



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Az: 591ppw/044-2300#002
Datum: 15.10.2015

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

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

im Planfeststellungsabschnitt 3, Landkreis Ravensburg,

Bahn-km 154,570 bis 185,204 der Eisenbahnstrecke 4500 Ulm -
Friedrichshafen“

Vorhabenträger:
DB Netz AG
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil.....	5
A.1	Feststellung des Plans.....	5
A.1	Planunterlagen.....	5
A.2	Besondere Entscheidungen.....	14
A.2.1	Wasserrechtliche Entscheidungen.....	14
A.2.2	Konzentrationswirkung.....	15
A.3	Nebenbestimmungen und Hinweise, Zusagen des Vorhabenträgers.....	16
A.3.1	Unterrichtungspflichten.....	16
A.3.2	VV BAU und VV BAU-STE, VV IST.....	16
A.3.3	Gewässerschutz.....	16
A.3.4	Kultur- und Sachgüter, Denkmalschutz.....	17
A.3.5	Kampfmittelbeseitigung.....	17
A.3.6	Pflegekonzept bei Kompensationsmaßnahmen.....	17
A.3.7	Ökologische Baubegleitung.....	18
A.3.8	Natur- und Artenschutz.....	18
A.3.9	Schallimmissionen und Erschütterungen.....	19
A.4	Zusagen des Vorhabenträgers.....	21
A.4.1	Lärm- und Erschütterungsschutz.....	21
A.4.2	Natur und Landschaft.....	21
A.4.3	Boden.....	22
A.4.4	Landwirtschaft.....	23
A.4.5	terranets BW GmbH, 11.02.....	23
A.4.6	EnBW Regional AG, 11.07.....	24
A.4.7	Deutsche Telekom Technik GmbH, 11.20.....	24
A.4.8	Amprion GmbH, 11.22.....	24
A.4.9	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement Stuttgart (BAIUDBw), 11.01.....	25
A.4.10	Einwender 12.09.....	25
A.4.11	Einwender 12.11.....	25
A.4.12	Einwender 12.12.....	25

A.4.13	Einwender 12.13	26
A.5	Sofortige Vollziehung	26
A.6	Kosten	26
B.	Begründung.....	28
B.1	Sachverhalt.....	28
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	28
B.1.2	Einleitung und Verlauf des Planfeststellungsverfahrens	28
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	33
B.3	Umweltverträglichkeit.....	34
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	34
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	34
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	39
B.4.1	Planrechtfertigung.....	39
B.4.2	Abschnittsbildung.....	39
B.4.3	Standortalternativen (Umrichterwerk Niederbiegen)	39
B.4.4	Schutz vor Lärmemissionen aus dem Eisenbahnbetrieb	40
B.4.5	Baulärm	48
B.4.6	Betriebslärm des Umrichterwerks Niederbiegen.....	48
B.4.7	Schutz vor Erschütterungen aus Bau und Betrieb	50
B.4.8	Elektromagnetische Felder.....	51
B.4.9	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	54
B.4.10	Naturschutz und Landschaftspflege	57
B.4.11	Bodenschutz	79
B.4.12	Denkmalschutz; Kultur- und sonstige Sachgüter	80
B.4.13	Forstwirtschaft.....	83
B.4.14	Landwirtschaft.....	83
B.4.15	Brand- und Katastrophenschutz	84
B.4.16	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	85
B.4.17	Öffentliche Straßen und Wege	85
B.4.18	Kampfmittel.....	86
B.4.19	Militärische Belange	86
B.4.20	Kommunale Belange	86
B.4.21	Weitere öffentliche Belange, Sonstiges	90

B.4.22	EG Prüfverfahren	90
B.4.23	VV BAU und VV BAU-STE	90
B.4.24	Private Belange; Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu den privaten Einwendungen	91
B.5	Gesamtabwägung.....	100
B.6	Sofortige Vollziehung	100
B.7	Kostenentscheidung	100
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	101

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 3, Landkreis Ravensburg, Bahn-km 154,570 bis 185,204 der Eisenbahnstrecke 4500 Ulm - Friedrichshafen“ 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	Datum
	Inhaltsverzeichnis der Gesamtunterlage		
1.	Erläuterungsbericht		01.06.2015
2.	Übersichtspläne (nur zur Information)		
2.1	Übersichtskarte	1:100.000	30.08.2013

3.	Bauwerksverzeichnis		01.06.2015
4.	Technische Lagepläne M 1:1000		
4.1	Lagepläne	1:1.000	
Strecke 4500			
4.1 Bl. 01	Lageplan Blatt 01	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 02	Lageplan Blatt 02	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 03	Lageplan Blatt 03	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 04	Lageplan Blatt 04	1:1.000	01.06.2015
4.1 Bl. 05	Lageplan Bl. 05	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 06	Lageplan Bl. 06	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 07	Lageplan Bl. 07	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 08	Lageplan Bl. 08	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 09	Lageplan Bl. 09	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 10	Lageplan Bl. 10	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 11	Lageplan Bl. 11	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 12	Lageplan Bl. 12	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 13	Lageplan Bl. 13	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 14	Lageplan Bl. 14	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 15	Lageplan Bl. 15	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 16	Lageplan Bl. 16	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 17	Lageplan Bl. 17	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 18	Lageplan Bl. 18	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 19	Lageplan Bl. 19	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 20	Lageplan Bl. 20	1:1.000	01.06.2015
4.1 Bl. 21	Lageplan Bl. 21	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 22-1	Lageplan Bl. 22-1	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 22-2	Lageplan Bl. 22-2	1:1.000	01.06.2015
4.1 Bl. 23	Lageplan Bl. 23	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 24	Lageplan Bl. 24	1:1.000	30.08.2013

4.1 Bl. 25	Lageplan Bl. 25	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 26	Lageplan Bl. 26	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 27	Lageplan Bl. 27	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 28	Lageplan Bl. 28	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 29	Lageplan Bl. 29	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 30	Lageplan Bl. 30	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 31	Lageplan Bl. 31	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 32	Lageplan Bl. 32	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 33	Lageplan Bl. 33	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 34	Lageplan Bl. 34	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 35	Lageplan Bl. 35	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 36	Lageplan Bl. 36	1:1.000	30.08.2013
4.1 Bl. 37	Lageplan Bl. 37	1:1.000	30.08.2013
5.	Höhenpläne Gleisabsenkung		
5.1	Gleisabsenkung km 173,403	1:500/50	30.08.2013
5.2	Gleisabsenkung km 176,825	1:500/50	30.08.2013
6.	Regelquerschnitte (RQ)		
6.1	RQ Elektrifizierung mit OL – Freie Strecke	1:100	30.08.2013
6.2	RQ Elektrifizierung mit OL – Bahnhof	1:100	30.08.2013
6.3	RQ Gleisabsenkung km 173,403	1:100	30.08.2013
6.4	RQ Gleisabsenkung km 176,825	1:100	30.08.2013
7.	Bauwerkspläne		
7.1	Berührungsschutz Varianten	1:20	30.08.2013
7.2	Vogelschutzmaßnahmen (nur zur Information)		
7.3	Umrichterwerk Niederbiegen		
7.3.1	Umrichterwerk Niederbiegen – Grundriss	1:500	29.12.2012
7.3.2	Umrichterwerk Niederbiegen – Zufahrt	1:1000	29.12.2012
7.4	SÜ Aulendorf – km 158,259		

7.4.1	SÜ Aulendorf – Übersichtslageplan	1:100	01.06.2015
7.4.2	SÜ Aulendorf - Bauwerksplan	1:50	01.06.2015
7.5	SÜ Fronreute – km 170,354		
7.5.1	SÜ Fronreute – Übersichtslageplan	1:500	01.06.2015
7.5.2	SÜ Fronreute – Grundriss	1:100	01.06.2015
7.5.3	SÜ Fronreute – Ansicht und Schnitte	1:50	01.06.2015
8.	Leitungen - nur zur Information, keine Planunterlagen -		
8.1	Tabellarische Übersicht Leitungen		30.08.2013
9.	Grunderwerb		
9.1	Grunderwerbsverzeichnis		20.11.2014
9.2	Übersicht Grunderwerb- Blattsnitte - Bl. 1 - 7	1:10.000	30.08.2013
9.3	Grunderwerb Detailpläne		
9.3.1	Grunderwerb Detailplan Bl. 01	1:500	30.08.2013
9.3.2	Grunderwerb Detailplan Bl. 02	1:500	30.08.2013
9.3.3	Grunderwerb Detailplan Bl. 03	1:500	30.08.2013
9.3.4	Grunderwerb Detailplan Bl. 04	1:500	30.08.2013
9.3.5	Grunderwerb Detailplan Bl. 05	1:500	30.08.2013
9.3.6	Grunderwerb Detailplan Bl. 06	1:500	30.08.2013
9.3.7	Grunderwerb Detailplan Bl. 07	1:500	30.08.2013
9.3.8	Grunderwerb Detailplan Bl. 08	1:500	30.08.2013
9.3.9	Grunderwerb Detailplan Bl. 09	1:500	30.08.2013
9.3.10	Grunderwerb Detailplan Bl. 10	1:500	30.08.2013
9.3.11	Grunderwerb Detailplan Bl. 11	1:500	30.08.2013
9.3.12	Grunderwerb Detailplan Bl. 12	1:500	30.08.2013
9.3.13	Grunderwerb Detailplan Bl. 13	1:500	30.08.2013
9.3.14	Grunderwerb Detailplan Bl. 14	1:500	30.08.2013
9.3.15	Grunderwerb Detailplan Bl. 15	1:500	30.08.2013

9.3.16	Grunderwerb Detailplan Bl. 16	1:500	30.08.2013
9.3.17	Grunderwerb Detailplan Bl. 17	1:500	30.08.2013
9.3.18	Grunderwerb Detailplan Bl. 18	1:500	30.08.2013
9.3.19	Grunderwerb Detailplan Bl. 19	1:500	30.08.2013
9.3.20	Grunderwerb Detailplan Bl. 20	1:500	30.08.2013
9.3.21	Grunderwerb Detailplan Bl. 21	1:500	30.08.2013
9.3.22	Grunderwerb Detailplan Bl. 22	1:500	30.08.2013
9.3.23	Grunderwerb Detailplan Bl. 23	1:500	30.08.2013
9.3.24	Grunderwerb Detailplan Bl. 24	1:500	30.08.2013
9.3.25	Grunderwerb Detailplan Bl. 25	1:500	30.08.2013
9.3.26	Grunderwerb Detailplan Bl. 26	1:500	30.08.2013
9.3.27	Grunderwerb Detailplan Bl. 27	1:500	30.08.2013
9.3.28	Grunderwerb Detailplan Bl. 28	1:500	30.08.2013
9.3.29	Grunderwerb Detailplan Bl. 29	1:500	30.08.2013
9.3.30	Grunderwerb Detailplan Bl. 30	1:500	30.08.2013
9.3.31	Grunderwerb Detailplan Bl. 31	1:500	30.08.2013
9.3.32	Grunderwerb Detailplan Bl. 32	1:500	30.08.2013
9.3.33	Grunderwerb Detailplan Bl. 33	1:500	30.08.2013
9.3.34	Grunderwerb Detailplan Bl. 34	1:500	30.08.2013
9.3.35	Grunderwerb Detailplan Bl. 35	1:500	30.08.2013
9.3.36	Grunderwerb Detailplan Bl. 36	1:500	30.08.2013
9.3.37	Grunderwerb Detailplan Bl. 37	1:500	30.08.2013
9.3.38	Grunderwerb Detailplan Bl. 38	1:500	30.08.2013
9.3.39	Grunderwerb Detailplan Bl. 39	1:500	30.08.2013
9.3.40	Grunderwerb Detailplan Bl. 40	1:500	30.08.2013
9.3.41	Grunderwerb Detailplan Bl. 41	1:500	30.08.2013
9.3.42	Grunderwerb Detailplan Bl. 42	1:500	30.08.2013
9.3.43	Grunderwerb Detailplan Bl. 43	1:500	30.08.2013
9.3.44	Grunderwerb Detailplan Bl. 44	1:500	30.08.2013
9.3.45	Grunderwerb Detailplan Bl. 45	1:500	30.08.2013
9.3.46	Grunderwerb Detailplan Bl. 46	1:500	30.08.2013
9.3.47	Grunderwerb Detailplan Bl. 47	1:500	30.08.2013

9.3.48	Grunderwerb Detailplan Bl. 48	1:500	30.08.2013
9.3.49	Grunderwerb Detailplan Bl. 49	1:500	30.08.2013
9.3.50	Grunderwerb Detailplan Bl. 50	1:500	30.08.2013
9.3.51	Grunderwerb Detailplan Bl. 51	1:500	30.08.2013
9.3.52	Grunderwerb Detailplan Bl. 52	1:500	30.08.2013
9.3.53	Grunderwerb Detailplan Bl. 53	1:500	20.11.2014
9.3.54	Grunderwerb Detailplan Bl. 54	1:500	30.08.2013
10.	Fachbeitrag Geologie und Hydrogeologie - nur zur Information, keine Planunterlage -		
10.1	Erläuterungsbericht (nur zur Information)		16.01.2012
11.	Umweltverträglichkeitsstudie - nur zur Information, keine Planunterlage -		
11.1	Bericht		30.08.2013
11.2	Vorhandene und geplante Nutzung		30.08.2013
11.2.0	Vorhandene und geplante Nutzung (Legende)		30.08.2013
11.2.1	Vorhandene und geplante Nutzung (Bl. 01)		30.08.2013
11.2.2	Vorhandene und geplante Nutzung (Bl. 02)	1:5000	30.08.2013
11.2.3	Vorhandene und geplante Nutzung (Bl. 03)	1:5000	30.08.2013
11.2.4	Vorhandene und geplante Nutzung (Bl. 04)	1:5000	30.08.2013
11.2.5	Vorhandene und geplante Nutzung (Bl. 05)	1:5000	30.08.2013
11.2.6	Vorhandene und geplante Nutzung (Bl. 06)	1:5000	30.08.2013
11.3	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur	1:5000	30.08.2013
11.3.0	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Legende)		30.08.2013
11.3.1	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Bl. 01)		30.08.2013
11.3.2	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Bl. 02)	1:5000	30.08.2013
11.3.3	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Bl. 03)	1:5000	30.08.2013
11.3.4	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Bl. 04)	1:5000	30.08.2013
11.3.5	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Bl. 05)	1:5000	30.08.2013
11.3.6	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Bl. 06)	1:5000	30.08.2013

11.4	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1:5000	30.08.2013
11.4.0	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Legende)		30.08.2013
11.4.1	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Bl. 01)		30.08.2013
11.4.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Bl. 02)	1:5000	30.08.2013
11.4.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Bl. 03)	1:5000	30.08.2013
11.4.4	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Bl. 04)	1:5000	30.08.2013
11.4.5	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Bl. 05)	1:5000	30.08.2013
11.4.6	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Bl. 06)	1:5000	30.08.2013
11.5	Auswirkung auf die Schutzgüter	1:5000	30.08.2013
11.5.0	Auswirkung auf die Schutzgüter (Legende)		30.08.2013
11.5.1	Auswirkung auf die Schutzgüter (Bl. 01)		30.08.2013
11.5.2	Auswirkung auf die Schutzgüter (Bl. 02)	1:5000	30.08.2013
11.5.3	Auswirkung auf die Schutzgüter (Bl. 03)	1:5000	30.08.2013
11.5.4	Auswirkung auf die Schutzgüter (Bl. 04)	1:5000	30.08.2013
11.5.5	Auswirkung auf die Schutzgüter (Bl. 05)	1:5000	30.08.2013
11.5.6	Auswirkung auf die Schutzgüter (Bl. 06)	1:5000	30.08.2013
11.6	Elektromagnetische Verträglichkeit		
11.6.0	Zusammenfassung elektromagnetische Verträglichkeit		21.03.2014
Anlage	Lagepläne	1:1000	
11.6.1	Untersuchung für die Oberleitungsanlage		30.08.2013
Anlage	Nachweis der Grenzwerteinhaltung		
11.6.2	Untersuchung für das Umrichterwerk		30.08.2013
Anhang 1	Prinzipschaltbild / Schematischer Grundriss eines einzelnen Umrichters		
Anhang 2	Grundriss der Umrichteranlage		

Anhang 3	Grundriss der Umrichteranlage (ergänzt)		
Anhang 4	Messung der magnetischen Flussdichte		
12.	Schall- und Erschütterung - nur zur Information, keine Planunterlage -		
12.1	Schalltechnische Untersuchung		26.08.2013
Anhang 1	Örtliche Bezüge der Teilbereiche und Immissionsorte		
Anhang 2	Betriebsprogramm / Emissionspegel Prognose 2025		
Anhang 3	Emissionspegel für die zulässigen Streckengeschwindigkeiten		
Anhang 4	Ergebnisse der Variantenuntersuchung		
12.2	Lageplan Schall - Bl. 1 - 18		
Bl. 01	Lageplan Schall Bl. 01	1:2000	23.08.2013
Bl. 02	Lageplan Schall Bl. 02	1:2000	23.08.2013
Bl. 03	Lageplan Schall Bl. 03	1:2000	23.08.2013
Bl. 04	Lageplan Schall Bl. 04	1:2000	23.08.2013
Bl. 05	Lageplan Schall Bl. 05	1:2000	23.08.2013
Bl. 06	Lageplan Schall Bl. 06	1:2000	23.08.2013
Bl. 07	Lageplan Schall Bl. 07	1:2000	23.08.2013
Bl. 08	Lageplan Schall Bl. 08	1:2000	23.08.2013
Bl. 09	Lageplan Schall Bl. 09	1:2000	23.08.2013
Bl. 10	Lageplan Schall Bl. 10	1:2000	23.08.2013
Bl. 11	Lageplan Schall Bl. 11	1:2000	23.08.2013
Bl. 12	Lageplan Schall Bl. 12	1:2000	23.08.2013
Bl. 13	Lageplan Schall Bl. 13	1:2000	23.08.2013
Bl. 14	Lageplan Schall Bl. 14	1:2000	23.08.2013
12.3	Erschütterungstechnische Untersuchung - nur zur Information, keine Planunterlage -		15.03.2012
12.4	Schalltechnische Untersuchung Umrichterwerk		29.11.2011

	Niederbiegen - nur zur Information, keine Planunterlage -		
Anhang 1	Immisionspegel für flächenbezogenen Schalleistungspegel		
Anhang 2	Lageplanskizze – Flächenquellen		29.11.2011
Anhang 3	Lageplanskizze – Punktquellen		29.11.2011
Anhang 4	Lageplanskizze - Immisionsorte		29.11.2011
13.	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag		
13.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag - Textteil		30.08.2013
14.	FFH Verträglichkeit - nur zur Information, keine Planunterlage -		
14.1	FFH Verträglichkeitsprüfung - "Altdorfer Wald"		30.08.2013
14.2	FFH Verträglichkeitsprüfung - "Feuchtgebiete Altshausen"		30.08.2013
14.3	FFH Verträglichkeitsprüfung - „Schussenbecken und Schmalegger Tobel“		30.08.2013
15	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		
15.1	Bericht		01.06.2015
15.2.	Bestands- und Konfliktpläne – nur zur Information, keine Planunterlagen -		
15.2.0	Bestands- und Konfliktplan (Legende)		30.08.2013
15.2.1	Bestands- und Konfliktplan (Bl. 01)	1:5000	30.08.2013
15.2.2	Bestands- und Konfliktplan (Bl. 02)	1:5000	30.08.2013
15.2.3	Bestands- und Konfliktplan (Bl. 03)	1:5000	30.08.2013
15.2.4	Bestands- und Konfliktplan (Bl. 04)	1:5000	30.08.2013
15.2.5	Bestands- und Konfliktplan (Bl. 05)	1:5000	30.08.2013
15.2.6	Bestands- und Konfliktplan (Bl. 06)	1:5000	30.08.2013
15.3	Maßnahmenpläne	1:5000	
15.3.0	Maßnahmenplan (Legende)		01.06.2015

15.3.1	Maßnahmenplan (Bl. 01)	1:5000, 1:1000	01.06.2015
15.3.2	Maßnahmenplan (Bl. 02)	1:5000, 1:1000	30.08.2013
15.3.3	Maßnahmenplan (Bl. 03)	1:5000, 1:1000	30.08.2013
15.3.4	Maßnahmenplan (Bl. 04)	1:5000, 1:1000	30.08.2013
15.3.5	Maßnahmenplan (Bl. 05)	1:5000, 1:1000	30.08.2013
15.3.6	Maßnahmenplan (Bl. 06)	1:5000, 1:1000	30.08.2013
	Umweltfachliche Stellungnahme		02.07.2015
16.	Zugzahlen Betriebsprogramm - nur zur Information, keine Planunterlage -		
	Zugzahlen Betriebsprogramm		30.08.2013
17.	Leit- und Sicherungstechnik		
17.1	Systemskizze Signalübersichtsplan Bl. 1 und 2		30.08.2013
	- Nur zur Information -	ohne Maßstab	

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

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

2.4.2 Für die bauzeitlich im Rahmen der Erstellung des Umrichterwerks gegebenenfalls erforderlich werdende Grundwasserhaltung und Ableitung desselben in ein Gewässer werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach Maßgabe dieses Beschlusses und der Planunterlagen erteilt.

2.4.3 Für die notwendigen Bauarbeiten im Bereich des Wasserschutzgebietes „Kammerbrühl“ zwischen Bahn-km 176,0 und 176,8 wird unter der Voraussetzung, dass die Oberleitungsmasten in diesem Bereich mittels Flachgründung hergestellt werden und eine qualitative Beweissicherung vorgenommen wird, die wasserrechtliche Genehmigung 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, Zusagen des Vorhabenträgers

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 Gewässerschutz

Für den Fall einer erforderlichen Grundwasserhaltung beim Bau des Umrichterwerks Niederbiegen hat die Vorhabenträgerin zum Schutz des Grundwassers in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser verhindern.

Im Bereich des Wasserschutzgebietes „Kammerbrühl“ zwischen Bahn-km 176,0 und 176,8 sind die Oberleitungsmasten mittels Flachgründung herzustellen; eine qualitative Beweissicherung ist in Absprache mit der zuständigen Wasserbehörde vorzunehmen.

A.3.4 Kultur- und Sachgüter, Denkmalschutz

Für die *archäologische Verdachtsfläche im Bereich des geplanten Umrichterwerks Niederbiegen* ist rechtzeitig vor Baubeginn eine fachkundige Untersuchung durchzuführen und im Fall archäologischer Funde deren Bergung sicherzustellen.

Bei einem Fund *bislang unerkannter Kulturdenkmale* (beispielsweise Scherben, Metallteile, Knochen oder Mauern, Gräber, Gruben, Brandschichten) ist die Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Tübingen (künftig Regierungspräsidium Stuttgart) unverzüglich zu benachrichtigen. Funde und Fundstellen sind zur sachgerechten Begutachtung mindestens bis zum 4. Werktag nach Anzeige unverändert im Boden zu belassen.

Hinweis: Für den Fund bislang unerkannter Kulturdenkmale gilt § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG).

Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen an den *denkmalrechtlich geschützten Straßenüberführungen* bei Fronreute, Bahn-km 158,259, und bei Aulendorf, Bahn-km 170,354, hat sich der Vorhabenträger zur Wahrung der Belange des Denkmalschutzes bei der Baudurchführung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde (z.B. wegen Dokumentationspflichten) in Verbindung zu setzen.

A.3.5 Kampfmittelbeseitigung

Vor Durchführung jeglicher bodeneingreifender Maßnahmen (Aushub, Bohrpfahlgründung etc.), ist am Eingriffsort eine Sondierung auf Kampfmittel durchzuführen.

A.3.6 Pflegekonzept bei Kompensationsmaßnahmen

Bei der Ausgleichsmaßnahme A 3 ist die zulässige Düngung auf Ausbringung von Festmist zu beschränken.

A.3.7 Ökologische Baubegleitung

Die fachgerechte Durchführung aller landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen ist durch eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen. Die Aufgaben der ökologischen Baubegleitung ergeben sich aus dem Umweltsleitfaden 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.3.8 Natur- und Artenschutz

A.3.8.1 Zauneidechse

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

- im Bereich der Gleisabsenkung bei Ravensburg (Bahn-km 176,825) und
- im Bereich der Gleisabsenkung bei Weingarten (Bahn-km 173,403)

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

Vergrümmungsmaßnahmen 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.3.8.2 Vogelschutz an Oberleitungsanlagen

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die vorgesehenen Maßnahmen zum Vogelschutz an den Oberleitungsanlagen anzupassen, soweit vor Baubeginn neue Erkenntnisse hierzu vorliegen.

A.3.8.3 Nachtkerzenschwärmer

Vor Baubeginn und nach näherer Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sind die potenziellen Lebensräume des Nachtkerzenschwärmers in der Fortpflanzungsperiode auf ein Vorkommen der Art zu untersuchen und bei positivem Nachweis 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.

A.3.8.4 Ausnahmen von Schutzausweisungen

Für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen werden gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 33 Abs. 3 BW NatSchG Ausnahmen nach Maßgabe der Planunterlagen zugelassen. Die untere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erteilt.

Ebenso werden die Erlaubnisse für im Zuge der Bauausführung notwendig werdende geringfügige Eingriffe in die Landschaftsschutzgebiete „Achtobel“ und „Sennwiesen“ sowie die Befreiungen für eine Beeinträchtigung von Naturdenkmälern mit diesem Beschluss erteilt. Auch hier hat die untere Naturschutzbehörde für ihren Zuständigkeitsbereich ihr Einvernehmen erteilt.

A.3.9 Schallimmissionen und Erschütterungen

A.3.9.1 Umrichterwerk Niederbiegen

Zur Einhaltung der nächtlichen Immissionsrichtwerte, ist der flächenbezogene Schallleistungspegel des Umrichterwerks auf 80 dB(A) zu begrenzen. Zu gewährleisten hat dies der Vorhabenträger durch eine entsprechende bautechnische Gestaltung des Umrichterwerkes bzw. Auswahl der Baukomponenten dieses Werkes. Einen gutachterlichen Nachweis über die Einhaltung dieser Vorgabe hat der Vorhabenträger dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Umrichterwerkes vorzulegen.

A.3.9.2 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.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein von einem Sachverständigen erstelltes Baulärmgutachten sowie ein Konzept mit Maßnahmen zur Minimierung von Baulärm vorzulegen, welches auf der AVV Baulärm basiert und § 22 BImSchG berücksichtigt.

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 regelmäßig und rechtzeitig vor Durchführung entsprechender Arbeiten hiervon zu unterrichten. Dabei ist ein Ansprechpartner für Baulärm zu benennen.

A.3.9.3 Erschütterungsintensive Arbeiten

Vor Durchführung erschütterungsintensiver Bauarbeiten im Bereich benachbarter Bebauung ist durch den Vorhabenträger jeweils gutachterlich zu ermitteln, mit welchen Bauverfahren Gebäudeschäden verhindert werden können, soweit solche aus fachlicher Sicht nicht mit hinreichender Sicherheit von vorne herein ausgeschlossen werden können; nur die so ermittelten Bauverfahren sind dann jeweils anzuwenden. Mit Überwachungsmessungen durch Fachpersonal ist gegebenenfalls sicherzustellen, dass keine gebäudeschädigenden Erschütterungswerte erreicht werden.

Der Vorhabenträger hat die von erschütterungsintensiven Bauarbeiten betroffenen Anwohner jeweils vor Durchführung der Arbeiten rechtzeitig hiervon 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 Lärm- und Erschütterungsschutz

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- im Zuge der Ausführungsplanungen weitere Baugrunduntersuchungen vorzunehmen und bei Erforderlichkeit erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden;
- die betroffenen Anwohner vor und während der Baumaßnahme über die Art, die Dauer und das Ausmaß der Baustellenarbeiten und die zu erwartenden Beeinträchtigungen zu informieren;
- während etwaiger nächtlicher Bauarbeiten die Baulärmbelästigung durch Wahl geeigneter Bauverfahren und Einsatz leiserer Geräte zu minimieren.

A.4.2 Natur und Landschaft

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- die Einsaat der Ackerumwandlungsfläche der Maßnahme A 3 zur Vermeidung einer Florenverfälschung mit autochthonem Saatgut und, soweit möglich, die Begrünung mittels Heudrusch vorzunehmen;

- eine ökologische Baubegleitung gemäß dem Umweltleitfaden Teil III vorzusehen und sie der unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn namentlich zu benennen;
- bei Arbeiten im Bereich von Vegetationsflächen Schutzmaßnahmen nach der DIN 18920 und RAS-LP 4 für Großbäume umzusetzen;
- beim Rückschnitt von Gehölz- und Waldrandstrukturen entlang der Bahnstrecke angrenzende Wälder und benachbarte Waldbiotope gegen Beschädigung zu schützen;
- im Zuge der Umsetzung von Maßnahme A 2 auf die Pflanzung von Feld-Ulmen zu verzichten;
- Rückschnittarbeiten in den an die Bahnstrecke angrenzenden Waldflächen fachgerecht und unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorgaben durchzuführen.

A.4.3 Boden

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und Einbindung der zuständigen Bodenbehörde ein Bodenverwertungskonzept zu erstellen;
- zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht die Anforderungen des § 12 BBodSchV einzuhalten und bei Bodenarbeiten, die der Sicherung, der Zwischenlagerung und der Wiederverwertung von Oberbodenmaterial dienen, die entsprechenden Vorgaben der DIN 18915 und der DIN 19731, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung der Mindestfestigkeit in Abhängigkeit des Feuchtezustands, anzuwenden sowie die eben genannten Bestimmungen auch für Unterbodenmaterial einzuhalten, soweit dieses zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht verwendet werden soll;
- auf vorübergehend beanspruchten Flächen eingetretene Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerung zu beseitigen;
- in Absprache mit der unteren Bodenschutzbehörde Untersuchungen für Bodenmaterial aus Verdachtsflächen nach DIN 19731 Nr. 5.2 vorzunehmen, wenn dieses i.S. des § 12 BBodSchV verwendet wird bzw. solches Bodenmaterial nicht mehr zu verwenden, wenn Schadstoffgehalte die

Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 BBodSchV überschreiten und bei landwirtschaftlicher Folgenutzung § 14 Abs. 4 BBodSchV zu beachten;

- im Rahmen der zugesagten baubegleitenden umweltfachlichen Bauüberwachung den sachgerechten Umgang mit dem Boden durch fachlich geeignetes Personal zu gewährleisten und die Fachkraft unter Nachweis ihrer Qualifikation der unteren Bodenschutzbehörde nach Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen;
- die untere Bodenschutzbehörde an der Ausführungsplanung zum Oberboden zu beteiligen und über Beginn und Fertigstellung der Maßnahmen frühzeitig zu unterrichten.

A.4.4 Landwirtschaft

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- eine Anrechnung des mit dem Vorhaben verbundenen Punkteüberschusses auf einem Ökokonto mit den zuständigen Behörden zu prüfen und zu beantragen.

A.4.5 terranets BW GmbH, 11.02

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- die freie Zugänglichkeit der Enden der Mantelrohre beim Abbau bzw. einer Erhöhung der Schenkenwaldbrücke zu erhalten;
- mit der terranets BW GmbH Sicherungsmaßnahmen abzustimmen, sollte im Nahbereich der Gasleitungen nicht auf Rammpfahlgründungen verzichtet werden können;
- mit den Ausschreibungsunterlagen Informationen zu den Schutzstreifen und die zu beachtenden Auflagen weiterzugeben und im Rahmen der Ausführungsplanung eine detaillierte Abstimmung zu den Schutzmaßnahmen vorzunehmen;
- gegebenenfalls erforderliche Schwingungsmessungen während der Bauausführung abzustimmen;

- die Pflanzenauswahl bzw. erforderliche zusätzliche Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Gasleitung vorab im Zuge der Ausführungsplanung abzustimmen und
- in Abstimmung mit dem Leitungsträger Schutzmaßnahmen der Gashochdruckanlagen vor Streuströmen zu treffen und die Empfehlungen Nr. 3 und Nr. 11 der Arbeitsgemeinschaft DVGW/VDE für Korrosionsfragen (AfK) zu beachten;
- die technischen und rechtlichen Bedingungen und Hinweise der terranets BW GmbH zu beachten sowie die Leitungsträgerin fortlaufend in die weiteren Planungen einzubeziehen.

A.4.6 EnBW Regional AG, 11.07

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- für die Freileitung bei Bahn-km 172,191 erforderlich werdende Schutzmaßnahmen in Zusammenarbeit mit der Leitungsträgerin festzulegen und diese bei Bedarf als Planänderungen in das Verfahren einzubringen;
- für die Sicherstellung einer Sicherheitsunterweisung mindestens 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten die Betriebsstelle Biberach zu informieren;
- sich im Rahmen der Ausführungsplanung über die erforderlichen Schutzmaßnahmen abzustimmen.

A.4.7 Deutsche Telekom Technik GmbH, 11.20

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- nach Aufnahme des elektrischen Fahrbetriebes eine Messung der real wirkenden Längsspannungen vorzunehmen.

A.4.8 Amprion GmbH, 11.22

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- die Amprion GmbH rechtzeitig im Vorfeld der Bauausführung zu beteiligen und deren Hinweise zur Baudurchführung zu berücksichtigen.

A.4.9 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement Stuttgart (BAIUSBw), 11.01

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- das Landeskommmando Bayern – FG Verkehrsinfrastruktur & Wallmeister -, Ingolstädter Straße 240, 80939 München, frühzeitig schriftlich über temporäre Nutzungseinschränkungen für militärische Eisenbahntransporte/-verladungen während der Bauzeit zu informieren;
- sofern Baumaßnahmen das Militärstraßennetz berühren, die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS)" einzuhalten.

A.4.10 Einwender 12.09

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- das Wasserkraftwerk Eisenfurt in die weitere Ausführungsplanung einzubeziehen.

A.4.11 Einwender 12.11

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- im Fall einer Gewässerveränderung den Wasser- und Bodenverband Föhrenried in die Ausführungen einzubeziehen.

A.4.12 Einwender 12.12

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- während der Bauzeit in Anspruch genommene Flächen fachgerecht zu rekultivieren und entsprechende Nutzungsausfälle und – einschränkungen zu entschädigen;
- eine Bauüberwachung in ökologischer Hinsicht vorzunehmen;
- Flächen, auf denen Humus ausgebracht wird, mit dem Einwender abzustimmen;

- alle Entwässerungseinrichtungen entlang des Weges an den Grundstücken des Einwenders bauseits wieder in den vorhandenen Zustand zu versetzen und auch bauzeitlich aufrecht zu erhalten;
- im Rahmen der Ausführungsplanung eine weitere Abstimmung mit dem Einwender vorzunehmen;
- die Nutzbarkeit des Weges auf dem Flurstück 1538 weiterhin aufrecht zu erhalten

A.4.13 Einwender 12.13

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

im Fall von Störungen nach Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke entsprechende Messungen durchzuführen und mit dem Einwender gemeinsam geeignete Lösungen zu finden;

für den Fall, dass auf Höhe des Grundstückes des Einwenders das Fundament für den Oberleitungsmast gebohrt wird muss, eine vorherige Beweissicherung am kompletten Gebäude, einschließlich der Werkstatt, durchzuführen.

Die Einwendungen der Planbetroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in diesem Beschluss entsprochen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.5 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar.

A.6 Kosten

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „Ravensburg, Elektrifizierung Südbahn, PFA 3 (Ulm-Friedrichshafen-Lindau Aeschach) im PFA 3, LK
Ravensburg“,
Az.: 591ppw/044-2300#002 vom 15.10.2015

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 Eisenbahnstrecke 4500 im Landkreis Ravensburg zum Gegenstand. Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

B.1.2 Einleitung und Verlauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabenträgerin, hat mit Schreiben vom 30.03.2012 - eingegangen beim EBA an diesem Tag -, Az.I.BV-SW-P(I), eine Entscheidung nach § 18 AEG für das verfahrensgegenständliche Vorhaben beantragt.

Mit Schreiben vom 19.12.2013 hat die Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Anhörungsbehörde die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 18a AEG, § 73 VwVfG beantragt.

Am 11.02.2014 hat das Regierungspräsidium Tübingen das Anhörungsverfahren mit Schreiben an die Stadtverwaltungen Aulendorf, Bad Waldsee, Weingarten, Ravensburg und die Gemeindeverwaltungen Wolpertswende, Baintdt, Fronreute und Baienfurt eingeleitet und zugleich die öffentliche Auslegung der Planunterlagen vom 24.02.2014 bis einschließlich 24.03.2014 veranlasst.

Zeit und Ort der Auslegung wurden zwischen dem 20.02.2014 und dem 22.02.2014 in den Amtsblättern der betroffenen Städte und Gemeinden jeweils ortsüblich bekannt gemacht. Die Planunterlagen lagen vom 24.02.2014 bis einschließlich 24.03.2014 in den Rathäusern der Städte Aulendorf, Bad Waldsee, Weingarten und Ravensburg sowie den Gemeinden

Wolpertswende, Baidt, Fronreute und Baienfurt zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

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 07.04.2014. Die Träger öffentlicher Belange und anerkannten Vereinigungen konnten ebenfalls bis zum 07.04. 2014 bzw. dem 07.05.2014 Stellung nehmen.

Die erhobenen Einwendungen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden nach ortsüblicher Bekanntmachung (am 11.07.2014 im Amtsblatt der Gemeinde Baidt, am 17.07.2014 im Amtsblatt Bad Waldsee, am 18.07.2014 in den Amtsblättern für Weingarten, Baienfurt, Wolpertswende, Fronreute, Aulendorf und am 19.07.2014 in der Schwäbischen Zeitung für Ravensburg) in der Schenk-Konrad-Halle in Baidt am 30.07.2014 erörtert. Alle Einwender und die beteiligten Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände wurden mit Schreiben vom 07.07.2014 jeweils unter Mitteilung der Äußerung des Vorhabenträgers zu der eingegangenen Stellungnahme zur Teilnahme an der Erörterungsverhandlung eingeladen, bzw. es wurde ihnen die Teilnahme anheimgestellt. Auf die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung vom 30.07.2014 wird verwiesen.

Mit E-Mail vom 25.11.2014 wurden der Anhörungsbehörde die geänderten Pläne zur Zufahrt zum Umrichterwerk Niederbiegen mitgeteilt. Mit Schreiben vom 04.12.2014 wurden die im Umfang stärker betroffenen Grundstückseigentümer zur Planänderung angehört. Das Anhörungsschreiben vom 04.12.2014 wurde der mit den Flurstücken 562/6 und 562/17 der Gemarkung Baidt stärker betroffenen Gemeinde Baidt per E-Mail am 04.12.2014 zugeleitet und der Eigentümerin (EVGA Grundstücks- und Gebäudemanagement, Stuttgart) des flächenmäßig stärker betroffenen Grundstücks 562/7 der Gemarkung Baidt am 09.12.2014 zugestellt.

Weitere Einwendungen sind im Rahmen der ergänzenden Anhörung vom 04.12.2014 nicht eingegangen.

Folgende Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbände wurden in dem Verfahren beteiligt:

Amprion GmbH (ehem. REW)	Betrieb/Projektierung	Rheinlanddamm 24	44139 Dortmund
Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde	in Baden Württemberg e.V.	Neue Straße 150	70186 Stuttgart
BAIUDbw - Kompetenzzentrum Baumanagement Stuttgart	Referat K 4	Nürnberger Straße 184	70374 Stuttgart
BUND - Naturschutzzentrum	Bodensee- Oberschwaben	Leopoldstr. 1	88212 Ravensburg
Bund für Umwelt und Naturschutz	Landesverb. Baden - Württemberg e.V.	Marienstraße 28	70178 Stuttgart
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	BlmA - Verwaltungsaufgabe n-	Tennesseeallee 2-4	76149 Karlsruhe
DB Services	Immobilien GmbH	Bahnhofstraße 5	76137 Karlsruhe
Deutsche Telekom Technik GmbH	TINL Südwest	Adolf-Kolping-Str. 2-4	78166 Donauessingen
Eisenbahn-Bundesamt	Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	Olgastraße 13	70182 Stuttgart
EnBW	Regional AG	Kriegbergstraße 32	70074 Stuttgart
Erdgas Südwest	GmbH	Brunnenbergstraße 27	89597 Munderkingen
Gasunie Deutschland	Services GmbH	Pelikanplatz 5	30177 Hannover
Gemeinde	Baienfurt	Marktplatz 1	88255 Baienfurt
Gemeinde	Baindt	Marsweilerstraße 4	88255 Baindt
Gemeinde	Fronreute	Schwommengasse 2	88273 Fronreute
Gemeinde	Wolpertswende	Kirchplatz 4	88284 Wolpertswende
Industrie und Handelskammer	Bodensee- Oberschwaben	Lindenstraße 2	88250 Weingarten

Unitymedia	KabelBW	Hedelfingerstraße 60	70327 Stuttgart
Landesamt für Geoinformation	und Landentwicklung	Büchsenstraße 54	70174 Stuttgart
Landeseisenbahnaufsicht	Baden-Württemberg	Südendstraße 44	76135 Karlsruhe
Landesfischereiverband	Baden-Württemberg e.V.	Reitzensteinstraße 8	70190 Stuttgart
Landesjagdverband	Baden-Württemberg e.V.	Felix-Dahn-Straße 41	70597 Stuttgart
Landesnaturschutzverband B.-W.	Geschäftsstelle	Olgastraße 19	70182 Stuttgart
Landratsamt	Ravensburg	Friedensstraße 6	88189 Ravensburg
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur	Baden-Württemberg Bereich Schienenverkehr	Hauptstätter Straße 67	70178 Stuttgart
Naturschutzbund Deutschland (NABU)	Landesverb. Baden-Württ. E.V.	Tübinger Straße 15	70178 Stuttgart
Nahverkehrsgesellschaft	Baden-Württemberg	Wilhelmsplatz 11	70182 Stuttgart
RAB	Alb-Bodensee	Karlstraße 31-33	89073 Ulm
Regierungspräsidium Freiburg, LA für Geologie,	Rohstoffe und Bergbau	Postfach	79095 Freiburg
Regierungspräsidium Stuttgart	Landesamt für Denkmalpflege	Berliner Straße 12	73728 Esslingen
Regierungspräsidium Tübingen	Abteilung 2, Referat 26	(Denkmalpflege)	72072 Tübingen
Regierungspräsidium Tübingen	Abteilung 2, Referat 21	(Raumordnung)	72072 Tübingen
Regierungspräsidium Tübingen	Landesbetrieb Forst BW	Fachbereich 82	72074 Tübingen
Regierungspräsidium Tübingen	Abteilung 3, Ref. 32	(Landwirtschaft)	72072 Tübingen
Regierungspräsidium	Abteilung 5, Referat	(Naturschutz Recht)	72072 Tübingen

Tübingen	55		
Regierungspräsidium Tübingen	Abteilung 4	(Straßenwesen und Verkehr)	72072 Tübingen
Regierungspräsidium Tübingen	Abteilung 5, Referat 52	(Gewässer und Boden)	72072 Tübingen
Regierungspräsidium Tübingen	Abt. 5, Landesbetrieb Gewässer, 53.2	(Umwelt)	72072 Tübingen
Regierungspräsidium Tübingen	Abteilung 3, Ref. 33	(Fischereiwesen)	72072 Tübingen
Regionalverband	Bodensee- Oberschwaben	Hirschgraben 2	88214 Ravensburg
Schutzgemeinschaft Deutscher	Wald e. V.	Königstraße 74	70597 Stuttgart
Schwäbischer	Albverein e.V.	Hospitalstraße 21 B	70174 Stuttgart
Schwarzwald	Verein	Bismarckallee, Freib.	(Beteiligung unerwünscht)
Stadt	Aulendorf	Hauptstraße 35	88326 Aulendorf
Stadt	Bad Waldsee	Hauptstraße 29	88339 Bad Waldsee
Stadt	Ravensburg	Marienplatz 26	88212 Ravensburg
Stadt	Weingarten	Kirchstraße 1	88250 Weingarten
Stadtwerke	Ravensburg	Schussenstraße 22	88212 Ravensburg
terrants bw	GmbH	Am Wallgraben 135	70565 Stuttgart
Thüga AG Erdgas	Allgäu- Oberschwaben	Beim Ried 7	88339 Bad Waldsee
transnet BW GmbH	Pariser Platz	Osloer Str. 15-17	70174 Stuttgart
Vermögen und Bau	Baden-Württemberg Amt Ravensburg	Minneggstraße 1	88214 Ravensburg
Zweckverband Bodensee-	Wasserversorgung BWV	Hauptstraße 163	70563 Stuttgart

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „Ravensburg, Elektrifizierung Südbahn, PFA 3 (Ulm-Friedrichshafen-Lindau Aeschach) im PFA 3, LK
Ravensburg“,
Az.: 591ppw/044-2300#002 vom 15.10.2015

Zweckverband Gasversorgung	Oberschwaben	Schussenstraße 22	88212 Ravensburg
-------------------------------	--------------	-------------------	------------------

Mit Schreiben vom 30.12.2014 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 09.09.2015 der Planfeststellungsbehörde Planänderungsunterlagen bezüglich der Änderung von zwei Straßenüberführungen sowie der Zuwegung zu dem Umspannwerk Niederbiegen vor.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung, für die das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde zuständig ist, ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.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 zur Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsstudie der Pöyry Infra GmbH vom 30.08.2013 vorgelegt (Anlage 11 der genehmigten Planunterlagen). Im Folgenden werden die Umweltauswirkungen für den Planfeststellungsabschnitt 3, 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 für die Umweltverträglichkeitsstudie im Planfeststellungsabschnitt 3 ein etwa 30,5 km langer und bis zu 0,5 km breiter Korridor beiderseits der Südbahn (Bahnstrecke 4500) abgegrenzt. Der Untersuchungskorridor beginnt im Norden nahe der Stadt Aulendorf (Bahn-km 154,6) und endet im Süden im Bereich der Ortslage Oberzell (Bahn-km 185,2).

Der innerhalb des Landkreises Ravensburg befindliche Teil des Untersuchungsraumes ist überwiegend durch landwirtschaftliche Nutzflächen charakterisiert. Die einzige größere innerhalb des Untersuchungsraumes befindliche Siedlungsfläche gehört zur Stadt Ravensburg (etwa zwischen Bahn-km 176,5 und 180,8). Teile des Schussentals einschließlich ihrer Nebengewässer sowie Teile des Altdorfer Waldes sind aufgrund ihrer herausragenden Lebensraumfunktion als FFH-Gebiete ausgewiesen (FFH-Gebiet ‚Feuchtgebiete um Altshausen‘, FFH-Gebiet ‚Altdorfer Wald‘ und FFH-Gebiet ‚Schussenbecken und Schmalegger Tobel‘). Die Grenzen aller drei Natura 2000-Gebiete ragen bis an die zu elektrifizierende Bahnstrecke heran. Der südlich von Mochenwangen gelegene Schenkenwald ist darüber hinaus als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Im Untersuchungsraum befinden sich daneben auch die Landschaftsschutzgebiete ‚Steeger See‘, ‚Achtobel‘, ‚Sennwiesen‘ und ‚Unterlauf der Schwarzach‘.

Neben den naturrechtlich festgesetzten Schutzgebieten berührt der Untersuchungsraum das Trinkwasserschutzgebiet WSG ‚Kammerbrühl‘ (Zonen II, IIIA und IIIB bei Weingarten) sowie ein Überschwemmungsgebiet der Schussen.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen nach Fertigstellung des Vorhabens

Von dem Vorhaben besonders betroffene Schutzgüter sind das Landschaftsbild (Verlust landschaftsbildprägender Gehölze, anthropogene Überprägung der Landschaft), der Boden und das Wasser (bau- und anlagebedingte Flächenverluste, Gefahr bauzeitlicher Verunreinigungen), der Mensch (bau- und betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungswirkungen sowie Schadstoffe und Stäube) sowie Tiere und Pflanzen (Störungen, Lebensraumverluste, Stromtod- und Kollisionsrisiko für einige Vogelarten).

Die Verträglichkeit des Bauvorhabens mit den Erhaltungszielen der drei Natura 2000-Gebiete wurde in 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 Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 13) dargestellt. Betroffenheiten sind bei einigen europäischen Vogelarten, einzelnen Reptilienarten sowie der Art des Nachtkerzenschwärmers zu erwarten.

Der geplante Standort des Umrichterwerks Niederbiegen berührt im Süden eine im Kataster der archäologischen Denkmale / Fundstellen erfasste geologische Markierung.

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. Unvermeidliche nächtliche Bauarbeiten werden so organisiert, dass Überschreitungen der Immissionsrichtwerte minimiert werden. Gleichzeitig sollen die Betroffenen rechtzeitig über Erfordernis und Dauer dieser Arbeiten informiert werden. In Aulendorf und Ravensburg werden die Oberleitungsmaste in nächtlichen Sperrpausen gesetzt. Dabei ist von großräumigen Überschreitungen der Eingreifwerte der AVV Baulärm im Nachzeitraum auszugehen.

Bei der Auswahl der Baumaschinen wird darauf geachtet, dass soweit wie möglich geräuscharme Baumaschinen zum Einsatz kommen. Die Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen im Einzelfall kann vor Realisierung der einzelnen Maßnahmen an Hand der genauen Standorte und Einsatzzeiten durchgeführt werden.

Zusammenfassung

Insgesamt überwiegt für den Menschen im Bereich der trassennahen Wohnbebauung, bei einer eisenbahnbetriebsbedingt nicht unerheblichen Ausgangsbelastung, der Wegfall der Belastung mit Abgasen aus dem bisherigen Dieselbetrieb. Bauzeitliche Belastungen entstehen durch Lärm und Erschütterungen. Durch die Oberleitungsanlage entstehen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Mit dem Bauvorhaben gehen auch Flächenverluste einher. Beeinträchtigungen ergeben sich auch für Tiere und Pflanzen durch Lebensraumverluste und erhöhte Trennwirkungen. Wegen der bauzeitlichen

Beeinträchtigung der Art der Zauneidechse wird 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

Mehr als einen unerheblichen 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 bauzeitlich genutzter 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. Fehler sind in diesem Zusammenhang im Verfahren weder behauptet, noch ersichtlich.

B.4.3 Standortalternativen (Umrichterwerk Niederbiegen)

Für das **geplante Umrichterwerk** Niederbiegen wurden vier verschiedene Standortalternativen betrachtet. Bei der Bewertung der Umweltwirkungen wurde bei allen vier Standorten derselbe bau- und anlagebedingte Flächenbedarf zugrunde gelegt. Hinsichtlich der Schutzgüter ‚Boden‘, ‚Wasser‘ und ‚Landschaft‘ sind insgesamt keine bewertungsrelevanten Unterschiede zwischen den vier Alternativstandorten festzustellen.

Das Schutzgut ‚Klima und Luft‘ ist vom Bau des Umrichterwerks nur unwesentlich betroffen. Alle vier Standorte unterliegen aktuell einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Die Standorte 1-3 wurden zum Zeitpunkt der Geländeerhebung ackerbaulich, der Standort 4 wurde als Grünland genutzt. Keine der Flächen ist Teil festgesetzter Schutzgebiete.

Entscheidungsrelevante Bewertungsunterschiede zwischen den 4 Standortalternativen sind bei den Schutzgütern ‚Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit‘, ‚Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt‘ sowie ‚Kulturgüter und sonstige Sachgüter‘ abzuleiten. Aufgrund der betriebsbedingten Schallimissionen schneiden die siedlungsnahen Standortvarianten (3 und 4) schlechter ab. Bei Standortvariante 2 wäre zusätzlich ein nach §

32 NatSchG geschütztes Röhricht-Biotop betroffen. Bei Standortvariante 3 wären wegen der Nähe zum FFH-Gebiet „Schussenbecken und Schmalegger Tobel“ sowohl bauzeitliche als auch dauerhafte betriebsbedingte Störungen zu befürchten. Weil die Fläche für Standortvariante 4 derzeit als Grünland genutzt wird, ist ihr Vorwert für das Schutzgut Pflanzen und Tiere höher zu bewerten als bei den anderen Varianten.

Die Standortvariante 1 ist aus denkmalpflegerischer Sicht ungünstiger zu bewerten, da sie auf einer archäologischen Verdachtsfläche liegt.

Die Vorhabenträgerin hat sich für die Standortvariante 1 südöstlich der B 30 entschieden. Berücksichtigt wurde im Rahmen der Entscheidung auch die Erreichbarkeit der einzelnen Standortvarianten für den Schwerlastverkehr.

Diese planerische Entscheidung wird von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer nachvollziehenden Überprüfung als ordnungsgemäß und planerisch nicht zu beanstanden eingestuft, und zwar auch unter Berücksichtigung der hiergegen erhobenen privaten Einwendungen, auf die in diesem Beschluss noch gesondert eingegangen wird. Die Vorhabenträgerin hat bei ihrer Entscheidung die Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten berücksichtigt und sich für den relativ umweltverträglichsten Standort entschieden. In einer weiteren Stellungnahme hat die Vorhabenträgerin ergänzend ausgeführt, dass für alle Standortvarianten private Flächen in Anspruch genommen werden müssten, so dass auch kein Standort ersichtlich ist, auf dem das Umrichterwerk unter Schonung privater Flächen hätte erstellt werden können.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Varianten 2 und 3 jeweils in einem Überschwemmungsgebiet liegen und sich hieraus baurechtliche Restriktionen (vgl. § 78 Abs. 1 Nr. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i.V.m. § 65 Wassergesetz (WG) ergeben, ist die Standortwahl nicht zu beanstanden.

B.4.4 Schutz vor Lärmemissionen aus dem Eisenbahnbetrieb

Die Vorhabenträgerin hat eine Schalltechnische Untersuchung (Anlage 12.1) vorgelegt, in der sie für insgesamt 311 Immissionsorte schalltechnische Berechnungen für den Planfall nach Elektrifizierung vorgelegt hat.

B.4.4.1 Schalltechnische Untersuchung, Zugzahlen

Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen sind die von dem Vorhabenträger prognostizierten Zugzahlen für den Fahrplan 2025 (Anlage 16 der genehmigten Planunterlagen).

Nach der von dem Vorhabenträger vorgelegten Prognose werden im Jahr 2025 nach Elektrifizierung der Strecke im Abschnitt Aulendorf – Ravensburg tags 92 Züge fahren (davon 8 Güterzüge) sowie nachts zehn Züge fahren (davon 2 Güterzüge). Im Abschnitt Ravensburg – Friedrichshafen werden tags 112 und nachts 14 Züge prognostiziert (davon ebenfalls 8 bzw. 2 Güterzüge). Für den Streckenabschnitt Biberach Süd – Aulendorf, der den Planfeststellungsabschnitt 3 noch im nördlichen Bereich betrifft, werden 82 Züge tags (davon 10 Güterzüge) und 11 Züge nachts (davon 3 Güterzüge) prognostiziert.

Auch im Rahmen des Planfeststellungsabschnittes 3 wurde gegen die vorgelegten Schallberechnungen eingewandt, dass die Zugzahlen der zugrunde gelegten Verkehrsprognose nicht realistisch seien.

Nach der von dem Vorhabenträger vorgelegten Verkehrsprognose ergeben sich für das Jahr 2025 keine Unterschiede zwischen dem Nullfall ohne Elektrifizierung und dem Planfall mit Elektrifizierung (vgl. Anlage 16 der genehmigten Planunterlagen). Die Zugzahlen sind im Prognosejahr 2025 zwar geringfügig höher als gegenwärtig; jedoch ist diese Erhöhung nach Darstellung des Vorhabenträgers nicht auf das Planvorhaben zurückzuführen; diese Erhöhung sei Ergebnis der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Die verfahrensgegenständliche Elektrifizierung sei für diese Erhöhung nicht ursächlich. Das prognostizierte Zugprogramm sei genauso gut mit Dieseltraktion realisierbar.

Dabei geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass die Entwicklung der Zugzahlen mit und ohne Elektrifizierung die gleiche ist.

Einige Einwander stellen diese Annahme in Frage. Nach deren Vorbringen werde es in Folge der Elektrifizierung zu einer Erhöhung der Zugzahlen insbesondere im Güterverkehr kommen, zum einen, weil nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG, 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 Alpentransversale NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) handle. Dies sei in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt worden.

Die Eingangszahlen für den Personenverkehr wie auch für den Güterfernverkehr entstammen den vom BMVBS im Dezember 2010 im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung erstellten Prognosen. Diese sind auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 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. 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 des Bundesverkehrswegeplanes lagen bis zum Abschluss des Anhörungsverfahrens noch nicht vor und können damit keine Berücksichtigung finden.

Außerdem hat die Vorhabenträgerin für den Personennahverkehr die Planungen der Nahverkehrsverbände abgefragt. Für den Güternahverkehr wurden, ausgehend von den aktuellen Belastungen, Hochrechnungen vorgenommen. Auch insoweit sind keine Mängel der Verkehrsprognose erkennbar.

Zutreffend ist schließlich, dass die Verkehrsprognose ein unternehmensneutrales wahrscheinliches Verkehrsangebot zugrunde zu legen hat, so dass es nicht darauf ankommt, welches Verkehrsunternehmen das Nachfragepotential künftig ausschöpfen wird.

Bezüglich eines erhöhten Güterverkehrsaufkommen aus dem Zulauf zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist darauf hinzuweisen, dass Deutschland und die Schweiz 1996 eine Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz unterzeichnet haben. 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; Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH (BVU) Freiburg, Juli 2006). Die Einwender beziehen sich bei Ihrem Vorbringen auf dieses Gutachten.

Die Studie enthält u.a. einen Planfall Südbahn für welchen gegenüber dem Bezugsfall 2015+ eine Mehrung der SGV-Belastung zwischen Ulm und Lindau um bis zu 10 Zugpaare/Tag bzw. unter Verwirklichung der Verbindungskurve Friedrichshafen ein weiterer zusätzlicher Mehrverkehr zwischen Ulm und Lindau von bis zu 5 Zügen in südlicher und bis zu 4 Zügen in nördlicher Richtung prognostiziert wird. Neben der Verwirklichung einer Verbindungskurve in Friedrichshafen zwischen der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn setzt der untersuchte Planfall Südbahn auch den zweigleisigen Ausbau der Bodenseegürtelbahn voraus. Diese beiden Vorhaben sind somit Voraussetzung für die prognostizierten höheren Güterverkehrszahlen. Allerdings wurden beide Vorhaben bislang nicht realisiert. Auch sind dahingehende Planungen nicht absehbar. Daher haben die Zugzahlen, die sich aus diesem Szenario ergeben, für die vorliegende Planung keine Bedeutung. Soweit der zweigleisige Ausbau der Bodenseegürtelbahn und der Bau der Verbindungskurve in Friedrichshafen tatsächlich realisiert würden, wäre im Rahmen dieser Vorhaben über weitergehende Lärmschutzansprüche aufgrund steigender Zugzahlen zu diskutieren. Aus der Elektrifizierung der Südbahn an sich folgen aber keine höheren Zugzahlen.

Einige Einwender haben zudem moniert, dass die Züge der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) in den Verkehrsprognosen nicht berücksichtigt worden seien.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin im Rahmen Erörterungstermin ausgeführt, dass die BOB-Züge in Anlage 16 in der Tabelle Fahrplan 2025 (elektrifiziert) im Abschnitt Ravensburg-Friedrichshafen bei den Regionalbahnen (RB (BR 425/ggf. Anteil VT 650 nicht bekannt)) berücksichtigt wurde. Die Darstellungen des Vorhabenträgers wurden nicht weiter angegriffen. Die Darstellung ist schlüssig und nachvollziehbar; die BOB verkehrt auch mit

Triebwagen der Reihe VT 650, so dass nachvollziehbar ist, dass die Züge der BOB bei der Verkehrsprognose Berücksichtigung fanden.

Im Ergebnis ist die Verkehrsprognose des Vorhabenträgers nicht zu beanstanden.

B.4.4.2 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 Verkehrsräusche 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.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV dürfen die für die nachfolgend genannten Anlagen und Gebiete bestimmten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

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

Die Zuordnung zu einem bestimmten Gebiet ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen, § 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV. Die Verkehrslärmschutzverordnung legt auch fest, dass die Beurteilungspegel in einem Berechnungsverfahren zu ermitteln sind.

Ob eine wesentliche Änderung vorliegt, ist jeweils bezogen auf einzelne Immissionsorte festzustellen. Dies kann dazu führen, dass an verschiedenen Gebäudeseiten oder Stockwerken eines Hauses unterschiedliche Werte einzuhalten sind.

Die Vorhabenträgerin hat mit der Planunterlage 12.1 eine Schalltechnische Untersuchung vorgelegt.

Die Vorhabenträgerin sieht im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt keine Lärmschutzmaßnahmen vor. Sie begründet dies damit, dass die Elektrifizierung zwar einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV darstelle, jedoch nicht kausal für die zu erwartende Lärmsteigerung von bis zu 0,7 dB(A) tags und bis zu 0,4 dB(A) nachts (je Fahrtrichtung) sei, die im Nahbereich der Strecke an verschiedenen Immissionsorten dazu führt, dass die Schwelle von 60 dB(A) nachts erreicht oder weiter erhöht wird.

Die Zunahme der Schallimmissionen beruht auf der geplanten Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von heute 140 km/h auf künftig 160 km/h. Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, auch mit Dieseltraktion könne nach entsprechender Streckenertüchtigung 160 km/h gefahren werden. Die Streckenertüchtigung erfordere im Planfeststellungsabschnitt 3, anders als in den Planfeststellungsabschnitten 1 und 2, allerdings nur kleinere Maßnahmen, welche die Qualität eines erheblichen baulichen Eingriffs nicht erreichen und im Übrigen auch ohne förmliches Verfahren als Instandhaltungsarbeiten realisiert werden könnten.

Soweit Gleisabsenkungen erfolgen, nämlich bei Bahn-km 173,403 und bei Bahn-km 176,825, könnten diese zu keiner Erhöhung der Lärmbelastung führen, da sich auf Grund der dann tiefer liegenden Gleise die Abschirmwirkungen durch Geländekanten geringfügig verbessern und die Bodenabsorption leicht erhöhen wird. Damit sei eine Zunahme der Schallbelastung hier von vornherein auszuschließen.

Weitere bauliche Änderungen am Schienenweg gegenüber dem Istzustand erfolgen im Planfeststellungsabschnitt 3 nicht.

Die Ausführungen des Vorhabenträgers sind nachvollziehbar und in sich schlüssig. Die 16. BImSchV kann dort, wo keine wesentliche Änderung i.S.d. 16. BImSchV erfolgt, nicht angewendet werden. In den beiden eben genannten Gleisabsenkungsbereichen liegt zwar ein baulicher Eingriff vor, der aber jedenfalls nicht zu einer Schallpegelerhöhung und damit nicht zu einer wesentlichen Änderung i.S.d. 16. BImSchV führt. Davon abgesehen ist bereits

die Qualifikation der Gleisabsenkungen als „erheblicher“ baulicher Eingriff eher zweifelhaft: Sie bewegen im Bereich weniger Zentimeter. und sind nicht etwa erforderlich, um die Streckengeschwindigkeit zu erhöhen. Die geplanten 160 km/h lassen sich mit Dieseltraktion auch ohne die Gleisabsenkungen realisieren. Sie dienen lediglich dazu, im Bereich von Straßenüberführungen das für den Fahrdrat erforderliche Lichtraumprofil herzustellen.

Deswegen kann im Übrigen auch eine funktionale, über den Planfeststellungsabschnitt 3 hinausgehende, Betrachtungsweise eine Anwendbarkeit der 16. BImSchV nicht begründen.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass eigentliches Ziel der Planung die Elektrifizierung der Strecke sei, die selbst nicht zu einer Geschwindigkeitserhöhung führen würde. Ursprünglich habe der Planungsauftrag die Geschwindigkeitserhöhung auch nicht erfasst. Die hierfür notwendigen baulichen Maßnahmen, die nicht die Qualität eines erheblichen baulichen Eingriffs erreichen, sind lediglich aus Zweckmäßigkeitsgründen von der Planfeststellung erfasst. Die erheblichen baulichen Eingriffe, die in den Abschnitten 1 und 2 zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit notwendig werden, wirken auch nur lokal in diesen Abschnitten und nicht über diese hinaus.

Auch vor diesem Hintergrund können die Regelungen der 16. BImSchV daher vorliegend insgesamt nicht zur Anwendung kommen.

B.4.4.3 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 23 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 der 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

Während der Bauzeit ist aufgrund der sehr geringen Abstände zu den Immissionsorten 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. Soweit möglich, sollen Baumaßnahmen im Tagzeitraum vorgenommen werden. Da im Planfeststellungsabschnitt eine dreimonatige Vollsperrung geplant ist, kann durch entsprechende Planung der Einzelbaumaßnahmen eine Überschreitung der Eingreifwerte der AVV Baulärm in größerem Umfang verhindert werden.

Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus zugesagt, die betroffenen Anwohner vor und während der Baumaßnahme über Erfordernis und Dauer der Bauarbeiten zu informieren, bei denen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind.

B.4.6 Betriebslärm des Umrichterwerks Niederbiegen

Die Vorhabenträgerin hat für das geplante Umrichterwerk Niederbiegen eine gesonderte Schalltechnische Untersuchung vorgelegt (Planunterlage 12.4).

Dabei wurden neun Immissionsorte im Umkreis des Umrichterwerks untersucht und die entsprechenden Beurteilungspegel berechnet.

Die anlagebedingten Geräuschimmissionen sind nach den Vorgaben der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26.08.1998 zu beurteilen, da es sich bei den Geräuschen aus dem Betrieb des Umrichterwerks um Geräusche einer Anlage im Sinne des § 3 Abs. 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) handelt.

Grundsätzlich ist bei der Beurteilung, ob durch die Anlage schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, auf die Gesamtbelastung am Immissionsort abzustellen.

Nach der TA Lärm liegen aber ohne Berücksichtigung der Gesamtbelastung schädliche Umwelteinwirkungen jedenfalls dann nicht vor, wenn der von der betrachteten Anlage verursachte Immissionsbeitrag die Immissionsrichtwerte am Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Eine Genehmigung der Anlage soll auch dann nicht versagt werden, wenn sichergestellt ist, dass die Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der Vorbelastung dauerhaft nicht mehr als 1 dB(A) beträgt. Einzelne Geräuschspitzen dürfen die Immissionsgrenzwerte der TA Lärm tags um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel betragen nach der TA Lärm für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden:

Buchstabe gemäß Nr. 6.1 der TA Lärm	Gebietsbeschreibung	Abk. nach BauNVO [4]	Tag 6 Uhr bis 22 Uhr	Nacht 22 Uhr bis 6 Uhr
a	Industriegebiete	GI	70 dB(A)	
b	Gewerbegebiete	GE	65 dB(A)	50 dB(A)
c	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	MI MD MK	60 dB(A)	45 dB(A)
d	in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	WA	55 dB(A)	40 dB(A)
e	in reinen Wohngebieten	WR	50 dB(A)	35 dB(A)
f	in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten	SO	45 dB(A)	35 dB(A)

Betrachtet wurden die Schallemissionen aus dem Betrieb der beiden Umrichtermodule, der Betätigung der Leistungsschalter der 110 kV Schaltanlage sowie der Emissionen aus dem An- und Abfahrtverkehr. Berücksichtigt wurde auch die Vorbelastung aus bereits bestehenden Betrieben und Anlagen im Umfeld des geplanten Umrichterwerks.

Nach den schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionsrichtwerte an insgesamt vier Immissionsorten um bis zu 2,2 dB(A) in der Nacht überschritten. Um die Einhaltung der nächtlichen Immissionsrichtwerte gewährleisten zu können, muss der flächenbezogene Schallleistungspegel auf 80 dB(A) begrenzt werden. Dies ist durch entsprechende Auflagen unter Pkt. A.3.9.1 sichergestellt.

B.4.7 Schutz vor Erschütterungen aus Bau und Betrieb

Die Erschütterungstechnische Untersuchung ist als Anlage 12.3 Teil der Planfeststellungsunterlagen. Für die Planung im Planfeststellungsabschnitt 3 wurde geprüft, ob die Elektrifizierung der Strecke 4500 Auswirkungen auf die ***eisenbahnbetriebsbedingten Erschütterungsimmissionen*** in der Umgebung hat.

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. Erschütterungen aus dem Schienenverkehr sind Schwingungen, die bei der Vorbeifahrt eines Zuges am Gleis bzw. am Oberbau entstehen und bei unterirdischen Schienenbauwerken in Form von Wellen über den Boden und die Fundamente bis in anliegende Gebäude übertragen werden. Bei bestimmten Intensitäten und in bestimmten Frequenzbereichen können diese Schwingungen insbesondere durch die Übertragung über Geschossdecken auch vom Menschen wahrgenommen werden. Erschütterungen sind auch durch die Verwendung bestimmter Baumaschinen (z.B. Baggereinsatz) oder bestimmter Bautätigkeiten (z.B. Verdichtungsarbeiten) denkbar.

Solche Erschütterungen zählen zu den Immissionen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG, noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings sind in der DIN 4150 Teil 2 und in der DIN 4150 Teil 3 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit stellen die dort genannten Werte keine absolute Grenze dar, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG ausgegangen werden. Zu berücksichtigen sind jedoch bestehende Vorbelastungen, die sich die Betroffenen schutzmindern zurechnen lassen müssen. Insoweit besteht bei Ausbaumaßnahmen lediglich

ein Anspruch darauf, dass bestehende Vorbelastungen nicht wesentlich erhöht werden. Eine Laborstudie hat diesbezüglich festgestellt, dass Erschütterungsdifferenzen von 25 % von den Probanden als gerade noch erkennbarer Unterschied festgestellt wurden.

Dieser Wert wird insoweit auch nicht von der Rechtsprechung beanstandet (vgl. BVerwG v. 21.12.2010, Az.: 7 A 14/09), so dass davon ausgegangen werden kann, dass nur Erschütterungsdifferenzen von über 25 % als rechtserheblich berücksichtigt werden müssen.

Für das vorliegende Bauvorhaben hat die erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 12.3 der genehmigten Planunterlagen) lediglich für den Bereich zwischen Bahn-km 157,3 bis 158,104 wird eine betriebsbedingte Erschütterungszunahme von über 25 % prognostiziert. Da in diesem Bereich keine schützenswerte Bebauung vorhanden ist, kommen Schutzmaßnahmen nicht in Betracht.

Substantiierte Bedenken gegen die vorgelegte Erschütterungstechnische Untersuchung wurden nicht vorgebracht.

Für die **Erschütterungswirkungen aus der Bautätigkeit** wurde mangels Kenntnis der detaillierten Bauablaufplanung eine grobe Abschätzung vorgenommen. Erschütterungsrelevante Auswirkungen werden insbesondere für die mit dem Bau der Fahrleitungsmaste verbundenen Pfahlgründungen prognostiziert. Im Rahmen der erschütterungsrelevanten Baumaßnahmen muss in Abhängigkeit zur jeweiligen Bauarbeit bei Unterschreiten von Abständen zwischen 15 und 38 m zu einer schützenswerten Bebauung mit Schädigungen der Bausubstanz gerechnet werden. Die erschütterungstechnische Untersuchung empfiehlt daher die Durchführung von Mastfundamentgründung und nächstliegender Bebauung in ausreichendem Abstand gegebenenfalls unter zeitlicher Begrenzung der jeweiligen Bauarbeit. Dort wo die Minimalabstände nicht eingehalten werden können, empfiehlt die Untersuchung eine erschütterungsarme Bauweise.

B.4.8 Elektromagnetische Felder

Bei der Bahnstromversorgung treten niederfrequente elektrische Wechselfelder auf. Die Vorhabenträgerin hat die elektromagnetische Verträglichkeit von Bahnoberleitungen und Umrichterwerk betrachtet.

B.4.8.1 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.

Vorliegend sind als Niederfrequenzanlagen sowohl die Bahnoberleitungen als auch das Umrichterwerk Niederbiegen zu betrachten. Die geplanten Versorgungsanlagen (50 Hz) werden mit einer Netzspannung von < 1000 V betrieben und unterliegen daher nicht den Bestimmungen der 26. BImSchV.

Für das elektrische Wechselfeld der Bahnoberleitungen und des Umrichterwerks Niederbiegen mit je 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 (µT) (effektiv)
5	5.000 / 16,7 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. In einem Abstand von 10 m von der elektrifizierten Strecke weist das magnetische Feld noch einen Wert von etwa 14 µT auf. 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 mit Unterlage 11.6.2 ein Gutachten vom 19.02.2002 über einen charakteristischen Nachweis der Grenzwerteinhaltung für elektrische und magnetische Felder (EMF) gemäß 26. BImSchV für einen statischen Umrichter 50 Hz/16,7 Hz vorgelegt.

Danach liegen die exemplarisch ermittelten Messwerte eines solchen Umrichters weit unter den Vorsorge-Grenzwerten der 26. BImSchV für das elektrische Feld und die magnetische Induktion.

Das Gutachten erging zwar noch zur alten 26. BImSchV, die zwischenzeitlich geändert wurde, aufgrund der deutlichen Unterschreitung der bisherigen Grenzwerte ergeben sich jedoch auch für die neuen Grenzwerte keine Überschreitungen. Für das geplante Umrichterwerk Niederbiegen ist deswegen davon auszugehen, dass auch dort die Grenzwerte der aktuellen 26. BImSchV eingehalten werden.

Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin eine Summenbetrachtung gemäß Anhang 2a der 26. BImSchV vorgenommen. Für die ermittelten Freileitungen treten bei einer Summenbetrachtung im Überlagerungsbereich keine Grenzwertüberschreitungen auf.

Somit ist davon auszugehen, dass durch die betriebsbedingten elektromagnetischen Felder mit Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten sind. Soweit also vorgetragen wurde, dass aufgrund der Elektrifizierung durch sog. Elektromog Gefahren für die Gesundheit bestünden, ist dieses Vorbringen unbegründet.

B.4.8.2 Beeinflussung von empfindlichen Geräten bzw. deren Nutzung

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

Soweit der Einwender 12.13 hinsichtlich seines Grundstücks entsprechende Bedenken geäußert hat, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den Abstand zwischen den stromführenden Teilen und dem Gebäude des Einwenders deutlich zu vergrößern, so dass sich bezüglich der elektromagnetischen Felder eine signifikante Verbesserung gegenüber der bisherigen Planung ergibt.

Eine nachteilige Beeinflussung der Funktion von Elektrogeräten kann zwar nicht gänzlich ausgeschlossen werden, ist aber unwahrscheinlich. Zusätzlich sagt die Vorhabenträgerin zu,

im Falle von Störungen nach Inbetriebnahme entsprechende Messungen durchzuführen und gemeinsam mit dem Anlieger eine geeignete Lösung zu suchen.

B.4.9 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

B.4.9.1 Überschwemmungsgebiete, Wasserschutzgebiete

Für die Schussen ist ein Überschwemmungsgebiet zwischen Ravensburg/Weißenau bis zur Kreisgrenze zum Bodenseekreis ausgewiesen. Die Hochwassergefahrenkarten für die Schussen einschließlich ihrer Nebenflüsse wurden zwischenzeitlich überarbeitet. Relevante Auswirkungen des Vorhabens treten im Zusammenhang mit der Elektrifizierungsmaßnahme jedoch nicht bzw. nicht innerhalb von Überschwemmungsgebieten ein.

Zwischen Bahn-km 176,0 und 176,8 kreuzt die Bahnlinie das Wasserschutzgebiet „Kammerbrühl“. Die in diesem Bereich geplanten Mastgründungen führen zu Eingriffen in den Untergrund. Soweit keine Beeinträchtigung des Grundwassers zu befürchten sind, kann jedoch nach der Rechtsverordnung des Landratsamts Ravensburg vom 7.4.1971 zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes „Kammerbrühl“ eine Genehmigung für die Grabungen erteilt werden.

Die insgesamt 26 Oberleitungsmaste im Bereich des Wasserschutzgebietes sollen nach Angaben des Vorhabenträgers mit einer Tiefgründung in Form von Stahl-Rammpfählen hergestellt werden. Die Fixierung der Maste auf den Gründungen soll mit einem Verguss-Beton erfolgen, der bis ca. 0,7 m unter Erdoberkante reicht. Dauerhafte Abgrabungen erfolgen nicht. Fremdstoffe werden nicht in das Grundwasser eingebracht.

Allerdings empfiehlt das vorgelegte hydrogeologische Gutachten (Anlage 10 der genehmigten Planunterlagen) im Bereich des Wasserschutzgebietes „Kammerbrühl“ die Maststandorte mittels Flachgründung zu erstellen. Während der Bauphase werden zudem qualitative Beweissicherungsmaßnahmen vorgeschlagen. Um Eingriffe in genutzte Grundwasservorkommen zu vermeiden, ist oben unter Pkt. A.3.3. eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen.

B.4.9.2 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 3 neu zu versiegelnden Flächen allerdings gering. Für die Masten / Mastfundamente sowie zugehörige Betonkabelkanäle wird eine Gesamtfläche von 0,17 ha versiegelt. Die Flächen befinden sich überwiegend auf bereits teilversiegelter Fläche (Trassenkörper mit Planumsschutzschicht). Weitere Versiegelungen erfolgen im Bereich des geplanten Umrichterwerks und der beiden Gleisabsenkungen (0,54 ha weiterer Flächenverlust). Bei sämtlichen Neuversiegelungen handelt es sich um kleinflächige Verluste versickerungsfähiger Flächen, weshalb davon auszugehen ist, dass eine Versickerung des Niederschlagswassers auf angrenzenden Flächen erfolgen kann. Spürbare Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot sind nicht zu erwarten.

Im Bereich des geplanten Umrichterwerks Niederbiegen wird ein großflächiger Bodenaustausch in Tiefen zwischen 3,00 und 4,00 m notwendig. Da das Grundwasser in diesem Bereich nach den Angaben im LBP zwischen etwa 0,8 und 1,9 m ansteht, ist das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser sowohl bauzeitlich, als auch durch die geplante Flachgründung anlagebedingt dauerhaft nicht auszuschließen.

Für diesen Fall kann nach Auffassung der Anhörungsbehörde jedoch unter Berücksichtigung der Maßnahme V 5 eine Benutzungserlaubnis erteilt werden, da die denkbaren Beeinträchtigungen während der Bauzeit so auf ein unbedenkliches Maß reduziert werden können und durch die geplante Flachgründung keine nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt denkbar sind.

Soweit bauzeitlich wegen des anstehenden Grundwassers gegebenenfalls eine Grundwasserhaltung notwendig werden sollte, hat die Vorhabenträgerin geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die eine nachteilige Auswirkung auf das Grundwasser verhindern.

Das vorgelegte hydrogeologische Gutachten (Anlage 10) hat auch Aussagen zu den Auswirkungen der Erneuerung der Straßenüberführungen bei Bau-km 158, 259 und 170,354 getroffen. Je nach Wahl des Bauverfahrens kann es zu Eingriffen in das Grundwasser kommen.

Bei Vorlage der konkreten Planungen sind durch die Vorhabenträgerin bei Bedarf Maßnahmen zu benennen mit denen nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser

vermieden werden können. Gegebenenfalls sind solche auch in einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss zu bestimmen.

Darüber hinaus sind keine bauzeitlichen Maßnahmen geplant, die zu einer Grundwasserabsenkung führen könnten.

B.4.9.3 Einleitung von Schadstoffen in Gewässer während der Bauphase

Bauzeitlich besteht insbesondere für die trassenquerenden und trassennahen Gewässer eine erhöhte Gefährdung durch Eintrag schadstoff- und schwebstoffbelasteter Niederschlagswässer. Ein erhöhtes Risiko besteht vor allem für einen Graben im Bereich des geplanten Umrichterwerks, in den im Rahmen der Gründungsarbeiten anfallendes Sumpfungswasser eingeleitet werden soll. Durch eine ordnungsgemäße Entwässerung und die Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen (Maßnahme V 5) werden die Risiken so weit wie möglich minimiert, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Wegen der geringen Stoffmengen ist auch betriebsbedingt anfallender Metallstaub nicht bewertungsrelevant.

B.4.9.4 Entwässerung

Für das Umrichterwerk sind Entwässerungsanlagen geplant. Die Entwässerungsanlagen sind zur Verkehrsflächenentwässerung und zur Dachentwässerung der Gebäude und Container erforderlich. Die Verkehrsflächen sollen eine seitliche Neigung (ca. 1,5 – 2%) erhalten, so dass überschüssiges Regenwasser seitlich ins Gelände entwässert werden kann. Die Dachflächenentwässerung erfolgt über Regenfallrohre mit Anschluss an das Entwässerungssystem (Rigolensystem), wo das Wasser verrieseln oder versickern kann. Die Transformatorwannen sind ein geschlossenes System und haben daher keinen Anschluss an ein Entwässerungssystem. Das Oberflächenwasser, welches sich in den Wannen sammelt, soll nach Prüfung auf Verunreinigungen über belebte Bodenflächen auf den umliegenden Flächen verrieselt bzw. versickert werden. Das Abpumpen erfolgt im Falle der Verunreinigung über einen mobilen Ölabscheider, der im Umrichterwerk stationiert ist.

Bei der Oberflächenentwässerung des vorhandenen, auszubauenden Weges erfolgt keine Veränderung.

Im Übrigen erfordert die Planung lediglich die Anpassung vorhandener Entwässerungseinrichtungen. Es entstehen weder neue Einleitstellen noch werden die gefassten und abgeleiteten Wassermengen verändert.

Nach § 25 Satz 3 Nr. 1 WHG in Verbindung mit den landesrechtlichen Vorschriften der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 (GBl. S. 157) sowie der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser (VwV-Straßenoberflächenwasser) vom 25. Januar 2008 (GABl. S. 54) sind weitere wasserrechtliche Erlaubnisse insoweit nicht erforderlich.

B.4.10 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.4.10.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Der Landschaftspflegerische Begleitplan der genehmigten Planunterlagen, auf den hier wegen der Einzelheiten 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 (vgl. hierzu Kapitel 5 des Erläuterungsberichts zum LBP).

Diese Darstellungen sind fachlich nicht zu beanstanden.

Im Zuge der Elektrifizierungsmaßnahme gehen gehölzdominierte Vegetationsbestände verloren, denen eine hohe Bedeutung für die Strukturierung und Gliederung der Landschaft zukommt. Schwerpunktmäßig handelt es sich um Kleingehölze, die in den vorhandenen Bahnböschungen wachsen und die aktuell zur landschaftlichen Einbindung und visuellen Abschirmung der Südbahn beitragen. Anlagebedingt werden gliedernde und belebende Landschaftselemente in einem Umfang von ca. 7,85 ha in Anspruch genommen.

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. Heute tragen in großen Teilen des Raumes ein relativ bewegtes Relief und /oder eine vergleichsweise gut durch Gehölze strukturierte Landschaft zu einer Verringerung der visuellen Wahrnehmbarkeit der Strecke bei. Ein geringe Strukturierung und damit hohe Verletzlichkeit der Landschaft besteht in Teilen des Schussenbeckens zwischen Mochenwangen und Weingarten.

Daneben gehen anlagebedingt Böden in einem Umfang von etwa 0,92 ha verloren. Der Anteil der durch Versiegelung (inkl. Teilversiegelungen im Bereich von Banketten, Wegen) vollständig verloren gehenden Böden umfasst eine Fläche von etwa 0,71 ha. Erforderliche Neuanlagen bzw. Anpassungen von Böschungsf lächen mit der Folge von Funktionsbeeinträchtigungen haben einen Umfang von 0,21 ha.

Neben den anlagebedingten Bodenverlusten kommt es bauzeitlich durch Baustraßen, Arbeitsstreifen, Lagerplätze und Baustelleneinrichtungsflächen zu Bodenbeeinträchtigungen auf einer Fläche von ca. 1,06 ha. Die Funktionen dieser Böden können, eine ordnungsgemäße Rekultivierung vorausgesetzt, nach Abschluss der Baumaßnahme wieder hergestellt werden.

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)

B.4.10.2 Vermeidung und Minimierung

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

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

- Baufeldfreimachung außerhalb der Brutaktivität der Vögel (V 1_{ASB})
- Schutz von Vögeln an Oberleitungen (Stromschlag- und Kollisionsrisiko) (V 2_{ASB})
- Schutz von Vegetationsflächen im Umfeld der beiden zurück zu bauenden Straßenüberführungen, der Gleisabsenkungsbereiche und des Umrichterwerks (V 3)
- Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens (V 4)
- Vorkehrungen zum ordnungsgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und Sicherstellung einer ordnungsgemäßen bauzeitlichen Entwässerung (V 5)

Die Maßnahmen V 1_{ASB} und V 2_{ASB} 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. 89 ff.), die Darstellung erfolgt in den LBP-Maßnahmenplänen (Unterlage 15.3).

Bezüglich der zum Schutz von Vögeln an Oberleitungen geplanten Vermeidungsmaßnahme V 2_{ASB} hat die Vorhabenträgerin auf die konzerninterne Richtlinie 997.9114 in der seit dem 01.06.2012 geltenden Fassung verwiesen. Im Bereich Föhrenried sind einseitige baumheckenartige Gehölzpflanzungen als Überflughilfe geplant.

Die Naturschutzverbände haben im Anhörungsverfahren zum PFA 2 umfangreich zu der genannten Bahnrichtlinie Stellung genommen. Sie sind der Auffassung, die dort vorgesehenen Maßnahmen seien nicht ausreichend. Die Verbände, vertreten durch den LNV, LNV-Arbeitskreis Ravensburg, halten diese Auffassung auch für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 3 aufrecht und verweisen darauf, dass sich der Vogelschutz an Oberleitungsanlagen immer noch in der Einführungs- und Bewährungsphase befindet und

die in der konzerninternen Bahnrichtlinie beschriebenen Maßnahmen keine ausreichende Vogelsicherheit böten. Die dort vorgesehenen Maßnahmen blieben hinter dem Maßnahmenkatalog der VDE-Anwendungsregel VDE-AR-N-4210-11 „Vogelschutz an Mittelspannungsfreileitungen“ (2011) zurück (StN 11.8a). Insbesondere wurde vorgetragen, dass Abdeckhauben auf sog. Stützisolatoren nicht zulässig seien bzw. nur eine begrenzte Lebensdauer hätten. Weitergehende Maßnahmen sind aus Sicht der höheren Naturschutzbehörde fachlich angebracht.

Aufgrund der Forderungen der Verbände findet derzeit eine Überarbeitung der genannten bahninternen Richtlinie statt. Die letzte Arbeitsgruppensitzung am 17.11.2014 hat nach Auskunft des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren des Planfeststellungsabschnittes 4 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.

Die Anhörungsbehörde vertritt in ihrer abschließenden Stellungnahme die Auffassung, dass die Planung alle derzeit als wirksam bekannten und möglichen Schutzmaßnahmen vorsieht. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Vor dem Hintergrund, dass die VDE-Anwendungsregel VDE-AR-N-4210-11 „Vogelschutz an Mittelspannungsfreileitungen“ (2011) allerdings weitergehende Schutzmaßnahmen enthält, die auch aus Sicht der höheren Naturschutzbehörde fachlich angebracht sind und parallel Gespräche zur Überarbeitung der konzerninternen Bahnrichtlinie zum Vogelschutz an Oberleitungen stattfinden, hält es die Anhörungsbehörde nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens für angebracht, 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 bzw. ergänzend die VDE-Anwendungsregel VDE-AR-N-4210-11 „Vogelschutz an Mittelspannungsfreileitungen“ (2011) anzuwenden. Auch

insoweit schließt sich die Planfeststellungsbehörde dieser Meinung an. Siehe dazu die Auflage oben unter Pkt. A.3.8.2).

Soweit das Risiko von Kollisionen von Vögeln mit der Oberleitung im Anhörungsverfahren vorgetragen wird, hat die Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 4 darauf hingewiesen (vgl. E-Mail vom 11.11.2014, /75 der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde im PFA 4), dass die Gefahr der Kollision von Vögeln mit Bahnstromanlagen 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 (Fahrdraht) bzw. ca. 10 -11 m (Speise und Verstärkungsleitungen) befänden. Das Tötungsrisiko durch Vogelschlag werde nach derzeitigem Kenntnisstand beim Bau von Oberleitungen 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, kann davon ausgegangen werden, dass zusätzliche Maßnahmen derzeit nicht geboten sind.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zugesagt, eine ökologische Baubegleitung gemäß dem Umwelleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes Teil III vorzusehen und die ökologische Baubegleitung der unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn namentlich zu benennen (Zusage oben unter Pkt. A 4.2.).

Weiterhin sind die unten unter Pkt. B.4.10.12.1 und B.4.10.12.2, auf die hier zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird, im Einzelnen genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zum Schutz der Zauneidechse und des Nachtkerzenschwärmers vorgesehen..

B.4.10.3 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG

Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind im Anhörungsverfahren nicht erkennbar geworden. Mit den dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG eingehalten.

Es verbleiben die folgenden erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild:

Für die Tier und Pflanzenwelt verbleibt ein Verlust von Vegetationskomplexen sowie ein erhöhtes Stromschlag- und Kollisionsrisiko.

Beim Schutzgut Boden entstehen Funktionsverluste und -minderungen durch anlagebedingte Flächenbeanspruchung und Verdichtung (Böschungsanpassungen, Entwässerungsmulden). Auch kommt es zur Beeinträchtigung von Böden durch baubedingte Beanspruchung (Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen).

Das Schutzgut Landschaftsbild und die landschaftsbezogene Erholung werden durch die Oberleitungsanlage nachteilig betroffen. Projektbedingt kommt es außerdem zu Verlusten von Saumvegetation und streckenbegleitenden Gehölzen. Dabei gehen gliedernde und belebende Landschaftselemente verloren.

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

B.4.10.4 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen als Maßnahmen des Naturschutzes auszugleichen oder durch Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wieder hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet ist.

Eine Beeinträchtigung ist nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

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.

B.4.10.4.1 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Zur Kompensation von Lebensraumverlusten erfolgt mit Maßnahme A 3 die Entwicklung extensiv genutzter Grünlandflächen mit Habitatfunktion für Offenlandarten. Durch die Maßnahmen G 1 und G 2 wird art- und wertgleicher Lebensraum für den Verlust von Saumvegetation und Gehölzstrukturen geschaffen.

Schließlich erfolgt durch die Maßnahme A 2 die Herstellung von Lebensraum für gehölzgebundene Arten.

B.4.10.4.2 Landschaftsbild

Beeinträchtigungen von Landschaftsbild und -struktur werden in Teilbereichen durch die Pflanzung einer bahnparallelen Baumreihe und gliedernder, belebender Gehölzgruppen ausgeglichen sowie die Umwandlung intensiv genutzter Landwirtschaftsflächen im Föhrenried in Extensivgrünland (Maßnahmen A 2 und A 3).

Auf den meisten Streckenabschnitten sind die Eingriffe in das Landschaftsbild allerdings wegen des typischen Erscheinungsbilds der Landschaft (flaches Relief, Weiträumigkeit des Raumes) und wegen der Intensität der baulichen Wirkungen nicht ausgleichbar. Die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes lassen sich durch die Wiederherstellung naturraumtypischer Landschaftselemente sowie landschaftsgemäßer Nutzungsformen im Plangebiet gleichwertig kompensieren. Funktionen für die Aufwertung des Landschaftsbildes erfüllt vor allem die neue Maßnahme A 2. Schließlich dienen auch die als Gestaltungsmaßnahmen bezeichneten Maßnahmen G1: Ansaat von Landschaftsrasen und G2: Anpflanzung von Gebüsch und Hecken der landschaftlichen Einbindung der Bahnstrecke.

Weitere Maßnahmen sind nicht geboten.

B.4.10.4.3 Boden

Eingriffe in das Schutzgut Boden werden durch die LBP-Maßnahmen A 3 und A 4 sowie den Maßnahmen G 1 und G 2 ausgeglichen bzw. ersetzt.

Da der Vorhabenträger auf den ursprünglich beabsichtigten ersatzlosen Rückbau der beiden Straßenüberführungen bei Aulendorf (Bahn-km 158,3) und Fronreute (Bahn-km 170,4) als Reaktion auf entsprechende Einwendungen verzichtet, entfallen auch die dort ursprünglich geplanten Maßnahmen A 1 (Rekultivierung).

An der grundsätzlichen Beurteilung der Kompensationsfähigkeit der Gesamtbaumaßnahme ändert sich hierdurch jedoch nichts. Es ergibt sich nach den Beschreibungen des LBP eine deutliche Überkompensation. Die projektbedingten Eingriffe werden danach mit 396.172 Ökopunkten beziffert (vgl. LBP Tabelle 11, S. 119). Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen wird auch unter Herausrechnung der Entsiegelungsmaßnahme A 1 ein ökologischer Zugewinn von 496.835 Ökopunkten erreicht. Auch für das Schutzgut Boden ergibt sich durch den Wegfall der Maßnahme A 1 keine Unterkompensation. Für das Schutzgut Boden wurden Eingriffe in Höhe von 50.196 Ökopunkten ermittelt (vgl. LBP Tabelle 13, S. 122), denen unter Herausrechnung der Maßnahme A 1 mit den Maßnahmen A 3 und A 4 noch eine Aufwertung von 123.236 Ökopunkten gegenübersteht.

Das Referat 52 des Regierungspräsidiums Tübingen hat dem Vorhaben und dem Kompensationskonzept der Vorhabenträgerin unter der Bedingung einiger Nebenbestimmungen, die durch den Vorhabenträger zugesagt wurden (vgl. Zusagen oben unter Pkt. A.4), zugestimmt.

B.4.10.4.4 Ergebnis

Im Ergebnis ist zu den im LBP enthaltenen Ausgleichsmaßnahmen festzustellen, dass die dort festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen geeignet sind, die vorhabenbedingt erfolgenden Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie beim

Landschaftsbild zu vermeiden, auf ein unerhebliches Maß zu reduzieren oder sonst zu kompensieren.

Allen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist gemeinsam, dass sie ihrerseits durch die grundsätzliche Verbesserung der Funktionen der Flächen auf denen sie ausgeführt werden, nicht zu erheblichen Eingriffen im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG führen, jedenfalls aber in der Gesamtbilanz zu einer Verbesserung der in Anspruch zu nehmenden Flächen führen.

Zusätzlich wurde von dem Vorhabenträger eine ökologische Baubegleitung für die Bauausführung vorgesehen. Eine ökologische Baubegleitung dient der besonderen Überwachung und Durchführung der landschaftspflegerischen Vorgaben eines Verfahrens und damit der Vermeidung von Umweltschäden. Sie ist deswegen insbesondere bei großen Bauvorhaben, die durch umfangreiche Schutz-, Vermeidungs- und v.a. Kompensationserfordernisse gekennzeichnet sind, bei Vorhaben mit Eingriffen in besonders sensible Gebiete, wie z.B. in Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiete und in Naturschutzgebiete, vorzusehen oder wenn besondere artenschutzrechtliche und vegetationskundliche Anforderungen bestehen.

Die Vertreter der Naturschutz- und Forstbehörden haben dem erstellten landschaftspflegerischen Begleitkonzept grundsätzlich zugestimmt.

Soweit eingewandt wurde, dass die bereits bestehende Trennungswirkung und das bestehende Kollisionsrisiko durch die Elektrifizierung der Strecke und die angestrebte Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit maximal 140 km/h auf künftig maximal 160 km/h erheblich verstärkt wird, hat ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die angesprochene Geschwindigkeitserhöhung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Davon abgesehen ist sie gegenüber dem Bestand nur gering und auch nur für etwa 55 % der Züge zutreffend. Die Vorhabenträgerin ist daher der Ansicht, dass es zu keiner signifikanten Erhöhung der Zerschneidungswirkung bzw. des Kollisionsrisikos komme. Dort, wo bei einigen Vogelarten ein erhöhtes Kollisionsrisiko erkannt wurde, seien entsprechende Maßnahmen (Maßnahme A 2 Pflanzung von Baumreihen) geplant worden. Weitere Maßnahmen seien fachlich nicht geboten. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Weitere artenschutzrechtliche Maßnahmen insoweit daher derzeit nicht angezeigt.

Die Barrierewirkung der vorhandenen Eisenbahnstrecke wird durch deren Elektrifizierung nicht erhöht. Die prognostizierte Erhöhung der Zugzahlen ist nicht etwa auf das Planvorhaben, sondern auf die allgemeine Verkehrsentwicklung zurückzuführen.

Die untere Naturschutzbehörde hat auch Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen A 2 und A 3 erhoben. So sei wegen des Ulmensterbens bei Maßnahme A 2 ein Verzicht auf die Pflanzung von Feld-Ulmen geboten. Die Vorhabenträgerin hat darauf auf die Pflanzung von Feld-Ulmen verzichtet.

Überdies hat die untere Naturschutzbehörde eingewandt, dass es sich bei den für Maßnahme A 3 vorgesehenen Flurstücken 1062 und 1062/1 der Gemarkung Baintd um bereits von der Bundesstraßenbauverwaltung für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen belegte Flächen handele. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin erklärt, die Flächen befänden sich zwar im Eigentum des Landes, seien jedoch noch nicht mit Nutzungsrestriktionen belegt. Eine Nachfrage der Anhörungsbehörde bei der Landesstraßenbauverwaltung hat ergeben, dass sich die Flächen im Eigentum der Bundesstraßenbauverwaltung befinden und nicht mit Kompensationsmaßnahmen belegt sind.

Bezüglich der Festlegung des Zielbiotops für die Maßnahme A 3 hält es die Anhörungsbehörde für angemessen dieses als Feucht-/Nassgründland auszuweisen. Um diesen Zustand zu erreichen und beizubehalten ist zusätzlich zu den bereits im Maßnahmenblatt enthaltenen Hinweisen eine Begrenzung der Düngung durch Festmist festzulegen. Eine schwache Düngung steht insoweit der Entwicklung eines artenreichen Feucht-/Nassgrünland nicht entgegen.

Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange

Das vom Vorhabenträger vorgelegte Kompensationskonzept trägt dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung. Es ist allerdings nicht möglich, die notwendige Kompensation zu leisten, ohne landwirtschaftliche Flächen in Anspruch zu nehmen, vor allem weil einige Maßnahmen auch artenschutzrechtlich intendiert sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahme A 2.

Soweit möglich, hat die Vorhabenträgerin auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen verzichtet.

Es ist nicht erkennbar, dass der Vorhabenträger für die geplanten Kompensationsflächen land- und forstwirtschaftliche Flächen über das notwendige Maß hinaus in Anspruch nimmt. Es hat sich auch keiner der betroffenen Grundstückseigentümer grundsätzlich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen ausgesprochen.

Auch die Landwirtschaftsverwaltung hat keine wesentlichen Bedenken vorgetragen. Sie weist allerdings auf die Überkompensation hin, die einem Öko-Konto gutgeschrieben werden solle. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dies zu beantragen.

Vor diesem Hintergrund war dabei zum Schutz der naturschutzrechtlichen Belange einer Kompensation der mit dem Bauvorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe Vorrang vor den agrarstrukturellen Interessen am unveränderten Flächenerhalt zu geben. Eine unverhältnismäßige Inanspruchnahme einzelner Betroffener ist im Anhörungsverfahren nicht erkennbar geworden.

B.4.10.5 Flächenauswahl öffentlich/privat

Das Kompensationskonzept entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Flächen, die sich im Eigentum der DB oder im öffentlichen Eigentum befinden, wurden bevorzugt herangezogen. Der Zugriff auf privates Grundeigentum wurde auf entsprechende Einwendungen hin reduziert. Im verbleibenden Umfang ist die Inanspruchnahme erforderlich, da die jeweiligen Maßnahmen im Rahmen der naturschutzfachlichen Gesamtkonzeption nicht an anderer Stelle mit vergleichbarem Erfolg durchgeführt werden können. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die privaten Betroffenheiten an anderer Stelle geringer wären.

B.4.10.6 Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Entsprechende Regelungen sind in den Planunterlagen vorgesehen:

Maßnahme A 2 erfordert nach einjähriger Fertigstellungspflege eine anschließende zweijährige Entwicklungspflege gemäß der Vorgaben in den LBP-Maßnahmeblättern (S. 104 ff.). Darüber hinaus benötigen die Bäume und Sträucher eine dauerhafte Unterhaltungspflege.

Maßnahme A 3 (Umwandlung einer intensiv genutzten Ackerfläche in Extensivgrünland im Föhrenried) erfordert ebenfalls nach ca. dreijähriger Herstellungs- und Entwicklungspflege eine dauerhafte Unterhaltungspflege. Detaillierte Vorgaben hierzu finden sich ebenfalls im LBP-Maßnahmenblatt.

Schließlich sind auch die als Gestaltungsmaßnahmen G 1 und G 2 bezeichneten LBP-Maßnahmen Kompensationsmaßnahmen. Sie bedürfen ebenfalls der dauerhaften Unterhaltungspflege.

Lediglich die Maßnahmen A 4 (Oberbodenauftrag) und W 1 bedürfen nach Herstellung keiner weiteren Pflege.

Die Planunterlagen sehen vor, die Flächen für die LBP-Maßnahmen zu erwerben oder dinglich zu sichern.

B.4.10.7 Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde

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.4.10.8 Zusammenfassung

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sind aus naturschutzrechtlicher Sicht als kompensiert zu betrachten. Die frist- und sachgerechte Umsetzung des Konzepts zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen kann sichergestellt werden durch die vorgeschlagenen Unterhaltungspflichten und die Berichtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde. Im Übrigen können die naturschutzrechtlichen Belange durch die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen und erteilten Zusagen ausreichend berücksichtigt werden.

B.4.10.9 Natura 2000

Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dienen.

Dieser Pflicht zugrunde liegen die Regelungen der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und der Vogelschutz-Richtlinie (VogelSch-RL), die mit der Zielrichtung erlassen worden sind, ein europäisches Schutzgebietssystem zu schaffen, das die Sicherung der europäischen Artenvielfalt gewährleisten soll, § 31 BNatSchG.

Der Inhalt dieser Verträglichkeitsprüfung konzentriert sich darauf, ob ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt vorbehaltlich einer abweichenden Prüfung nach Absätzen 3 und 4 unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Abs. 1, 2 BNatSchG stellt striktes Recht dar, das der Abwägung nicht zugänglich ist.

Die Verträglichkeit des Bauvorhabens mit den Erhaltungszielen der drei betroffenen Natura 2000-Gebiete wurde in drei 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. seiner für die Erhaltungsziele oder die Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteile ausgeschlossen sind.

Ergänzend hat die Vorhabenträgerin auf einen Hinweis der unteren Naturschutzbehörde ausgeführt, dass für das Setzen der Oberleitungsmaste keine umfangreichen Betonierarbeiten stattfinden müssten und darüber hinaus nur solche Baugeräte zum Einsatz kämen, die mit biologisch abbaubaren Hydraulikölen betrieben werden. Stoffliche Belastungen von Gewässern und daraus resultierend Schädigungen wassergebundener Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie seien nicht zu erwarten.

Überdies sichert die Maßnahme V 5 den fachgerechten Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen.

B.4.10.10 Biotopschutz, Schutzausweisungen

Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotope führen können, verboten. Dieses Verbot gilt auch für die landesgesetzlich geschützten Biotope, § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG.

Nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kann von den Verboten auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn insbesondere die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG können für Eingriffe in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope vorliegend Ausnahmen zugelassen werden. Die untere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erteilt.

Soweit es vorhabenbedingt zu Eingriffen in die Landschaftsschutzgebiete „Achtobel“ und „Sennwiesen“ sowie zu einer Beeinträchtigung von Naturdenkmälern kommt, können die erforderlichen Erlaubnisse und Befreiungen erteilt werden. Auch hier hat die untere Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen erteilt.

B.4.10.11 Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind in § 44 BNatSchG normiert und stellen striktes Recht dar, das keiner Abwägung zugänglich ist. Nach § 45 BNatSchG können von den artenschutzrechtlichen Verboten Ausnahmen zugelassen werden.

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen neben dem Gebietsschutz des § 34 BNatSchG und neben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 13, 15 BNatSchG.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1),

- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr.4).

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Abs. 5 BNatSchG. Danach gelten für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässige Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 5. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt damit ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 des § 44 Abs. 5 BNatSchG entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor.

Das Bundesverwaltungsgericht hat (Urteil vom 14.07.2011, AZ. 9 A 12/10) diese Privilegierungsmöglichkeit des § 44 Abs. 5 BNatSchG eingeschränkt. So sollen Tötungen von Individuen, die im Zusammenhang mit der Beseitigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten stehen, nicht mehr von dieser Privilegierung erfasst sein, da Art. 12 Abs. 1 a der FFH-Richtlinie eine entsprechende Begrenzung des Tötungsverbotes nicht vorsehe. Dies hat zur Folge, dass in den Fällen, in denen eine Tötung von Individuen bei der Beseitigung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wahrscheinlich ist, das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1

BNatSchG verwirklicht wird und für die jeweils betroffene Art eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu beantragen ist.

Die Vorhabenträgerin hat mit Planunterlage 13 einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgelegt. Er beruht im Wesentlichen auf einer Biotoptypenkartierung von 2012 und faunistischen Sonderuntersuchungen zu den Artengruppen Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Amphibien aus den Jahren 2010/2011.

Einwände gegen die Methodik der Erhebungen oder die Ergebnisse wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht.

Der vorliegende Artenschutzbeitrag ist entsprechend den fachlichen Anforderungen umfassend, in sich schlüssig und nachvollziehbar. So wurden insbesondere die vorkommenden verschiedenen Arten und deren Lebensräume sowie denkbare Eingriffe hinsichtlich des geplanten Vorhabens dargestellt und berücksichtigt. Der Beitrag ist fachlich nicht zu beanstanden.

Im Rahmen des Vorhabens kommt es nach den Feststellungen der Unterlage 13 zu einer Verletzung und Tötung geschützter Tiere sowie zu einem Verlust bzw. Beeinträchtigungen von Lebensräumen. Bau- und betriebsbedingt kann es zu Störwirkungen kommen. Zudem ist die Verletzung bzw. Tötung von Tieren durch Drahtanflug, Stromschlag oder Kollision mit den auf der Strecke verkehrenden Zügen erhöht. Wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten sind nicht betroffen.

B.4.10.11.1 Zauneidechse

Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen gelangt der artenschutzfachliche Beitrag zu der Annahme, dass lediglich bei der Art der Zauneidechse durch Eingriffe in deren Lebensräume, insbesondere im Bereich der Gleisabsenkungen, die Verwirklichung von Verbotstatbeständen droht bzw. wahrscheinlich ist. Deswegen hat die Vorhabenträgerin für die Art der Zauneidechse vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Ortsumgehung Freiberg (Urteil v. 14.07.2011; Az.: 9 A 12/10) die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt, die vorliegend auch erteilt werden kann bzw. die von der vorliegenden Planfeststellung umfasst ist.

Die Vorhabenträgerin hat dargestellt, dass bei der Verwirklichung des Vorhabens punktuell und in größerem Umfang im Rahmen der geplanten Gleisabsenkungen bei Ravensburg (Bahn-km 176,825) und Weingarten (Bahn-km 173,403) auch in Lebensräume der Zauneidechse eingegriffen werden muss. Insbesondere bei den geplanten Gleisabsenkungen ist auch die Verletzung oder Tötung einzelner Exemplare zu erwarten. Die Vorhabenträgerin hat angegeben, dass Maßnahmen zur Vermeidung dieser Schädigung nicht möglich seien. Die höhere Naturschutzbehörde hat dagegen bereits im Planfeststellungsabschnitt 1 geltend gemacht, dass Tiere durch das Unattraktivmachen des Lebensraums vergrämt werden könnten. Zudem solle Eingriff außerhalb der Winterruhezeit und Fortpflanzungszeit, also zwischen Mitte März und Mitte April sowie zwischen Anfang August und Ende September, erfolgen, da die Tiere dann am mobilsten seien.

Die Anhörungsbehörde schlägt in ihrer abschließenden Stellungnahme vor, entsprechend dem Vorschlag der höheren Naturschutzbehörde zu verfahren. Um die Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Eidechsen im Baufeld zu minimieren und Tötungen im Zuge der Bauausführungen zu vermeiden, schlägt die Anhörungsbehörde vor, die Bauzeiten entsprechend zu beschränken und dem Vorhabenträger aufzuerlegen, vorab Vergrämungsmaßnahmen zu ergreifen (vgl. Nebenstimmungen A 4.1.1).

Weitere Maßnahmen zur Minimierung des Tötungsrisikos sind nicht erforderlich. Eine Umsiedlung ist vorliegend nicht geboten, da im direkten Umfeld ausreichend Ersatzlebensraum zur Verfügung steht.

Die Verwirklichung weiterer Verbotstatbestände in Bezug auf die Art Zauneidechse droht nicht, da es im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vorhabens zwar auch zur Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kommt, durch die geplanten Gehölzrückschnitte entlang der Trasse der nutzbare Lebensraum der Zauneidechse aber insgesamt vergrößert wird und der Art damit die ökologische Funktion der von Beschädigung und Zerstörung betroffenen Lebensräume i.S.v. § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Bewertungsrelevante Störungen der Art (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Auch bei Durchführung aller möglichen Vermeidungsmaßnahmen verbleibt allerdings ein Restrisiko, dass bei den Bauarbeiten Zauneidechsen getötet werden. Daher hat die

Vorhabenträgerin eine artenschutzrechtliche Ausnahme beantragt. Die Anhörungsbehörde teilt in ihrer abschließenden Stellungnahme die Auffassung, dass das Tötungs- und Beschädigungsverbot verletzt wird und schlägt vor, die Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG zuzulassen.

Die Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor. Durch die geplante Elektrifizierung erfolgt eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Die Elektrifizierung der Strecken 4500 und 4530 ist im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 als „Nr. 23 ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau“ in der Liste der laufenden und fest disponierten Vorhaben enthalten. Sie wird darüber hinaus in der Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) unter der laufenden Nr. 24 des vordringlichen Bedarfs sowie unter der laufenden Nr. 7 der internationalen Projekte geführt. Damit ist die Planrechtfertigung für das Ausbaivorhaben von Gesetzes wegen gegeben.

Darüber hinaus führt die Elektrifizierung neben der Anpassung an den Stand der Technik zu einer verbesserten Einbindung der Strecke in den übergeordneten Zuglauf, da die Durchbindung von Linien erleichtert wird. Die Elektrifizierung der Strecke ermöglicht zwischen Ulm und Friedrichshafen Reisezeiten von circa 60 Minuten und erleichtert damit die bessere Eingliederung in integrierte Taktfahrpläne. Auch verbessert die verkürzte Fahrzeit von Ulm nach Friedrichshafen die Verknüpfung mit Friedrichshafen-Basel wesentlich. Eine stündliche Umsteigeverbindung Ulm-Basel ist angestrebt. Auch der Güterverkehr kann künftig ohne Traktions- und Fahrtrichtungswechsel in Ulm-Rangierbahnhof auf die Strecke Ulm-Friedrichshafen geleitet werden. Durch den Entfall des Traktionswechsels in Lindau-Reutin ist dann ein grenzüberschreitender Güterverkehr nach Österreich und in die Schweiz möglich.

Daneben ergibt sich, durch die verbesserte Einbindung der Strecke in das übergeordnete Eisenbahnnetz, eine Aufwertung des Wohn-, Arbeits- und wirtschaftlichen Umfeldes.

Schließlich führt die Elektrifizierung auch zu einer Verringerung der Schadstoffemissionen aus dem Dieselmotortrieb.

Das Vorhaben dient damit übergeordneten öffentlichen Belangen.

Für die Elektrifizierung sind, da es sich um eine vorhandene Anlage handelt, keine Alternativen denkbar. Im Rahmen der Elektrifizierung erfolgt auch der Neubau des Umrichterwerks. Für dessen Standort wurden auch alternative Standorte betrachtet. Keiner dieser Standorte besitzt jedoch eine Relevanz als Lebensraum der Zauneidechse. Bezogen

auf die Betroffenheit der Zauneidechse ist die Standortauswahl für das Umrichterwerk Niederbiegen ohne Belang.

Durch das Bauvorhaben kommt es vorrangig zu punktuellen Eingriffen in Lebensräume der Zauneidechse. Durch die geplanten projektbedingten Gehölzrückschnitte zur Freihaltung des Sicherheitsraumes werden die Lebensbedingungen für die Zauneidechse entlang der Bahnstrecke verbessert und damit deren nutzbarer Lebensraum vergrößert. Aufgrund der räumlich eng begrenzten Eingriffe ist, auch unter Berücksichtigung der notwendigen Vergrämuungsmaßnahmen, davon auszugehen, dass nur einzelne Exemplare von der Verwirklichung des Verbotstatbestandes betroffen sind und sich die lokale Population durch den Eingriff nicht verschlechtert und stabil bleibt.

B.4.10.11.2 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. Der artenschutzfachliche Beitrag gelangt für den Nachtkerzenschwärmer zu dem Ergebnis, dass eine Beeinträchtigung durch kleinflächige Verluste möglicher Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Form von Verletzung oder Tötung von Fortpflanzungsstadien (Eier, Raupe, Puppe) möglich ist. Insgesamt wird das Risiko einer Betroffenheit jedoch als sehr gering eingeschätzt und aus diesem Grund Schutzmaßnahmen nicht für erforderlich gehalten.

Bewertungsrelevante Störungen der Art i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind projektbedingt nicht zu erwarten. Da nur sehr kleinräumig in potentielle Habitatflächen des Nachtkerzenschwärmers eingegriffen wird, ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Flächen im räumlichen Zusammenhang i.S.v. § 44 Abs. 5 BNatSchG weiterhin erhalten bleibt und damit keine Verwirklichung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vorliegt.

Die Anhörungsbehörde ist allerdings der Ansicht, dass die Aussage, die Gefahr einer tatsächlichen Betroffenheit werde als sehr gering eingeschätzt, nicht ausreicht, um das Vorliegen des Schädigungs- bzw. Tötungsverbots (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) wirksam ausschließen zu können. Vielmehr sind nach Auffassung der Anhörungsbehörde weitere Untersuchungen und/oder weitergehende Vermeidungsmaßnahmen geboten. Als Nachweismethode eignet sich die Raupensuche. Untersucht werden sollten größere

Weidenröschen- und Nachtkerzenbestände entlang von Gräben und auf Trockenflächen. Wegen des notwendigen Nektarangebots für die Falter kann bei der Flächenauswahl evtl. das Kriterium "Nähe zu flächigen blütenreichen Wiesen" herangezogen werden. 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).

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde kann auch ohne weitere Erhebungen die Verwirklichung von Verbotstatbeständen wirksam ausgeschlossen werden, wenn dem Vorhabenträger auferlegt wird, die raupengeeigneten Pflanzenbestände im Eingriffsbereich im Jahr des Baubeginns vor Beginn der Falterflugzeit (meist Mitte Mai bis Mitte Juni) nach näherer Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu mähen. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an (vgl. Nebenbestimmung A.3.8.3).

Für den Fall, dass die Vorhabenträgerin weitere Erhebungen vornimmt, die den Nachtkerzenschwärmer nachweisen, wäre zum Schutz der Entwicklungsformen gegebenenfalls ebenso die vorgeschlagene Nebenbestimmung notwendig.

B.4.10.11.3 Vögel

Projektbedingte Beeinträchtigungen der im Raum vorkommenden Vogelarten entstehen im Wesentlichen durch Verluste trassenbegleitender Gehölzbestände (in ihrer Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sowie ein mit diesen Lebensraumverlusten einhergehendes Risiko der Beschädigung, Verletzung oder Tötung von Entwicklungsformen (Einer/Gelege) oder Jungvögeln. Durch die Baufeldräumung in Form von Fäll- und Rodungsarbeiten sowie Vegetationsrückschnitten außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeit im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar wird die Verwirklichung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG insoweit allerdings wirksam vermieden (Vermeidungsmaßnahme V 1_{ASB}).

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gesichert bleibt (§ 44 Abs. 5 BNatSchG).

Störungen einiger Arten sind insbesondere bauzeitlich zu erwarten. Jedoch sind diese lediglich vorübergehender Art, so dass, auch unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung, nicht mit erheblichen Störungen i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu rechnen ist.

Auch die neue Oberleitungsanlage verwirklicht nach Auffassung der Anhörungsbehörde keinen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand. Die Vorhabenträgerin erfüllt 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 (vgl. hierzu bereits oben bei der Eingriffsregelung D 5.4.2).

Allerdings wurde durch Vertreter der Naturschutzverbände darauf hingewiesen, dass die konzerninterne Richtlinie 997.9114 nur unzureichende Maßnahmen zum Artenschutz enthält und hinter dem Maßnahmenkatalog der VDE-Anwendungsregel VDE-AR-N-4210-11 „Vogelschutz an Mittelspannungsfreileitungen“ (2011) zurückbleibt (StN 11.8a). Wegen der näheren Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter D.5.4.2 verwiesen.

Soweit auf ein durch das Vorhaben bedingtes Kollisionsrisiko für Vögel mit den Oberleitungen hingewiesen wird, kann dem aus den oben unter Pkt. B.4.11.2 genannten Gründen nicht gefolgt werden.

Die mit Maßnahme A 2 vorgesehenen Baumpflanzungen vermindern in den Herstellungsbereich zudem das Kollisionsrisiko mit den Bahnoberleitungen auf ein unbedenkliches Maß.

Es wird jedoch vorgeschlagen, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, bis zum Baubeginn vorliegende neue Erkenntnisse zum bestmöglichen Vogelschutz an Oberleitungsanlagen nachträglich in die Planung aufzunehmen, da die laufenden Abstimmungen mit dem Vorhabenträger mit den Naturschutzverbänden zur bahninternen Richtlinie 997.9114 zum Vogelschutz an Oberleitungsanlagen derzeit noch nicht abgeschlossen sind (vgl. Nebenbestimmung A 4.1.2). Im Zweifel ist zusätzlich die VDE-Anwendungsregel VDE-AR-N-4210-11 anzuwenden, um einen bestmöglichen Artenschutz zu erreichen. Unabhängig von den Ausführungen in der DB-Richtlinie ist darauf hinzuweisen, dass entsprechende

Vorkehrungen für den Artenschutz grundsätzlich umgesetzt werden müssen, solange sie verhältnismäßig und zumutbar sind.

B.4.10.11.4 Biber

Der vorgelegte artenschutzfachliche Beitrag kommt zu dem Ergebnis, dass im Untersuchungsraum keinerlei Nachweise des Bibers festgestellt wurden bzw. bekannt sind und daher (auch hinsichtlich potentieller Störungen durch den Baubetrieb) keine mit dem Vorhaben verbundenen artenschutzrechtlich (populations-)relevanten Beeinträchtigung denkbar sind.

Den Hinweis der höheren Naturschutzbehörde zur Ausbreitung des Bibers hat die Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und wird ihn im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen berücksichtigen. Die Notwendigkeit weiterer artenschutzrechtlicher Schutzmaßnahmen für die Art ergibt sich hierdurch für das Vorhaben nicht.

B.4.10.11.5 Erhöhung Kollisionsrisiko

Soweit eingewandt wurde, dass die bereits bestehende Trennungswirkung und das bestehende Kollisionsrisiko durch die Elektrifizierung der Strecke und die damit angestrebte Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit maximal 140 km/h auf künftig maximal 160 km/h für diverse Tierarten erheblich verstärkt wird, hat die Vorhabenträgerin darauf verwiesen, dass lediglich eine geringfügige Geschwindigkeitserhöhung gegenüber dem Bestand angestrebt wird und diese auch nur für etwa 55 % der Züge zutrifft. Die Vorhabenträgerin ist daher der Ansicht, dass es zu keiner signifikanten Erhöhung der Zerschneidungswirkung bzw. des Kollisionsrisikos komme. Dort, wo bei einigen Vogelarten ein erhöhtes Kollisionsrisiko erkannt wurde, seien entsprechende Maßnahmen (Maßnahme A 2 Pflanzung von Baumreihen) geplant worden. Weitere Maßnahmen seien fachlich nicht geboten.

Eine Erhöhung der Kollisionsrate bei Geschwindigkeitserhöhungen ist zwar zu vermuten, aber auf Grundlage des derzeitigen Kenntnisstandes nicht zu quantifizieren (vgl. Eisenbahnbundesamt, Hinweise zur ökologischen Wirkungsprognose in UVP, LBP und FFH-Verträglichkeitsprüfungen bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Eisenbahnen des Bundes, 2004).

Andere Erkenntnisse liegen nicht vor. Vor diesem Hintergrund sind weitere artenschutzrechtliche Maßnahmen derzeit nicht angezeigt.

Eine Erhöhung der Barrierewirkung durch die Elektrifizierung ist nicht erkennbar; soweit eine Steigerung von Zugzahlen prognostiziert ist, ist diese Steigerung auf die allgemeine Verkehrsentwicklung zurückzuführen.

B.4.10.11.6 Zusammenfassung

Bei Umsetzung der vorgesehenen und zusätzlich vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen werden, für die Art der Zauneidechse, keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt. Es sind keine Maßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG festzusetzen.

Soweit für die Arten Zauneidechse und Nachtkerzenschwärmer die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wahrscheinlich ist bzw. derzeit nicht sicher ausgeschlossen werden kann, ist die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. sind weitere Vermeidungsmaßnahmen vorzunehmen.

B.4.11 Bodenschutz

Die Belange des Bodenschutzes werden insbesondere durch die Versiegelung von Flächen für Straßen und Wege sowie durch die Beeinträchtigung von Bodenfunktionen bei den Verkehrsnebenflächen berührt.

Im Zuge der Elektrifizierungsmaßnahme gehen anlagebedingt Böden in einem Umfang von etwa 0,92 ha verloren. Der Anteil der durch Versiegelung (inkl. Teilversiegelungen im Bereich von Banketten, Wegen) vollständig verloren gehenden Böden umfasst eine Fläche von etwa 0,71 ha. Erforderliche Neuanlagen bzw. Anpassungen von Böschungsf lächen mit der Folge von Funktionsbeeinträchtigungen haben einen Umfang von 0,21 ha.

Neben den anlagebedingten Bodenverlusten kommt es bauzeitlich durch Baustraßen, Arbeitsstreifen, Lagerplätze und Baustelleneinrichtungsflächen zu Bodenbeeinträchtigungen auf einer Fläche von ca. 1,06 ha. Die Funktionen dieser Böden können, eine ordnungsgemäße Rekultivierung vorausgesetzt, nach Abschluss der Baumaßnahme wieder hergestellt werden.

Das Schutzgut Boden wurde im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans ausreichend berücksichtigt.

Dort wurden Eingriffe in die Bodenfunktionen und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen funktionsbezogen qualitativ und quantitativ bewertet und bilanziert.

Der erfolgende Eingriff in das Schutzgut Boden kann mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden.

Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die vom Regierungspräsidium Tübingen, Referat 52, vorgeschlagenen Nebenbestimmungen umzusetzen.

Insgesamt konnte den Belangen des Bodenschutzes so ausreichend Rechnung getragen werden.

B.4.12 Denkmalschutz; Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Vorhaben bringt im PFA 3 keine erheblichen Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter mit sich. Insbesondere sind erhebliche Beeinträchtigungen denkmalpflegerischer Belange nicht zu erwarten:

Die Vorhabenträgerin hat die in einem Korridor von 50 m beidseits der Bahnstrecke bekannten Bau- und Kunstdenkmale sowie Bodendenkmale aufgelistet (Tabellen 12 und 13, S. 87 der UVS). Für diese Kultur- und Bodendenkmale wurden keine Beeinträchtigungen prognostiziert.

Im Rahmen der Anhörung hat das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 26, weitere zu berücksichtigende Kulturdenkmale benannt. An den drei nachbenannten Kulturdenkmälern Eisenbahnbrücke nördlich Durlesbach bei km 163,186, Eisenbahnbrücke bei Ravensburg-Oberzell bei km 181,286 und 183,541 und Hochspannungsleitung "Nord-Süd-Leitung" (1926-1930) werden im Rahmen der Elektrifizierung Erdungsmaßnahmen (in Form von Prelleitern) erforderlich. Hiergegen hat die Denkmalpflege keine weiteren Bedenken erhoben.

In ihrer abschließenden Stellungnahme unterrichtet die Anhörungsbehörde umfassend über den Sachstand und den Stand der Erörterungen zwischen den beteiligten Parteien im Zusammenhang mit dem *Kulturdenkmal „Fußgängerüberführung Eschersteg“* im Bahnhof Ravensburg und schlägt im Ergebnis vor, festzustellen, dass der Eschersteg als Bestandsdenkmal im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigen ist.

Aus planfeststellungsrechtlicher Sicht ist zunächst festzuhalten, dass die Stadt Ravensburg als Eigentümerin und Baulastträgerin der genannten Überführung in ihrer Stellungnahme vom 03.04.2014 hinsichtlich des Escherstegs lediglich darauf hinweist, dass „das Regierungspräsidium von Seiten der Denkmalpflege gegenüber der Stadt eine Auflage erteilt hat, das Kulturdenkmal Eschersteg zu sanieren und wieder aufzubauen. Über den Antrag, die Stadt aus dieser Verpflichtung zu entlassen, hat das Regierungspräsidium bisher noch nicht entschieden“.

Sonstige Einwendungen hat die Stadt Ravensburg im Zusammenhang mit dem Eschersteg nicht erhoben.

In der Erwiderung des Vorhabenträgers zu der eben genannten Stellungnahme der Stadt Ravensburg wird u.a. ausgeführt: „.... Die Planung und Entscheidung (über die Wiedererrichtung) liegt im Zuständigkeitsbereich des Baulastträgers. Für das Vorhaben der Südbahnelektrifizierung besteht daher aktuell kein Handlungsbedarf. Die Anforderungen an einen möglichen Wiederaufbau, die sich aus der geplanten Elektrifizierung ergeben, sind der Stadt Ravensburg bekannt.“

Mit seiner Erwiderung macht der Vorhabenträger deutlich, dass einer etwaigen Wiedererrichtung des - an die Fahrdrathöhe angepassten - Escherstegs aus Sicht des Planvorhabens nichts entgegensteht; tatsächlich ist auch den Planunterlagen keine Regelung oder Maßnahme zu entnehmen, die dies - abgesehen von den erforderlichen aber unstreitigen Anpassungsmaßnahmen - erschwert oder gar unmöglich macht.

Insoweit verbleibt im Ergebnis daher aus planfeststellungsrechtlicher Sicht kein lösungsbedürftiger Konflikt, über den die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden hätte.

Auch soweit im Anhörungsverfahren die Ausgestaltung des – im Falle einer Wiedererrichtung des Escherstegs – erforderlichen Anprallschutzes aus denkmalpflegerischer Sicht diskutiert wurde (Betonummantelung, Stahlrahmen), handelt es sich um Fragen, die nicht zwingend in

der vorliegenden Planfeststellung zu regeln sind; dies schon deshalb, weil nicht hinreichend konkret genug feststeht, ob und - gegebenenfalls - wie im Einzelnen genau der Eschersteg wieder errichtet wird; Planunterlagen, die diese Fragen hinreichend genau beantworten, liegen der Planfeststellungsbehörde jedenfalls nicht vor.

Art und Weise eines Anprallschutzes können auf Grundlage der einschlägigen technischen und denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen außerhalb der vorliegenden Planfeststellung problemlos jederzeit anlässlich einer zukünftigen Wiedererrichtung des Escherstegs geregelt werden.

Eine denkmalschutzrechtliche Auflage oder Feststellung der Planfeststellungsbehörde ist nach alledem hinsichtlich des Escherstegs nicht erforderlich.

Der in ihrer abschließenden Stellungnahme geäußerten denkmalrechtlichen Bewertung der Anhörungsbehörde, dass die denkmalgeschützten *Straßenüberführungen bei Fronreute, Bahn-km 158,259, und bei Aulendorf, Bahn-km 170,354*, durch die – nach Aufgabe des ursprünglich verfolgten ersatzlosen Rückbaus – nunmehr geplanten Ersatzneubauten ersetzt werden können, schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Der Vorhabenträger hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde (z.B. wegen Dokumentationspflichten) in Verbindung zu setzen (vgl. die Auflage oben unter Pkt. A.3.4).

Soweit bereits *bekannte Bodendenkmale* im Bereich der Bahnanlage liegen, ist davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten Eingriffe ggf. nicht über die Eingriffe hinausgehen werden, die bereits bei der Herstellung der Bahnanlage erfolgt sind, weshalb keine zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind.

Eine weitere archäologische Verdachtsfläche befindet sich im Bereich des künftigen Standorts des Umrichterwerks Niederbiegen. Für diese ist mit ausreichendem Vorlauf zum Baubeginn eine fachkundige Untersuchung und im Fall archäologischer Funde eine Bergung durchzuführen.

Für den Fund bislang unerkannter Kulturdenkmale gilt § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG).

B.4.13 Forstwirtschaft

Das Vorhaben ist nicht mit der Inanspruchnahme von Wald verbunden. Für die Herstellung des erforderlichen Lichtraumprofils im Bereich des Altdorfer Waldes und des Schenkenwaldes werden jedoch Rückschnitte in Gehölzen bzw. in Rändern von Waldbeständen notwendig. Für diese meist sehr schmalen Flächen gelten dauerhafte Aufwuchsbeschränkungen, die über Grunddienstbarkeiten abgesichert werden sollen. Auf diesen Randsituationen wird sich nach dem Rückschnitt eine Waldmantel- und Saumvegetation entwickeln, die als Sicherungstreifen weiterhin als Wald i.S. des LWaldG gilt. Die Vorhabenträgerin hat einen fachgerechten und unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorgaben erfolgenden Rückschnitt in den an die Bahnstrecke angrenzenden Waldbeständen zugesichert. Beeinträchtigungen angrenzender Waldbestände sind nicht zu erwarten.

Soweit von Seiten der Forstwirtschaft eingewandt wurde, dass die höhere Fahrgeschwindigkeit und die höhere Fahrfrequenz für die Waldbesitzer eine deutliche Erhöhung des Gefahrenpotentials bedeuten würde, hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass durch die Geschwindigkeitszunahme auf der Strecke keine signifikante Zunahme des Sicherheitsrisikos erfolgt, da die Sicherheitsbestimmungen entlang der Strecke bereits heute auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt sind. Da auch eine Erhöhung der Zugfrequenz durch die Elektrifizierung nicht erfolgt, sind diese Bedenken unbegründet.

B.4.14 Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft wurden ausreichend berücksichtigt. Insbesondere im Rahmen des Kompensationskonzeptes wurden nur im tatsächlich erforderlichen Umfang landwirtschaftliche Flächen beansprucht. Insbesondere konnte die Maßnahme A 3 in ihrem Umfang nicht reduziert werden, da sonst das naturschutzfachliche Ziel der Maßnahme nicht erreicht worden wäre. Soweit das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 32, angeregt hat die überzähligen Ökopunkte einem Ökokonto gutzuschreiben, hat die Vorhabenträgerin eine entsprechende Prüfung bei den zuständigen Behörden zugesagt.

B.4.15 Brand- und Katastrophenschutz

Für das Umrichterwerk Niederbiegen wurde ein Brandschutzkonzept erstellt, das einen baulichen, anlagentechnischen, abwehrenden und organisatorischen Brandschutz umfasst.

Der bauliche Brandschutz umfasst alle bautechnischen Maßnahmen, um eine Brandausbreitung zu verhindern bzw. auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Im Rahmen der Planungen sind hierbei insbesondere Abstände zu beachten, wie auch die Ausbildung von Trennwänden und deren Feuerwiderstandsklasse. Des Weiteren sind die Feuerwiderstandsklassen für die Ausbildung der tragenden Wände und Stützen, die Bedachungen und die Systemböden zu beachten sowie der Schutz vor Unterfeuerung auf andere Transformatoren und die Gestaltung der Rettungswege.

Der anlagentechnische Brandschutz wird durch alle technischen Einrichtungen und Anlagenelemente gekennzeichnet, mit denen ein Schadensfeuer frühestmöglich erkannt und gemeldet wird, Personen gewarnt und Hilfskräfte alarmiert werden können sowie die Ausbreitung verhindert, verzögert bzw. begrenzt wird. Dazu zählen Blitzschutzanlagen, Brandmeldeanlagen sowie Rauch- und Wärmeabzugsanlagen. Für das Urw Niederbiegen wird eine Blitzschutz- und eine Brandmeldeanlage vorgesehen; eine Rauch- bzw. Wärmeabzugsanlage jedoch nicht.

Der organisatorische Brandschutz beinhaltet alle betrieblichen Maßnahmen, die zur Verhinderung einer Brandentstehung bzw. – ausbreitung beitragen. Hierzu zählen die Vorhaltung von Feuerlöschgeräten, Unterweisung des Personals, Feuerarbeiten und die Einhaltung des Rauchverbots in bestimmten Bereichen. Für das Urw Niederbiegen sind folgende Löschmitteleinheiten vorzusehen:

- Urw-Gebäude: Funktionsraum - 2 K6-Löscher;
- Geräte-, VNB-, Leittechnik- und Ersatzzeigenbedarfsraum - je 1 K6- Löscher.

(K6-Löscher = Handfeuerlöscher mit 6 kg Kohlendioxid)

Der abwehrende Brandschutz umfasst alle Maßnahmen zur Bekämpfung von Gefahren, die durch Brände entstehen. Dazu zählen der Einsatz der öffentlichen Feuerwehr, die Lage und Zugänglichkeit der Anlage, ein Feuerwehrplan, die Löschwasserversorgung und die Löschwasserrückhaltung.

Als öffentliche Feuerwehr ist die freiwillige Feuerwehr von Baienfurt zuständig. Die zuständige Wache liegt derzeit ca. 3,5 km entfernt. Der Einsatz der öffentlichen Feuerwehr bedingt eine entsprechende Löschmittelbereitstellung und es ist ein Einsatz vorrangig mit Schaumbildnern zu planen. Die Zufahrt zum Gelände ist über die Zuwegungen und über die ständig verschlossenen Tore möglich. Die Tore können nur von befugten Mitarbeitern des Betreibers geöffnet werden. Betriebsfremde Personen, hierzu zählen auch Feuerwehren im Einsatzfall, dürfen das Betriebsgelände nur in Begleitung elektrotechnisch unterwiesener Personen betreten. Die ständige Erreichbarkeit eines Bereitschaftsdienstes des Betreibers muss daher sichergestellt sein. Die Überladestraße auf dem Betriebsgelände sind für Feuerwehrfahrzeuge befahrbar. Ein Einsatz von Wasser durch die öffentliche Feuerwehr in der Anlage selbst ist erst dann möglich, wenn die unter Hochspannung stehende Anlage komplett abgeschaltet ist und das Zufahrtstor von Berechtigten geöffnet wurde. Deshalb kann sich die Anwesenheit der Feuerwehr bis zur Komplettabschaltung lediglich auf eine Kontrolle und ein Übergreifen eines möglichen Brandes aus der Anlage heraus beschränken. Die Anlage ist in ihrer Lage und Anordnung so konzipiert, dass ein Übergreifen auf Nachbarbebauung im Brandfall nicht gegeben ist. Damit der zuständigen Brandschutzdienststelle die speziellen brandschutztechnischen Aspekte bei einem möglichen Einsatz bekannt sind, wird ihr ein Feuerwehrplan von der Anlage übergeben. Entsprechend einer Abstimmung mit dem Landratsamt Ravensburg vom 19.10.2011 sind für die Umrichteranlage keine weitergreifenden Brandschutzmaßnahmen, wie z. B. ein Löschwasserbehälter, erforderlich.

Weitergehende brandschutztechnische Vorgaben sind nicht erforderlich.

B.4.16 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Mit den durch den Vorhabenträger getätigten und oben unter Pkt. A. 4 wiedergegebenen Zusagen trägt die Planung den Belangen der betroffenen Leitungsträger ausreichend Rechnung.

B.4.17 Öffentliche Straßen und Wege

Der ursprünglich mit der Planung verfolgte ersatzlose Rückbau der Straßenüberführung in km 158,259, Straßenüberführung in Aulendorf („Rugetsweiler“) und km 170,354, Straßenüberführung in Fronreute („Schenkenwald“) wurde nach verschiedenen Einwendungen hiergegen aufgegeben. Den Forderungen der betroffenen Straßenbaulastträger nach einem Ersatzneubau der Brücken an Ort und Stelle nur für Fußgänger und Radfahrer ist der Vorhabenträger nachgekommen – die Planunterlagen sind entsprechend geändert, die Einwendungen daher insoweit erledigt.

B.4.18 Kampfmittel

Im Bereich der zu elektrifizierenden Strecke sind Kampfmittel aus dem zweiten Weltkrieg vorhanden. Im Zuge der weiteren Planungen wird der zivile Kampfmitteldienst mit der Feststellung der Kampfmittelverdachtsflächen beauftragt. Als Voraussetzung für die Durchführung von Untersuchungs-, Bau- oder Sanierungsmaßnahmen auf den Kampfmittelverdachtsflächen, die mit Eingriffen in den Untergrund verbunden sind, ist eine Freigabe durch den zuständigen Kampfmittelräumdienst notwendig.

B.4.19 Militärische Belange

Die militärischen Belange wurden über die Zusage der Vorhabenträgerin, für Baumaßnahmen, die das Militärstraßennetz berühren, die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)“ einzuhalten und Einschränkungen in der militärischen Nutzbarkeit der Eisenbahnstrecke während der Bauphase frühzeitig den dafür zuständigen Stellen anzuzeigen, gewahrt.

B.4.20 Kommunale Belange

B.4.20.1 Stadt Aulendorf

Für die geplante Elektrifizierung ist eine lichte Höhe von 5,70 m erforderlich. Die Vorhabenträgerin plant daher auch die Anpassung verschiedener Straßenüberführungen. Für die Straßenüberführung von Zollernreute nach Rugetsweiler bei Bahn-km 158,259

südlich von Aulendorf hat die Vorhabenträgerin eine Anpassung durch Anhebung der bestehenden Brücke bzw. Gleisabsenkung geprüft. Anhebung der Brücke und Gleisabsenkung wären technisch und finanziell aufwendig. In Abstimmung mit der Stadt Aulendorf wurde daher zunächst ein ersatzloser Rückbau der Brückenverbindung vorgesehen. Bereits bei den damaligen Abstimmungen wollte sich die Stadt Aulendorf die spätere Realisierung einer Fuß- und Radwegeverbindung offen halten. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Stadt Aulendorf die Einwendung erhoben, auf die Ausgleichsmaßnahme A 1 zu verzichten. Im Rahmen der Erörterung wurde die Einwendung dahingehend konkretisiert, dass die Stadt an Stelle der bisherigen Straßenüberführung eine Fuß- und Radwegeverbindung erstellen wolle. Am 20.10.2014 wurde ein entsprechender Gemeinderatsbeschluss gefasst. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin auf einen ersatzlosen Rückbau der Straßenüberführung und die Durchführung der Ausgleichsmaßnahme A 1 verzichtet und den Ersatz der Straßenüberführung durch eine Überführung für Fußgänger und Radfahrer in die Planung aufgenommen.

Die Einwendung der Stadt Aulendorf ist insoweit erledigt.

B.4.20.2 Gemeinde Fronreute

In der Gemeinde Fronreute plante die Vorhabenträgerin zur Erlangung der erforderlichen lichten Höhe von 5,70 m ursprünglich den ersatzlosen Rückbau der Straßenüberführung bei Bahn-km 170,354 (Schenkenwaldbrücke). Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat sich die Gemeinde gegen den ersatzlosen Abriss der Brücke gewandt. In der Folge hat die Vorhabenträgerin ihre ursprüngliche Planung aufgegeben und beabsichtigt nunmehr den Ersatzneubau für eine Fußgänger- und Radfahrerüberführung; die Planunterlagen sind entsprechend geändert.

Die Einwendung der Gemeinde Fronreute ist damit erledigt.

B.4.20.3 Gemeinde Baidt

Die Vorhabenträgerin plant auf dem Gebiet der Gemeinde Baidt die Herstellung einer schwerlastfähigen Zufahrt zum Umrichterwerk. Parallel laufen derzeit Planungen der Gemeinde zur Verbreiterung des Wirtschaftsweges südlich des Gewerbegebietes Mehliß.

Streckenweise verlaufen beide Planungen auf dem gleichen Wirtschaftsweg. Da derzeit nicht absehbar ist, ob die Planungen der Vorhabenträgerin vor denen der Gemeinde realisiert werden können, hat die Gemeinde Baidt im Anhörungsverfahren eine Kostenbeteiligung der Vorhabenträgerin am Wegeausbau durch die Gemeinde gefordert.

Kostenfragen sind jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens; die Forderung war daher zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin hat sich davon unabhängig bereit erklärt eine entsprechende Planungs- und Realisierungsvereinbarung mit der Gemeinde abzuschließen. Bis zum Zustandekommen einer solchen Vereinbarung will die Vorhabenträgerin jedoch an ihren eigenen Planungen festhalten.

Mit der ebenfalls erhobenen Forderung, an dem auf ihrem Gebiet gelegenen Bahnübergang „Mochenwangen“ bei Bahn-km 169,560 durch geeignete Maßnahmen die Sicherheit zu erhöhen, übersieht die Gemeinde, dass die damit angesprochene Frage nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung ist. Die Forderung wird daher zurückgewiesen. Davon abgesehen weist der Vorhabenträger darauf hin, dass der angesprochene Bahnübergang in keine Weise – auch nicht sicherheitstechnisch – auffällig ist.

B.4.20.4 Stadt Ravensburg

Die Stadt Ravensburg hat im Anhörungsverfahren vorgetragen, dass verschiedene Ausgleichsflächen der Stadt zwingend von Baustelleneinrichtungen, baulichen Anlagen usw. freizuhalten sind. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin erläutert, dass lediglich bei den Mastgründungen punktuell in die Ausgleichsflächen der Stadt eingegriffen werden muss bzw. ein Eingriff durch den geplanten Gehölzrückschnitt erfolgt.

Eine Beeinträchtigung kommunaler Interessen erfolgt hierdurch jedoch nicht, da die Eingriffe, sofern sie naturschutzrechtlich relevant sind, durch das Kompensationskonzept der Vorhabenträgerin ausgeglichen werden. Artenschutzrechtlich wird die Verwirklichung von Verbotstatbeständen durch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen wirksam verhindert. Soweit bezüglich der Zauneidechsen die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann, liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung vor.

Da die Vorhabenträgerin mit Maßnahme W 1 außerdem vorsieht, alle während der Bauzeit in Anspruch genommenen Flächen wieder entsprechend zu rekultivieren, ist den Interessen der Stadt Ravensburg Genüge getan.

Soweit die Stadt hinsichtlich der Brückenverbindung Weißenau fordert, dort eine Durchfahrthöhe von >4 m zu gewährleisten, hat die Vorhabenträgerin in weiteren Verhandlungen diese Bedenken ausräumen können.

Alle weiteren Belange der Stadt wurden - soweit sie für die Planfeststellung relevant sind - bei den Planungen berücksichtigt. Nicht relevant für die Planfeststellung sind die angesprochenen Finanzierungsfragen (Brückenbauwerk Merseburger Straße). Belange, die die Stadt pauschal und ohne eine entsprechende individuelle Bevollmächtigung für ihre Einwohner geltend macht (Lärm, Erschütterungen), sind gegebenenfalls bei den Privateinwendern zu prüfen.

Der Hinweis hinsichtlich des noch nicht beschiedenen Antrages der Stadt, aus der Verpflichtung für den Wiederaufbau des Escherstegs entlassen zu werden, wird zur Kenntnis genommen (siehe hierzu auch oben unter Pkt. B.4.12).

B.4.20.5 Gemeinde Baienfurt

Die Gemeinde Baienfurt hat im Anhörungsverfahren geltend gemacht, dass sie im Bereich des geplanten Standortes des Umrichterwerks Niederbiegen die Errichtung eines Interkommunalen Gewerbegebietes zwar noch nicht konkret plane, jedoch als Option behalten wolle. Die hier verfahrensgegenständliche Planung dürfe einer solchen Option nicht entgegenstehen, etwa wegen Schallauswirkungen oder elektromagnetischer Felder.

Allerdings sind die gemeindlichen Planungen nicht hinreichend verfestigt, um dem hier verfahrensgegenständlichen Vorhaben wirksam entgegengehalten werden zu können. Die Gemeinde hat zwar auf das Bestehen von straßenbaulichen Planungen zur Anbindung an die B30 hingewiesen. Diese können jedoch nicht auch verfestigte Planungen der Gemeinde zur Errichtung des Gewerbegebietes begründen. Vor diesem Hintergrund musste die Vorhabenträgerin die vagen Planungen der Gemeinde nicht umfassend berücksichtigen.

Erforderlich aber auch ausreichend ist es insoweit, dass gemeindlichen Planungen nicht gänzlich verhindert werden, was aber weder vorgetragen noch ersichtlich ist.

Die Bedenken sind insoweit zurückzuweisen.

Wegen der Einwendung bezüglich des Erhalts der Schenkenwaldbrücke wird auf die Ausführungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Fronreute (Pkt. B.4.20.2) verwiesen.

B.4.21 Weitere öffentliche Belange, Sonstiges

Einige Einwender haben im Anhörungsverfahren geltend gemacht, dass die geplante Geschwindigkeitserhöhung wegen der damit verbundenen Folgen (bspw. Sogwirkung) zu einer Gefährdung von Personen führen könnte, die sich in der Nähe der Bahngleise aufhalten.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass gerade die Bahnhöfe bereits heute auf eine Durchfahrtgeschwindigkeit von 140 km/h angelegt sind und für eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf maximal 160 km/h zum Schutz von Personen keine weiteren Sicherheitsvorkehrungen notwendig sind.

B.4.22 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.4.23 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.4.24 Private Belange; Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu den privaten Einwendungen

B.4.24.1 Allgemeines

Im Rahmen des Datenschutzes und der damit verbundenen Anonymisierung der Einwendungen erhalten alle Einwender, eine Kennnummer, die Ihnen in dem Schreiben mitgeteilt wird, mit dem der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird. Dieses Vorgehen wird aus Vereinfachungsgründen auch bei juristischen Personen angewendet, obwohl hier eine Anonymisierung nicht erforderlich ist. Unter dieser ihnen mitgeteilten 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. 4.25 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. Verwiesen wird ebenso auf die Ausführungen bezüglich der Planänderungen hinsichtlich der Straßenüberführungen in km 158,259, Aulendorf („Rugetsweiler“) und in Bahn-km 170,354, Straßenüberführung in Fronreute („Schenkenwald“) oben unter Pkt. B.4.17; mit den dort dargestellten Planänderungen haben sich die diesbezüglichen Einwendungen erledigt.

Die vorgenannten Verweisungen gelten für die Einwender mit der Kennnummer:

12.01/1, 12.01/2, 12.01/3, 12.02, 12.04, 12.05, 12.06, 12.14, 12.15, 12.16/1, 12.16/2, 12.16/3, 12.17, 12.18/1, 12.18/2, 12.18/3, 12.19, 12.20/1, 12.20/2, 12.21, 12.22/1, 12.22/2, 12.23, 12.24, 12.25/1, 12.25/2, 12.26, 12.27.

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

Einwendungen, die erst nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Anhörungsbehörde oder einer Auslegungsgemeinde eingegangen sind, werden als verspätet zurückgewiesen. Dies betrifft den **Einwender 12.17**, dessen Einwendungsschreiben ausweislich des Eingangsvermerkes der Anhörungsbehörde dort am 17.04.2014 eingegangen ist; Einwendungsschluss war aber bereits mit Ablauf des 07.04.2014.

Im Erörterungstermin - und damit verfristet - ist der Anhörungsbehörde eine Einwendung mit einer Unterschriftenliste übergeben worden, die sich mit dem Argument gegen den Abriss der sog. Schenkenwaldbrücke wendet; dass die Brücke für Radfahrer und Fußgänger erforderlich sei. Diese Einwendung hat sich dadurch erledigt, dass nunmehr für die genannte Brücke der Ersatzneubau einer Wegeüberführung für Radfahrer und Fußgänger geplant ist.

B.4.24.2 Wertminderung, Enteignungsentschädigung

B.4.24.2.1 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 eröffnet dem Vorhabenträger insoweit noch nicht den unmittelbaren Zugriff auf das Eigentum des jeweils Planbetroffenen; der Planfeststellungsbeschluss bewirkt für die Betroffenen noch keinen Rechtsverlust. Kann keine Einigung erzielt werden, muss ein gesondertes Enteignungsverfahren durchgeführt werden, in dem auch über Entschädigungsfragen zu klären wären.

B.4.24.2.2 Wertminderungen

Soweit einige Einwender geltend machen, der Wert ihrer Grundstücke werde – ohne dass ein Fall einer unmittelbaren Beeinträchtigung vorliegt – 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 Dieselausgasen bei der zukünftig elektrischen Traktion kann im Übrigen auch als wertsteigernd angesehen werden.

B.4.24.3 Maststandorte

Soweit in den Einwendungen Standorte für die Masten der Oberleitung angesprochen werden, werden diese allerdings in den Unterlagen des genehmigten Plans lediglich dort näher beschrieben, wo aufgrund der Inanspruchnahme von Grundeigentum für den betreffenden Mast eine genaue Festlegung erforderlich ist. Soweit die Vorhabenträgerin beabsichtigt, Masten auf eigenen Grundstücken zu stellen, und soweit sie auch für den Schwenkbereich der Verstärkerleitung oder aus sonstigen Gründen nicht auf das Eigentum Dritter zugreifen muss, werden die Standorte in der Planfeststellung nicht festgeschrieben. Insoweit ist der Vorhabenträger durch die Planfeststellung befugt, die Standorte jeweils nach den technischen Erfordernissen im Zuge der Ausführungsplanung festzulegen.

Dieses Vorgehen ist rechtlich nicht zu beanstanden, da, wie bereits ausgeführt, es keinen Rechtsanspruch darauf gibt, dass das Wohnumfeld unverändert bestehen bleibt. Eine durch Oberleitungsmasten „unverbaute Aussicht“ ist daher kein schutzbedürftiger Belang, solange keine Besonderheiten vorgetragen oder sonst wie ersichtlich werden, die im Einzelfall eine abweichende Betrachtungsweise rechtfertigen; Letzteres ist vorliegend nicht gegeben.

Zudem hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass auch die Wahl der Bauart der Oberleitungsmaste, insbesondere aufgrund bestehender Sicherheitsbestimmungen, Sachzwängen unterworfen ist, die eine freie Wahl der Bauart ausschließt.

B.4.24.4 Privateinwendungen

B.4.24.4.1 Einwender 12.09

Das Wasserkraftwerk des Einwenders liegt östlich des Ortsteils Magenhaus. Die zum Wasserkraftwerk gehörigen Grundstücke und Anlagenteile befinden sich beidseitig der verfahrensgegenständlichen Eisenbahnstrecke, in diesem Bereich besteht im Zuge eines

Weges ein Bahnübergang, über den die durch die Bahnlinie getrennten Betriebsgrundstücke des Einwenders miteinander verbunden sind.

Der Einwender hat Bedenken wegen der Erreichbarkeit seiner Grundstücke geäußert. Zwischen dem Vorhabenträger und dem Einwender konnte bezüglich der technischen Fragen der Gestaltung der Oberleitungen, der Maststandorte und eventueller Einschränkungen während der Bauzeit Einigkeit erzielt werden. Insoweit hat der Vorhabenträger auch erklärt, dass für den Fall kurzfristiger Einschränkungen der Erreichbarkeit des Wasserkraftwerks und seiner Anlagenteile während der Bauzeit eine rechtzeitige Information des Einwenders erfolgt.

Insoweit ist die Einwendung erledigt.

Keine einvernehmliche Klärung konnte bezüglich der künftigen Durchfahrtshöhe erzielt werden. Hier beansprucht der Einwender, dass er seine zum Wasserkraftwerk gehörenden Anlagen und Grundstücke wie bislang auch mit übergroßen Sonderfahrzeugen erreichen kann.

Die garantierte Durchfahrthöhe beträgt nach Angaben des Vorhabenträgers künftig 4,70 m. Dies reiche für normale Straßenfahrzeuge aus. Für eventuelle Transporte mit Sondermaßen müsse eine Sondernutzungserlaubnis (beim Straßenbaulastträger) eingeholt werden. Soweit die Oberleitungen für eine Durchfahrt von Spezialtransporten temporär abgeschaltet oder entfernt werden müssten, müsse der Kraftwerksbetreiber die dafür entstehenden Kosten tragen. Der Abschluss einer Vereinbarung über die Kostentragung durch die Bahn werde daher abgelehnt.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Internet im Zusammenhang mit der Einwendung die nachfolgend dargestellte historische Entwicklung der Anlagen des Einwenders bzw. des Vorhabenträgers ermittelt:

Als erster Streckenabschnitt der Südbahn wurde am 8. November 1847 das Teilstück Ravensburg - Friedrichshafen eröffnet. Am 26. Mai 1849 folgte der Abschnitt Biberach an der Riß – Ravensburg und am 1. Juni 1850 die restliche Strecke ab Ulm ([https://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdbahn_\(W%C3%BCrtemberg\)](https://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdbahn_(W%C3%BCrtemberg))). Mit der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken wurde 1895 in Deutschland begonnen (an der Strecke Tettngang – Meckenbeuren (https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Meckenbeuren%E2%80%93Tettngang)).

Nachdem das Elektrizitätswerk Waldsee-Aulendorf im Jahre 1900 gegründet wurde, errichtete es beidseitig der Südbahn die einwendungsgegenständlichen Anlagen des Wasserkraftwerks Eisenfurt (http://www.oew-energie.de/Website-Management/UserData/ModuleContents/729/Downloads/OEW_Fachbeitrag_Gysin_RF040_509.pdf), mithin Jahrzehnte nachdem der Eisenbahnbetrieb auf der Südbahn bereits aufgenommen war.

Der Einwender kann bei dieser zeitlichen Abfolge dem Vorhabenträger zumindest solche bahnspezifischen Auswirkungen nicht entgegenhalten, die zu dem Zeitpunkt, als die Nachbarschaft zur Bahnlinie von den Rechtsvorgängern des Einwenders eingegangen wurde, bereits erkennbar im Kern in der Eisenbahnlinie angelegt und waren und mit deren Realisierung auch mit einiger Wahrscheinlichkeit zu rechnen war.

Bereits bei der Ansiedelung des Wasserkraftwerks an der Bahnlinie mussten die Rechtsvorgänger des Einwenders, deren Handeln diesem zuzurechnen ist, die Möglichkeit einer späteren Elektrifizierung der seinerzeit noch nicht elektrifizierten Südbahn mit allen damit verbundenen Auswirkungen, auch der Begrenzung der Durchfahrhöhe, in ihre unternehmerischen Überlegungen mit einfließen lassen; dies jedenfalls dann, wenn – wie hier – die Ansiedelung dergestalt in besonders konfliktträchtigen Weise durchgeführt wurde, dass der Betrieb beiderseits der Bahnlinie, lediglich verbunden durch einen Bahnübergang, angelegt wurde und gleichzeitig Streckenelektrifizierungen in Deutschland schon vorgenommen wurden, so dass schon damals durchaus wahrscheinlich war, dass auch die bis dahin noch nicht elektrifizierte Südbahn irgendwann elektrifiziert werden würde.

Wenn unter Inkaufnahme der damit verbundenen Risiken die Ansiedelung des Betriebes dennoch in der beschriebenen Weise vorangetrieben wurde, kann dem Vorhabenträger eine Realisierung dieser Risiken nicht angelastet werden. Wenn der Einwender nunmehr Sonderfahrzeuge einsetzen will, die nur unter besonderen Vorkehrungen unter der Oberleitung hindurchfahren können, dann liegt die Ursache für die damit verbundene Erschwernis angesichts der dargestellten Abläufe in der Sphäre des Einwenders; der Vorhabenträger jedenfalls hat dies nicht zu vertreten.

Die Forderung des Einwenders nach einer ungehinderten Durchfahrt auch für Sonderfahrzeuge bzw. einer Freistellung von in diesem Zusammenhang möglicherweise entstehenden Kosten wird daher zurückgewiesen.

Soweit der Einwender um eine Beteiligung im Rahmen der Ausführungsplanung gebeten hat, hat die Vorhabenträgerin dies im Erörterungstermin zugesagt (siehe auch oben Pkt. A.4.10). Die Einwendung ist daher insoweit erledigt.

B.4.24.4.2 Einwender 12.13

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin aufgrund der erhobenen Einwendungen auf die ursprünglich geplanten Schutzmaßnahmen am Gebäude verzichtet; stattdessen wird nunmehr entweder eine Erdverkabelung oder eine gesonderte Führung des Seils in der Achse der Oberleitung vorgenommen, so dass sich der Abstand zwischen Gebäude und stromführenden Teilen erhöht (Zusage des Vorhabenträgers).

Da sich durch die nunmehr von der Vorhabenträgerin verfolgte Planung zur Lage der Oberleitungen in Höhe des Flst.Nr. 1020 der Gemarkung Ravensburg der Abstand zwischen Gebäude und stromführenden Teilen deutlich vergrößert, ist auch eine Verringerung der elektromagnetischen Felder zu erwarten. Die Vorhabenträgerin gibt hierzu an, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV deutlich unterschritten werden. Um den in der Einwendung formulierten Bedenken weiter Rechnung zu tragen, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, im Fall von Störungen nach Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke entsprechende Messungen durchzuführen und mit dem Einwender gemeinsam geeignete Lösungen zu finden.

Die geltend gemachten Belange und Interessen sind damit ausreichend berücksichtigt.

Soweit mit der Einwendung Schall- und Erschütterungsfragen angesprochen werden, werden die diesbezüglichen Einwendungen zurückgewiesen. Zur Begründung hierfür wird auf die allgemeinen Ausführungen oben zu Schall- und Erschütterungsfragen verwiesen.

Zu dem mit der Einwendung kritisierten Maststandort, hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Situierung des Oberleitungsmast nicht veränderbar ist, da eine Verschiebung wegen eines in der Nähe befindlichen Gewässers nicht möglich ist.

Die Anhörungsbehörde ist der Ansicht, dass der Einwender durch den in Rede stehenden Maststandort nicht unzumutbar beeinträchtigt ist. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an; wie das benachbarte Werkstattgebäude des Einwenders bzw.

dessen Nutzung unzumutbar beeinträchtigt sein sollte, ist weder vorgetragen, noch ersichtlich.

Wegen des befürchteten Wertverlustes ist auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt B.4.24.2 zu verweisen. In der Einwendung ist nicht dargelegt, dass durch die Elektrifizierung eine derart massive Einschränkung hinsichtlich der Nutzbarkeit des einwendungsgegenständlichen Grundstückes droht, dass ein enteignender Eingriff anzunehmen wäre.

Für den Fall, dass das Mastfundament gebohrt werden muss, sagt die Vorhabenträgerin eine vorherige Beweissicherung am Gebäude zu.

B.4.24.4.3 Einwender 12.10

Der Einwender hat sich gegen die Inanspruchnahme seines in der Einwendung näher bezeichneten Flurstücks gewendet. Durch Änderung der Planung hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme von 370 m² auf 4 m² verringert.

Eine weitere Verringerung der Flächeninanspruchnahme war wegen der Lage des vorhandenen Weges nicht möglich. Die verbliebene Inanspruchnahme ist jedoch so gering, dass davon ausgegangen werden kann, dass der Eigentümer hierdurch nicht unzumutbar belastet wird.

B.4.24.4.4 Einwender 12.12

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme von in seinem Eigentum stehenden Flächen für das Umrichterwerk Niederbiegen.

Im Zuge der Vorplanungen hat die Vorhabenträgerin für den Standort des Umrichterwerks mögliche Alternativen geprüft. Wegen der erforderlichen Nähe zur Eisenbahnstrecke war die Vorhabenträgerin in ihrer Standortwahl nicht völlig frei. Bei allen vier untersuchten Standorten käme es zu einer Inanspruchnahme von Privateigentümern. Für die Errichtung des Umrichterwerks ist es damit nicht möglich, auf eine Inanspruchnahme von Privatflächen zu verzichten bzw. eine solche durch eine andere Standortwahl zu verringern.

Die Vorhabenträgerin hat sich auch um den Erwerb von Tauschflächen bemüht. Allerdings ist die betroffene Eigentümerin, die Bundesstraßenbauverwaltung, nicht zur Abgabe der zum Tausch benötigten Flächen bereit.

Die Vorhabenträgerin benötigt etwa 1,3 ha des insgesamt etwa 2,26 ha großen Flst.Nr. 1537 und hat diese Fläche zum dauerhaften Erwerb vorgesehen. Der Eigentümer ist für den Eigentumsverlust entsprechend zu entschädigen. Die restliche Fläche verbleibt im Eigentum des Einwenders und kann von diesem nach Abschluss der Bauarbeiten wieder landwirtschaftlich genutzt werden. Für die bauzeitlichen Nutzungseinschränkungen ist ebenfalls eine Entschädigung zu gewähren, die im Bedarfsfall in einem nachgeordneten Enteignungsverfahren festgelegt werden muss.

Soweit der Einwender vorgebracht hat, dass durch den Verlust der Teilfläche von Flst.Nr. 1537 die Existenz seines Hofes in Frage gestellt wird, hat er hierzu in der schriftlichen Einwendung nichts weiter dargelegt.

Im Rahmen der Erörterungsverhandlung hat der Einwender erklärt, dass er die Landwirtschaft im Nebenerwerb betreibe. Hierfür stünden ihm insgesamt ca. 28 ha landwirtschaftliche Nutzfläche zur Verfügung. Hinzu kämen nochmals ca. 8 ha Pachtfläche. Vor diesem Hintergrund ist eine Existenzgefährdung ausgeschlossen.

Dem Einwender wurde zugesagt, dass die Zufahrt auf den Feldweg Flst.Nr. 1538 der Gemarkung Baienfurt weiterhin möglich bleibt, dass alle Entwässerungseinrichtungen für das Flurstück 1537 bauseits wieder hergestellt werden und auch bauzeitlich aufrechterhalten bleiben. Weiterhin zugesagt wurde, alle bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen fachgerecht wieder zu rekultivieren und entsprechende Nutzungsausfälle und -einschränkungen zu entschädigen sowie den Einwender an der weiteren Ausführungsplanung zu beteiligen.

Soweit dem Einwender für die geplante Maßnahme A 2 eine entsprechende Entschädigung gewährt wird, hat sich der Einwender mit dieser einverstanden erklärt. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass von den geplanten Gehölzpflanzungen keine nachteiligen Verschattungswirkungen für das Grundstück des Eigentümers ausgehen.

B.4.24.4.5 Einwender 12.03

Der Einwender hat sich für den Brückenerhalt der Schenkenwaldbrücke bei Bahn-km 170,3 auch für den landwirtschaftlichen Verkehr ausgesprochen.

Die Brücke ist jedoch, aufgrund der Substanzschäden, bereits seit mehreren Jahren für den landwirtschaftlichen Verkehr gesperrt. Nach den Angaben der Gemeinde Fronreute als zuständiger Straßenbaulastträgerin ergibt sich künftig auch nur ein Bedarf für den Fußgänger- und Radverkehr.

Es ist deswegen davon auszugehen, dass der Einwender bereits heute seine landwirtschaftlich genutzten Grundstücke auf anderem zumutbaren Weg erreicht. Bloße Verbesserungen der Bestandssituation liegen nicht im Aufgabenbereich der Vorhabenträgerin. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen

B.4.24.4.6 Einwender 12.07/1, 12.07/2

Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendung die Planung umgestellt und auf die ursprünglich beabsichtigte und mit der Einwendung kritisierte Flächeninanspruchnahme gänzlich verzichtet. Die Einwendung hat sich damit erledigt

B.4.24.4.7 Einwender 12.08

Der Einwender machen geltend, dass die Schenkenwaldbrücke bei Bahn-km 170,3 auch für den landwirtschaftlichen Verkehr erhalten werden müsse, um eine gefahrlose Querung der Bahnstrecke zu ermöglichen.

Die Brücke ist jedoch bereits seit mehreren Jahren für den landwirtschaftlichen Verkehr gesperrt.

Es ist deswegen davon auszugehen, dass der Einwender bereits heute seine landwirtschaftlich genutzten Grundstücke anderweitig erreicht. Eine Verbesserung der vorgefundenen Situation liegt nicht im Aufgabenbereich der Vorhabenträgerin. Insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Forderung nach einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer hat sich durch die geänderte Planung erledigt; es wird eine Überführung für Fußgänger und Radfahrer an Ort und Stelle hergestellt.

B.4.24.4.8 Einwander 12.11

Der Einwander hat insbesondere darauf hingewiesen, dass der östlich der Schenkenwaldbrücke verlaufende Entwässerungsgraben auch bauzeitlich erhalten bleiben müsse, da er der Entwässerung der oberhalb liegenden Flurstücke diene.

Die Vorhabenträgerin hat angegeben, keine Änderung an Gewässern vorzunehmen.

Die übrigen Hinweise des Verbandes werden zur Kenntnis genommen. Eine Entscheidung ist insoweit entbehrlich.

B.4.24.4.9 Einwander 12.14/1, 12.14/2

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 die vorstehende Plangenehmigung 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 15.10.2015
Az.: 591ppw/044-2300#002**

Im Auftrag

(Zinn)