender forstrechtlicher Ausgleich i.S. von § 9 Abs. 3 LWaldG ist nicht erforderlich.

Generalwildwegeplan

Die Höhere Forstbehörde (17.01) hat darauf hingewiesen, dass die Planung den zwischen Meckenbeuren und der Kreisgrenze Ravensburg das Schussental querenden Wildtierkorridor von landesweiter Bedeutung berührt. Die Vorhabenträgerin hat diesen im Planfeststellungsabschnitt 3 dargestellt, nicht jedoch im PFA 4.

Die Vorhabenträgerin geht in Übereinstimmung mit den „Hinweisen des Eisenbahn-Bundesamts zur ökologischen Wirkungsprognose in UVS, LBP und FFH-Verträglichkeitsprüfungen bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Eisenbahnen des Bundes“ von 2004 (dort S. 35) davon aus, dass das Risiko für Säugetiere, bei Querung der Trasse von einem Zug erfasst zu werden, infolge der Geschwindigkeitserhöhung steigen wird, aber auf Grundlage des derzeitigen Kenntnisstandes nicht zu quantifizieren ist.

Die Anhörungsbehörde geht davon aus, dass bei einem querenden Wildtierkorridor eine vertiefende Ermittlung des Unfallrisikos anhand der konkreten Gegebenheiten geboten sein kann, weist aber darauf hin, dass im vorliegenden PFA 4 der Korridor allerdings parallel zur Bahnlinie verläuft. Im Hinblick darauf hält es die Anhörungsbehörde nicht für geboten, der Vorhabenträgerin vertiefende Untersuchungen aufzugeben. Dem folgt die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis, zumal die diskutierte Geschwindigkeitserhöhung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist und damit etwa verbundene Auswirkungen nicht im Rahmen dieser Planfeststellung zu behandeln wären.

B.4.13 Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Belange werden von der Planung nicht beeinträchtigt. Dementsprechend hat der Fachbereich Landwirtschaft am Regierungspräsidium Tübingen keine Bedenken geäußert (17.11). Es wurde allerdings auf die Überkompensation hingewiesen, die einem Öko-Konto gutgeschrieben werden sollte. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dies zu beantragen.

Einwände von privater landwirtschaftlicher Seite wurden nicht erhoben.

B.4.14 Luft und Klima

Die Belange von Luft und Klima sind ausreichend gewahrt.

Im Zuge der Elektrifizierung gehen Vegetationselemente mit lufthygienischer und/oder klimatischer Ausgleichsfunktion verloren. Die Vegetationsflächenverluste sind allerdings im Wesentlichen auf den Böschungsbewuchs beschränkt, so dass lediglich mit sehr kleinräumigen Auswirkungen auf die lufthygienischen und klimatischen Verhältnisse zu rechnen ist. Als maximaler Wirkungsbereich wird eine Entfernung von 20 m zum Gleiskörper angenommen.

Während der Bauzeit wird es zu Luftbelastungen durch Staub und Abgase kommen. Betriebsbedingt wird zwar der Metallabrieb von den überwiegend aus Kupfer bestehenden Fahrleitungen und Stromabnehmern als neue Emissionsquelle hinzukommen. Der betriebsbedingt freigesetzte Metallstaub aus dem Leitungsabrieb verbleibt zwar zu einem großen Teil auf dem Bahnkörper. Allerdings kann es auch in einem bis zu etwa 10 m breiten Streifen entlang der Strecke zu Austrägen in die an den Bahnkörper angrenzenden Flächen kommen, wobei jedoch davon ausgegangen werden kann, dass sich die dabei auftretenden Mengen in einem zu vernachlässigenden Rahmen bewegen.

Insgesamt wird sich die Luftschadstoffbelastung im Umfeld der Bahnstrecke infolge der Elektrifizierung deutlich verringern, da die von den Dieselloks im Betrieb freigesetzten Schadstoffe (NO_x, CO, CO₂ und Kohlenwasserstoffe) nicht mehr auftreten werden.

B.4.15 Landschaftsbild

Unabhängig von dem Verlust landschaftsprägender Gehölzbestände hat die Elektrifizierung eine naturferne Überprägung der Landschaft zur Folge. Die Wahrnehmbarkeit der Bahntrasse wird sich durch die Oberleitungsanlage deutlich verstärken. In den meisten Trassenabschnitten tragen ein relativ bewegtes Relief und/oder eine vergleichsweise gut durch Gehölze strukturierte Landschaft zu einer Verringerung der visuellen Wahrnehmbarkeit der Trasse bei. Eine erhöhte Empfindlichkeit besteht vor allem zwischen Friedrichshafen und dem Don-Bosco-Haus im Eriskircher Ried. Hier gehen trassenbegleitende Gehölze verloren und die verbleibenden Strukturen haben überwiegend keine oder nur geringe abschirmende Wirkung (Grünland, Acker, Kleingärten). Im weiteren Verlauf nimmt die Strukturierung durch Obstkulturen (teilweise mit Hochstammrestbeständen) zu. Insgesamt können die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zwar nicht ausgeglichen werden, durch die Wiederherstellung naturraumtypischer Landschaftselemente sowie landschaftsgemäßer Nutzungsformen im Plangebiet werden sie jedoch gleichwertig kompensiert.

B.4.16 Ver- und Entsorgungsleitungen

Anlage 8 der genehmigten Planunterlagen stellt die von der Planung betroffenen Leitungen dar. Bedenken geäußert hat lediglich die Deutsche Telekom Technik GmbH (17.05). Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, deren Belange zu berücksichtigen (Zusage A 3.1).

Auch im Übrigen trägt die Planung den Belangen der betroffenen Leitungsträger Rechnung. Die Kostentragung für eventuelle Sicherung/Verlegung der Leitungen resultiert aus den bestehenden Vertragsverhältnissen und den allgemein geltenden gesetzlichen Regelungen und ist nicht Inhalt der Planfeststellung.

B.4.17 Öffentliche Straßen und Wege

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber der Straßenbauverwaltung (17.06) zugesagt, detaillierte Planunterlagen für die im Einzelnen Ingenieurbauwerke in den weiteren Planungsphasen vorzulegen und mit den zuständigen Straßenbaulastträgern abzustimmen, sowie nach Abschluss der Baumaßnahmen die aktualisierten Bestandspläne an den Baulastträger zu übergeben (Zusage A 3.3).

Gegenüber der Unteren Straßenbehörde (Landratsamt Friedrichshafen, 17.14) hat die Vorhabenträgerin zugesagt, für eine Abstimmung der Bauabläufe bei der Südumfahrung Kehlen zur Verfügung zu stehen (Neubau Brücke bei ca. Bahn-km 191,85).

Gegenüber der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (17.17) hat die Vorhabenträgerin bestätigt, die Planung berücksichtige die Verlegung einer Weichenverbindung im Bahnhof Friedrichshafen. Die Oberleitung werde auf den geänderten Bestand aufgesetzt.

Die Berücksichtigung einer Elektrifizierung der Anlagen der Bodensee-Oberschwaben–Bahn („BOB“) ist nicht Inhalt der vorliegenden Planung. Hinreichend konkretisierte Planungen hierfür sind der Anhörungsbehörde auch nicht bekannt. Jedenfalls ist nach Angaben der Vorhabenträgerin eine spätere Umsetzung mit der aktuellen Planung möglich, werde aber Anpassungen erfordern.

Der Einwander mit der Kennnummer 18.11 hat für die Querung der Paulinenstraße (B30) in Friedrichshafen auf der Linie Friedrichshafen-Stadt – Lindau eine Unterführung gefordert. Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, bei der erst kürzlich durchgeführten Verkehrsschau habe es keinerlei Beanstandungen am Bahnübergang sowie am Verkehrsfluss in diesem

Bereich gegeben. Die Elektrifizierungsmaßnahme erfordert jedenfalls keine Beseitigung des Bahnübergangs.

Der Einwender ist weiterhin der Auffassung, die Eienbahnstrecke Friedrichshafen Stadt-Friedrichshafen-Hafen sei entbehrlich. Ohne dies im Einzelnen darzulegen, lässt die Einwendung auch offen, inwieweit dem Einwender zustehende Rechtspositionen dadurch nachteilig beeinträchtigt sein sollen. Eine weitere Erörterung der Einwendung erübrigt sich daher.

B.4.18 Militärische Belange

Die Bahnstrecke 4500 quert in Friedrichshafen die B 31, die als Axialstraße 779 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist. Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement Stuttgart (17.16) zugesagt, für Baumaßnahmen, die das Militärstraßengrundnetz berühren, die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS)“ einzuhalten.

Die Vorhabenträgerin hat außerdem zugesagt, Einschränkungen für militärische Eisenbahntransporte /-verladungen während der Bauzeit dem Landeskommmando Bayern – FG Verkehrsinfrastruktur und Wallmeister, Ingolstädter Str. 240 in 80939 München frühzeitig schriftlich anzuzeigen.

B.4.19 Kommunale Belange

B.4.19.1 Gemeinde Langenargen

Die Einwenderin befürchtet Beschränkungen bei der von ihr beabsichtigten Bauleitplanung für das Neubaugebiet „Gräben VI“. Wo die Einwenderin zukünftig Standorte für Carports vorsehe, beinhalte die Planung der Vorhabenträgerin Abstandsflächen, die nicht bebaut werden dürfen.

Der Vorhabenträger erwidert in seiner Stellungnahme, dass auf die Abstandsfläche zur Oberleitung aus Sicherheitsgründen nicht verzichtet werden könne.

Die Einwendung wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen, weil die reine, noch nicht hinreichend konkretisierte Planungsabsicht bezüglich eines Neubaugebietes „Gräben

VI“ gegenüber der hier verfahrensgegenständlichen Planung des Vorhabenträgers nachrangig ist. Die Planung des Vorhabenträgers ist durch die öffentliche Auslegung der Planunterlagen - anders als die Planung der Einwenderin, die dieses Stadium jedenfalls zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung der hier verfahrensgegenständlichen Planunterlagen noch nicht erreicht hatte - bereits hinreichend konkretisiert.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Stellungnahme aber darauf hingewiesen, dass eine Abstimmung der Planungen möglich ist – dies kann außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geschehen.

Die Einwenderin macht weiterhin erste Abstimmungen geltend, die es mit der Vorhabenträgerin hinsichtlich eines Haltepunktes gegeben habe, den die Vorhabenträgerin auf dem Gebiet der Gemeinde einrichten wollte. Dieser Haltepunkt sei nun einzurichten bzw. in die Planung mit aufzunehmen.

Da eine rechtliche Verpflichtung zu der angesprochenen Planung nicht besteht, kann die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger hierzu nicht verpflichten; die Forderung wird daher zurückgewiesen. Die gewünschte Planung kann mit dem Vorhabenträger davon unabhängig aber außerhalb dieses Verfahrens verhandelt werden.

B.4.19.2 Stadt Friedrichshafen

Die von der Stadt angesprochenen Punkte lassen keine Konflikte mit der vorliegenden Planung erkennen. Fachtechnische Hinweise zum Natur- und Artenschutz werden zur Kenntnis genommen, ziehen aber keinen Bedarf nach sich, die verfahrensgegenständlichen Planunterlagen zu ändern.

B.4.19.3 Gemeinde Meckenbeuren

Die Gemeinde Meckenbeuren macht u.a. geltend, sie sei als Eigentümerin und Betreiberin einer in der Einwendung näher bezeichneten Kindertagesstätte und eines Bildungszentrums von Emissionen aus dem Vorhabens betroffen. Das Vorhaben greife zudem in ihre kommunale Planungshoheit ein. Schließlich verstoße das Vorhaben gegen den kommunalen Lärmaktionsplan.

Lärmschutzansprüche bestehen mangels Anwendbarkeit der 16. BImSchV nicht. Insoweit wird auf die Ausführungen oben unter Pkt. B. 4.4 verwiesen.

Auch eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist nicht ersichtlich. Die Einwenderin weist auf den Bebauungsplan „Buch-West“ hin. Der Planaufstellungsbeschluss hierfür wurde am 11.09.2013 gefasst; der Bebauungsplan wurde am 08.10.2014 als Satzung beschlossen (vgl. Fax vom 14.10.2014, bei 17.09 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde). Die Planung sieht passive Schallschutzmaßnahmen vor.

Wenn die Einwenderin auf eine hohe Belastung durch Schienenverkehrslärm in dem Planbereich hinweist, und Schallschutzmaßnahmen fordert, verkennt sie, dass es sich nicht um eine Belastung handelt, die dem hier verfahrensgegenständlichen Planvorhaben zuzurechnen ist (siehe dazu oben unter Pkt. B.4.4). Bestehenden Belastungen hat die Einwenderin durch entsprechende Schutzmaßnahmen in der eigenen Planung Rechnung zu tragen.

Hinsichtlich der von der Einwenderin geltend gemachten kommunalen Lärmaktionsplanung weist die Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme gegenüber der Planfeststellungsbehörde auf Rechtsprechung hin (VG Freiburg, Urteil vom 25.07.2014 – 5 K 1491/13) der zufolge davon auszugehen ist, dass Lärmaktionspläne – und damit auch der Lärmaktionsplan der Einwenderin vom 23.05.2012 - generell keine Drittbindung entfalten und damit keine Ermächtigungsgrundlage zur Durchsetzung von Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Vorhabenträgerin darstellen können. Nach § 47d Abs. 2a BImSchG sind die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen lediglich verpflichtet, an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe der Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken. Auf das genannte Urteil wird verwiesen. Davon abgesehen kann mit der Planfeststellung die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger lediglich dann Lärmschutzmaßnahmen auferlegen, wenn mit der Planung Tatbestände erfüllt sind, an die der Gesetzgeber die Pflicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen knüpft. Das ist hier jedoch nicht der Fall (dazu im Einzelnen oben unter Pkt. B.4.4).

Soweit die Einwenderin die Aussage der Vorhabenträgerin anzweifelt, eine wesentliche Erhöhung der betriebsbedingten Erschütterungen werde nicht eintreten, wird aus der Einwendung nicht deutlich, inwieweit Belange der Einwenderin betroffen wären, wenn diese Zweifel berechtigt sein sollten. Dem Einwand muss daher an dieser Stelle jedenfalls nicht weiter nachgegangen werden. Davon abgesehen ist das Thema „Erschütterungen“ oben unter Pkt. B.4.6 hinreichend erörtert.

B.4.20 EG Prüfverfahren

Die Planung entspricht den Vorgaben der Interoperabilität und den dazu ergangenen technischen Spezifikationen zur Interoperabilität (TSI). Das entsprechende Prüf- und Bewertungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt und der Ergebnisbericht dem EBA vorgelegt. Abweichungen von Interoperabilitätsanforderungen wurden nicht festgestellt.

B.4.21 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE 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 alle 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.4.22 Private Belange; Entscheidung zu den privaten Einwendungen

B.4.22.1 Allgemeines

Im Rahmen des Datenschutzes und der damit verbundenen Anonymisierung der Einwendungen erhalten mit ihrem jeweiligen Zustellungsschreiben alle Einwender eine Kennnummer. Unter dieser Kennnummer finden die Einwender im Folgenden die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu ihrem Vorbringen. Dabei werden die Einwender unabhängig von ihrem Geschlecht aus Gründen der Anonymisierung und Verfahrensvereinfachung als „Einwender“ bezeichnet.

Die erhobenen Einwendungen betreffen zu einem wesentlichen Teil diejenigen Themen, die oben unter den Punkten B.4.1 – B. 4.22 behandelt wurden. Soweit in den privaten Einwendungen diese Punkte angesprochen werden (hauptsächlich Schall und

Erschütterungen) wird zur Würdigung der Einwendungen auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu diesen Punkten verwiesen.

Soweit in den privaten Einwendungen andere als die oben genannten Punkte, oder diese weitergehend, angesprochen werden, wird hierauf im Folgenden eingegangen.

B.4.22.2 Wertminderung, Enteignungsentschädigung

B.4.22.2.1 Enteignungsentschädigungen

Ist ein Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung oder Belastung der für das planfestgestellte Vorhaben benötigten Fläche bereit, ist zur Ausführung des Vorhabens die Enteignung zulässig. Der vorliegende Beschluss bewirkt aber für die Betroffenen noch keinen unmittelbaren Rechtsverlust; wenn zwischen dem Betroffenen und dem Vorhabenträger keine Einigung erzielt werden kann, wäre hierüber im gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren zu entscheiden, in dem dann auch die Entschädigungsfragen zu regeln wären.

B.4.22.2.2 Wertminderungen

Soweit einige Einwender geltend machen, der Wert ihrer Grundstücke werde – ohne unmittelbare Beeinträchtigung – allein durch den Umstand, dass die Strecke zukünftig elektrifiziert betrieben wird, im Wert gemindert, so dass hierfür eine Entschädigung zu leisten sei, kann dem nicht gefolgt werden.

Eigentümer von an Verkehrswegen gelegenen Grundstücken sind generell dem Risiko ausgesetzt, dass an dem Verkehrsweg Veränderungen vorgenommen werden. Ein Schutz für ein etwaiges Vertrauen darin, dass Verkehrswege unverändert bleiben, besteht nicht. Davon abgesehen ließen sich etwaige Schwankungen auf dem Immobilienmarkt kaum mit hinreichender Sicherheit dem Vorhaben zuordnen. Der Entfall von Dieselabgasen bei der zukünftig elektrischen Traktion kann im Übrigen auch als werterhaltend angesehen werden.

B.4.22.3 Maststandorte

Soweit sich die **Einwender mit der Kennnummer 18.02, 18.03, 18.08, 18.10, 18.13-1, 18.13-2, 18.13-3, 18.14** in ihren Einwendungen nach den genauen Standorten der Oberleitungsmasten erkundigen, ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger die

genauen Maststandorte in den Planunterlagen lediglich dort kenntlich macht, wo der jeweilige Maststandort mit der Inanspruchnahme von Fremdgrund verbunden und daher eine entsprechende Festlegung erforderlich ist. Soweit die Vorhabenträgerin nicht auf das Eigentum Dritter zugreifen muss, werden die Standorte in der Planfeststellung nicht festgeschrieben. Dies ist rechtlich nicht zu beanstanden, da es keinen Rechtsanspruch auf ein unverändertes Wohnumfeld gibt. Die „unverbaute Aussicht“ ist kein schutzbedürftiger Belang, solange keine Besonderheiten vorgetragen oder sonst wie ersichtlich werden, die im Einzelfall eine abweichende Betrachtungsweise rechtfertigen; Letzteres ist vorliegend nicht gegeben.

B.4.22.4 Privateinwendungen

B.4.22.4.1 Einwender 18.01 und 18.02

Lärmschutzansprüche auf Grundlage der 16.BImSchV bestehen zu Gunsten beider Einwender nicht, weil die Voraussetzungen hierfür nicht erfüllt sind; grundrechtlicher Lärmschutz kommt ebenfalls nicht in Betracht, weil an dem Wohnhaus der Einwender ausweislich der schalltechnischen Untersuchung des Vorhabenträgers Immissionswerte anliegen (64 dB(A) am Tage und 59 dB(A) nachts), die aus grundrechtlicher Sicht noch nicht problematisch sind.

Wegen der Einzelheiten zum Lärmschutz wird auf die Ausführungen oben im allgemeinen Teil des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Hinweis: Die Einwendung 18.01 wurde von weiteren Unterstützern unterschrieben – allerdings jeweils ohne Nennung einer ladungsfähigen Anschrift. Dieses Unterstützer konnten deshalb nicht als Einwender berücksichtigt werden.

B.4.22.4.2 Einwender 18.03

Die Inanspruchnahme des Grundstückes ist nach der nachvollziehbaren Darstellung des Vorhabenträgers nicht vermeidbar. Der notwendige Erwerb umfasst 3 qm, die dinglich zu belastende Fläche umfasst 255 qm, auf welchen künftig eine Aufwuchsbeschränkung einzuhalten sein wird. Die Inanspruchnahmen sind, bei einer Flurstücksgröße von 12.609 qm und der Nutzung als Grün- bzw. Gartenland, nach Meinung der Planfeststellungsbehörde angesichts des planerischen Ziels nicht unverhältnismäßig. Auf die Ausführungen hinsichtlich der Enteignungsentschädigung wird hingewiesen.

B.4.22.4.3 Einwender 18.04

Der Einwender setzt sich mit seiner Einwendung ausführlich mit den Grundlagen der verfahrensgegenständlichen Planung, insbesondere dem künftigen Betriebsprogramm und der schalltechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin auseinander. Diese Themen werden oben im allgemeinen Teil, auf den hier verwiesen wird, des Beschlusses behandelt. Die vom Einwender geforderten Festlegungen in der Planfeststellung hinsichtlich eisenbahnbetrieblicher Technik sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

B.4.22.4.4 Einwender 18.06-1 und 18.06-2

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Mastgasse der Strecke 4531 (Bodensee-Gürtelbahn) u.a. im Bereich des angesprochenen Grundstückes auf die andere, dem betroffenen Grundstück abgewandte Gleisseite zu verlegen, so dass sich die Einwendung erledigt hat.

B.4.22.4.5 Einwender 18.08

Eine Inanspruchnahme von Eigentum des Einwenders ist in der Planung des Vorhabenträgers nicht vorgesehen.

Soweit der Einwender zu bedenken gibt, dass möglicherweise ein andauernder Brummtönen von der Oberleitung ausgeht, ist darauf hinzuweisen, dass dies z.B. bei hochfrequenten 50-Hz-Hochspannungsleitungen auftreten kann, nicht jedoch bei einer - hier verfahrensgegenständlichen - tieffrequenten Bahnstromleitung (16,7 Hz).

B.4.22.4.6 Einwender 18.09

Es wird auf den allgemeinen Teil des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

B.4.22.4.7 Einwender 18.10

Der Einwender setzt sich detailliert mit der Gesamtplanung und ihren Auswirkungen auseinander. Die dabei angesprochenen Themen wurden im allgemeinen Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses behandelt – hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Eine Betroffenheit in Grundeigentum ist nicht vorgetragen oder sonst ersichtlich; auch sonstige Beeinträchtigungen eigener Rechte sind nicht erkennbar. Das Wohngrundstück liegt nicht unmittelbar an der Bahnstrecke, sondern in zweiter Reihe, so dass selbst die Frage der

künftigen Maststandorte in Bezug auf dieses Grundstück keine schutzwürdigen Belange berühren kann.

B.4.22.4.8 Einwender 18.11

Die Einwendung lässt keine Betroffenheit des Einwenders in einer ihm zustehenden Rechtsposition erkennen.

B.4.22.4.9 Einwender 18.12

Das Grundstück der Einwenderin Flst. 1261/1 der Gemarkung Friedrichshafen wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung benötigt (LBP-Maßnahme A4). Die Planung sah ursprünglich vor, das Grundstück dinglich zu belasten. Auf Wunsch der Einwenderin hat die Vorhabenträgerin zugesagt, das Grundstück zu erwerben. Die Einwendung ist damit erledigt.

B.4.22.4.10 Einwender 18.14

Die Einwenderin ist in ihrem Grundeigentum an Flst. 129/8 der Gemarkung Friedrichshafen betroffen. Es ist 392 qm groß, davon sollen 4 qm erworben werden. Eine Planungsalternative besteht nicht, da die Lage der Maste durch den engen Kurvenradius nicht verändert werden kann. Die Inanspruchnahme ist zumutbar; ein Übernahmeanspruch besteht offensichtlich nicht, da eine Nutzung des verbleibenden Grundstückes in angemessenem Umfang möglich bleibt.

Das Wohngrundstück Rotenmoos 14 und 14/1 (Flurstücks 1262/3 der Gemarkung Friedrichshafen) ist von der Planung nicht nachteilig betroffen. Fragen der elektromagnetischen Verträglichkeit der Planung wurden oben im allgemeinen Teil, auf den hier verwiesen wird, dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt.

B.4.22.4.11 Einwender 18.13-1, 18.13-2, 18.13-3, 18.15-1, 18.15-2, 18.16-1, 18.16-2, 18.17-1, 18.17-2, 18.18-1, 18.18-2, 18.18-3, 18.18-4, 18.18-5

In Bezug auf den Einwender 18.13-3 liegt keine Betroffenheit in Grundeigentum vor. Im Übrigen sind die Einwender durch die in den Planunterlagen vorgesehene Belastung ihres Grundeigentums mit einer Grunddienstbarkeit für den Schwenkbereich der Verstärkerleitung betroffen. Auf ihre Einwendungen hin hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Mastgasse der

Strecke 4531 (Bodensee-Gürtelbahn) in den folgenden Abschnitten auf die jeweils andere Seite zu verlegen:

- von Bahn-km 2,47 bis 3,34 von links nach rechts
- von Bahn-km 7,40 - 7,77 und 8,20 bis 8,60 von rechts nach links.

Damit haben sich die Einwendungen insoweit erledigt. Die weiteren von den Einwendern angesprochenen Themen (Lärm, Erschütterungen) wurden oben im allgemeinen Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits behandelt; hierauf wird verwiesen.

B.5 Gesamtabwägung

An der Durchführung des genehmigten Vorhabens 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. Dem Vorhaben stehen keine Belange in der Weise entgegen, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens hinter diese Belange zurücktreten müsste.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss ist gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar, weil das damit genehmigte Vorhaben in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, die Anlage 1 zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes unter Punkt 1. „Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ (Ifd. Nr. 24) als Teil des Vorhabens „ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (1. Baustufe), eingestellt ist.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des 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, 68165 Mannheim,

erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Sie 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 Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen 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.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst in § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen 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, 68165 Mannheim

gestellt und begründet werden.

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hannover
Hannover, den 29.10.2015
Az.: 591ppw/044-2300#003**

Im Auftrag

(Zinn)