



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München  
Arnulfstraße 9/11  
80335 München

Az: 61131-611ppa/011-2300#001  
Datum: 28. Oktober 2015

# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 AEG**

**für das Vorhaben**

**"Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau,  
Planfeststellungsabschnitt 5 im Landkreis Lindau mit Neubau des  
Schaltpostens Lindau bei Bahn-km 22,4 sowie Anpassungsmaß-  
nahmen an den bestehenden Bahnübergängen"**

**in der Stadt Lindau am Bodensee  
und in den Gemeinden Wasserburg, Nonnenhorn und Bodolz**

**Bahn-km 15,046 bis 22,512**

**der Strecke 4530 Friedrichshafen – Lindau  
(Bodensee-Gürtelbahn)**

**Vorhabenträgerin:  
DB Netz AG  
Regionalbereich Südwest  
Mönchstraße 29  
70191 Stuttgart**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A</b>	<b>VERFÜGENDER TEIL .....</b>	<b>5</b>
A.1	Feststellung des Plans .....	5
A.2	Planunterlagen .....	5
A.3	Konzentrationswirkung .....	8
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte .....	8
A.4.1	Unterrichtungspflichten .....	8
A.4.2	VV BAU und VV BAU-STE .....	9
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege.....	9
A.4.4	Baubedingte Immissionen .....	11
A.4.5	Bodenschutz und Abfallwirtschaft.....	14
A.4.6	Gewässerschutz und Wasserwirtschaft .....	15
A.4.7	Straßen, Wege und Zufahrten .....	15
A.4.8	Denkmalschutz.....	16
A.4.9	Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter .....	16
A.4.10	Grundinanspruchnahme .....	16
A.4.11	Umweltfachliche Bauüberwachung.....	17
A.4.12	Vollzugskontrolle .....	17
A.5	Entscheidungen über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	18
A.6	Sofortige Vollziehung.....	18
A.7	Kosten.....	18
<b>B</b>	<b>BEGRÜNDUNG .....</b>	<b>19</b>
B.1	Sachverhalt .....	19
B.1.1	Vorhaben.....	19
B.1.2	Verfahren .....	20
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	20
B.1.3.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange .....	20
B.1.3.2	Öffentliche Planauslegung.....	22
B.1.3.3	Vereinigungen .....	23
B.1.3.4	Erörterung .....	23
B.1.3.5	Anhörungsverfahren zur Planänderung .....	23
B.1.3.6	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde .....	24
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	24
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	24
B.2.2	Zuständigkeit.....	25
B.3	Umweltverträglichkeit .....	25
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	25
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	25
B.3.2.1	Untersuchungsraum .....	25
B.3.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG.....	27
B.3.2.2.1	Auswirkungen auf den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	27
B.3.2.2.2	Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	27

B.3.2.2.3	Auswirkungen auf den Boden.....	28
B.3.2.2.4	Auswirkungen auf das Wasser .....	29
B.3.2.2.5	Auswirkungen auf Luft und Klima .....	29
B.3.2.2.6	Auswirkungen auf Landschaft.....	29
B.3.2.2.7	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter .....	29
B.3.2.2.8	Wechselwirkungen .....	30
B.3.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG .....	30
B.3.2.3.1	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit .....	31
B.3.2.3.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt.....	32
B.3.2.3.3	Schutzgut Boden .....	33
B.3.2.3.4	Schutzgut Wasser .....	33
B.3.2.3.5	Schutzgut Luft und Klima.....	33
B.3.2.3.6	Schutzgut Landschaftsbild und Erholung.....	34
B.3.2.3.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	34
B.3.2.4	Zusammenfassung.....	34
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	35
B.4.1	Planrechtfertigung .....	35
B.4.2	Abschnittsbildung .....	36
B.4.3	Variantenentscheidung.....	37
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung.....	37
B.4.5	Immissionsschutz .....	38
B.4.5.1	Betriebsbedingte Immissionen.....	38
B.4.5.1.1	Schallschutz .....	38
B.4.5.1.1.1	Rechtliche Grundlagen .....	38
B.4.5.1.1.2	Verkehrsprognose, Prognosehorizont und Geschwindigkeit .....	39
B.4.5.1.1.3	Schalltechnische Untersuchung.....	42
B.4.5.1.2	Erschütterungen.....	43
B.4.5.1.3	Elektromagnetische Felder .....	44
B.4.5.1.3.1	Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit.....	44
B.4.5.1.3.2	Rückströme .....	46
B.4.5.1.3.3	Beeinflussung von empfindlichen Geräten bzw. deren Nutzung.....	47
B.4.5.2	Baubedingte Immissionen .....	47
B.4.5.2.1	Baulärm.....	48
B.4.5.2.2	Baubedingte Erschütterungen .....	50
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege.....	51
B.4.6.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) .....	52
B.4.6.2	Artenschutz .....	56
B.4.6.3	Natura 2000 .....	63
B.4.6.3.1	Vogelschutzgebiet DE 8423-401 „Bayerischer Bodensee“.....	65
B.4.6.3.2	FFH Gebiet DE 8423-301 „Bodenseeufer“.....	67
B.4.6.3.3	Zusammenfassung.....	69
B.4.6.4	Einwendungen / Stellungnahmen zum Naturschutz.....	69
B.4.6.4.1	Bund Naturschutz in Bayern e.V.....	69
B.4.6.4.2	Landratsamt Lindau.....	69
B.4.6.4.3	Höhere Naturschutzbehörde.....	70
B.4.6.4.4	Einwendungen Privater .....	73
B.4.7	Bodenschutz und Abfallwirtschaft, Gewässerschutz und Wasserwirtschaft .....	73
B.4.8	Land- und Forstwirtschaft .....	75
B.4.8.1	Wald.....	75
B.4.8.2	Landwirtschaft .....	75
B.4.9	Belange des Staatlichen Bauamtes Kempten.....	77
B.4.10	Kommunale Belange .....	77

B.4.10.1	Stadt Lindau am Bodensee .....	77
B.4.10.2	Gemeinde Wasserburg und Nonnenhorn .....	83
B.4.10.3	Gemeinde Bodolz .....	87
B.4.11	Öffentlicher Personennahverkehr .....	89
B.4.12	Straßen und Wege .....	91
B.4.13	Denkmalschutz .....	91
B.4.14	Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter .....	92
B.4.15	Industrie- und Handelskammer Schwaben .....	93
B.4.16	Grundinanspruchnahme und Eingriff in Rechte Dritter .....	94
B.4.16.1	Grundinanspruchnahme .....	94
B.4.16.2	Enteignung .....	96
B.4.16.3	Wertminderung .....	96
B.4.17	Private Belange .....	98
B.4.17.1	Maststandorte .....	98
B.4.17.2	Erdverlegung .....	99
B.4.17.3	Nachfahrverbot .....	100
B.4.17.4	Erschließung von Anwesen während der Bauzeit .....	100
B.4.17.5	Baumrückschnitt .....	101
B.4.17.6	Entwässerung .....	101
B.4.17.7	Schäden an vorhandener Bausubstanz .....	102
B.4.17.8	Zusammenfassung der privaten Einwendungen .....	102
B.4.18	Sonstige Einwendungen, Bedenken und Forderungen .....	103
B.4.19	Vollzugskontrolle .....	103
B.4.20	VV BAU und VV BAU-STE .....	103
B.5	Gesamtabwägung .....	104
B.6	Sofortige Vollziehung .....	104
B.7	Kostenentscheidung .....	105
<b>C</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....</b>	<b>105</b>

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

## Planfeststellungsbeschluss

### A Verfügender Teil

#### A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau, Planfeststellungsabschnitt 5 im Landkreis Lindau mit Neubau des Schaltpostens Lindau bei Bahn-km 22,4 sowie Anpassungsmaßnahmen an den bestehenden Bahnübergängen“ in der Stadt Lindau am Bodensee und in den Gemeinden Wasserburg, Nonnenhorn und Bodolz, Bahn-km 15,046 bis Bahn-km 22,512 der Strecke 4530 Friedrichshafen – Lindau (Bodensee-Gürtelbahn), wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 2. Dezember 2013 (34 Seiten)	
2	Übersichtslageplan vom 2. Dezember 2013, Maßstab 1 : 100.000	nur zur Information
3	Bauwerksverzeichnis vom 2. Dezember 2013 (22 Seiten zzgl. Deckblatt)	
4	Technische Lagepläne, Maßstab 1 : 1.000 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4.1 Blatt 1: Übersichtsplan, km 14,974 bis km 16,061 vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 4.1 Blatt 2: Übersichtsplan, km 16,061 bis km 16,860 vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 4.1 Blatt 3: Übersichtsplan, km 16,868 bis km 17,748 vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 4.1 Blatt 4: Übersichtsplan, km 17,748 bis km 18,264 vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 4.1 Blatt 5: Übersichtsplan, km 18,264 bis 19,132 vom 2. Dezember 2013</li> </ul>	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4.1 Blatt 6: Übersichtsplan, km 19,132 bis km 20,016 vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 4.1 Blatt 7: Übersichtsplan, km 20,016 bis 20,892 vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 4.1 Blatt 8: Übersichtsplan, km 20,892 bis 21,700 vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 4.1 Blatt 9: Übersichtsplan, km 21,700 bis 22,081 vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 4.1 Blatt 10: Übersichtsplan, km 22,081 bis 22,575 vom 2. Dezember 2013</li> </ul>	
5	Höhenpläne - entfällt -	
6	Regelquerschnitte, Maßstab 1 : 100 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 6.1 Regelprofil der freien Strecke Langenweg vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 6.2 Regelprofil des Bahnhofs vom 2. Dezember 2013</li> </ul>	
7	Bauwerkspläne <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7.1 Berührungsschutz vom 2. Dezember 2013 (Maßstab 1 : 20)</li> <li>- 7.2 Systemskizze Vogelschutz an Öl-Anlagen</li> <li>- 7.3 Lageplan Schaltposten Lindau Bahn-km 22,4, vom 2. Dezember 2013 (Maßstab 1 : 200)</li> </ul>	
8	Auflistung Leitungsbestand vom 30. April 2012	nur zur Information
9	Grunderwerb <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9.1 Grunderwerbsverzeichnis vom 2. Dezember 2012</li> <li>- 9.2 Blatt 1 Übersicht vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.2 Blatt 2 Übersicht vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 1 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 2 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 3 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 4 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 5A Grunderwerbsplan vom 16. April 2015</li> <li>- 9.3 Blatt 6A Grunderwerbsplan vom 26. März 2015</li> <li>- 9.3 Blatt 7 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 8 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 9 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 10 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 11 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> <li>- 9.3 Blatt 12 Grunderwerbsplan vom 2. Dezember 2013</li> </ul>	Übersichtspläne im Maßstab 1 : 10.000; Grunderwerbspläne im Maßstab 1 : 500  Anlage 9.1 und 9.3 Blätter 5 und 6 geändert

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10	Fachbeitrag Geologie und Hydrologie vom 26. März 2012	nur zur Information
11	<p>Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 11.1 Erläuterungsbericht</li> <li>- 11.2.0 Legende zu Karte 1: Vorhandene und geplante Nutzungen</li> <li>- 11.2.1 Karte 1: Vorhandene und geplante Nutzungen</li> <li>- 11.2.2 Karte 1: Vorhandene und geplante Nutzungen</li> <li>- 11.3.0 Legende zu Karte 2: Schutzgut Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit, Schutzgut Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter</li> <li>- 11.3.1 Karte 2: Schutzgut Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit, Schutzgut Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter</li> <li>- 11.3.2 Karte 2: Schutzgut Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit, Schutzgut Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter</li> <li>- 11.4.0 Legende zu Karte 3: Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</li> <li>- 11.4.1 Karte 3: Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</li> <li>- 11.4.2 Karte 3: Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</li> <li>- 11.5.0 Legende zu Karte 4: Auswirkungen auf die Schutzgüter</li> <li>- 11.5.1 Karte 4: Auswirkungen auf die Schutzgüter</li> <li>- 11.5.2 Karte 4: Auswirkungen auf die Schutzgüter</li> <li>- 11.6.0 Zusammenfassung elektromagnetische Verträglichkeit</li> <li>- 11.6.1 Elektromagnetische Verträglichkeit Oberleitung</li> <li>- 11.6.1 Elektromagnetische Verträglichkeit Schaltposten</li> </ul>	<p>nur zur Information</p> <p>Pläne im Maßstab 1 : 5.000</p>
12	<p>Schall- und Erschütterungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 12.1 Schalltechnische Untersuchung vom 30. Mai 2012</li> <li>- 12.2 Erschütterungstechnische Untersuchung vom 30. Mai 2012</li> </ul>	nur zur Information
13	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 2. Dezember 2013	
14	<p>FFH Verträglichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 14.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 8423-401 „Bayerischer Bodensee“ <ul style="list-style-type: none"> <li>o 14.1.1 Karte 1 Übersichtskarte</li> </ul> </li> </ul>	<p>nur zur Information</p> <p>Pläne im Maßstab</p>

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 14.1.2 Karte 2: Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigung der Erhaltungsziele</li> <li>- 14.2 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 8423-301 „Bodenseeufer“</li> <li>○ 14.2.1 Übersichtskarte</li> </ul>	1 : 25.000 und 1: 5.000
15	Landschaftspflegerischer Begleitplan <ul style="list-style-type: none"> <li>- 15.1A Erläuterungsbericht vom 2. Dezember 2013, ergänzt am 26. Februar 2015</li> <li>- 15.2.0 Legende Karte 1: Bestands- und Konfliktplan</li> <li>- 15.2.1 Karte 1: Bestands- und Konfliktplan</li> <li>- 15.2.2 Karte 1: Bestands- und Konfliktplan</li> <li>- 15.3.0 Legende Karte 2: Maßnahmenplan</li> <li>- 15.3.1A Karte 2: Maßnahmenplan</li> <li>- 15.3.2A Karte 2: Maßnahmenplan</li> </ul>	Anlagen 15.1, 15.3.1 und 15.3.2 geändert  Pläne im Maßstab 1 : 5.000
16	Zugzahlen	nur zur Information
17	Leit- und Sicherungstechnik	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Verfahrens ergeben haben, sind in den Planunterlagen in blau kenntlich gemacht. Geänderte Planunterlagen erhalten den Index „A“.

### A.3 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 Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG).

### A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

#### A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind

- dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München,



- der Stadt Lindau am Bodensee und den Gemeinden Wasserburg, Nonnenhorn und Bodolz,
  - dem Landratsamt Lindau und
  - dem Wasserwirtschaftsamt Kempten
- möglichst frühzeitig - mindestens eine Woche vorher - schriftlich bekannt zu geben.

#### **A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE**

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.

#### **A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege**

A.4.3.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vorgesehenen Maßnahmen sind entsprechend den Maßnahmenblättern im angegebenen Umfang, Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt zu leisten, zu pflegen und die Kompensationsmaßnahmen sind auf Dauer zu erhalten.

Die dauerhafte Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, spätestens mit dem Abschluss der landschaftspflegerischen Maßnahmen nachzuweisen.

A.4.3.2 Die Maßnahme A 3 ist vor Beginn der Baumaßnahme zu realisieren.

A.4.3.3 Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung sowie deren Durchführung ist mit den Unteren Naturschutzbehörden abzustimmen.

A.4.3.4 Beginn und Abschluss der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind den Unteren Naturschutzbehörden sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, anzuzeigen.

A.4.3.5 Die Durchführung und die Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- wie auch Ersatzmaßnahmen ist durch ein Monitoring mit angeschlossenen Risikomanagement zu begleiten. Werden Fehlentwicklungen festgestellt, hat die Vorhabenträgerin wirksame Maßnahmen zur Gegensteuerung zu ergreifen. Die Durchführung der Maßnahmen ist zu dokumentieren. Nach allen Arbeitsschritten und nach

Abschluss der Maßnahmen hat ein Bericht an das Eisenbahn-Bundesamt zu erfolgen.

- A.4.3.6 Zur Überwachung der schonenden Ausführung aller Baumaßnahmen sowie der ökologischen Kompensationsmaßnahmen ist von der Vorhabenträgerin eine ökologische Baubegleitung im Sinne des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes zu stellen. Deren Aufgaben umfassen neben der Kontrolle und Einhaltung der vorliegend verfügbaren Nebenbestimmungen auch die Kontrolle und Aufsicht der geplanten Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Der bzw. die Vertreter der ökologischen Bauüberwachung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, und der Unteren Naturschutzbehörde, vor Baubeginn mitzuteilen.
- A.4.3.7 Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München und der Unteren Naturschutzbehörde über die ökologische Bauüberwachung entsprechend den fachlichen Standards zu berichten. Ein solcher Bericht ist erstmalig mit Beginn der Durchführung der Baumaßnahme vorzulegen. Anschließend ist der Bericht bis zum Abschluss der Bauarbeiten halbjährlich vorzulegen.
- A.4.3.8 Zu erhaltende Bereiche, im Umgriff der Baumaßnahme sind durch stabile Schutzzäune zu sichern. Dies gilt insbesondere für Habitatflächen der Zauneidechse.
- A.4.3.9 Die Rodung von Gehölzen darf nur außerhalb der Vogelbrutzeit, d. h. vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen.
- A.4.3.10 Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind zeitnah, spätestens 12 Monate nach Fertigstellung der technischen Anlagen fertig zu stellen.
- A.4.3.11 Nach Abschluss der Bau- und sonstigen Maßnahmen ist durch eine qualifizierte Fachkraft eine Erfolgskontrolle der fachgerechten Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes durchzuführen. Das Ergebnis der Erfolgskontrolle ist dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Unteren Naturschutzbehörde umgehend mitzuteilen (Vorlage eines Berichts nach § 17 Abs. 7 BNatSchG). Ein ergänzender Bericht ist nach 2 Jahren sowie nach 5 und 10 Jahren nach Herstellung erforderlich. Der Unteren Naturschutzbehörde ist eine Abnahme der landschaftspflegerischen Maßnahmen vorbehalten.

- A.4.3.12 Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die vorgesehenen Maßnahmen zum Vogelschutz an den Oberleitungsanlagen anzupassen, soweit zum Zeitpunkt der Ausführung neue Erkenntnisse vorliegen.
- A.4.3.13 Die erforderlichen Angaben für die Erfassung und Kontrolle der für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzten Flächen sind dem Landesamt für Umwelt acht Wochen nach Bestandskraft dieses Bescheides in aufbereiteter Form zu übermitteln (Kompensationsverzeichnis).
- A.4.3.14 Unter Berücksichtigung der festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen und der oben auferlegten Nebenbestimmungen wird in Bezug auf die Zauneidechse und die Schlingnatter die Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

#### **A.4.4 Baubedingte Immissionen**

- A.4.4.1 Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschimmissionen–“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen. Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein Konzept vorzulegen, anhand dessen ersichtlich ist, ob die Bestimmungen der AVV-Baulärm eingehalten werden bzw. wie diese einzuhalten sind. Dabei ist eine etwaige Verkehrslärmvorbelastung der zu schützenden Gebäude zu ermitteln und einzubeziehen. Sofern nach diesem Konzept die Bestimmungen der AVV-Baulärm nicht eingehalten werden können, hat die Vorhabenträgerin darzulegen, warum weitergehende Schutzmaßnahmen während der Bauzeit technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar sind. Falls erforderlich, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt die Anordnung zusätzlicher Schutzmaßnahmen bzw. etwaiger berechtigter Entschädigungsansprüche vor.

- A.4.4.2 Ebenso sind die Bestimmungen der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen.

Hierzu sind insbesondere das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und ggf. die dort unter Kapitel 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen. Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen gelten im vorliegenden Fall die Anhaltswerte der in Tabelle 2 für eine Einwirkungsdauer  $D$  von  $26 \text{ Tage} < D \leq 78 \text{ Tage}$  angegebenen Werte.

- A.4.4.3 Erschütterungsintensive Bauverfahren - insbesondere zur Herstellung der Pfahlgründungen für die Oberleitungsmasten - dürfen nur unter Beachtung der gutachterlich festgelegten Mindestabstände ((vgl. Anlage 12.2, Tabelle 5) zur Bebauung durchgeführt werden. Prinzipiell ist der Abstand erschütterungsintensiver Arbeiten zur Bebauung so groß wie möglich zu wählen. Bei Unterschreitung der oben genannten Abstände sind erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden.

Für alle Gebäude im Einwirkungsbereich erschütterungsrelevanter Bautätigkeiten ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen; die Ergebnisse sind zu überwachen. Sofern nach Vorliegen der detaillierten Baubetriebsplanung Überschreitungen der Anhaltswerte zu erwarten sind, hat die Vorhabenträgerin den Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen während der Bauausführung zu erbringen und zu überwachen. Bei Überschreitungen der Anhaltswerte ist durch baubetriebliche Maßnahmen, wie z.B. die Einhaltung von Pausen und Ruhezeiten zu reagieren, um die Anforderungen der DIN 4150 einzuhalten.

- A.4.4.4 Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen. Die Vorhabenträgerin hat weiter darauf zu achten, dass lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen zum Einsatz kommen. Sie hat ebenfalls sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

- A.4.4.5 Die benachbarten Anlieger der Baumaßnahme sind frühzeitig über mögliche Belästigungen durch Baulärm oder sonstige Baustellenimmissionen zu informieren.

- A.4.4.6 Dem Eisenbahn-Bundesamt und der Stadt Lindau sowie den Gemeinden Wasserburg, Nonnenhorn und Bodolz sind lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort (km-Angabe „von ... bis ...“), Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte mit Angabe der jeweiligen Emissionspegel, Bauleiter mit Telefonnummer sowie ggf. die geplanten Maßnahmen zum Schutz der Anwohner.
- A.4.4.7 Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen. Insbesondere sind bei Arbeiten, bei denen mit größeren Staubentwicklungen zu rechnen ist, Maßnahmen zur Verminderung (Abdeckung, Befeuchtung usw.) vorzusehen.
- A.4.4.8 Hinsichtlich des Einsatzes besonders immissionsintensiver Baumaschinen hat die Vorhabenträgerin einen Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen, der die Baustelle schall- und erschütterungstechnisch in stichprobenartigem Umfang überwacht und gemäß der entsprechenden Vorschriften ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft anordnet. Messergebnisse sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
- A.4.4.9 Die Vorhabenträgerin hat den Immissionsschutzbeauftragten (anerkannten Sachverständigen für Schall- und Erschütterungsfragen) vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt und der Stadt Lindau sowie den Gemeinden Wasserburg, Nonnenhorn und Bodolz als Ansprechpartner zu Immissionsschutzfragen schriftlich zu benennen (Name, Telefon- und Faxnummer, ggf. Vertreter). Der Immissionsschutzbeauftragte hat außerdem als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen und zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen.
- A.4.4.10 Hinweis: Sofern für Baumaßnahmen an Sonn- und Feiertagen eine Befreiung nach dem bayerischen Gesetz über den Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz – FTG) erforderlich sein sollte, ist diese bei der zuständigen Gemeinde einzuholen.

#### **A.4.5 Bodenschutz und Abfallwirtschaft**

- A.4.5.1 Sollten während der Baumaßnahme Bodenauffälligkeiten angetroffen werden, die auf eine Altlast oder ähnliches hinweisen, ist das Landratsamt Lindau und das Wasserwirtschaftsamt Kempten unverzüglich zu verständigen. Der Aushub ist z.B. in dichten Containern mit Abdeckung zwischen zu lagern bzw. die Aushubmaßnahme ist zu unterbrechen bis der Entsorgungsweg des Materials geklärt ist.
- A.4.5.2 Die im Zuge des Umbaus der Baumaßnahme möglicherweise anfallenden schadstoffbelasteten Materialien sind entsprechend dem Grad der Belastung unter Beachtung der maßgeblichen Vorschriften und Regelwerke wieder zu verwerten bzw. ordnungsgemäß abfallrechtlich zu entsorgen. Sofern eine Verwertung des Materials beabsichtigt ist, sind hinsichtlich der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung die Vorgaben des Merkblattes 3.4/1 des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zu beachten.
- A.4.5.3 Während der Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass keine schädlichen Substanzen in den Untergrund eindringen können. Bauabfälle, Bau- und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass weder Vermischungen mit vorliegendem Bodenmaterial noch dessen Beeinträchtigung erfolgen kann.
- A.4.5.4 Für den anfallenden Bodenaushub hat die Vorhabenträgerin vor oder während der Bautätigkeit mittels Probenahme Deklarationsanalysen zu erstellen, um eine Einstufung gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV) vorzunehmen und um eine Planung für die Verwertung / Entsorgung durchführen zu können.
- A.4.5.5 Diese Entscheidung entbindet den Vorhabenträger nicht von den Verpflichtungen, die ihm hinsichtlich der Verwertung oder Beseitigung anfallenden Abfalls aus dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und der Nachweisverordnung (NachwV) in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.
- A.4.5.6 Für gefährliches und nicht gefährliches Aushubmaterial sind entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz und der Nachweisverordnung Nachweise zu führen.
- A.4.5.7 Abfälle zur Verwertung (z.B. leere Gebinde, Verpackungsmaterialien und dgl.) dürfen nicht lose und vor Witterungseinflüssen ungeschützt im Freien gelagert werden.

Sie sind einer ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Die einschlägigen Vorschriften zum Grundwasser- und Gewässerschutz sowie die abfallrechtlichen Bestimmungen sind zu beachten.

A.4.5.8 Abfälle sind ordnungsgemäß zu trennen, zu lagern und für den Abtransport bereitzustellen, dass Beeinträchtigungen der Umwelt nicht eintreten können. Gefährliche Abfälle sind von anderen Abfällen getrennt zu halten. Die Vorschriften der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) sind zu beachten.

#### **A.4.6 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft**

A.4.6.1 Bei ggf. notwendigen Bauwasserhaltungen ist darauf zu achten, dass keine umweltschädlichen Stoffe in die Vorfluter gelangen bzw. keine negativen Trübungen im Vorfluter entstehen. Ggf. sind Absetzbecken vor dem Einleiten in den Vorfluter vorzusehen. Sollte eine Bauwasserhaltung erforderlich sein, dann ist dies dem Wasserwirtschaftsamt mindestens eine Woche vor Einleitungsbeginn schriftlich mitzuteilen.

A.4.6.2 Alle Arbeiten sind so durchzuführen, dass eine Beeinträchtigung von Gewässern nicht stattfindet.

A.4.6.3 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

#### **A.4.7 Straßen, Wege und Zufahrten**

A.4.7.1 Die Vorhabenträgerin hat baubedingte Eingriffe in den öffentlichen Straßenverkehrsraum rechtzeitig vorher mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen (Verkehrsführungskonzept für die Bauphasen).

A.4.7.2 Vor Baubeginn ist durch die Vorhabenträgerin und den Straßenbaulastträgern eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wieder herzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen der planfestgestellten Baumaßnahme zuzurechnen sind.

A.4.7.3 Die Zufahrten zu den von der Baumaßnahme betroffenen privaten Grundstücken sind während der Bauzeit sicherzustellen.

A.4.7.4 Die durch die Baumaßnahme verschmutzten Straßen, Wege und Zufahrten sind vom Bauträger oder dessen Beauftragten unverzüglich zu reinigen.

#### **A.4.8 Denkmalschutz**

A.4.8.1 Falls durch die Baufirmen oder andere am Bau beteiligte Personen archäologische Befunde und Funde entdeckt werden, so ist dies dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen.

A.4.8.2 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Vorhabenträgerin Sicherungsmaßnahmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen.

A.4.8.3 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen zwischen der Vorhabenträgerin und dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen bzw. in einer Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen.

#### **A.4.9 Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter**

A.4.9.1 Die zuständigen Leitungs- und Anlagenträger sind rechtzeitig über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen und Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren.

A.4.9.2 Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern (Spartenträgern) und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Ein unterbrechungsfreier Betrieb ist zu gewährleisten. Entsprechendes gilt für Änderungen und Neuverlegungen von Infrastrukturleitungen.

#### **A.4.10 Grundinanspruchnahme**

A.4.10.1 Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des §§ 22, 22a AEG i.V.m. dem Bayerischen Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung (BayEG) die betroffenen Ei-



gentümer wegen der erforderlichen Grundinanspruchnahme sowie der etwaigen erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

A.4.10.2 Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird.

#### **A.4.11 Umweltfachliche Bauüberwachung**

A.4.11.1 Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten.

A.4.11.2 Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat der Vorhabenträger unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

#### **A.4.12 Vollzugskontrolle**

Baubeginn und Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Dazu sind die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Vordrucke zu verwenden. Mit der Fertigstellungsanzeige ist vom Vorhabenträger zu erklären, dass dieser die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat.

Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies vom Vorhabenträger im Vordruck gesondert aufzuführen und zu begründen.

#### **A.5 Entscheidungen über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

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

#### **A.6 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

#### **A.7 Kosten**

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

## **B Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Vorhaben**

Das Planfeststellungsverfahren betrifft den fünften Abschnitt der Gesamtplanung zur Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Lindau.

Die Südbahn ist eine bislang nicht elektrifizierte Hauptbahn in Baden-Württemberg. Sie wurde von 1846 bis 1850 erbaut und von 1905 bis 1913 zweigleisig ausgebaut. Sie beginnt in Ulm und führt über Biberach an der Riß, Aulendorf und Ravensburg nach Friedrichshafen (Strecke 4500). Über die eingleisige „Bodensee-Gürtelbahn“ (Strecke 4530) führt die Strecke weiter nach Lindau.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt 5 hat die Elektrifizierung der Strecke 4530 Friedrichshafen Stadt - Lindau Aeschach (Bodenseegürtelbahn) von Bahn-km 15,046 bis Bahn-km 22,512 zum Gegenstand und ist damit Teil der Ausbaustrecke (ABS) Ulm-Friedrichshafen-Lindau.

Die Südbahn selbst sowie die Bodenseegürtelbahn sollen nach dem Stand der Technik elektrifiziert werden. Hierfür sind im Planfeststellungsabschnitt 5 im Wesentlichen folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Elektrifizierung des vorhandenen Gleises von Bahn-km 15,046 bis 22,512: Vorgesehen ist eine Oberleitungsanlage in der Regelausführung mit Einzelmasten. Dabei werden jeweils außerhalb der Gleise Maste im Regelabstand von 3,70 m von der Gleisachse gestellt.
- Überspannung der Gleise in den Bahnhöfen Nonnenhorn und Enzisweiler
- Nachrüstung der querenden Straßen- und Fußgängerbrücken mit einem Berührungsschutz
- Anpassung der bestehenden Bahnübergänge bei Bahn-km 16,040, Bahn-km 16,260, Bahn-km 16,825, Bahn-km 17,225, Bahn-km 17,635, Bahn-km 18,864 und Bahn-km 20,750
- Neubau eines Schaltpostens Lindau bei Bahn-km 22,4 mit einer Zufahrt sowie Aufstell- und Montageflächen.

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

## B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin), hat mit Schreiben vom 31. Mai 2012 eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau, Planfeststellungsabschnitt 5 im Landkreis Lindau mit Neubau des Schaltpostens Lindau bei Bahn-km 22,4 sowie Anpassungsmaßnahmen an den bestehenden Bahnübergängen“ in der Stadt Lindau am Bodensee und in den Gemeinden Wasserburg, Nonnenhorn und Bodolz, der Strecke 4530 Friedrichshafen – Lindau“ beantragt. Der Antrag ist am 4. Juni 2012 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, eingegangen.

Die Vorhabenträgerin wurde mit Schreiben vom 23. Juli 2012 um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Am 21. Januar 2014 wurden dem Eisenbahn-Bundesamt die vollständigen und mangelfreien und damit anhörungsfähigen Planunterlagen vorgelegt.

Auf Antrag der Vorhabenträgerin hat das Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit Schreiben vom 23. Januar 2014 wurde die Regierung von Schwaben als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

## B.1.3 Anhörungsverfahren

### B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Regierung von Schwaben (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Lindau
2.	Gemeinde Wasserburg (Bodensee)
3.	Gemeinde Nonnenhorn
4.	Gemeinde Bodolz
5.	Landratsamt Lindau
6.	Wasserwirtschaftsamt Kempten
7.	Staatliches Bauamt Kempten
8.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
9.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Lfd. Nr.	Bezeichnung
10.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
11.	Polizeipräsidium Schwaben Süd/West
12.	Vermessungsamt Immenstadt i. Allgäu
13.	IHK Schwaben
14.	DB Energie GmbH
15.	Stadtwerke Lindau (B) GmbH & Co. KG
16.	Deutsche Telekom AG
17.	Kabel Deutschland Holding AG
18.	Vodafone D2 GmbH
19.	Bayerischer Bauernverband
20.	Bund Naturschutz in Bayern e.V.
21.	Landesbund für Vogelschutz
22.	Regierung von Schwaben, Sachgebiete 24, 31, 50, 51, 52

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Staatliches Bauamt Kempten Stellungnahme vom 16. April 2014, Az. S 13 43265. Li 16
2.	Polizeipräsidium Schwaben Süd/West Stellungnahme vom 6. Mai 2015, Az. E2/Vk-5080
3.	Vermessungsamt Immenstadt i. Allgäu Stellungnahme vom 8. April 2014, Az. loc
4.	Deutsche Telekom AG Stellungnahme vom 30. April 2015
5.	Kabel Deutschland Holding AG Stellungnahme vom 14. April 2014
6.	Bund Naturschutz in Bayern e.V. Stellungnahme vom 24. April 2014
7.	Regierung von Schwaben, Sachgebiet 31 Stellungnahme vom 30. April 2014
8.	Regierung von Schwaben, Sachgebiet 52 Stellungnahme vom 30. April 2014

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Lindau Stellungnahme vom 27. Mai 2014
2.	Gemeinde Wasserburg (Bodensee) Stellungnahme vom 23. Mai 2015 und vom 25. Juni 2014
3.	Gemeinde Nonnenhorn Stellungnahme vom 30. Mai 2015
4.	Gemeinde Bodolz Stellungnahme vom 23. Mai 2014
5.	Landratsamt Lindau Stellungnahme vom 20. Mai 2014, Az. 32-1734-56/11-De
6.	Wasserwirtschaftsamt Kempten Stellungnahme vom 23. April 2014, Az. 3-3531-allg.-6445/2014
7.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH Stellungnahme vom 16. April 2014, Az. JZ
8.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Augsburg Stellungnahme vom 30. April 2014, Az. 7716.3-4-Reg 16
9.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 2. Mai 2014, Az. P-2011-338-2_S2
10.	IHK Schwaben Stellungnahme vom 21. Mai 2014
11.	Stadtwerke Lindau (B) GmbH & Co. KG Stellungnahme vom 23. April 2014, Az. N-P-Ma
12.	Telekommunikation Lindau (B) GmbH Stellungnahme vom 30. April 2014, Az. TKli
13.	Regierung von Schwaben, Sachgebiet 24 Stellungnahme vom 2. Mai 2014
14.	Regierung von Schwaben, Sachgebiet 50 Stellungnahme vom 18. Juni 2014
15.	Regierung von Schwaben, Sachgebiet 51 Stellungnahme vom 25. September 2014

### B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde

- in der Stadt Lindau vom 22. April 2014 bis zum 21. Mai 2014 und

- in den Gemeinden Wasserburg, Nonnenhorn und Bodolz vom 17. April 2014 bis zum 19. Mai 2014

öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden

- in der Stadt Lindau am 19. April 2014 (Lindauer Bürgerzeitung mit Amtsblatt)
- in der Gemeinde Wasserburg am 11 April 2014 (Anschlag an der Amtstafel)
- in der Gemeinde Nonnenhorn am 9. April 2014 (Anschlag an der Amtstafel) und
- in der Gemeinde Bodolz am 10. April 2014 (Anschlag an der Amtstafel)

ortsüblich bekannt gemacht.

Die Bekanntmachungen erfolgten nach den Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes und der Gemeindefestsetzungen und sind nicht zu beanstanden.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben von privaten Betroffenen eingegangen.

#### **B.1.3.3 Vereinigungen**

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG).

#### **B.1.3.4 Erörterung**

Die Regierung von Schwaben hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 16. Dezember 2014 im Alten Rathaus der Stadt Lindau, Bismarckplatz 4 in 88131 Lindau erörtert. Der Erörterungstermin wurde in der Lindauer Zeitung sowie in der Zeitung „Der Westallgäuer“ rechtzeitig öffentlich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Regierung von Schwaben eine Niederschrift erstellt.

#### **B.1.3.5 Anhörungsverfahren zur Planänderung**

Mit E-Mail vom 27. März 2015 übersandte die Vorhabenträgerin der Regierung von Schwaben Tektur-Planunterlagen mit veränderten Ausgleichsmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP). Die Ergänzung bzw. Änderung der Planun-

terlagen waren aufgrund der Stellungnahme und Einwände der Naturschutzbehörden und der Gemeinden Nonnenhorn und Wasserburg erforderlich. Insbesondere ist eine zusätzliche Maßnahme für den Naturschutz vorgesehen, die dem Schutz des „Großen Brachvogels“ dient. Hierfür ist eine Baumpflanzung auf dem Flurstück Nr. 801 der Gemeinde / Gemarkung Wasserburg auf einem etwa 15 m breiten Streifen entlang des nördlichen gelegenen Eschbach mit einer Fläche von ca. 1.000 m<sup>2</sup> vorgesehen.

Die geänderten Planunterlagen wurden mit Schreiben vom 27. März 2015 bzw. 30. März 2015 durch die Anhörungsbehörde an

- die Gemeinde Wasserburg,
- die Eigentümerin des von der Änderung betroffenen Flurstücks Nr. 801 der Gemarkung Wasserburg,
- das Sachgebiet 51 – Naturschutz – der Regierung von Schwaben und
- die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Lindau

zur Stellungnahme übersandt. Darüber hinaus entstand durch die geänderten Planunterlagen keine neue oder weitere Betroffenheit.

Das Sachgebiet 51 der Regierung von Schwaben und das Landratsamt Lindau nahmen mit E-Mail vom 30. März 2015 erneut Stellung. Die Gemeinde Wasserburg nahm mit Schreiben vom 15. April 2015 zu den geänderten Planunterlagen erneut Stellung und stimmte den Planungen zu.

Die o.g. Eigentümerin erhob innerhalb der gesetzlichen Frist keine Einwendungen gegen die geänderten Planunterlagen.

#### **B.1.3.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde**

Unter dem 16. April 2015 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung 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.2.2 Zuständigkeit**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen DB Netz AG.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

### **B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Nach § 18 AEG in Verbindung mit § 3e Abs. 1 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 UVPG ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Dies war vorliegend der Fall.

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

### **B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **B.3.2.1 Untersuchungsraum**

Als Untersuchungsraum wurde ein etwa 7,5 km langer und bis zu 500 m breiter Korridor beidseits der Bahnstrecke 4530 zwischen der Gemeinde Nonnenhorn (ca. Bahn-km 15) und der Stadt Lindau (Bodensee) abgegrenzt.

Der Raum wird im Süden und Westen durch die Siedlungsflächen der Seegemeinden Nonnenhorn, Wasserburg, Bodolz und Lindau sowie landwirtschaftliche Nutzflächen und das Bodenseeufer geprägt. Im Norden wird der Untersuchungsraum durch mehrere kleinere Ortschaften und landwirtschaftliche Nutzflächen charakterisiert. Im Osten ragen der Hoyerberg des Stadtteiles Hoyren und die zur Stadt Lindau (Bodensee) gehörenden Siedlungsflächen des Stadtteiles Aeschach in das Untersuchungsgebiet hinein.

Naturräumlich ist der Untersuchungsraum dem Naturraum „Voralpines Hügel- und Moorland“ (D66) und innerhalb dieses Raumes dem „Bodenseebecken“ (031) zugeordnet. Die stark reliefierte Landschaft wird durch kleinteiliges Mosaik aus Obst- und Weinanbau, Grünlandwirtschaft, Ackerbau und Wald geprägt.

Durch das Vorhaben sind folgende Natura 2000-Gebiete im Wirkraum des Vorhabens bzw. der Baumaßnahme betroffen:

- Vogelschutzgebiet DE 8423-401 „Bayerischer Bodensee“
- FFH-Gebiet DE 8423-301 „Bodenseeufer“

Das FFH-Gebiet DE 8423-372 „Unterreitnauer Moos und Naturschutzgebiet Mittelseeemoos bei Wasserburg“ befindet sich unmittelbar nördlich des Untersuchungsraumes außerhalb des Wirkraumes der Baumaßnahme.

Zum Schutz des Landschaftsbildes, der naturbezogenen Erholung und zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes sind innerhalb des Untersuchungsraumes die folgenden Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen (§ 26 BNatSchG):

- Landschaftsschutzgebiet „Hoyerberg“
- Landschaftsschutzgebiet „Bayerischer Bodenseeufer“

Im Untersuchungsraum sind darüber hinaus folgende Naturschutzgebiete ausgewiesen (§ 23 BNatSchG):

- Naturschutzgebiet „Wasserburger Bucht“
- Naturschutzgebiet „Bichelweiher und Bichelweihermoos“

Daneben existieren eine Reihe von schutzwürdigen Biotopen. Insoweit wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 11 der Planunterlagen) verwiesen.

### **B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG**

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

#### **B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit**

Das von dem Vorhaben besonders betroffene Schutzgut ist in erster Linie der Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit.

Während einzelner Bauphasen muss - zeitlich begrenzt - aufgrund der teilweise geringen Abstände zur benachbarten Bebauung mit Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen für Baulärm gerechnet werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die zu erwartenden Erschütterungen durch die Bauarbeiten.

Als neue Emissionsquelle ist der Metallabrieb von den überwiegend aus Kupfer bestehenden Fahrleitungen und Stromabnehmern zu nennen (betriebsbedingte Auswirkungen). Betriebsbedingt kann es daneben zu Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch elektromagnetische Felder kommen.

Die mit der Elektrifizierung verbundenen Flächenverluste konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Vegetationsbestände der Bahnböschungen. Zur Freihaltung des Regellichtraums bei Oberleitungen (8 bis 12 m ausgehend von der Gleisachse) sind lokal auch Gehölzrückschnitte in den an die Bahnböschungen angrenzenden Flächen erforderlich. Betroffen sind insbesondere Kleingartenanlagen, die unmittelbar an die Bahntrasse angrenzen. Insgesamt befinden sich Gärten mit einer Gesamtfläche von etwa 1,28 ha innerhalb der Rückschnittbereiche.

Daneben kann es baubedingt zu Funktionsbeeinträchtigungen durch die Unterbrechung von Wegebeziehungen kommen (Bau des Schaltpostens).

#### **B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist durch das Vorhaben ebenfalls besonders betroffen.

Zur Freihaltung des Regellichtraums bei Oberleitungen (s.o.) werden trassenbegleitende Gehölzbestände in einem Umfang von etwa 1,69 ha beseitigt. Die Flächen sind dauerhaft von Baumbeständen frei zu halten und werden zukünftig überwiegend von Saumgesellschaften bewachsen. Im Zusammenhang mit dem Bau des Schaltpostens Lindau geht darüber hinaus eine ältere Rosskastanie verloren. Anlagenbedingte Neuversiegelungen in einer Größe von 0,09 ha führen ebenfalls zu einem vollständigen und dauerhaften Vegetationsflächenverlust. Neben den anlagenbedingten Biotopflächenverlusten werden für Arbeitsstreifen, Baustellenzufahren und Lagerflächen im Bereich des Schaltpostens zeitlich befristet Rasenflächen in einem Umfang von 0,02 ha in Anspruch genommen.

Daneben entstehen bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt durch Schadstoffeinträge und durch Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion von Flächen durch Baulärm, baubedingte Erschütterungen und sonstige baubedingte Störeinträge (optische Reize, Anwesenheit des Menschen).

Infolge der Elektrifizierungsmaßnahme nimmt auch die Trennwirkung der Bahnstrecke zu; bei einigen Vogelarten steigt das Risiko mit den Fahrdrähten zu kollidieren bzw. durch einen Stromschlag getötet zu werden.

Artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen der Elektrifizierungsmaßnahme wurden in einem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 13) dargestellt. Betroffenheiten sind bei einigen europäischen Vogelarten sowie einzelnen Fledermaus- und Reptilienarten zu erwarten.

Die Verträglichkeit des Bauvorhabens mit den Erhaltungszielen der beiden Natura 2000-Gebiete - Vogelschutzgebiet DE 8423-401 „Bayerischer Bodensee“ und FFH-Gebiet DE 8423-301 „Bodenseeufer“ - wurde in zwei eigenständigen FFH-Verträglichkeitsprüfungen bzw. FFH-Verträglichkeitsabschätzungen (siehe Anlage 14) untersucht.

#### **B.3.2.2.3 Auswirkungen auf den Boden**

In Bezug auf das Schutzgut Boden sind die folgenden projektbedingten Auswirkungen zu bewerten: bauzeitlicher Verlust bzw. bauzeitliche Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen durch Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen sowie anlagenbedingter Flächenverlust durch Neuversiegelungen (s.o. unter

B.3.2.2.2) sowie bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigung der Bodenfunktionen durch Schadstoffeintrag.

#### **B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser**

Fließgewässer und das Grundwasser können zum einen durch bau- und betriebsbedingte Verunreinigungen beeinträchtigt werden (Gefahr des Eintrags von Schweb- und Schadstoffen) - auch in Verbindung mit der Entfernung filterwirksamer Deckschichten - und zum anderen kann die Grundwasserneubildung durch Versiegelung und Verdichtung von Flächen beeinträchtigt werden (bau- und anlagebedingt).

#### **B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima**

Baubedingt kann es durch den Baubetrieb zu Luftbelastungen durch Emission von Stäuben (Erdarbeiten, mineralische Baustoffe) und Abgase von Baumaschinen und -geräten kommen. Daneben können die kleinklimatischen Verhältnisse durch das Entfernen lufthygienischer und / oder klimatisch bedeutsamer Vegetationsbestände beeinträchtigt werden.

#### **B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft**

Anlagebedingt werden gliedernde und belebende Landschaftselemente in einem Umfang von ca. 1,69 ha zur Erstellung des Lichtraumprofils in Anspruch genommen. Ihnen kommt eine hohe Bedeutung für die Strukturierung und Gliederung der Landschaft und für die landschaftliche Einbindung der Bodensee-Gürtelbahn zu.

Darüber hinaus wird sich die Wahrnehmbarkeit der Bahntrasse durch die Oberleitungsanlage deutlich verstärken.

#### **B.3.2.2.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter**

Kultur- und sonstige Sachgüter sind von der Elektrifizierung der Bodensee-Gürtelbahn nicht betroffen.

### **B.3.2.2.8 Wechselwirkungen**

In der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 11) wurden die wesentlichen und regelmäßig auftretenden Wechselwirkungen bereits über die Auswahl der schutzgutbezogenen Erfassungs- und Bewertungsparameter bei der Beschreibung und Beurteilung der einzelnen Schutzgüter berücksichtigt. Darüber hinausgehende bewertungsrelevante Wechselbeziehungen sind nicht vorhanden.

### **B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG**

Die in § 2 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nichtumweltbezogener Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

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

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

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

### **B.3.2.3.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit**

Da im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 5 weder Geschwindigkeitsanpassungen noch Änderungen des Betriebsprogramms geplant sind, ergeben sich keine betriebsbedingten Immissionsauswirkungen.

Die baubedingten, zeitlich und örtlich begrenzten unvermeidbaren Belastungen und Beeinträchtigungen (Schallimmissionen, Staub, optische Reize) werden durch geeignete Maßnahmen (Schutzeinrichtungen, staubmindernde Vorkehrungen etc.) soweit wie möglich minimiert. Nacharbeiten werden - bedingt durch die geplante drei-monatige Vollsperrung - auf das unumgängliche Maß beschränkt. Als fachrechtlicher Standard ist die AVV-Baulärm zu berücksichtigen. Die Lärmauswirkungen bei der Bauausführung werden sich aufgrund der Auflagen und Schutzvorkehrungen sowie der Einhaltung der o. g. Vorschrift im zumutbaren Rahmen bewegen.

Unter Berücksichtigung der bauzeitlichen Beschränkung der durch der bauzeitlichen Immissionen und der relativ geringen Schadstoffmengen, die hierbei freigesetzt werden, sind die möglichen Auswirkungen auf die an das Baufeld angrenzenden Lebensräume gering.

Der Metallabrieb von Oberleitungen und Stromabnehmern bleiben auf das unmittelbare Umfeld der Bahntrasse beschränkt.

Abgesehen von den bauzeitlichen Schadstoffimmissionen wird sich die Luftschadstoffbelastung im Umfeld der Bahnstrecke infolge der Elektrifizierung insgesamt deutlich verringern. Die aktuell von den Dieselloks im Betrieb freigesetzten Schadstoffe (NO<sub>x</sub>, CO, CO<sub>2</sub> und Kohlenwasserstoffe) treten nicht mehr auf.

Die Auswirkungen der mit dem Betrieb einer Oberleitung auftretenden elektromagnetischen Felder auf das Schutzgut Mensch sind sehr gering. Die auftretenden Feldstärken, die mit zunehmendem Abstand rasch an Intensität verlieren, liegen weit unter den in der 26. BImSchV festgelegten zulässigen Grenzwerten. Nach heutigem Stand der Wissenschaft sind durch den elektrischen Bahnbetrieb keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten.

Die mit dem Bauvorhaben verbundenen Flächenverluste konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Vegetationsbestände der Bahnböschungen, darüber hinausgehende Flächeninanspruchnahmen wurden auf ein Minimum beschränkt. Der damit verbundene Konflikt wird als mittel bewertet.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind insgesamt von mittlerer, punktuell auch hoher Intensität.

#### **B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt**

Die unter B.3.2.2.2 dargestellten bauzeitlichen sowie anlagenbedingten Beeinträchtigungen werden soweit wie möglich durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Schutzmaßnahmen) auf ein Minimum begrenzt.

Die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind mit den geplanten Maßnahmen zum Schutz, zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen sowie mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert.

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.

In Bezug auf die baubedingten Beeinträchtigungen werden mögliche Auswirkungen wegen der bauzeitlichen Beschränkung als gering eingestuft.

Die betriebsbedingten Belastungen der an der Bahnstrecke angrenzenden Lebensräume durch Schadstoffe werden insgesamt abnehmen (s.o. B.3.2.3.1).

Nach aktuellem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis scheint der Anflug gegen Stromleitungen in der Regel keine bedeutsame Todesursache bei Vögeln darzustellen. Ausnahmen können Streckenabschnitte darstellen, die an bedeutsame Rast- oder Nahrungslebensräume angrenzen und die häufiger insbesondere von größeren und weniger wendigen Vogelarten gequert werden. Im vorliegenden Streckenabschnitt sind – ungeachtet der überregionalen avifaunistischen Bedeutung des Bodenseeraums – keine intensiven streckenübergreifenden Funktionsbeziehungen durch Vögel zu erwarten. Darüber hinaus tragen trassennahe Gehölzbestände zur Vermeidung eines möglichen Kollisionsrisikos bei.

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.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen so-



wie der festgestellten Kompensationsmaßnahmen weitgehend von geringer bis mittlerer und lediglich in Teilbereichen von hoher Intensität.

#### **B.3.2.3.3 Schutzgut Boden**

Zur dauerhafte (anlagenbedingte) Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von Böden wird auf die Ausführungen unter B.3.2.3.2 verwiesen. Die Versiegelung findet darüber hinaus im Wesentlichen auf stark vorbelasteten Flächen statt und ist darüber hinaus eher kleinflächig.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ist sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der festgestellten Kompensationsmaßnahmen insgesamt von geringer bis mittlerer Intensität.

#### **B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser**

Die projektbedingten Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer sind gering. Infolge der kleinräumigen Versiegelungen sind keine spürbaren Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot zu erwarten.

Durch die möglicherweise unter Ziffer 3.2.2.4 beschriebenen baubedingten Schadstoffeinträge in Oberflächengewässer und das Grundwasser wird durch die Planung der Vorhabenträgerin wie auch durch die verfügbaren Nebenbestimmungen dieses Beschlusses weitestgehend vermieden, so dass hier nur von einer geringen Auswirkung auszugehen ist.

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

#### **B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima**

Ebenfalls gering sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse im Raum. Durch die Beseitigung trassenbegleitender Gehölzbestände entfällt zwar deren lufthygienische und / oder klimatische Ausgleichsfunktion; die Auswirkungen bleiben aber auf die Bahntrasse und deren unmittelbares Umfeld beschränkt.

Durch die Umstellung von Diesel- auf Elektrotraktion wird sich die Schadstoffbelastung in den an die Bahnstrecke angrenzenden Flächen verringern.

#### **B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaftsbild und Erholung**

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind durch das relativ bewegte Relief und einem hohen Anteil an landschaftsstrukturierenden Gehölzen im Ergebnis nicht zu erwarten.

Dabei spielt auch die „Vorbelastung“ der Landschaft eine Rolle. Vorliegend sind insbesondere zu nennen: Anthropogene Überprägung der Landschaft durch Hauptverkehrsachsen (insbesondere K 7793), Verarmung der Landschaft an landschaftsbildprägenden und belebenden Strukturen infolge intensiver landwirtschaftlicher Nutzung sowie die Bebauung des Bodenseeuferes.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und Erholung ist insgesamt von mittlerer bis hoher Intensität.

#### **B.3.2.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Kultur- und sonstige Sachgüter sind von der Elektrifizierung der Bodensee-Gürtelbahn nicht betroffen.

#### **B.3.2.4 Zusammenfassung**

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

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

Zusammenfassend betrachtet führt das geplante Vorhaben zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird jedoch durch angemessene Kompensati-

onsmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Baubedingte Immissionen werden durch geeignete Maßnahmen reduziert, dass gemessen an den gesetzlichen Anforderungen keine Konflikte zu erwarten sind. Artenschutzrechtlich erforderliche Ausnahmen können zugelassen werden.

Umweltbelange stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

## **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Die Elektrifizierung der Strecke 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 Ausbauvorhaben von Gesetzes wegen gegeben.

Die Strecken 4500 und 4530 stellen eine Verbindung von der Europäischen Eisenbahnmagistrale Paris – Stuttgart – München – Wien – Bratislava, von Ulm aus zur Bodensee-Gürtelbahn und weiter über Lindau zum österreichischen und schweizerischen Eisenbahnnetz her. Sie verbinden damit auch die Wirtschaftsräume Stuttgart/Ulm mit dem oberschwäbischen Wirtschaftsraum, dem österreichischen Wirtschaftsraum Vorarlberg und dem Wirtschaftsraum der schweizerischen Kantone St. Gallen und Graubünden.

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 geplanten Maßnahmen stellen damit eine Verbesserung der Infrastruktur dar; das Verkehrsangebot im Bereich des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs wird attraktiver gestaltet. Insgesamt betrachtet dient die Maßnahme der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Die Planung ist somit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts (vgl. § 1 Abs. 1 AEG). Die erforderliche Planrechtfertigung ist damit gegeben.

#### **B.4.2 Abschnittsbildung**

Die gesamte Ausbaustrecke (ABS) Ulm - Friedrichshafen - Lindau liegt im baden-württembergischen Regierungsbezirk Tübingen sowie im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben. Der Planungsraum betrifft den Stadtkreis Ulm sowie die Landkreise Alb-Donau, Biberach, Ravensburg, den Bodenseekreis sowie den Landkreis Lindau.

Die Vorhabenträgerin hat zur Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren, nach Abwägung der für- und widersprechenden Gesichtspunkte, eine Unterteilung des Gesamtprojekts in insgesamt fünf Planfeststellungsabschnitte vorgenommen. Diese allgemein übliche und rechtlich zulässige Vorgehensweise dient insbesondere einer besseren Handhabbarkeit des Bauvorhabens für alle Verfahrensbeteiligten. Die Einteilung der Abschnitte erfolgte unter Berücksichtigung der Gebietskörperschaftsgrenzen und unterschiedlicher, abgrenzbarer Konfliktpunkte.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt 5 umfasst den bayerischen Teil der Ausbaustrecke und erstreckt sich auf ca. 7,4 km.

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

Die Elektrifizierung auf der Strecke 4530 endet im km 22,516 (Einfahrweiche Bahnhof Lindau-Aeschach). Die Anschlusselektrifizierung wird über das Projekt der ABS 48, Elektrifizierung München - Lindau - Grenze D/A sichergestellt. Für einzelne Planfeststellungsabschnitte der ABS 48 liegen dem Eisenbahn-Bundesamt zum Beschlusszeitpunkt bereits mehrere Anträge nach § 18 AEG vor; einige Planfeststellungsabschnitte befinden sich bereits im Anhörungsverfahren. Somit ist gewährleistet, dass zeitnah mit der Realisierung des vorliegenden Vorhabens eine durchgängige elektrische Nutzung der Strecke möglich ist.

### **B.4.3 Variantenentscheidung**

Bei der Ermittlung etwaiger Planungsalternativen sind diejenigen Alternativen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials zu berücksichtigen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten. Gegenstand der vorliegenden Planung ist die Elektrifizierung einer vorhandenen Eisenbahnstrecke, weshalb alternative Streckenführungen ausscheiden. Anders als mit der Elektrifizierung können die angestrebten Ziele (s.o.) nicht erreicht werden, so dass sich der Verzicht auf den Ausbau als echte Alternative nicht aufdrängt. Die Beibehaltung des Status quo kann damit von vorn herein als mit den Planungszielen (vgl. B.4.1 Planrechtfertigung) unvereinbar ausgeschlossen werden.

### **B.4.4 Raumordnung und Landesplanung**

Das Vorhaben entspricht den raumordnerischen Zielsetzungen.

Das Sachgebiet 24 – Raumordnung, Landes- und Regionalplanung – der Regierung von Schwaben teilte mit Schreiben vom 2. Mai 2014 mit, dass gemäß Regionalplan der Region Allgäu (RP 16) B IV 1.3.5 (Z) die Strecke Lindau (Bodensee) - Friedrichshafen leistungsgerecht ausgebaut werden soll. Die geplante Elektrifizierung kann einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung dieses Ziels leisten und ist insofern aus landesplanerischer Sicht zu begrüßen.

Ungeachtet dessen sei jedoch zu beachten, dass die Strecke in weiten Teilen das im RP 16 unter B I 3.2.4 (Z) festgelegte Vorranggebiet für die öffentliche Wasserversorgung WVR 05 durchläuft (vgl. RP 16 Karte 2 „Siedlung und Versorgung“). In diesem Vorranggebiet sind raumbedeutsame Nutzungen dann ausgeschlossen, wenn sie mit besonderen Risiken für den Trinkwasserschutz verbunden und daher mit den Zielen der öffentlichen Wasserversorgung unvereinbar sind. Es wird mitgeteilt, dass ob bzw. unter welchen Voraussetzungen das geplante Vorhaben mit den Belangen des Trinkwasserschutzes vereinbar ist, vom Wasserwirtschaftsamt Kempten als zuständiger Fachbehörde zu beurteilen sein wird. Das Wasserwirtschaftsamt Kempten wie auch das Landratsamt Lindau teilen in ihren Stellungnahmen mit, dass von der geplanten Maßnahme keine Wasserschutzgebiete und keine festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete im Landkreis Lindau betroffen sind.

Des Weiteren ist von dem Vorhaben auch das regionalplanerische Trenngrün zwischen Hoyerberg / Bad Schachen und Hoyren berührt (vgl. RP 16 B V f.6 (Z) i.V.m.

Karte 2 „Siedlung und Versorgung“). Eine Beeinträchtigung der Funktion des Trenngrüns (Verhinderung des Zusammenwachsens der genannten Siedlungsbereiche) durch das Vorhaben wird allerdings aus Sicht der Regierung von Schwaben, Sachgebiet 24, nicht gesehen.

#### **B.4.5 Immissionsschutz**

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

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

##### **B.4.5.1 Betriebsbedingte Immissionen**

###### **B.4.5.1.1 Schallschutz**

###### **B.4.5.1.1.1 Rechtliche Grundlagen**

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind insbesondere das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. In diesem Fall hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gemäß § 42 Abs. 1 BImSchG gegen den Träger der Baulast grundsätzlich einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Darüber hinausgehende Entschädigungsansprüche, beispielsweise für Mietminderungen oder eine Wertminderung des Gebäudes, bestehen nicht.

Vorliegend wird der Schienenweg nicht um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV). Es war somit zu prüfen, ob

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, und somit eine wesentliche Änderung i.S.v. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV vorliegt. Eine Änderung wäre auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Mit dem Vorhaben der Elektrifizierung ist im PFA 5 allerdings weder eine Anhebung der Geschwindigkeit, noch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verbunden. Da die Elektrifizierung der Strecke nicht ursächlich zu einer Erhöhung der Schallpegel führt, ist keine Prüfung auf „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV erforderlich. Daher entstehen keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen.

#### **B.4.5.1.1.2 Verkehrsprognose, Prognosehorizont und Geschwindigkeit**

Von einigen Einwendern, wie auch von den betroffenen Gemeinden, werden die der Planung zu Grunde gelegten Zugzahlen, die Geschwindigkeit wie auch der Prognosehorizont angezweifelt.

Die Schalltechnische Untersuchung (vgl. Anlage 12.1 der Planunterlage) basiert auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Betriebsprognose (vgl. Anlage 16 der Planunterlage).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans methodisch korrekt erstellt worden und inhaltlich schlüssig. Sie berücksichtigt die zukünftigen Entwicklungen in technischer Hinsicht sowie auch hinsichtlich verkehrs- und ordnungspolitischer wie auch hinsichtlich sozioökonomischer und soziodemographischer Rahmenbedingungen. Mit umfasst ist insbesondere auch die zukünftige nationale und internationale Entwicklung aufgrund der Liberalisierung des Schienenverkehrs. Beim Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr wurden die Zugzahlen aus dem Bedarfsplan 2010 zugrunde gelegt. Im Unterschied zum Bedarfsplan 2003 umfasst der Bedarfsplan 2010 jedoch keine umfassende Prognose für Zugzahlen des Schienenpersonennahverkehrs. Daher muss die Ermittlung der Zugzahlen hier nach anderen Prämissen erfolgen. Zur Erstellung des Betriebsprogramms für den Schienenpersonennahverkehr hat die Vor-

habenträgerin daher bei den zuständigen Aufgabenträgern des Nahverkehrs dort vorliegende Konzepte und Mengengerüste bis zum Jahr 2025 abgefragt.

Auch der gewählte Prognosehorizont ist sachgerecht. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass bei Vorhaben, die im gesetzlich festgelegten Bedarfsplan des Bundes als „vordringlicher Bedarf“ dargestellt sind, zumindest auf den Zeitraum der verkehrlichen Entwicklung abzustellen ist, an dem sich dieser Bedarfsplan orientiert. Vorliegend handelt es sich um ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans 2003.

Im Jahre 2010 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS; jetzt Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI) die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen auf der Grundlage der Verkehrsprognosen 2025 abgeschlossen. Der Bericht hierzu wurde im November 2010 veröffentlicht. Die endgültigen Umlegungsergebnisse des Zielnetzes 2025 wurden der DB Netz AG als Grundlage aller weiteren Planungen durch das Verkehrsministerium zur Verfügung erstellt. In der Schalltechnischen Untersuchung wurde daher auch der Prognosehorizont 2025 berücksichtigt.

Auch die der Prognose zu Grunde liegenden Zugzahlen wurden im Anhörungsverfahren von den betroffenen Gemeinden und auch von zahlreichen privaten Einwendern angegriffen. Nach der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Verkehrsprognose (vgl. Anlage 16 Zugzahlen) werden im Jahr 2025 nachts acht Züge fahren (davon zwei Güterzüge) und tags 82 Züge (davon zwei Güterzüge), wobei sich die Prognosen mit und ohne die geplante Elektrifizierung nicht unterscheiden.

Von den Einwendern wird vorgetragen, dass die ermittelten Zugzahlen nicht realistisch seien. Es wird eingewandt, dass die Planung in Wirklichkeit den Zweck verfolge, ein erhöhtes Aufkommen - vor allem im internationalen Güterfernverkehr - zu ermöglichen. Tatsächlich werde es in Folge der Elektrifizierung zu einer Erhöhung der Zugzahlen insbesondere im Güterverkehr kommen. Es wird vorgetragen, dass entgegen den im Betriebsprogramm in den Planfeststellungsunterlagen (Anlage 16) getätigten Aussagen aktuell mit mehr Zügen (zwei Personenzüge mehr tagsüber und vier Personenzüge mehr nachts) gerechnet werden muss.

Hierzu ist grundsätzlich anzumerken, dass die Elektrifizierung der Strecke nicht ursächlich zu einer Erhöhung der Schallpegel führt. Daher ist keine Prüfung auf „we-



sentliche Änderung“ im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erforderlich.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren klar gestellt, dass sich insbesondere die Güterverkehrszahlen aus den Gutachten zum Bedarfsplan des Bundes ergeben. Der aktuell etwas höhere Anteil an Güterzügen sei zeitlich begrenzt und durch überregionale Streckensperrungen bedingt. Eine allgemeine Tendenz zu Mehrverkehren sei nicht zu begründen. Die internationalen sowie die Transitverkehre wurden dabei berücksichtigt. Ein mehr an Verkehr, wie es durch die Einwender befürchtet wird, sei nicht zu erwarten, da die Strecke wegen des Richtungswechsels in Friedrichshafen sowie durch die eingleisige Bodenseegürtelbahn für den Güterverkehr nicht besonders attraktiv erscheint.

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass, diese Annahmen in Frage zu stellen. Die Eingangszahlen für den Personenverkehr wie auch für den Güterfernverkehr entstammen - wie bereits dargelegt - den vom Bundesverkehrsministerium im Dezember 2010 im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung erstellten Prognosen. 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.

Selbst wenn das Betriebsprogramm für den Prognosefall geringfügig andere Zahlen enthalten würde als in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, würde sich nichts an der Aussage ändern, dass die Elektrifizierung hier keine Pegelerhöhungen bewirkt und daher eine Prüfung auf wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV nicht erforderlich ist.

Von einigen Einwendern wird bemängelt, dass im Gutachten keine Aussage zum europäischen Personen- und Güterverkehr enthalten ist und dass die Strecke Ulm - Friedrichshafen - Lindau sowie Augsburg - Buchloe - Lindau als direkte Zulaufstre-

cke zur NEAT/Gotthart-Achse für den alpenquerenden Güterverkehr vorgesehen wurde.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hierzu folgendes anzumerken:

Mit dem NEAT-Zulauf beschäftigt sich eine Studie aus dem Jahr 2006. Diese Studie bezieht sich noch auf die „alten“ Verkehrsprognose für 2015 und unterstellt für den so genannten Planfall „Südbahn“, dass einerseits die Bodenseegürtelbahn zweigleisig ausgebaut wird, andererseits der Bau der Verbindungskurve in Friedrichshafen zwischen der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn (so genannte "Mussolini-Kurve") erfolgt ist. Beide Vorhaben sind jedoch nicht Inhalt der vorgelegten Planung und ihre zeitliche Umsetzung derzeit nicht absehbar. Vielmehr ist davon auszugehen, dass dieser „Planfall“ überholt ist. Daher haben die Zugzahlen, die sich aus diesem Szenario ergeben, auch für die vorliegende Planung keine Bedeutung.

Unter dem Stichwort „NEAT-Zulauf“ aus der Region Südbayern/Schwaben trifft eine Kurzfassung dieser Studie die auch teilweise zugänglich ist, ausschließlich eine Aussage zum Gesamtpotential der Relation München/Augsburg – Lindau und keine zur Südbahn. Damit können diese Unterlagen bzw. die sich daraus ergebenden Zugzahlen nicht als realistische Prognosezahlen angesehen werden.

Auch ist das Vorhaben nicht mit einer Steigerung der Geschwindigkeit verbunden. Die Planunterlagen weisen diesbezüglich an einer Stelle ein redaktioneller Fehler auf. Tatsächlich - und das hat die Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren nochmals betont - geht das Vorhaben nicht mit einer Geschwindigkeitserhöhung einher. Durch die Elektrifizierung wird die Streckengeschwindigkeit auf der Bodenseegürtelbahn nicht verändert.

Die Angriffe gegen Tatsachenermittlung, Methodik und Plausibilität der Ergebnisse der Verkehrsprognose erweisen sich mithin nicht als durchgreifend. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die ermittelten Zugzahlen die zukünftige Belastung auf der Strecke 4530 realistisch abbilden.

#### **B.4.5.1.1.3 Schalltechnische Untersuchung**

Die Vorhabenträgerin hat basierend auf den oben dargelegten Prognosen den Planunterlagen eine schalltechnische Untersuchung (vgl. Anlage 12.1) beigefügt.

Darin werden neben der Darstellung der rechtlichen Grundlagen ausgeführt, dass es sich bei der Elektrifizierung der Strecke 4530 um einen erheblichen baulichen

Eingriff in einen vorhandenen Verkehrsweg handelt. Damit besteht bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) oder bei einer Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts Anspruch auf Lärmvorsorge (wesentliche Änderung).

Der erhebliche bauliche Eingriff in den Schienenweg führt allerdings nicht zu einer wesentlichen Änderung. Da eine wesentliche Änderung des Schienenlärms in jedem Fall eine Erhöhung der Pegel voraussetzt und die baulichen Eingriffe keine Änderung des Betriebsprogramms (Zugzahlen, Zugattungen, s.o.) zu Folge haben, wären nur die Bereiche schalltechnisch zu untersuchen, in denen eine Änderung der Gleislage und / oder eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit erfolgt. Da innerhalb des Planfeststellungsabschnittes 5 auf der Strecke 4530 weder Gleisanpassungen noch Änderungen der Streckengeschwindigkeiten erfolgen, ist hier keine detaillierte schalltechnische Untersuchung erforderlich.

Das Vorhaben löst somit keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen aus.

#### **B.4.5.1.2 Erschütterungen**

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. In der Regel können lästigkeitsrelevante Erschütterungen in Gebäuden auftreten, die näher als 40 m zur Bahnlinie liegen. Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb sind dagegen nicht zu erwarten.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt. Der Grundsatz, schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, gilt auch für Erschütterungseinwirkungen aus Eisenbahnverkehr auf Menschen in Gebäuden.

Es entspricht gefestigter Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde, zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ anzuwenden. Dort sind in Tabelle 1 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen in Abhängigkeit von der Nutzungsart der Umgebung von Einwirkungsorten enthalten, bei deren Einhaltung jedenfalls eine erhebliche Belästigung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG

nicht anzunehmen ist. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt jedoch klar, dass selbst bei deren Überschreitung – anders als bei Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Sie sind also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen.

In der Erschütterungstechnischen Untersuchung (vgl. Anlage 12.2 der Planunterlage) ist dargelegt, dass vorliegend weder Geschwindigkeitsänderungen, noch Änderungen der Gleislage geplant sind. Daher ist eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen aufgrund der unveränderten baulichen Situation des Schienenweges, speziell des Oberbaus und der Trassenführung, nicht zu erwarten.

#### **B.4.5.1.3 Elektromagnetische Felder**

Bei der Bahnstromversorgung treten niederfrequente elektrische Wechselfelder auf. Im folgenden Fall sind die Oberleitung sowie ein Schaltposten als Niederfrequenzanlagen zu betrachten.

##### **B.4.5.1.3.1 Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit**

Wesentliche Grundlage zur Beurteilung der Wirkungen elektromagnetischer Strahlung auf die menschliche Gesundheit ist die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV). Die im Juni 2013 verabschiedete Novellierung ist am 22. August 2013 in Kraft getreten. Die Verordnung soll Menschen vor den schädlichen Auswirkungen durch nichtionisierende Strahlung schützen. In ihr sind zur Gesundheitsvorsorge für den Menschen Grenzwerte für die Immissionen von elektrischen und magnetischen Feldern festgelegt, die beim Betrieb von Hoch- und Niederfrequenzanlagen entstehen. Mit der Novellierung entsprechen die Vorschriften dem aktuellen technischen und wissenschaftlichen Stand.

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

- Elektrische Feldstärke: 5 kV/m
- Magnetische Induktion: 300  $\mu$ T

Diese Grenzwerte werden selbst bei stark frequentierten elektrifizierten Strecken unmittelbar unter der Oberleitung eingehalten. In den an die Bahnanlagen angrenzenden Flächen werden die Grenzwerte der 26. BImSchV damit deutlich unterschrit-

ten. Gesetzlich festgeschriebene Mindestabstände zwischen Leitungsanlagen und Wohnbebauung gibt es nicht.

Die Vorhabenträgerin hat in der Anlage 11.6.0 die elektromagnetische Feldbelastung auf der Grundlage der seit dem 22. August 2013 in Kraft befindlichen 26. BImSchV untersucht. In einem Abstand von 10 m von der hier vorgesehenen eingleisigen Strecke ergeben sich für das elektrische Feld Werte von 0,35 kV/m, für das magnetische Feld Werte von ca. 5 µT. Die Immissionsgrenzwerte werden folglich erheblich unterschritten. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Anlagen Dritter im Einflussbereich der Bahnanlagen.

In Bezug auf den geplanten Schaltposten auf dem Grundstück Fl. Nr. 695/12 der Gemarkung Hoyren hat die Vorhabenträgerin ebenfalls dargelegt, dass die Grenzwerte für das elektrische und magnetische Feld nach der 26. BImSchV selbst im unmittelbaren Nahbereich sicher eingehalten werden bzw. bereits am Schaltpostengebäude deutlich unterschritten werden. Die Feldstärke nimmt mit dem Abstand weiter ab.

Die Grenzwerte der 26. BImSchV sind die anerkannte Grundlage zur Beurteilung der Wirkung elektrischer und magnetischer Felder. Baubiologische Richtwerte – wie in Einwendungen gefordert – stellen keinen hier zu berücksichtigenden Maßstab für die Schädlichkeit von Umweltauswirkungen dar.

Es ist grundsätzlich Sache des Verordnungsgebers, die Schutzzeignung der von ihm festgelegten Grenzwerte jeweils nach dem aktuellen Stand der Forschung zu beurteilen und hierfür geeignete Vorkehrungen zu treffen. Die Risikoeinschätzung des Verordnungsgebers ist nur dann zu überprüfen, wenn konkret dargelegt ist, dass die geltenden Grenzwerte aufgrund neuer, durch anerkannte Stellen gewonnene Erkenntnisse von erheblichem wissenschaftlichem Gewicht überholt sein könnten. Diesen Anforderungen genügt das Vorbringen der Einwender nicht. Allein die seit langem bestehende Unsicherheit v.a. über die langfristigen Wirkungen niederfrequenter Felder und der nach wie vor unbestritten gegebene Forschungsbedarf führen nicht dazu, dass die Planfeststellungsbehörde aus Gründen der Gesundheitsvorsorge strengere Anforderungen als die 26. BImSchV stellen könnte.

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

#### **B.4.5.1.3.2 Rückströme**

Von Einwanderseite wird bemängelt, dass in der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht auf das evtl. Auftreten von vagabundierendem Bahnrückstrom eingegangen wird, der über Wasser-, Gas- oder sonstiger metallischer Ver- und Entsorgungsleitungen in bahnahe Gebäude gelangen könnte. Eine galvanische Trennung dieser Leitungen wäre nach Ansicht der Einwander erforderlich, um dem Elektrosmog entgegen zu wirken.

Die Vorhabenträgerin teilt in ihrer Stellungnahme mit, dass die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) die Wirkungen auf die Schutzgüter der Umwelt untersucht, sofern erhebliche vorhabenbedingte Auswirkungen nicht auszuschließen sind. Dies trifft für die von den Einwendern vorgetragene Punkte zum Thema Bahnrückstrom nicht zu, da eine daraus resultierende gesundheitliche Beeinträchtigung auszuschließen ist. Hierzu führt die Vorhabenträgerin erläuternd aus:

Bauwerke im unmittelbaren Bahnbereich werden seit vielen Jahrzehnten gezielt in die Rückstromführung einbezogen (mit der Schiene verbunden). Dadurch wird u.a. auch der Rückstromanteil in der Erde erheblich reduziert. Auch bahneigene Rohrleitungen werden teilweise direkt mit den Gleisen verbunden. Bei Wechselstrombahnen handelt es sich bei der Stromversorgung, elektrotechnisch betrachtet um ein System aus mehreren induktiv gekoppelten Stromkreisen, bestehend aus Oberleitung, Rückstromführungsanlagen (wie z. B. Schienen, Tunnelbewehrungen, Rückleitungsseilen) und Erdreich. Der Rückstrom teilt sich hier, abhängig von den physikalischen und geometrischen Randbedingungen auf die für den Rückstrom zur Verfügung stehenden "Leiter" auf. Beispielsweise wird durch wiederholtes Verbinden der Schienen untereinander, entsprechend den allgemeinen Regeln der Technik erreicht, dass bereits ab dem sog. Belastungspunkt (Triebfahrzeug) möglichst viele Schienen für die Rückstromführung zur Verfügung stehen und der Längswiderstand der Schienen dadurch optimiert wird. Insgesamt ist festzuhalten, dass bei Bahnanlagen durch entsprechende technische Maßnahmen der Rückstromanteil ins Erdreich auf ein Mindestmaß reduziert wird. Daher ist in diesem Zusammenhang von keinen Gesundheitsgefahren, wie vom Einwander vorgetragen, auszugehen.

Aufgrund dieser Ausführungen sind für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte erkennbar, die eine Schädigung des Eigentums - die durch Beauflagung entsprechende Maßnahmen entgegenzuwirken wäre - befürchten lassen.

#### **B.4.5.1.3.3 Beeinflussung von empfindlichen Geräten bzw. deren Nutzung**

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

Eine Beeinträchtigung kann messtechnisch jederzeit nachgeprüft werden. Sofern es nach Inbetriebnahme der Strecke zu einer Beeinträchtigung der Geräte kommt, ist der Vorhabenträger verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu treffen, sofern diese Beeinträchtigungen aus der Elektrifizierung resultieren.

#### **B.4.5.2 Baubedingte Immissionen**

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

Die Bauphase des Vorhabens ist im Hinblick auf den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Immissionseinwirkungen grundsätzlich nicht unproblematisch, wobei im vorliegenden Fall unzumutbare Immissionen in Form von Lärm, Erschütterungen, Staub o.ä. als Folge der eisenbahnspezifischen Baumaßnahmen aller Voraussicht nach nicht zu erwarten sind.

Dennoch können zeitweise nicht unerhebliche Immissionsbelastungen für die Nachbarschaft im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens während der Baudurchführung auftreten.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich die Vorhabenträgerin bereits in den Planunterlagen sowie auch in den schriftlichen Erwidern zu den entsprechenden Stellungnahmen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind.

Auch durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss wird somit sichergestellt, dass sich keine unzumutbaren Immissionsbeeinträchtigungen, insbe-

sondere in Form von Schall und Erschütterungen sowie Staub, für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft während der durchzuführenden Bauarbeiten ergeben.

#### **B.4.5.2.1 Baulärm**

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

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

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970 – AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastigung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm vom Vorhabenträger und von den Bauunternehmen während der Bautätigkeiten zu beachten.

Die Bauarbeiten zur Elektrifizierung der Bodensee-Gürtelbahn lassen sich in folgende Bautätigkeiten unterteilen:

- Setzen von Oberleitungsmasten: Erstellung Fundament für Mast und Einsetzen des Oberleitungsmasten
- Neubau des Schaltpostens: Erstellung Fundament für Schaltposten und Erstellung Schaltposten in Betonfertigteiltbauweise



In der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm (Anlage 12.1, Kapitel 9) sind detailliert und meist über obere Abschätzung (maximale Einsatzzeiten, Überschneidung der Baumaschineneinsätze) die zu erwartenden Schallimmissionen aus den Bautätigkeiten anhand der vorläufigen Beschreibung der Arbeits- bzw. Bauphasen prognostisch für die nächstgelegene Bebauung zur Tag- und Nachtzeit berechnet und beurteilt worden.

Beim Neubau des Schaltpostens können laut o.g. Baulärmbegutachtung die Vorgaben der AVV-Baulärm eingehalten werden.

Problematischer sind die Bautätigkeiten im Zusammenhang mit dem Setzen der Oberleitungsmasten. Hier können die Vorgaben der AVV-Baulärm prognostisch – vor allem in der Nacht – vereinzelt nicht eingehalten werden. Vom Schallgutachter wurde daher empfohlen, lärmintensive Bautätigkeiten zur Herstellung der Oberleitungsanlagen während der ohnehin von der Vorhabenträgerin geplanten dreimonatigen Vollsperrung durchzuführen, so dass Konflikte durch nächtlichen Bautätigkeiten soweit wie möglich vermieden werden können. Dies wird von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Es wird auch nach den Äußerungen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren davon ausgegangen, dass nächtliche lärmintensive Bauarbeiten nicht notwendig sein werden.

Generell muss während der Bauzeit aufgrund der sehr geringen Abstände zu den Immissionsorten in Teilbereichen mit Überschreitungen der Vorgaben der AVV-Baulärm gerechnet werden. 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. Daher hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin im Verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn ein Konzept vorzulegen, anhand dessen ersichtlich ist, ob und wie die Bestimmungen der AVV-Baulärm eingehalten werden.

Da im Planfeststellungsabschnitt eine dreimonatige Vollsperrung geplant ist, geht die Planfeststellungsbehörde nach derzeitiger Beurteilung davon aus, dass durch entsprechende Planung der Einzelbaumaßnahmen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm weitgehend vermieden werden können.

#### **B.4.5.2.2 Baubedingte Erschütterungen**

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

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

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

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

Im Rahmen einer erschütterungstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob die aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen zu erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden gemäß DIN 4150, Teil 2 oder zu Schäden an baulichen Anlagen gemäß DIN 4150, Teil 3 führen können. Auf die Anlage 12.2, Kapitel 5 der Planunterlagen wird verwiesen.

Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierte Bauablaufplanung bekannt ist, ist es auch nicht möglich, die Erschütterungen genau zu prognostizieren. Es kann nur eine grobe Abschätzung der erschütterungstechnischen Auswirkungen relevanter Arbeiten erfolgen. Es muss davon ausgegangen werden, dass insbesondere der

Bau von Fahrleitungsmasten und die damit verbundenen Pfahlgründungen erschütterungstechnische Auswirkungen auf die anliegenden Objekte entlang der Bahntrasse haben können. Zur Vermeidung von Schäden an der angrenzenden Bebauung ist es deshalb erforderlich, die in der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 12.2) in Tabelle 5 genannten Mindestabstände zur Bebauung beim Einsatz von erschütterungsrelevanten Bauverfahren einzuhalten. Bei Unterschreitung der in Tabelle 5 genannten Abstände sind erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden. Erschütterungsarme Bauverfahren hinsichtlich der Herstellung der Pfahlgründungen sind das Eindrehen oder Einpressen.

Zur Verringerung der Belästigungswirkung der Erschütterungen, wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, die Anwohner umfassend über erschütterungsintensive Arbeiten und deren Dauer zu informieren. Sofern nach Vorliegen der detaillierten Baubetriebsplanung Überschreitungen der Anhaltswerte zu erwarten sind, hat die Vorhabenträgerin den Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen während der Bauausführung zu erbringen und zu überwachen. Bei Überschreitungen der Anhaltswerte kann durch baubetriebliche Maßnahmen, wie die Einhaltung von Pausen und Ruhezeiten reagiert werden, um die Anforderungen der DIN 4150 einzuhalten. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter A.4.4 wird verwiesen.

#### **B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

Das festgestellte Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) dar, weil seine Durchführung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen wird. Der Vorhabenträger hat ausreichende Bestandserhebungen und -bewertungen durchgeführt, Maßnahmen der Vermeidung und Minderung aufgezeigt, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bilanziert und beurteilt sowie ein ökologisches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren Eingriffe vorgelegt. Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften.

Die Ergebnisse der Bestandserhebungen und -bewertungen sind in dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 15) dargestellt. Der landschaftspflegerische Begleitplan ist Bestandteil des Fachplans (§ 17 Abs. 4 BNatSchG). Die vorge-

sehenen Kompensationsmaßnahmen sind, auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken, angemessen. Landwirtschaftliche Flächen werden nur in Anspruch genommen, soweit dies unerlässlich ist.

#### **B.4.6.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)**

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP, Anlage 15 der Planunterlage) stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar.

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfes erfolgte – analog der Vorgehensweise in den baden-württembergischen Planfeststellungsabschnitten 1 bis 4 und in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde der Regierung Schwaben – auf Grundlage der „Ökokonto-Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg“. Hierbei handelt es sich um ein numerisches Bewertungsverfahren, bei dem der Kompensationsbedarf anhand der projektbedingten Biotopflächenverluste und einzelbiotopbezogener Wertstufen ermittelt wird.

Am 1. September 2014 ist mit der „Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung – BayKompV)“ auch in Bayern ein entsprechendes Verfahren in Kraft getreten. Da das vorliegende Planfeststellungsverfahren jedoch vor dem 1. September 2014 beantragt wurde, war die BayKompV nicht zwingend anzuwenden (vgl. § 23 Abs. 1 BayKompV).

##### Vermeidung und Minimierung

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

Die vorliegende Planung entspricht diesem Gebot. Insoweit wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen zur weitest möglichen Vermeidung von Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verwiesen (vgl. insbesondere Anlage 15.1 der Planunterlage).

Die Planung enthält folgende Vorkehrungen und Maßnahmen, die der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen dienen: V1<sub>ASB</sub>: Abstimmung der Baufeld-räumung auf die Brutaktivitäten der Vögel, V2<sub>ASB</sub>: Schutz von Vögeln an Oberleitun-gen, V3: Schutz von Vegetationsflächen sowie V4: Erhaltung fruchtbaren und kultur-fähigen Bodens.

Die detaillierte Beschreibung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaß-nahmen ist den Maßnahmenblättern (Kapitel 4.4 der Anlage 15.1; die räumliche La-ge und die Abgrenzung der Maßnahmen sind in der Anlage 15.3 (Maßnahmenplan) dargestellt.

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Pla-nung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind nicht er-sichtlich.

#### Nicht vermeidbarer Eingriffe

Trotz dieser vorgesehenen Maßnahmen sind mit dem Vorhaben dennoch unver-meidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes verbunden. Es verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Schutzgut Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt
  - Verlust einer kleinen öffentlichen Grünfläche
  - Verlust von Vegetationskomplexen aus Saumvegetation und diversen Gehölzstrukturen
  - Verlust von Saumvegetation mittlerer Standorte
  - Rückschnitte in Bruchwaldbeständen des Bichelweihermooses
  - Erhöhtes Kollisions- und Stromschlagrisiko
  - Bauzeitliche Störungen diverser Tierarten
- Schutzgut Boden:
  - Verlust der ökologischen Bodenfunktionen und Störung des Bodenwas-serhaushaltes durch Versiegelung und Teilversiegelung
  - Beeinträchtigung von Böden durch baubedingte Beanspruchung
- Schutzgut Landschaft:
  - Verluste von gliedernden und belebenden Landschaftselementen
  - Anthropogene Überprägung des Landschaftsbildes durch die Oberleitung

Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die danach verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, als dass sie der vorliegenden Planung entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Soweit eine Minderung der Eingriffswirkungen nicht möglich ist, hat der Verursacher diese vorrangig real zu kompensieren. Die Vorhabenträgerin hat Ausgleichsmaßnahmen unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben vorgesehen. Es wurde auf eine funktionale und örtliche Zuordnung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahme geachtet.

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der vorliegenden Baumaßnahmen auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden hier zutreffend in den Planunterlagen dargestellt.

Der Kompensationsbedarf wurde vorliegend - wie bereits oben erwähnt - auf Grundlage der „Ökokonto-Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg“ ermittelt. In Tabelle 11 der Anlage 12.1.1 und Tabelle 7 der Anlage 12.2.1 werden die entstehenden Konflikte mit den Ausgleichsmaßnahmen nachvollziehbar bilanziert.

Als Kompensationsmaßnahmen sind die die Anlage einer Streuobstwiese (Maßnahme A 2), die Anlage eines Ufergehölzstreifens entlang des Eschbaches (Maßnahme A 3) sowie die Installation von Nisthilfen (Maßnahme A 4) vorgesehen. Des Weiteren sind als Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen: Ansaat von Landschaftsrasen (Maßnahme G 1) und Anpflanzung einer Baumgruppe (Maßnahme G 2). Der Inhalt dieser einzelnen Maßnahmen ist in den Maßnahmenblättern in den o.g. Unterlagen (Anlage 15.1) sowie den Maßnahmenplänen, auf die insoweit verwiesen wird, eingehend beschrieben.

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist Bestandteil der Planung der Vorhabenträgerin und wird zudem durch die Nebenbestimmungen unter A.4.3 dieses Beschlusses sichergestellt.

Die im Anhörungsverfahren erfolgte Änderung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen konnte mit den betroffenen Stellen einvernehmlich abgestimmt werden. Allerdings ergibt sich in Folge dessen ein Kompensationsdefizit von 7.884 Ökopunkten. Dieses wird durch einen Kompensationsüberhang in dem benachbarten Planfeststellungsabschnitt 4 (Bodenseekreis) ausgeglichen. Vorgesehen ist eine Extensivierung und Wiedervernässung einer intensiv genutzten Grünlandfläche. Das auszugleichende Kompensationsdefizit entspricht einem Flächenanteil von etwa 0,16 ha.

Nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes sind bei Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und unter Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschafts- bzw. Ortsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet sein wird.

Das Vorhaben steht damit unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen und unter Beachtung der im Verfügenden Teil dieses Beschlusses getroffenen Auflagen mit dem Naturschutz im Einklang.

#### Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange

Das im Rahmen des Anhörungsverfahrens geänderte Kompensationskonzept trägt auch dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung. Die Betroffenheit landwirtschaftlicher Belange durch die Anlage eines Ufergehölzstreifens entlang des Eschbaches wurde reduziert. Darüber hinaus ist es allerdings nicht möglich, die notwendige Kompensation zu leisten, ohne landwirtschaftliche Flächen in Anspruch zu nehmen.

#### Flächenauswahl öffentlich/privat

Das Kompensationskonzept entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Flächen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn oder im öffentlichen Eigentum befinden, wurden bevorzugt herangezogen. Der Zugriff auf privates Grundeigentum ist 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 Betroffenen an anderer Stelle geringer wären.

#### Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ergibt sich aus den Angaben in den Maßnahmenblättern. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger. Die Verpflichtung umfasst die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendig ist.

#### Zusammenfassung

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

#### **B.4.6.2 Artenschutz**

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

Den Planunterlagen liegt als Anlage 13 ein Fachbeitrag für die Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) bei. Darin wurde geprüft, inwieweit die Wirkfaktoren des Vorhabens artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG auslösen können. Grundlage der Prüfung sind die Ergebnisse der in den Jahren 2010 und 2011 durchgeführten faunistischen Sonderuntersuchungen sowie die Auswertung sonstiger zum Raum verfügbaren Daten. Zu weiteren Einzelheiten wird auf die Anlage 13 verwiesen.



Im Zuge der geplanten Elektrifizierung sind die folgenden baubedingten Wirkungen möglich:

- Verletzung / Tötung von Tieren bzw. Beschädigung von Pflanzen im Zuge der Baustellenerschließung und der Bauabwicklung
- Verlust / Beeinträchtigung von Lebensräumen bzw. Teilen der Lebensräume (Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze etc.)
- Störungen durch den Baubetrieb (Lärm, Erschütterungen, visuelle Reize, Schadstoffe)

Mögliche anlagebedingte Auswirkungen der geplanten Elektrifizierungsmaßnahme sind:

- Verletzung / Tötung von Tieren durch Drahtanflug oder Stromschlag
- Verlust / Beeinträchtigung von Lebensräumen bzw. Teilen der Lebensräume (Erweiterung von Bahnanlagen sowie anzupassender Straßen und Wege)

Mögliche betriebsbedingte Auswirkungen der geplanten Elektrifizierungsmaßnahme sind:

- Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion von Flächen insbesondere für Tiere durch Lärm und sonstige Störwirkungen (Erschütterungen, visuelle Reize, Schadstoffe)
- Verletzung / Tötung von Tieren durch Kollisionen mit den auf der Strecke verkehrenden Zügen

In einer Konfliktanalyse wurden die projektbedingten Beeinträchtigungen für die im Raum nachgewiesenen und potenziell vorkommenden streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie die europäischen Vogelarten im Sinne der Verbotsstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG beurteilt (vgl. Anlage 13.1). Mitberücksichtigt wurden bei der Beurteilung der Projektwirkungen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen.

Im Untersuchungsraum kommen folgende streng geschützte Arten vor, bei denen projektbedingte Beeinträchtigungen im Sinne der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten bzw. ausgeschlossen sind:

- Amphibien: Kammmolch, Alpensalamander, Springfrosch, Kreuzkröte, Laubfrosch, kleine Wasserfrosch und Moorfrosch
- Säugetiere: Biber, Feldhamster, Baumschläfer, Fischotter, Haselmaus, Birkenmaus, Luchs und Wildkatze

- Libellen: Asiatische Keiljungfer, Östliche, Zierliche und Große Moosjungfer, Grüne Flussjungfer und Sibirische Winterlibelle
- Käfer: Heldbock, Scharlachkäfer, Breitrand, Eremit und Alpenbock
- Weichtiere: Bachmuschel, Zierliche Tellerschnecke und Gebänderte Kahn-schnecke
- div. Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL (vgl. Tabelle 7 der Anlage 13.1)

Folgende im Raum nachgewiesene und potenziell vorkommende streng geschütz-ten Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie die europäischen Vogelarten wurden im Rahmen einer Konfliktanalyse einer näheren Betrachtung unterzogen:

- Fledermäuse: Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Großer und Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus
- Vögel:
  - Artengruppenbezogene Konfliktanalyse für Waldarten und gehölzbrütende Arten (z.B. Amsel, Blaumeise, Buchfink, ..., vgl. Anlage 13.1 Seite 46) und Offenland- bzw. Halboffenlandarten (Rohrammer, Sumpfrohrsänger und Teichrohrsänger)
  - Artenbezogene Konfliktanalyse für den Baumfalken, den Bluthänfling, die Dohle, den Graureiher, den Grauspecht, den Grünspecht, den Habicht, den Mäusebussard, den Rotmilan, den Schwarzmilan, den Sperber, den Turm-falke, die Walsohreule, den Wanderfalken, den Weißstorch und den Wes-penbussard
- Reptilien: Zauneidechse und Schlingnatter

Die nachfolgend genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (vgl. auch Landschaftspflegerischen Begleitplan, Anlage 15 der Planunterlage) wurden bei der im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vorzunehmenden Beurteilung der Auswirkungen auf die Arten berücksichtigt:

- V1ASB: Abstimmung der Baufeldräumung auf die Brutaktivitäten der Vögel
- V2ASB: Schutz von Vögeln an Oberleitungsanlagen

#### Fledermäuse

Von der Ausbaumaßnahme sind nur wenige Lebensraumstrukturen betroffen, die eine potenzielle Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für Fledermäuse aufweisen. Bei den verloren gehenden Gehölzen handelt es sich überwiegend um jün-

gere, vielfach strauchdominierte Bestände, die kaum als Fledermausquartiere in Betracht kommen. Im Rahmen der Bestandskartierungen wurden im Planfeststellungsabschnitt 5 nur wenige im Eingriffsbereich stockende Einzelbäume festgestellt, die aufgrund ihres Alters und vorhandener Höhlen/Nischen eine Eignung als Fledermausquartier aufweisen. Aufgrund der Ausprägung der Hohlräume ist zudem lediglich von einer Eignung als sommerliche Tagesquartiere auszugehen. Wenngleich bei keinem der Bäume ein konkreter Hinweis auf einen regelmäßigen Fledermausbesatz gelang (Urinfahnen), wird der Verlust der Bäume als Zerstörung möglicher Ruhestätten gewertet. Die projektbedingten Baumverluste schränken das Angebot an Fledermausquartieren nur in sehr geringem Maße ein. Ausweichstrukturen sind im Planfeststellungsabschnitt 5 in ausreichendem Umfang vorhanden. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen (potenziellen) Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt im räumlichen Zusammenhang erhalten (§ 44 Abs. 5 BNatSchG); ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor. Eine mit den Fällarbeiten verbundene Verletzung bzw. Tötung von (ruhenden) Fledermäusen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) wird durch die Beschränkung der Baumfällungen auf die Herbst- und Wintermonate weitgehend ausgeschlossen. Den trassenbegleitenden Gehölzen kommt abschnittsweise eine Bedeutung als Leitstruktur zu. Sie werden aufgrund eines i.d.R. guten Nahrungsangebotes vermutlich auch gezielt von Fledermäusen zur Jagd aufgesucht. Der Verlust entsprechender Strukturen kann bestehende Funktionen bzw. Funktionsbezüge im Raum stören. Auswirkungen auf die lokalen Fledermauspopulationen sind unter Berücksichtigung des relativ geringen Umfangs der Beeinträchtigungen und der verbleibenden Habitatfunktionen jedoch nicht zu erwarten. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG liegt nicht vor.

#### Vögel:

Projektbedingte Beeinträchtigungen der im Raum vorkommenden Vogelarten entstehen im Wesentlichen durch Verluste trassenbegleitender Gehölzbestände (Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sowie einem mit diesen Lebensraumverlusten einhergehenden Risiko der Beschädigung von Entwicklungsformen (Eier/Gelege) bzw. der Verletzung oder Tötung von Jungvögeln. Zur Vermeidung eines entsprechenden Verletzungs-/Tötungsrisikos ist die Baufeldräumung grundsätzlich außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeiten durchzuführen. Fäll- und Rodungsarbeiten sowie sonstige Vegetationsrückschnitte erfolgen daher grundsätzlich zwi-

schen Oktober und Ende Februar. Die Funktionsverluste trassenbegleitender Lebensraumstrukturen betreffen ganz überwiegend häufige, weit verbreitete und ungefährdete Vogelarten. Aufgrund ihrer Anpassungsfähigkeit und unter Berücksichtigung der im Raum verbleibenden Lebensraumstrukturen mit potenzieller Habitat-eignung ist von einer Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang i.S. von § 44 Abs. 5 BNatSchG auszu-gehen. Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor.

Neben den Lebensraumverlusten sind bei einigen Arten insbesondere bauzeitliche Störungen trassennaher Lebensräume zu erwarten, in deren Folge es zu zeitlich be-fristeten Revieranpassungen kommen kann. Betriebsbedingte Störungen durch Lärm und optische Reize an Schienenwegen sind nach aktuellem Kenntnisstand bei den meisten Brutvogelarten von geringer Bedeutung. Erhebliche Störungen im Sin-ne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind im Zusammenhang mit der Elektrifizie-rungsmaßnahme bei keiner im Raum nachgewiesenen Art zu erwarten.

Mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke ergeben sich Verletzungs- / Tötungsrisiken für Vögel, die bei der nicht elektrifizierten Strecke nicht vorhanden sind. So können insbesondere größere Vögel (Greifvögel, Rabenvögel, Reiher, Störche) Kurzschlüs-se bzw. Erdschlüsse an den Oberleitungsanlagen verursachen und dabei zu Tode kommen. Zur Minimierung des Tötungsrisikos durch Stromtod werden die Masten und technischen Bauteile gemäß § 41 BNatSchG konstruktiv so auszuführen, dass Vögel gegen Stromschlag geschützt sind. Die Ausführung der Schutzmaßnahme er-folgt gemäß der RIL 997.9114 – Vogelschutz an Oberleitungsanlagen (siehe Anla-ge 7.2 der Planunterlage). Ein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Verletzungs-/Tötungsrisiko verbleibt nicht, so dass der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt ist.

Außer dem Stromtodrisiko besteht grundsätzlich die Gefahr, dass Vögel mit den Oberleitungen kollidieren. Die Bodensee-Gürtelbahn verläuft im Planfeststellungs-abschnitt 5 in einem Abstand zwischen etwa 0,1 km und 1,1 km zum Seeufer. An die Strecke grenzen dabei überwiegend intensiv genutzte Landwirtschaftsflächen (zumeist Obst- und Weinanbau) bzw. Siedlungsflächen. Lokal schließen zudem Waldbestände oder Feldgehölze an die Bahnanlage an. Für Wasser- und Watvögel sind die an die Bahntrasse angrenzenden Biotopstrukturen daher überwiegend von untergeordneter Bedeutung als Rast- oder Nahrungsräume. Eine höhere Eignung weisen lediglich einige Grünlandflächen bei Bad Schachen und Wasserburg auf.

Vorhandene Gehölzbestände und Bebauung tragen hier zur Verminderung eines Kollisionsrisikos bei. Eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit für Drahtanflüge lässt sich im Planfeststellungsabschnitt 5 daher nicht ableiten.

### Reptilien

Die trassenbegleitenden Böschungen sind Lebensraum der streng geschützten Zauneidechse. Insbesondere die von Krautfluren eingenommenen und sonnenexponierten Böschungsbereiche weisen eine hohe Eignung als Lebensraum auf. Darüber hinaus wird auch der Schotterkörper selbst als Teillebensraum genutzt. Er ist zum einen häufig aufgesuchter Sonnplatz, größere Lückensysteme werden zum anderen auch als Rückzugs- und Überwinterungslebensraum genutzt.

Im Zusammenhang mit der Streckenelektrifizierung und den damit verbundenen Mastgründungen und kleinräumiger Anpassungen der Kabeltröge wird punktuell in den Lebensraum der Zauneidechse eingegriffen. Die damit verbundene Beschädigung bzw. Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten i.S. von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist bezogen auf den Gesamtlebensraum sehr gering. Größere Lebensraumverluste treten im Planfeststellungsabschnitt 5 nicht auf. Bewertungsrelevante Störungen der Zauneidechse i.S. von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind im Zusammenhang mit der Elektrifizierungsmaßnahme nicht zu erwarten.

Durch die projektbedingten Gehölzrückschnitte entlang der Trasse wird der nutzbare Lebensraum der Zauneidechse vergrößert. Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der betroffenen Zauneidechsenlebensräume im Sinn von § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Spezielle, die ökologische Funktion des Lebensraumes sichernde Maßnahmen, sind nicht erforderlich. Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG insofern nicht vor.

Die Elektrifizierungsmaßnahme führt aufgrund einer anzunehmenden Verletzung / Tötung einzelner Zauneidechsen bzw. Entwicklungsformen während der Baumaßnahme allerdings zu einem Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Bezüglich der im Rahmen der Kartierarbeiten zwar nicht nachgewiesenen, aber potenziell im Bereich der Bahntrasse lebenden streng geschützten Schlingnatter ist von einer ähnlichen Betroffenheit wie bei der Zauneidechse auszugehen. Auch bei der Schlingnatter ist durch eine mögliche Schädigung von Einzeltieren ein Verstoß gegen die Vorgaben des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG anzunehmen.

Daher hat die Vorhabenträgerin eine artenschutzrechtliche Ausnahme beantragt. Die Gründe, unter denen eine Ausnahme erteilt werden kann (vgl. § 45 Abs. 7 BNatSchG), liegen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vor.

Die die Planung tragenden Gründe rechtfertigen auch die Zulassung einer Ausnahme (vgl. § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG: aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art). Die Elektrifizierung der Strecke 4530 liegt im öffentlichen Interesse. Sie verfolgt verkehrsinfrastrukturelle, soziale sowie wirtschaftliche Ziele (vgl. auch B.4.1 dieser Planfeststellung und Anlage 13.1 der Planunterlage, Kapitel 6.1).

Da es sich bei dem Vorhaben um die Elektrifizierung einer vorhandenen Anlage handelt, scheidet alternative Streckenführungen aus; zumutbare Alternativen zur Maßnahme insgesamt sind vorliegend nicht gegeben. Auch existieren keine Alternativen zu den für die Zauneidechse und die Schlingnatter riskanten Einzelmaßnahmen an der Strecke. Dies hat die Vorhabenträgerin plausibel dargelegt.

Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Die Zauneidechse ist sowohl entlang der Bodensee-Gürtelbahn als auch in angrenzenden Flächen regelmäßig und mit relativ hohen Individuenzahlen vertreten. Wenngleich es in der Vergangenheit u.a. infolge von Nutzungsintensivierungen auch in der Bodenseeregion zu Lebensraumverlusten und Bestandsrückgängen gekommen ist, ist auf Grundlage der Häufigkeit der Nachweise aktuell von einem günstigen Erhaltungszustand der Lokalspopulation auszugehen. Im Zusammenhang mit den überwiegend punktuellen und räumlich eng begrenzten Eingriffen ist nur bei wenigen Tieren der lokalen Zauneidechsenpopulation eine Verletzung / Tötung anzunehmen. Umgekehrt werden durch die erforderlichen Gehölzrückschnitte die Lebensbedingungen für die Zauneidechse entlang der Bahnstrecke verbessert und eine Besiedlung bislang stark beschatteter und weniger geeigneter Böschungsabschnitte gefördert. Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population im Zusammenhang mit der Elektrifizierungsmaßnahme nicht verschlechtert und stabil bleibt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen auf Landesebene oder auf Ebene der biogeographischen Region ist ausgeschlossen.

Aus dem Raum liegen erst seit 2012 konkrete Nachweise der Schlingnatter vor. Nachweise aus dem von der Baumaßnahme betroffenen Streckenabschnitt der Bodensee-Gürtelbahn sind bislang nicht bekannt. Der Erhaltungszustand einer hier möglicherweise lebenden Lokalpopulation ist auf Grundlage der vorliegenden Daten nicht zu beurteilen. Ungeachtet des geringen Kenntnisstandes zur aktuellen Verbreitung der Schlingnatter im Wirkraum der Baumaßnahme und zum aktuellen Erhaltungszustand der Art sind die möglichen Auswirkungen der Streckenelektrifizierung sehr gering. Im ungünstigsten Fall könnten einige wenige Tiere verletzt oder getötet werden. Umgekehrt wird die Habitateignung der Bahnanlage für die Art durch die Gehölzrückschnitte verbessert und eine Besiedlung gefördert. Analog der Bewertung der Zauneidechse ist daher davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population im Zusammenhang mit der Elektrifizierungsmaßnahme nicht verschlechtert und stabil bleibt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen auf Landesebene oder auf Ebene der biogeographischen Region wird ausgeschlossen.

Insgesamt betrachtet lagen - wie bereits eingangs erwähnt - die Voraussetzungen für die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme vor. Auf den Verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses, Ziffer A.4.3.14, wird verwiesen.

Fazit: Bei den meisten der prüfrelevanten Arten wird bei konsequenter Umsetzung der festgelegten Vermeidungsmaßnahmen ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen. Lediglich bei den im Bereich der Bahnanlage lebenden streng geschützten Reptilien (Zauneidechsen sowie potenziell die Schlingnatter) löst die anzunehmende Verletzung / Tötung einzelner Tiere den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus. Der Erhaltungszustand der Populationen bleibt stabil und auch die sonstigen Ausnahmeveraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt (s.o.).

#### **B.4.6.3 Natura 2000**

Die EU hat zum Erhalt von Natur und biologischer Vielfalt zwei Richtlinien erlassen:

- Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, zuletzt geändert durch Richtlinie 97/49/EG (Vogelschutzrichtlinie),

- Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, zuletzt geändert durch Richtlinie 97/43/EG (FFH-Richtlinie).

Ein Ziel der FFH-Richtlinie ist es u. a., ein kohärentes europäisches ökologisches Netz „Natura 2000“ besonderer Schutzgebiete zu errichten. In das Netz integriert werden sowohl die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-Richtlinie als auch die Vogelschutzgebiete nach der Vogelschutzrichtlinie.

Aufgabe des Netzes ist es, den Fortbestand oder ggf. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse zu gewährleisten. Aufgrund der Vogelschutzrichtlinie sollen darüber hinaus die Lebensräume und Brutstätten der in Anhang I dieser Richtlinie aufgeführten Vogelarten und auch die Vermehrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiete der regelmäßig auftretenden Zugvögel geschützt werden.

Durch das Bundesnaturschutzgesetz wurden die beiden Richtlinien in deutsches Recht umgesetzt.

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

Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren ist § 34 BNatSchG anzuwenden.

In der näheren Umgebung des Vorhabens liegen zwei Schutzgebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung:

- FFH-Gebiet DE 8423-301 „Bodenseeufer“
- Vogelschutzgebiet DE 8424-401 „Bayerischer Bodensee“

Die Vorhabenträgerin hat den Planunterlagen als Anlage 14 eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet und eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung für das FFH-Gebiet beigelegt. Darin wurden die Schutzgebiete und ihre Erhaltungsziele beschrieben und die Auswirkungen des vor-



liegenden Vorhabens auf die o.g. Schutzgebiete bewertet. Auf die Anlage wird Bezug genommen.

#### **B.4.6.3.1 Vogelschutzgebiet DE 8423-401 „Bayerischer Bodensee“**

Die zu elektrifizierende Strecke grenzt bei Wasserburg und Lindau unmittelbar an das Vogelschutzgebiet DE 8423-401 „Bayerischer Bodensee“ an. Beeinträchtigungen des Natura-2000-Gebietes können im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbauvorhaben daher nicht von vorn herein ausgeschlossen werden.

Das 807 ha große Vogelschutzgebiet „Bayerischer Bodensee“ umfasst die Flachwasserzone des Bodensees zwischen Nonnenhorn und der deutsch-österreichischen Grenze bei Lindau. Naturräumlich liegt das Gebiet im südlichen Alpenvorland und ist dem „Bodenseebecken“ zugeordnet. Das Vogelschutzgebiet „Bayerischer Bodensee“ ist ein wichtiges und landesweit bedeutendes Mauser-, Rast- und Überwinterungsgebiet für mehrere tausend Wasservögel und darüber hinaus Brutlebensraum der größten bayerischen Brutkolonie des Haubentauchers.

Für das Vogelschutzgebiet „Bayerischer Bodensee“ sind die folgenden konkreten Erhaltungsziele festgelegt:

1. Erhaltung des Vogelschutzgebiets „Bayerischer Bodensee“ als Feuchtgebiet mit nationaler Bedeutung als Mauser-, Rast- und Überwinterungsgebiet für mehrere tausend Wasservögel (u.a. als bedeutsames Ausweichgewässer im Winter) und als Brutgebiet (u.a. mit der größten bayerischen Brutkolonie des Haubentauchers in der Reutiner Bucht). Das Gebiet ist Teil des Bodensees, der insgesamt international bedeutsame Wasservogelbestände beherbergt.
2. Erhaltung bzw. Wiederherstellung ausreichend großer störungsarmer Wasserflächen und Uferzonen im bayerischen Teil des Bodensees während der Monate Juli bis April als Nahrungs- und Ruhegebiete mausernder, durchziehender und überwinternder Taucher (u.a. Haubentaucher), Entenvögel (u.a. Krick-, Löffel-, Schnatter-, Reiher-, Tafel-, Schell- und Eiderente sowie Gänsesäger) und anderer Wat- und Wasservögel.
3. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Eisvogels und ihrer Lebensräume, insbesondere kleinfischartige Gewässer hoher Gewässergüte als Nahrungsgründe und natürliche Abbruchkanten, Steilufer und Wurzelteller umgestürzter Bäume am Ufer als Nistplätze; Erhalt der Brutwände.

4. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Brutpopulationen von Wasservögeln wie Flusseeeschwalbe und Haubentaucher und ihrer Lebensräume, insbesondere offene oder lückig bewachsene Kies- und Sandbänke, Verlandungszonen, Röhrichte, deckungsreiche Inseln und Uferbereiche sowie ufernahe Gehölze und Wälder. Erhalt dynamischer Prozesse in Flussmündungsbereichen mit Kiesinseln; Erhaltung bzw. Wiederherstellung ausreichend großer ungestörter Seeuferbereiche in der Vorbrut- und Brutzeit von März bis einschließlich August, einschließlich ausreichend breiter Randzonen.

Für das Vogelschutzgebiet „Bayerischer Bodensee“ sind im Standard-Datenbogen zwei Vogelarten des Anhangs I VS-RL und zehn Arten i.S.v Art. 4 Abs. 2 der VS-RL angegeben. Auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 14.1 der Planunterlage) wird verwiesen. Ergänzend zu den im Standard-Datenbogen aufgeführten Arten des Anhangs I der Vogelschutz-Richtlinie werden im Managementplan weitere Vogelarten genannt. Hiervon ist als einzige Art, von der Brut- bzw. Brutzeitbeobachtungen aus dem näheren Umfeld der Bodensee-Gürtelbahn bekannt sind, die Zwergdommel. Auf sie geht die FFH-Verträglichkeitsprüfung auch näher ein. Bei allen anderen Arten sind bewertungsrelevante Auswirkungen ausgeschlossen.

Als baubedingte Wirkfaktoren sind zu nennen: Verletzung / Tötung von Tieren im Zuge der Baustellenerschließung und der Bauabwicklung sowie Störungen durch den Baubetrieb (Lärm, Erschütterungen, visuelle Reize und Schadstoffe). Anlagenbedingt kann es zu Verletzungen / Tötung von Tieren durch Drahtanflug oder Stromschlag kommen. Betriebsbedingt kann die Lebensraumfunktion von Flächen beeinträchtigt werden und dies kann zu Verletzung / Tötung von Tieren durch Kollisionen mit den auf der Strecke verkehrenden Zügen kommen.

Auf die konkrete Beschreibung und Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele wird verwiesen (vgl. Anlage 14.1 der Planunterlage, Kapitel 4.2 und 5).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung weder bau- noch anlagenbedingt zu Flächenverlusten innerhalb des Vogelschutzgebietes kommen wird. Zu rechnen ist mit geringfügigen bau- und betriebsbedingten Störungen einzelner Arten des Anhangs I bzw. von Arten gemäß Art. 4 Abs. 2 der VS-RL. Denkbar ist darüber hinaus die Verunfallung einzelner Tiere mit den auf der Strecke verkehrenden Zügen bzw. mit den Oberleitungen.

Spürbare Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Population betroffener Arten sind unter Berücksichtigung einer relativ geringen Eintrittswahrscheinlichkeit entsprechender Individuenverluste ausgeschlossen. Zum Schutz von Vögeln vor Stromschlägen wird die Oberleitungsmaßnahme durch spezielle Vogelschutzmaßnahmen gesichert.

Bau- und betriebsbedingte Störungen sind lediglich im Bereich der Wasserburger Bucht denkbar. Unter Berücksichtigung des Abstands der Bahnstrecke zum Bodenseeufer sowie der abschirmenden Wirkung zwischen der Trasse und dem Seeufer befindlichen Strukturen sind lediglich geringfügige Auswirkungen möglich.

Art und Umfang der projektbedingten Wirkungen auf das Vogelschutzgebiet sind nach den Aussagen des Gutachters so gering und räumlich eng begrenzt, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes bzw. seiner für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile - auch unter Berücksichtigung sonstiger Pläne und Projekte - ausgeschlossen sind.

#### **B.4.6.3.2 FFH Gebiet DE 8423-301 „Bodenseeufer“**

Die Elektrifizierungsmaßnahme findet vollständig außerhalb des FFH Schutzgebietes DE 8423-301 „Bodenseeufer“ statt. Bei Wasserburg verläuft die Bodensee-Gürtelbahn zwar in einem Abstand von lediglich rund 50 m zur Schutzgebietsgrenze, das Schutzgebiet ist in diesem Bereich aber durch Siedlungsflächen gegenüber der Bahntrasse abgeschirmt. Bauliche Maßnahmen beschränken sich zudem auf die vom Gleis aus durchzuführende Errichtung der Oberleitungsanlage.

Lebensraumtypen gemeinschaftlichen Interesses nach Anhang I der FFH-RL sind oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer mit Vegetation der Littorelletea uniflorae und/oder der Isoeto-Nanojuncetea, oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armleuchteralgen, Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (*Molinion caeruleae*) und kalkreiche Niedermoore.

Im Gebiet vorkommende Arten gemeinschaftlichen Interesses nach Anhang II der FFH-RL sind Koppe (*Cottus gobio*), Bodensee-Vergissmeinnicht (*Myosotis rehsteineri*) und Sumpf-Glanzkraut (*Liparis loeselii*).

Für das FFH-Gebiet „Bodenseeufer“ sind die folgenden konkreten Erhaltungsziele festgelegt:

1. Erhaltung der unzerschnittenen und störungsarmen Uferabschnitte mit bodenseespezifischer Ufer- und Verlandungszone mit Übergängen des Kiesstrandes zu thermophilen Duftlauch-Pfeifengraswiesen; Erhaltung des Röhrichtgürtels sowie der durchgängigen Anbindung der in den Bodensee mündenden Bäche. Erhaltung der Lebensbedingungen für die kiesstrandspezifischen Gesellschaften und Artvorkommen sowie für Fische, Amphibien und Wat- und Wasservögel.
2. Erhaltung bzw. Wiederherstellung des Bodensees als oligo- bis mesotrophes stehendes Gewässer mit Vegetation der Littorelletea uniflorae und/oder der Isoeto-Nanojuncetea mit der ihn prägenden nährstoffarmen Wasserqualität sowie mit störungsarmen, unverbauten Ufern und in Verzahnung mit den amphibi-schen Kontaktlebensräumen wie Kiesstrand, Röhrichten, Hochstaudenfluren und Seggenrieden.
3. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Bodensee-Flachwasserzone als oligo- bis mesotrophes kalkhaltiges Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armleuchteralgen mit der sie prägenden lebensraumtypischen nährstoffarmen Wasserqualität und der naturgemäßen Wasserspiegelschwankung sowie störungsarmen, unverbauten Ufern.
4. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden in ihren nutzungs- und pflegegeprägten Ausbildungsformen mit ihrem charakteristischen Wasser- und Nährstoffhaushalt.
5. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der kalkreichen Niedermoore mit ihrem charakteristischen Wasser-, Nährstoff- und Mineralhaushalt, der natürlichen, biotopprägenden Dynamik und den nutzungsgeprägten gehölzarmen Bereichen.
6. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Population des Glanzstendels. Erhaltung der kalkreichen Niedermoore mit intaktem Wasser- und oligotrophem Nährstoffhaushalt, sowie der extensiv genutzten und gepflegten sekundären Bestände.
7. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Population der Koppe. Erhaltung der klaren, technisch unverbauten Gewässerabschnitte mit reich strukturiertem Gewässerbett, insbesondere kiesigem Sohlsubstrat, und natürlicher Dynamik ohne Abstürze; Erhaltung einer naturnahen Fischbiozönose.

Im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung kann eine bewertungsrelevante Betroffenheit für die oben genannten Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie und die Arten gemeinschaftlichen Interesses nach Anhang II der FFH-Richtlinie ausgeschlossen werden. So kommt es weder zu bau- oder anlagenbedingten Le-

bensraumverlusten, noch sind spürbare Auswirkungen auf einen der Lebensraumtypen bzw. eine der Arten gemeinschaftlichen Interesses durch bau- oder betriebsbedingte Immissionen zu erwarten.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes bzw. seiner für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile - auch unter Berücksichtigung sonstiger Pläne und Projekte - sind nach den Aussagen des Gutachters ausgeschlossen.

#### **B.4.6.3.3 Zusammenfassung**

Die Verträglichkeit des Vorhabens im Sinne des § 34 BNatSchG ist damit vorliegend gegeben. Das Vorhaben ist somit mit den Vorgaben des europaweit eingerichteten Naturschutzes (Europäisches ökologisches Netz "Natura 2000") vereinbar.

#### **B.4.6.4 Einwendungen / Stellungnahmen zum Naturschutz**

##### **B.4.6.4.1 Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat mit Schreiben vom 24. April 2014 keine Einwendung gegen das Vorhaben erhoben.

##### **B.4.6.4.2 Landratsamt Lindau**

Die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Lindau hat gegen das Ausgleichskonzept keine grundlegenden Bedenken vorgetragen bzw. stimmt der Planung - insbesondere in Form der Planänderung - zu.

Mit Stellungnahme vom 20. Mai 2014 wird mitgeteilt, dass die Eingriffe vollständig bewertet wurden und stimmige Kompensationsmaßnahmen geplant sind. Hinsichtlich des Schutzes gefährdeter Höhlenbewohner (Fledermausarten, Wendehals) und des Großen Brachvogels regt das Landratsamt zusätzliche Maßnahmen an.

Diese Hinweise nahm die Vorhabenträgerin zum Anlass, ihre Planunterlagen zu ändern (siehe B.1.3.5). Die neue Maßnahme A 3 „Anlage eines Ufergehölzstreifens am Eschenbach“ dient neben seiner Lebensraumfunktion auch als Überflughilfe für den Großen Brachvogel. Durch die hochwüchsigen Bäume soll vor allem das Risiko von Kollisionen des Brachvogels mit der Oberleitung sowie den auf der Strecke ver-

kehrenden Zügen vermieden werden. Auf die Nebenbestimmung Ziffer A.4.3.2 wird verwiesen.

Daneben teilte das Landratsamt mit, dass der Wendehals im Jahr 2011 im Naturschutzgebiet „Bichlweiher und Bichlweihermoos“ in einem Schwarzerlenbruchwald brütete. Der angrenzende Verlust alter Bäume entlang der Bahnlinie auf rund 400 m Länge gefährdet den betroffenen Brutstandort. Künstliche Nisthilfen im Naturschutzgebiet sind nach Ansicht des Landratsamtes dringend erforderlich.

Die Vorhabenträgerin sagt aufgrund der besonderen Situation in dem naturschutzfachlich hoch bedeutsamen Naturschutzgebiet „Bichelweiher und Bichelweihermoos“ und unter Berücksichtigung des hier offensichtlich belegten Brutvorkommens des streng geschützten Wendehals die Installation von Nistkästen zu. Entsprechend den zwischenzeitlich erfolgten Abstimmungen mit der Naturschutzbehörde werden vier spezielle Nistkästen als Ersatznistplätze für den im Kreisgebiet nur sehr selten brütenden Wendehals bereitgestellt. Ferner werden zehn Fledermauskästen installiert. Die Art der Kästen und die Standorte werden im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festgelegt.

#### **B.4.6.4.3 Höhere Naturschutzbehörde**

Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Schwaben (Sachgebiet 51) teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass die Maßnahme aufgrund ihrer Nähe zum Bodensee Auswirkungen auf überregional bis landesweit bedeutsame Schutzgebiete haben kann; insbesondere auf das Natura 2000 Vogelschutzgebiet 8423-401 „Bayerischer Bodensee“. Es wird mitgeteilt, dass durch die Maßnahme insbesondere drei Tiergruppen betroffen sein können: Vögel, Fledermäuse und Reptilien.

Die durch die Vorhabenträgerin vorgenommene Bewertung des Eingriffs, der Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen in den vorliegenden Unterlagen (Anlage 13, 14 und 15 der Planunterlage) sei für das Sachgebiet 51 der Regierung von Schwaben jedoch insgesamt nachvollziehbar. Es wird mitgeteilt, dass aus naturschutzfachlicher Sicht keine Einwände gegen die geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke bestehen, wenn die folgenden Auflagen beachtet werden:

1. Die im LBP dargestellten Maßnahmen sind - mit den unten aufgeführten Änderungen bzw. Ergänzungen - umzusetzen; der LBP sollte Teil der Genehmigung sein.

2. Die in Karte 2 Maßnahmenplan des LBP dargestellte Maßnahme Nr. V2 ASB - die Errichtung der Masten gemäß RIL 997.9114 (Vogelschutz an Oberleitungsanlagen der DB Netz AG) zum Schutz der Vögel gegen Stromschlag - ist an allen neu errichteten Masten durchzuführen.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde folgendes anzumerken:

zu 1.: Die im LBP dargestellten Maßnahmen werden planfestgestellt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist für den Vorhabenträger daher rechtlich bindend.

zu 2.: Wie bereits in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, wird die Vorhabenträgerin die in der RIL 997.9114 vorgeschriebenen Maßnahmen zum Vogelschutz an Oberleitungsanlagen umsetzen. Auch diese Maßnahmen werden als LBP-Maßnahmen planfestgestellt und sind daher für den Vorhabenträger rechtlich bindend.

Die Höhere Naturschutzbehörde fordert darüber hinaus, dass für die Abschnitte km 15,1 bis 15,4 und km 16,6 bis 16,8 aufgrund der Nähe zum Bodensee und des offenen Geländes im Rahmen der Ausführungsplanung geeignete Maßnahmen zur Sicherung der Oberleitung gegen Anflug (z.B. durch Vogelmarker) zu treffen und umzusetzen sind.

Hierzu bzw. zur speziellen, projektbezogenen Gefährdung der Avifauna äußert sich die Vorhabenträgerin wie folgt:

Es ist unbestritten, dass dem Bodensee einerseits eine wichtige Funktion als Brutlebensraum vor allem für einige wassergebundene Vogelarten zukommt (u.a. div. Entenvögel, Haubentaucher), andererseits hat der Bodensee eine hohe Bedeutung als Rast- und Überwinterungsgebiet für zahlreiche Wasservögel und verschiedene Limikolenarten. Die aus avifaunistischer Sicht bedeutsamsten Habitatstrukturen stellen die Wasserfläche und die wenigen verbliebenen naturnahen Uferbereiche dar (z.B. in der Wasserburger Bucht). Darüber hinaus nutzen einige Vogelarten (z. B. einzelne Limikolen) zeitweilig auch uferfernere Flächen als Teillebensraum. Vor allem bei den Wechselbeziehungen zwischen dem See und diesen Flächen besteht bei niedrig streichenden Wasservögeln grundsätzlich das Risiko einer Kollision mit den Oberleitungen.

Die beiden genannten Abschnitte befinden sich in etwa 200 m (Bahn-km 15,1 bis 15,4) bzw. 400 m (Bahn-km 16,6 bis 16,8) Abstand zum Bodenseeufer. Das Umfeld des westlich von Nonnenhorn befindlichen Streckenabschnitts wird seeseitig von Wein- bzw. Niederstammobstkulturen sowie Wohngebäuden mit bis an das Seeufer

reichenden Gärten geprägt. Der Uferbereich des Sees wird von einem ein- bis mehrreihigen, von Arten der Weichholzaue gebildeten Baumbestand eingenommen. Östlich der Bahnstrecke wird der Raum bis zur vielbefahrenen Kreisstraße und noch darüber hinaus im Wesentlichen ebenfalls von Niederstammkulturen dominiert. Eine Ausnahme stellt lediglich das etwa zwischen Bahn-km 15,15 und 15,27 unmittelbar östlich an die Bahnstrecke angrenzende Sportplatzgelände dar, das im Wesentlichen von zwei Rasenplätzen eingenommen wird. Die den Streckenabschnitt prägenden Lebensraumstrukturen weisen durchweg eine geringe Lebensraumeignung für Wasservögel wie auch Limikolen auf. Intensive streckenübergreifende Wechselbeziehungen durch niedrig fliegende und damit besonders kollisionsgefährdete Vögel sind in dem Abschnitt daher nicht zu erwarten. Ein hohes, die Auslösung eines Verbotstatbestands begründendes Kollisionsrisiko, besteht daher nicht.

Der Streckenabschnitt zwischen Bahn-km 16,6 und 16,8 wird seeseitig von einem Sport- und Spielplatz sowie südlich hieran anschließende Wohn- und Mischbebauung und einer Niederstammobstkultur geprägt. Der Spielplatz ist zur Bahntrasse hin durch eine Laubbaumgruppe begrenzt. Östlich des Spielplatzes befinden sich an die Bahnstrecke angrenzend ein kleiner Fichtenriegel und eine Obstbaumgruppe, der bis zum Bahnübergang reicht. Der nördlich an die Bahnstrecke angrenzende Hangbereich wird von Rebflächen und hieran anschließender Wohnbebauung eingenommen. Trotz der relativen Nähe zum See lässt sich unter Berücksichtigung der aktuellen Nutzungsverhältnisse und den bestehenden Abschirmungseffekte durch Vegetationsbestände auch für diesen Streckenabschnitt kein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Kollisionsrisiko ableiten. In beiden Streckenabschnitten ist die Eintrittswahrscheinlichkeit für Drahtanflüge relativ gering und spezielle Schutzvorkehrungen sind aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht zu treffen.

Zur allgemeinen Gefährdung von Vögeln durch Kollision mit Oberleitungen und zur Forderung von Schutzmaßnahmen (z. B. Vogelmarker) äußert sich der Vorhabenträger wie folgt:

Das Kollisionsrisiko für die Avifauna bei Leitungstrassen ist aus Sicht der Vorhabenträgerin als gering zu bewerten. Eindeutige wissenschaftliche Nachweise einer signifikanten Zunahme des Tötungs- / Verletzungsrisikos durch Kollisionen mit Oberleitungen liegen bisher nicht vor. Im Vordergrund bei einer Elektrifizierung von Bahntrassen stehen vielmehr Fragen des Stromtodes beim Aufsitz auf den Oberleitungsanlagen durch Erd- oder Kurzschlüsse. In diesem Zusammenhang sieht die



Vorhabenträgerin im vorliegenden Verfahren umfangreiche Maßnahmen gemäß ihrer bahneigenen Richtlinie vor. Darüber hinaus ist das Anbringen von sog. Vogelschutzarmaturen im Hinblick auf ihre Wirksamkeit wissenschaftlich noch nicht hinreichend und eindeutig geklärt. Eine Zusage zum Anbringen von sog. Vogelschutzarmaturen kann daher derzeit nicht erfolgen.

Des Weiteren liegt für das Anbringen von sog. Vogelschutzarmaturen an Speise- oder Verstärkerleitungen keine generelle eisenbahntechnische Zulassung vor. Daher sieht die Vorhabenträgerin derzeit keine belastbare genehmigungsrechtliche Absicherung dieser Maßnahmen.

Für die Planfeststellungsbehörde sind die vorstehenden Ausführungen der Vorhabenträgerin schlüssig und nachvollziehbar. Weitergehende Maßnahmen waren daher nicht angezeigt. Im Übrigen wird auf den Verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Den geänderten Planunterlagen stimmte die Höhere Naturschutzbehörde im Übrigen zu.

#### **B.4.6.4.4 Einwendungen Privater**

Auch von einigen Privaten wurden Einwendungen zum Naturschutz erhoben. In diesen Einwendungen werden allerdings keine weiteren - nicht bereits oben behandelten - Aspekte angesprochen, insoweit wird auf die Ziffer B.4.6.1 bis B.4.6.4.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### **B.4.7 Bodenschutz und Abfallwirtschaft, Gewässerschutz und Wasserwirtschaft**

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

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

Im Hinblick auf den Bodenschutz und möglicherweise vorhandene Altlasten sind die gesetzlichen Vorgaben zu beachten. Für die Vorhabenträgerin gelten darüber hinaus die Verpflichtungen, die ihm hinsichtlich der Verwertung oder Beseitigung anfal-

lenden Abfalls aus dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und der Nachweisverordnung in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten teilt mit Stellungnahme vom 23. April 2014 mit, dass innerhalb der räumlichen Begrenzung des Planfeststellungsbereiches für das Vorhaben Elektrifizierung der Strecke Ulm - Friedrichshafen - Lindau keine Altlastverdachtsflächen oder sonstige schädlichen Bodenveränderungen bekannt bzw. betroffen sind. Sollten dennoch Altablagerungen angetroffen werden, sind das Wasserwirtschaftsamt Kempten und das Landratsamt Lindau zu informieren. Die Vorhabenträgerin sagt zu, beim Auftreten von Altlasten die zuständigen Fachbehörden in die weiteren Schritte einzubeziehen.

Das Landratsamt Lindau teilt in seiner Stellungnahme mit, dass von der geplanten Maßnahme keine Wasserschutzgebiete im Landkreis Lindau betroffen sind. Das Wasserwirtschaftsamt Kempten teilt in seiner Stellungnahme darüber hinaus mit, dass die vorgesehenen Maßnahmen kein festgesetztes Trinkwasserschutzgebiet auf bayerischem Gebiet berühren und keine qualitative Auswirkung auf den Trinkwasserspeicher Bodensee erkennen lassen. Es wird darauf hingewiesen, dass die betreffenden Leitungsquerungen mit dem jeweiligen Betreiber der Ver- und Entsorgungsleitungen direkt abzustimmen sind.

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten stellt fest, dass keine Maßnahmen an den an der Bahnlinie liegenden Oberflächengewässern vorgesehen sind.

Das Sachgebiet 52 – Wasserwirtschaft – der Regierung von Schwaben erklärte im Anhörungsverfahren, dass gegen die geplante Maßnahme keine Bedenken bestehen, sofern die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kempten vom 23. April 2014 beachtet wird und die dort genannten Auflagen in den Genehmigungsbescheid übernommen werden. Die Auflagenvorschläge und Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes Kempten wurden in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses unter der Ziffer A.4.5 aufgenommen.

## **B.4.8 Land- und Forstwirtschaft**

### **B.4.8.1 Wald**

Mit dem Vorhaben ist die Inanspruchnahme von Wald zwischen Bahn-km 20,0 und 20,3 verbunden. Dabei handelt es sich um einen Bruchwald aus Schwarzerlen und Eschen mit spätblühender Traubenkirsche sowie einzelnen Weiden und Kirschbäumen.

In diesem Bereich soll - wie auf der restlichen Strecke - die Oberleitungsanlagen ca. 4 m von der Mittelachse des Schienenstrangs errichtet werden und zwar auf dem bestehenden Bahndamm. Waldflächen sind von der Maßnahme nicht unmittelbar betroffen. Bei einer Höhe von bis zu 12 m der Leitungsmasten werden jedoch die Kronen des angrenzenden Waldbestandes erreicht. Damit kann es notwendig werden, die Waldränder auf diesem Streckenabschnitt geringfügig zurückzunehmen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) teilt hierzu mit, dass der Waldbestand hier grundsätzlich als stabil angesehen werden kann. Einzelne Kronenausbrüche können zwar nicht ausgeschlossen werden, regelmäßige Kronenkontrolle bzw. Kronenpflege kann hier Gefährdungen des Eisenbahnverkehrs minimieren. Den notwendigen Eingriffen wird aus forstlicher Sicht zugestimmt.

Weitere Beeinträchtigungen forstlicher Belange sind nicht zu erwarten.

### **B.4.8.2 Landwirtschaft**

Das Vorhaben steht auch mit den Belangen der Landwirtschaft im Einklang.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg äußerte sich in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kempten mit Schreiben vom 30. April 2014 wie folgt zum Vorhaben:

Von der Maßnahme direkt sind landwirtschaftliche Belange nicht berührt. Der landschaftspflegerische Begleitplan soll aber auf landwirtschaftlichen Flächen durchgeführt werden und berührt damit die Interessen der Landwirtschaft. Zum landschaftspflegerischen Begleitplan wurden daher folgende Anmerkungen vorgetragen:

Die geplanten Maßnahmen seien weder mit dem Bewirtschafter noch mit dem Eigentümer der betroffenen Flächen abgestimmt. Die Umsetzung der Maßnahmen sei deshalb nicht sichergestellt.

Die Vorhabenträgerin teilte hierzu mit, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen sowohl fachlich als auch hinsichtlich ihrer räumlichen Lage und Eignung üblicherweise mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt werden. Dies erfolgte auch im vorliegenden Fall im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Die planungsrechtliche Sicherung der benötigten Flächen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Dem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts mehr hinzuzufügen.

Die in Bezug auf die geplanten Kompensationsmaßnahmen A 1 und A 3 getätigten Anmerkungen haben sich aufgrund des Planänderungsverfahrens erledigt. Die Maßnahme A 1 auf dem Grundstück der Gemarkung Nonnenhorn mit der Fl.-Nr. 864 entfällt nun vollends. Die Maßnahme A 3 wurde insoweit abgeändert, dass das Grundstück der Gemarkung Wasserburg mit der Fl.-Nr. 802 nur noch im nördlichen Bereich nahe des Eschenbaches auf ca. 1.063 m<sup>2</sup> für die Anlage eines Ufergehölzstreifens benötigt wird. Dadurch sind nennenswerte Auswirkungen auf die angrenzenden Landwirtschaftsflächen nicht zu erwarten.

Zur Maßnahme A2 teilt das AELF mit, dass die betreffende Fläche zu einem landwirtschaftlichen Betrieb gehört und ein Teil der Fläche als Gemüsebaufläche vom Betrieb bewirtschaftet wird. Es handelt sich um Pachtflächen. Die Fläche befindet sich direkt an der Hofstelle des Milchviehbetriebes und dient als Hof nahe Weidefläche, auf deren intensive Nutzung der Betrieb als ökologisch wirtschaftender Betrieb nicht verzichten kann. Die Gemüsebaufläche ist für den Gartenbaubetrieb als Produktionsfläche existenznotwendig. Durch die geplanten Obstbaumkulturen können die Flächen nicht mehr entsprechend genutzt werden. Die beschriebenen Maßnahmen müssen vorab mit den Bewirtschaftern geklärt werden.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass auf der Fläche die Anlage einer Streuobstwiese vorgesehen ist, keine Obstbaumkultur. Eine Bewirtschaftung der Flächen sei zur Erreichung und Aufrechterhaltung der angestrebten Funktion auch zukünftig erforderlich. Dies schließt auch eine evtl. extensive Beweidung der Fläche mit ein. Möglich ist eine dauerhafte Integration der Maßnahme in das Bewirtschaftungskonzept des landwirtschaftlichen Betriebs. Der Vorhabenträger strebt an, die Bewirtschaftung möglichst bei dem aktuellen Bewirtschafter zu belassen und die mit der Maßnahme verbundenen Nutzungsbeschränkungen finanziell abzulösen. Eine Abstimmung der Maßnahmen wird von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Weiter gibt das AELF grundsätzlich für Pflanzungen zu bedenken, dass Gehölze unzulässig sind, die als Zwischenwirt für die Erkrankungen im Obst- und Ackerbau gelten, speziell die in der Verordnung zur Bekämpfung der Feuerbrandkrankheit (Feuerbrandverordnung) genannten. Als Ausnahme hierzu ist die Pflanzung regionaltypischer Obsthochstämme zulässig. Die Auswahl ist dabei mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg, Fachzentrum Obst- und Gartenbau in Friedberg abzustimmen. Auskunft erteilt hierzu auch die Außenstelle am AELF in Lindau.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass bei den im Maßnahmenblatt beispielhaft aufgeführten Straucharten darauf geachtet wurde, dass keine Wirtspflanzen des Feuerbranderregers verwendet werden. Die konkrete Festlegung der zu pflanzenden Arten erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung. Es wird von der Vorhabenträgerin zugesagt, hierbei eine Abstimmung der Arten mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg, Fachzentrum Obst- und Gartenbau in Friedberg durchzuführen.

#### **B.4.9 Belange des Staatlichen Bauamtes Kempten**

Das Staatliche Bauamt Kempten teilt im Rahmen des Anhörungsverfahrens als Bau-lastträger der Kreisstraße 16 mit, dass aus den Lageplänen keine Auswirkungen auf die Kreisstraße ersichtlich sind. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Verkehr durch die Maßnahme nicht erheblich steigert. Aus den genannten Gründen besteht mit der Maßnahme Einverständnis. Unabhängig davon bittet das Staatliche Bauamt Kempten um vorzeitige Information über den Zeitraum des Schienenersatzverkehrs, um dies bei eventuellen Baumaßnahmen auf der Kreisstraße zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin sagt dies im Anhörungsverfahren zu.

#### **B.4.10 Kommunale Belange**

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

##### **B.4.10.1 Stadt Lindau am Bodensee**

Die Stadt Lindau begrüßt grundsätzlich die Elektrifizierung der Südbahn.

In Bezug auf den Schaltposten Lindau wird jedoch darauf hingewiesen, dass im neu aufgestellten Flächennutzungsplan der Stadt Lindau vom 13. Juli 2013 eine Wohnbaufläche auf der westlich an den geplanten Standort des Schaltpostens anschließenden Fläche dargestellt ist. Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass der Flächennutzungsplan der Stadt Lindau eine Leitplanke für die Baunutzung darstellt, er sei allerdings für die Fachplanung nicht bindend. Aus Sicht der Vorhabenträgerin erschwert die vorgesehene Errichtung des Schaltpostens das Zielkonzept des Flächennutzungsplans im Übrigen nicht zusätzlich, da ein künftiger Bebauungsplan auf dieser Fläche bei einer näher rückenden Bebauung die Vorbelastung in den Blick nehmen muss. Eine Änderung der Unterlagen ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

In der Anlage 11.1 Umweltverträglichkeitsstudie wird als Planungsgrundlage auf Seite 4 der Flächennutzungsplan der Stadt Lindau von 1985 angegeben. Der Flächennutzungsplan der Stadt Lindau wurde neu aufgestellt und am 13. Juli 2013 bekannt gemacht. Dementsprechend stimmen die Darstellungen in den Anlage 11.2.2 und 11.5.2 nicht mit dem wirksamen Flächennutzungsplan überein. Der Flächennutzungsplan vom 13. Juli 2013 ist als Plangrundlage zu verwenden und die Auswirkungen der Planungen auf bestehende und geplante Flächen sind dementsprechend zu berücksichtigen bzw. negative Auswirkungen zu vermeiden. Als Beispiele werden genannt:

1. Im Bereich des neu zu errichtenden Schaltpostens reicht die im FNP dargestellte Wohnbaufläche bis an den bestehenden Weg heran.
2. An der Ecke Gemarkungsgrenze Lindau-Hoyren mit Bodolz ist südlich der Bahnlinie eine graue Fläche eingezeichnet (Gewerbe). Hier ist aber kein Gewerbe sondern landwirtschaftlich genutzte Fläche.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf wie folgt:

zu 1. Zwischen den Gärten und dem Weg befindet sich ein Gehölzbestand der im Rahmen der Biotoptypenkartierung erfasst und gesondert im Bestandsplan dargestellt wurde.

Zu 2. Bei der „grau“ dargestellten Fläche handelt es sich um einen Gärtnereibetrieb. Etwa ein Drittel der Fläche wird von Treibhäusern eingenommen. Es erfolgte daher abweichend von den Darstellungen im Flächennutzungsplan eine Einstufung als gewerblich genutzte Fläche.

Eine Änderung der Unterlagen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt.

Die Stadt Lindau weist zudem darauf hin, dass der Landschaftsplan der Stadt Lindau (Plan Nr. 10 Radverkehrsplan) entlang des Vorhabens die Hauptroute 3 (Lindau Insel - Oberreitnau / Unterreitnau) darstellt. Diese wird auch direkt vom neu geplanten Schaltposten tangiert. Diese wichtige innerstädtische Fahrradverbindung darf nicht durch den neuen Schaltposten beeinträchtigt werden. Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die Wegebeziehung erhalten bleibt. Ausgenommen kurzzeitiger Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr entstehen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme keine Beeinträchtigungen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt aufgrund der kurzzeitigen Beeinträchtigungen keinen Handlungsbedarf.

Es wird weiter auf den die erste Fortschreibung des Luftreinhalteplanes der Regierung von Schwaben für die Stadt Lindau hingewiesen, die am 22. Dezember 2010 bekanntgemacht wurde. Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass die in der Umweltverträglichkeitsstudie auf Grundlage des Luftreinhalteplans aus 2005 getroffenen Aussagen auch unter Berücksichtigung der Fortschreibung von 2010 ihre Gültigkeit behalten. Diese Aussage erscheint der Planfeststellungsbehörde plausibel; Handlungsbedarf entsteht aufgrund dieses Hinweises nicht.

Die Stadt Lindau weist für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 65 (Lehrgut Priel) auf ein artenschutzrechtliches Gutachten des Büro Sieber vom 14. Oktober 2013 hin. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass im Rahmen des Vorhabens als Grundlage für die Bewertung der projektbedingten Auswirkungen umfangreiche Geländeerhebungen durchgeführt wurden. Neben einer flächendeckenden Biotoptypenkartierung, die auch eine Erfassung biotoptypischer Pflanzenarten mit einschloss, wurden diverse Tierartengruppen näher untersucht. Erhebungen betrafen die Artengruppen Vögel, Reptilien, Schmetterlinge und Fledermäuse. Ergänzend wurden auch diverse weitere Daten berücksichtigt. Die Ergebnisse stellen eine geeignete Grundlage für die erforderlichen Bewertungen dar. Eine Notwendigkeit zur Ergänzung der Unterlagen um die Ergebnisse des Artenschutzgutachtens des Büros Sieber, das nicht unmittelbar in Zusammenhang mit dem Vorhaben steht, wird von der Vorhabenträgerin als nicht erforderlich erachtet. Auch im Vergleich zu den weiteren fachbehördlichen Stellungnahmen ergibt sich vorliegend kein Handlungsbedarf für die Planfeststellungsbehörde. Die von der Vorhabenträgerin verwendeten Datengrundlage bzw. die

Fachgutachten selbst sind für die Bewertung des Vorhabens in ihren maßgeblichen Bestandteilen ausreichend.

Die Stadt weist auf eine weitere Altlastenfläche/Altlastenverdachtsfläche in Hoyren hin. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die in der UVS genannten Altlastenverdachtsflächen auf Anfrage bei der Kreisverwaltung im Februar 2011 vom Amt für Umwelt- und Naturschutz zur Verfügung gestellt wurden. Die Fläche „77600546“ befand sich nicht unter den genannten Flächen. Im Übrigen befindet sich die Altlastenverdachtsfläche außerhalb des Untersuchungskorridors von 100 m beiderseits der Bodensee-Gürtelbahn.

Auch wird auf ein geplantes Trinkwasserschutzgebiet (vgl. z.B. Landschaftsplan der Stadt Lindau, Anlage 8-1) hingewiesen. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass in der UVS auf rechtskräftig ausgewiesene Wasserschutzgebiete Bezug genommen wird. Ungeachtet dessen ist die Bedeutung des Untersuchungsgebietes aus Sicht des Wasserhaushaltes unabhängig von der geplanten Ausweisung eines Trinkwasserschutzgebietes in der UVS hinreichend gewürdigt. So wird dem Raum insgesamt eine hohe Bedeutung für das Grundwasserdargebot zugewiesen. Gegenüber möglichen Schadstoffeinträgen ist der oberste Grundwasserleiter im Raum überwiegend gut geschützt. Lediglich in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser besteht eine erhöhte Empfindlichkeit. Die im Zusammenhang mit der Elektrifizierungsmaßnahme zu erwartenden Auswirkungen auf das Grundwasser sind gering. Durch Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen sind Verschmutzungen des Grundwassers nicht zu erwarten. Auch aus diesem Hinweis entsteht nach den plausiblen Aussagen der Vorhabenträgerin kein weiterer Handlungsbedarf im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Stadt stellt klar, dass im Untersuchungsraum Teile des Landschaftlichen Vorbehaltsgebietes "Moränenland nördlich Lindau und Bodenseeufer" nach dem Regionalplan Region Allgäu (16) liegen. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die Beschreibung und Bewertung des Untersuchungsraumes aus landschaftlicher Sicht im Wesentlichen auf Grundlage der im Jahr 2011 durchgeführten Geländeerhebungen basierte. Darüber hinaus wurden örtliche Planungen (Landschaftsplan; Flächennutzungsplan) berücksichtigt. Die Darstellungen des Regionalplans sind für die Schutzgutbewertung nicht entscheidungserheblich.

Der Stadt Lindau fehlt eine Erläuterung, weshalb keine Auswirkungen auf drei denkmalgeschützte Gebäude, die sich auf Lindauer Gemarkung befinden, zu erwar-



ten sind (Stichwort z.B. Erschütterungen beim Bau). Die Vorhabenträgerin gibt zu bedenken, dass die drei Gebäude sich in einem Abstand von 40 m bis 50 m zur geplanten Bahnstrecke und somit außerhalb des Bereiches, bei dem eine Schädigung der Bausubstanz auftreten kann, befinden. In Ergänzung hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffer B.4.5.2.2 dieser Planfeststellung. Weitergehende Schutzmaßnahmen (vgl. Ziffer A.4.4) waren nicht angezeigt.

Die Stadt weist auf Baudenkmäler hin, die nicht in den Plänen eingetragen seien. Hierzu teilt die Vorhabenträgerin mit, dass für die Erfassung der Baudenkmäler im Rahmen des Scoping-Verfahrens ein schutzgutbezogener Korridor von 50 m beiderseits der vorhandenen Bahnstrecke festgelegt wurde. Alle in diesem Korridor bekannten Baudenkmäler wurden über die Fachbehörde erhoben und sind in der Unterlage dargestellt.

Wenn Kernobst gepflanzt wird, empfiehlt der Obstbaumwart der Stadt Lindau die Sortenliste des Interreg-Projekts "Gemeinsam gegen Feuerbrand" zu verwenden (vgl. Sortenmerkblatt in der Anlage). Außerdem ist ein Wühlmauskorb angebracht, da durch die extensive Unterwuchspflege (zwei bis dreimalige Mahd / späterer Schnittzeitpunkt) die Wühlmausproblematik verschärft wird. Wenn eine Startdüngung durchgeführt wird, darf nicht auf Stickstoff verzichtet werden und der Obstbaumwart der Stadt Lindau empfiehlt einen gütegesicherten gesiebten Fertigkompost, auch als Mulchschicht auf der Baumscheibe denkbar. Die Vorhabenträgerin nimmt den Hinweis zur Kenntnis und sagt im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu, diesen Punkt im Rahmen der weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Die Stadt vermisst in den Unterlagen Aussagen zu den Auswirkungen auf die Schrankenschließzeiten an höhengleichen Bahnübergängen sowohl entlang der Strecke als auch im weiteren Verlauf. Hierzu ist anzumerken, dass sich vorhabensbedingt die Schließzeiten der Bahnübergangssicherungsanlagen nicht ändern, ebenso die Streckengeschwindigkeit.

Die Stadt vermisst des Weiteren Aussagen zu den Standorten für die geplanten Oberleitungsmaste. Die Stadt Lindau fordert, den Lageplan der geplanten Maststandorte sowie den Verlauf der Stromleitungen zu veröffentlichen, so dass z.B. geprüft werden kann, ob durch die Masten Sichtbeziehungen eingeschränkt werden.

Entgegen der Ansicht der Stadt Lindau durfte die Vorhabenträgerin die Festlegung der Standorte der Oberleitungsmasten im Regelfall der Ausführungsplanung überlassen. Ein Planfeststellungsbeschluss muss nicht jedes Detail regeln, sondern darf

die Bauausführung ausklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. Juli 2007, Az. 9 VR 19.07, Rn 17). Ausnahme bilden hier lediglich besonders kritische Einzelfälle, wo sich auf Grund einer besonderen Lage - auch zum Beispiel einer besonderen Nähe zur nächstgelegenen Wohnbebauung - eine erhöhte Betroffenheit vorhersehen lässt. Eine solche besondere Situation ist hier jedoch nicht gegeben.

Letztlich fordert die Stadt die Weiterführung der Elektrifizierung von Aeschach zum Hauptbahnhof Lindau-Insel im Zuge der Elektrifizierung des Projektes „Elektrifizierung der ABS 48 München - Lindau - Zürich“ zeitnah sicherzustellen und zu realisieren. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die vorliegende Planfeststellung die Elektrifizierung der Strecke 4530 umfasst, die an der Einmündung in die Strecke München-Lindau endet. Eine sinnvolle Weiterführung der Elektrifizierung ist durch das Vorhaben ABS 48 München - Lindau sichergestellt. Für die Rechtfertigung des hier gegenständlichen Vorhabens ist die Diskussion zur Elektrifizierung der Stichstrecke zum heutigen Hauptbahnhof Lindau ohne Belang. Eine Äußerung zu den diesbezüglichen politischen Überlegungen ist daher im Rahmen der Planfeststellung nicht erforderlich.

Die Stadt Lindau nimmt auch umfangreich zum Immissionsschutz Stellung. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird bezüglich aller Forderungen bzw. Hinweise auf den begründenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses, Ziffer B.4.5.1, verwiesen.

Insgesamt betrachtet hat die Stadt Lindau keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Maßnahme selbst vorgetragen und letztlich keine durchgreifenden Betroffenheiten in schutzwürdige kommunale Belange geltend gemacht. Soweit sie Ergänzungen der Planung angeregt hat, wurden diese Anregungen von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen; jedoch waren mangels Auswirkungen auf die Bewertung der Planung keine Änderungen angezeigt.

#### **B.4.10.2 Gemeinde Wasserburg und Nonnenhorn**

Die Gemeinde Wasserburg und die Gemeinde Nonnenhorn äußern sich wie folgt zu dem Vorhaben:

Es wird mitgeteilt, dass sich die Planfeststellung vordergründig auf die Elektrifizierung der genannten Strecke beziehe. Die Planfeststellung beschäftige sich aber nicht explizit mit den geplanten und beabsichtigten Folgen oder kurz- und mittelfristig notwendigen werdenden Folgemaßnahmen der Elektrifizierung, die als Zweck der Maßnahme aber ausdrücklich in der Einleitung genannt sind (vgl. Ziffer 5.2 Betriebliche Zielsetzung im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren), nämlich vorrangig ein erhöhtes Aufkommen vor allem im internationalen Güterfernverkehr zu ermöglichen. Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass durch die Planfeststellung in Bezug genommenen Zugzahlen für den Prognosehorizont 2025 für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr ihren Ursprung in den Gutachten zur Bedarfsplanüberprüfung 2010 haben. Diese sind auf der Internetseite des BMVBS einsehbar. Im Kapitel 3 der Untersuchung für den Schienenverkehr wird die Methodik zur Erstellung der Prognose dargestellt. Dabei wird einerseits dargelegt, dass es sich um eine nachfrageorientierte Prognose handelt. Auf Seite 3-18 der Bedarfsplanüberprüfung wird erläutert, in welcher Form internationale Verkehre sowie Transitverkehre in die Untersuchungen eingeflossen sind.

Beide Gemeinden tragen weiter vor, dass die Vorgaben der veröffentlichten Planunterlagen zum Verkehrsaufkommen schon jetzt nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmen und mit einer Vorausplanung von vier Güterzügen täglich lässt sich die ganze Maßnahme betriebswirtschaftlich nicht rechnen, sodass das behauptete zukünftige Aufkommen vollkommen unglaubwürdig erscheint.

Dem ist entgegen zu halten, dass die Verkehrszahlen in der Planfeststellungsunterlage ausführlich begründet werden. Insbesondere die Güterverkehrszahlen ergeben sich aus den Gutachten zum Bedarfsplan des Bundes. Der aktuell etwas höhere Anteil an Güterzügen ist zeitlich begrenzt durch überregionale Streckensperrungen bedingt. Eine allgemeine Tendenz zu Mehrverkehren ist auf Grund der bereits erfolgten Ausführungen nicht zu begründen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist im Übrigen zum gesamten Themenkomplex „Immissionen“ auf Ziffer B.4.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Gemeinden geben weiter zu bedenken, ob eine der wichtigsten und schönsten Urlaubsregionen Deutschlands für eine Trassenführung des internationalen Güterfernverkehrs in unmittelbarer Seenähe überhaupt geeignet sei. Die vorhandene Bahnstrecke führt zwischen Nonnenhorn und Lindau überwiegend durch vorhandene Wohnbebauung und im speziellen Falle von Wasserburg und Nonnenhorn unmittelbar durch bisher idyllische Kommune mit Gästezimmern, Ferienwohnungen, Hotellerie und Gastronomie. Vielerorts bestehen hier entlang der Bahnstrecke Bebauungspläne, die ein erhöhtes Aufkommen des Personen- und vor allem Güterverkehrs nicht berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass ein relevanter Mehrverkehr im Güterbereich nicht zu erwarten ist. Damit sei eine Gefährdung des Fremdenverkehrs nicht zu befürchten. Im Gegenteil wird durch die Steigerung der Attraktivität im Personenverkehr auch der Fremdenverkehr profitieren.

Die Gemeinde Wasserburg und Nonnenhorn fordern, dass die Maststandorte in den Gemeinde Wasserburg offen zu legen sind, um prüfen zu können, ob wichtige oder prägende Sichtbeziehungen beeinträchtigt werden (bspw. auf ortsprägende Gebäude, den Bodensee oder in die freie Landschaft). Des Weiteren können sich die Masten mit ihrer Höhe von 11,00 m bis 13,50 m (vgl. Regelquerschnitte), je nach Standort wertmindernd auf einzelne Grundstücke auswirken. Nachdem die Gemeinden über Liegenschaft an der Bahnstrecke 4530 verfügen, sehen sie sich bekräftigt, über die Maststandorte im Vorfeld informiert zu werden.

Entgegen der Ansicht der Gemeinden durfte die Vorhabenträgerin die Festlegung der Standorte der Oberleitungsmasten im Regelfall der Ausführungsplanung überlassen. Ein Planfeststellungsbeschluss muss nicht jedes Detail bis ins Einzelne regeln, sondern darf die Bauausführung ausklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. Juli 2007, Az. 9 VR 19.07, Rn 17). Ausnahme bilden hier lediglich besonders kritische Einzelfälle, wo sich auf Grund einer besonderen Lage - auch zum Beispiel einer besonderen Nähe zur nächstgelegenen Wohnbebauung - eine erhöhte Betroffenheit vorhersehen lässt. Eine solche besondere Situation ist hier jedoch nicht gegeben.

Es wird weiter vorgetragen, dass durch die Errichtung der Oberleitungsmasten mit ihren Höhen von bis zu 13,50 m sich gravierende Einschnitte in das stark tourismusgeprägte Gebiet entlang der Bodensee-Gürtelbahn ergeben. Um die Höhe der Oberleitungsmasten zu reduzieren, sollten die Umgebungsleitungen unterirdisch in

den vorhandenen Leerrohren oder in den im Zusammenhang mit der Elektrifizierung geplanten Kabelkanälen verlegt werden. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes durch die Elektrifizierungsmaßnahmen in der Umweltverträglichkeitsstudie eingehend beschrieben und bewertet wurden. Sie sind eine unvermeidbare Folgewirkung des Vorhabens und stellen eine alternativlose technische Einrichtung bei einer Streckenelektrifizierung dar. Etwas optische Störwirkungen können daher nicht verhindert werden und sind hinzunehmen. Eine Verkürzung der Maste wäre nur bei einer Verlegung der Verstärkungsleitung ins Erdreich möglich. Dies ist sehr aufwendig und führt zu einer erschwerten Instandhaltung sowie zu erhöhten elektrischen Verlusten. Mit der angesprochenen Erdverlegung kann diese Beeinträchtigung nur unwesentlich minimiert werden, so dass diese in Anbetracht des erheblichen Aufwands nicht gerechtfertigt ist.

Die Gemeinden geben weiter zu bedenken, dass über den schienenmäßigen Güterverkehr auch Gefahrguttransporte abgewickelt werden. Eine Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens auf der Bodensee-Gürtelbahn ist im Hinblick auf den Trinkwasserspeicher Bodensee sehr kritisch zu betrachten, da die Tiefenentwässerung über Verrohrungen und Bäche in den Bodensee eingeleitet wird. Hierdurch können wassergefährdende Stoffe bei Unfällen unmittelbar in das Gewässer gelangen.

Diese Bedenken werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Aus den Planunterlagen ergeben sich hierfür keine Anhaltspunkte. Auch das Wasserwirtschaftsamt Kempten teilt nach Prüfung der Planunterlagen mit, dass die vorgesehenen Maßnahmen keine qualitativen Auswirkungen auf den Trinkwasserspeicher Bodensee erkennen lassen. Im Übrigen wird es vorhabenbedingt zu keiner Zunahme der Güterzugzahlen durch die Elektrifizierungsmaßnahme kommen; damit kann auch eine vorhabenbedingte Erhöhung des Gefahrenpotentials für den Trinkwasserspeicher Bodensee ausgeschlossen werden.

In Bezug auf elektrische und magnetische Felder werden durch die Gemeinden Bedenken geäußert, dass durch die auftretenden elektrischen und magnetischen Felder trotz Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV gesundheitliche Bedenken des „Schutzgut Mensch“ befürchtet werden. Technisch abschirmende Maßnahmen sollten bei der Baudurchführung mit eingebracht werden.

Die 26. BImSchV sowie die darin enthaltenen Grenzwerte sind im Hinblick auf die Beurteilung der elektromagnetischen Verträglichkeit und der Gesundheitsgefähr-

dung Stand der Technik und somit für die Vorhabenträgerin bindend. Es wird keine Veranlassung gesehen, die gesetzlichen Grenzwerte im Hinblick auf den Gesundheitsschutz anzuzweifeln oder technisch spezifische Maßnahmen zu ergreifen.

Die Gemeinden befürchten darüber hinaus wertmindernde Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung entlang der Bahnstrecke 4530. Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass ihr weder aus eigenen Untersuchungen noch durch andere Quellen Hinweise vorliegen, dass Wertminderungen an Wohngebäuden durch elektromagnetische Felder verursacht werden könnten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das gesamte Vorbringen der Gemeinden Wasserburg und der Gemeinde Nonnenhorn zur Kenntnis genommen. Die jeweiligen Erwidern der Vorhabenträgerin zu den vorgetragenen Aspekten sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

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

Dass vorliegend ein Fall von einer „nachhaltiger Beeinträchtigung konkret gemeindlicher Planungen“ oder gar wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durch-

setzbaren kommunalen Planung entzogen werden oder das Gemeindegebiet oder Teile hiervon nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen, ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

Auch ist eine Gemeinde nicht berechtigt Abwehrinteressen ihrer Einwohner bei sich zu bündeln und sie als „Sachwalterin der örtlichen Gemeinschaft“ geltend zu machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1001/04). Eine Gemeinde darf sich auch nicht zum Sachwalter ihrer Bürger aufschwingen, deren private Belange nur sie selbst geltend machen können (vgl. u.a. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 14. Oktober 2014, Az. 22 A 13.40069 m.w.N.).

Es ist auch nicht ersichtlich, dass es infolge des Vorhabens zu einer nachträglichen Entwertung ausgewiesener Baugebiete kommt und dadurch die bauleitplanerische Ordnung nachhaltig gestört wäre.

In Bezug auf die direkte Inanspruchnahme von gemeindlichen Grundstücken konnte weitestgehend eine einvernehmliche Lösung herbeigeführt werden. Das betrifft die Grundstücke mit den Fl.-Nr. 802 (Gemarkung Wasserburg) und Fl.-Nr. 864 (Gemarkung Nonnenhorn). Die Inanspruchnahme der Grundstücke mit den Fl.-Nr. 983 und 1082 der Gemarkung Nonnenhorn (Eintragung von beschränkt persönlichen Dienstbarkeiten: Aufwuchsbeschränkungen für Bäume und Sträucher, sowie eines Anbauverbots auf den gemeindlichen Grundstücken) sind für die Verwirklichung des Vorhabens unumgänglich. Zwar handelt es sich bei den Grundstücken um öffentlich gewidmete Straßenverkehrsfläche, jedoch kann auf die Sicherungsmaßnahmen für die Bahnstromleitung aufgrund der bestehenden Vorschriften nicht verzichtet werden könne.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird im Übrigen auf die entsprechenden Entscheidungsgründe dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### **B.4.10.3 Gemeinde Bodolz**

Die Gemeinde Bodolz fordert die Einzeichnung aller Maststandorte. Zudem soll der Mastabstand maximiert werden, insbesondere im Bereich Dr.-Emil-Hasel-Siedlung und Giebelmoos. Es wird eine Verschiebung des im Plan eingezeichneten Standorts des Masten auf dem Grundstück Flur Nr. 59/25 Gemarkung Bodolz (Ortsstraße Nr. 48, Am Bahnhof) in Richtung Bahnhof Enzisweiler gefordert. Alternativ sollten

die vier Mastenstandorte auf die gegenüberliegende Gleisseite, Richtung Sportplatz verlegt werden.

Entgegen der Ansicht der Gemeinde Bodolz durfte die Vorhabenträgerin die Festlegung der Standorte der Oberleitungsmasten im Regelfall der Ausführungsplanung überlassen. Ein Planfeststellungsbeschluss muss nicht jedes Detail regeln, sondern darf die Bauausführung ausklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. Juli 2007, Az. 9 VR 19.07, Rn. 17). Ausnahme bilden hier lediglich besonders kritische Einzelfälle, wo sich auf Grund einer besonderen Lage - auch zum Beispiel einer besonderen Nähe zur nächstgelegenen Wohnbebauung - eine erhöhte Betroffenheit vorhersehen lässt. Eine solche besondere Situation ist hier jedoch nicht gegeben.

Zur konkreten Forderung, die Maststandorte in Richtung des Empfangsgebäudes des Bahnhof Enzisweiler zu verschieben, teilt die Vorhabenträgerin mit, dass dies nur in geringem Umfang möglich sei. Ein Ersatz der Maste unter Zuhilfenahme von Masten mit Mehrgleisauslegern auf der rechten Bahnseite ist aus Sicht der Instandhaltung problematisch. Eine Abstimmung zu der detaillierten Lage der Maste kann jedoch erst im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen.

Die Gemeinde Bodolz fordert weiter, dass die Höhe der Masten zu reduzieren und die Versorgungsleitung unterirdisch zu verlegen sind. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass eine Verkürzung der Maste nur bei einer Verlegung der Verstärkungsleitung ins Erdreich möglich wäre. Dies, und nur hierauf kann sich die Forderung beziehen, ist sehr aufwendig und führt zu einer erschwerten Instandhaltung sowie zu erhöhten elektrischen Verlusten. Der Vorhabenträger erkennt nicht, dass die Elektrifizierung der Strecke das Landschaftsbild anders prägen wird, als die bisherige Dieselbetriebene Strecke. Angesichts der Vorteile der Elektrifizierung ist diese Beeinträchtigung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinnehmbar. Mit der angesprochenen Erdverlegung kann diese Beeinträchtigung nur unwesentlich minimiert werden, so dass diese in Anbetracht des erheblichen Aufwands nicht gerechtfertigt ist.

Die Gemeinde fordert weiter, dass Lärm und Erschütterungen während der Nachtzeit (22.00 - 06.00 Uhr) weitestgehend zu vermeiden sind. Die Vorhabenträgerin hat in den Antragsunterlagen die Schall- und Erschütterungswirkungen des Vorhabens in der Bauphase untersucht. Die Vorhabenträgerin erklärt in Erwiderung auf die Stellungnahme der Gemeinde Bodolz, dass die Belastung in der Nachtzeit auf ein un-



vermeidbares Mindestmaß beschränkt werden wird. Im Übrigen wird ergänzend auf Ziffer B.4.5.2 dieser Planfeststellung verwiesen.

Zu den Forderungen der Gemeinde im Hinblick auf betriebsbedingte Immissionen wird auf Ziffer B.4.5.1 dieser Planfeststellung verwiesen.

Zum vorgesehenen Grunderwerb weist die Gemeinde Bodolz ausdrücklich auf das Sanierungsgebiet für Altlasten nach Bodenschutzrecht, auf dem Grundstück Flur Nr. 59/25 Gemarkung Bodolz hin. Mit einem baulichen Eingriff in diese Fläche ist ein erneuter Sanierungsantrag durch die DB Netz AG zu stellen. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die zu erwerbende Fläche der Sicherung von geplanten Maststandorten dient. Sie wird ihrer Sorgfaltspflicht im Umgang mit belastetem Aushubmaterial nach der einschlägigen Gesetzgebung nachkommen. Sollte sich im Rahmen der Voruntersuchungen ergeben, dass nach Bodenschutzrecht ein Sanierungsantrag zu stellen ist, sagt die Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren zu, dies zu veranlassen.

Die Erwiderung der Vorhabenträgerin zu den vorgetragenen Aspekten ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Im Übrigen wird auf die Ausführung unter B.4.10.2 verwiesen; dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Verletzung schutzwürdiger Belange der Gemeinde.

#### **B.4.11 Öffentlicher Personennahverkehr**

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen „Öffentlicher Personennahverkehr“ vereinbar.

Als Besteller der Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Bayern äußerte sich die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH mit Schreiben vom 16. April 2014 wie folgt zum Vorhaben:

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH weist darauf hin, dass aktuell zum Umbau Bahnhof Nonnenhorn Gespräche zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG laufen. Ziel des Umbaus wäre, den Bahnhof Nonnenhorn so umzugestalten, dass die Fahrgäste über den Bahnübergang Bahnhofstraße in km 16,250 zum neuen Außenbahnsteig (Gleis 2) gelangen können. Durch den Halt am neuen Außenbahnsteig am Gleis 2 und damit den Wegfall des jetzigen schienengleichen Zugangs zwischen Gleis 1 und 2 wären dann gleichzeitige Einfahrten auf Gleis 1 und 2 möglich, was sich für die Fahrplanstabilität positiv auswirken würde. Hierzu würde die bestehende mechanische Leit- und Sicherungstechnik in eine Elektronische

Stellwerkstechnik (ESTW) umgebaut. Da die vorliegenden Unterlagen in Bezug auf Maststandorte usw. nicht aussagekräftig genug sind, bitten wir den oben angesprochenen Umbau des Bahnhofs Nonnenhorn in den Planungen zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass die Planungen im Bereich des Bahnhofs Nonnenhorn bereits bekannt sind. Seitens der Projekte Elektrifizierung und ESTW Nonnenhorn wurden Abstimmungsgespräche initiiert und dem Projekt ESTW Nonnenhorn wurden die aktuellsten Planunterlagen hinsichtlich der Maststandorte der Oberleitung übermittelt. Im Zuge der weiteren Planung werden weitere Abstimmungen erfolgen. Weiter ist festzuhalten, dass derzeit eine Aufgabenstellung vorliegt, in der die Erneuerung der Stellwerkstechnik des Bahnhofs Enzisweiler beschrieben ist. Analog zum Projekt ESTW Nonnenhorn, werden auch hier die Planungen zusammengeführt.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH teilt weiter mit, dass unter der Ziffer 6.5.3 „Bahnübergänge (BÜ) an der Strecke 4530“, auf den Seiten 15 und 16 Bahnübergänge im Bereich Bahnhof Nonnenhorn behandelt werden, die ggf. für die Elektrifizierung ertüchtigt werden müssen. Hierzu werden parallel zum oben beschriebenen ESTW-Projekt Umbau Bahnhof Nonnenhorn Anpassungen an mehreren Bahnübergängen diskutiert, die berücksichtigt werden müssen.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass die Planungen zur Erneuerung der Bahnübergangsanlagen dem Vorhabenträger bekannt sind und koordiniert und zielführend zusammengeführt werden.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH gibt zu Bedenken, dass neben dem hier genannten Projekt, es im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 unter der Tabelle 12 „Laufende und fest disponierte Vorhaben des VB Schiene“ noch das Vorhaben „ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau“ gibt. Das Vorhaben unter der laufenden Nummer 23 beinhaltet den Maßnahmenumfang „Begegnungsabschnitte“. Es wird um Berücksichtigung gebeten.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass der Verweis der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH korrekt ist. Allerdings gebe es zu diesem Vorhaben keine konkreten Planungen. Daher ist eine Berücksichtigung im Zuge der Elektrifizierung nicht möglich. Die Vorhabenträgerin geht allerdings davon aus, dass die hier planfestgestellten Maßnahmen im Zuge der Elektrifizierung einer späteren Umsetzung der Maßnahme „Begegnungsabschnitte“ nicht entgegenstehen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH zur Kenntnis genommen. Die Erwidern der Vorhabenträgerin ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Auflagen, Maßgaben oder sonstige Regelungen, vom beantragten Planungskonzept der Vorhabenträgerin abzuweichen, waren hierzu nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst.

#### **B.4.12 Straßen und Wege**

Für die Durchführung des Vorhabens werden Straßen und Wege von Baumaschinen und Baufahrzeugen befahren, die durch die intensive Nutzung ggf. auch beschädigt werden könnten. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen im Verfügenden Teil wird verwiesen.

Das Sachgebiet 31 – Straßenbau – der Regierung von Schwaben teilt mit, dass grundsätzlich Einvernehmen mit dem geplanten Vorhaben besteht. Es werden einige Hinweise zum Eisenbahnkreuzungsgesetz gegeben.

Diese „Hinweise“ werden insoweit zurückgewiesen, als dass weder Kreuzungsvereinbarungen noch die Klärung der Frage der Kostentragung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

#### **B.4.13 Denkmalschutz**

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege teilt in seiner Stellungnahme vom 2. Mai 2014 mit, dass von Seiten der Bau-, Kunst- und Bodendenkmalpflege gegen die oben genannte Planung keine grundsätzlichen Einwände bestehen.

Es wird mitgeteilt, dass Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege, soweit aus den Unterlagen ersichtlich, durch die oben genannte Planung nicht berührt werden. Sofern in Zukunft innerhalb des Geltungsbereiches weitere Maßnahmen an Baudenkmalern oder in unmittelbarer Nähe davon durchgeführt werden, bittet das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege jeweils zum Bauantrag gehört zu werden.

Bekannt oder/und vermutete Bodendenkmäler sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege im Bauabschnitt nicht bekannt. Das Risiko wird aufgrund der Lage und der momentanen Denkmalkennntnis sehr gering eingeschätzt, bei den Bauarbeiten auf Bodendenkmäler bzw. archäolo-

gische Funde oder Befunde zu treffen. Falls durch die Baufirmen oder andere am Bau beteiligte Personen archäologische Befunde und / oder Funde erst beim Bau entdeckt werden sollten, ist dies dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden (Art. 8 Abs. 1 BayDSchG). In diesem Fall seien durch den Maßnahmeträger die Ausgrabungen zu beauftragen und zu finanzieren.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass bei etwaigen Betroffenheiten von Bodendenkmälern, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bisher nicht erfasst wurden, diese dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde gemeldet werden. Die Finanzierung evtl. Ausgrabungs- oder Sicherungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens und werden bei Bedarf gesondert geregelt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass die Verpflichtungen der Vorhabenträgerin im Hinblick auf Denkmäler sich nach den gesetzlichen Regelungen des Bayerischen Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz - BayDSchG) richten. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen im Verfügenden Teil wird verwiesen.

#### **B.4.14 Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter**

Durch die Baumaßnahmen müssen Leitungen, Kabel oder Anlagen Dritter gesichert, verlegt oder angepasst werden. Alle von dem Vorhaben betroffenen bzw. im Umfeld liegenden Leitungen sind in der Anlage 8 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Sofern wegen der Elektrifizierung der Strecke eine dauerhafte Anpassung bzw. eine bauzeitliche Sicherung erforderlich wird, ist dies im Bauwerksverzeichnis, Anlage 3 der Planunterlagen, dokumentiert.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, sich vor Beginn der Tiefbauarbeiten über die genauen Kabellagepläne zu informieren. Die Vorhabenträgerin hat im Anhörungsverfahren weiter zugesagt, dass der Umfang und die zeitliche Abwicklung der ggf. erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Leistungsträger direkt abgestimmt werden. Die Kostentragung wird nicht in der Planfeststellung geregelt. Sie richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben bzw. den bestehenden Verträgen.

Hinsichtlich entsprechender Auflagen wird auf Ziffer A.4.9 im Verfügenden Teil dieses Beschlusses verwiesen.

#### **B.4.15 Industrie- und Handelskammer Schwaben**

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Schwaben hat mit Schreiben vom 21. Mai 2014 zum Vorhaben Stellung genommen. Sie begrüßt das Vorhaben grundsätzlich, weist aber darauf hin, dass eine etwaige Abtrennung eines Teilprojekts Friedrichshafen-Lindau klar abzulehnen sei. Vor diesem Hintergrund sind die im politischen Raum kursierenden Überlegungen bzw. Szenarien, die Südbahn in einem ersten Schritt nur zwischen Ulm und Friedrichshafen zu elektrifizieren und den Abschnitt von Friedrichshafen bis Lindau-Aeschach erst in einem zweiten Schritt anzugehen, klar zurückzuweisen. Dies würde den Nutzen beider Elektrifizierungsvorhaben schmälern, Synergien verhindern und den Betrieb vor allem für durchgehende Zugverbindungen absehbar erschweren. In seiner Erwiderung teilt die Vorhabenträgerin zur Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Schwaben mit, dass sie die Elektrifizierung zwischen Ulm und Lindau als ein Vorhaben betrachtet, und hat diesem Ansinnen auch mit der gemeinsamen Planfeststellung Ausdruck verliehen. Eine Äußerung zu den politischen Überlegungen sei hingegen im Rahmen der Planfeststellung nicht erforderlich.

Die IHK gibt weiter zu bedenken, dass der Zuschnitt des Planfeststellungsabschnitts möglicherweise zu Konflikten im Bereich Knoten Lindau führen könnte. Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu, dass die vorliegende Planfeststellung die Elektrifizierung der Strecke 4530 umfasst, die an der Einmündung in die Strecke München-Lindau endet. Im Rahmen der Fachplanung ist dabei darzulegen, dass kein so genannter „Planungstorso“ entsteht. Dies ist im Erläuterungsbericht erfolgt. Da der Vorhabenträger die Umsetzung beider Vorhaben aktiv betreibt, ist die zeitnahe Umsetzung beider Maßnahmen gewährleistet.

Die IHK Schwaben teilt weiter mit, dass der vorliegende Planfeststellungsabschnitt 5 nicht den Gleisabschnitt vom Verknüpfungspunkt Lindau-Aeschach bis zum heutigen Hauptbahnhof (Inselbahnhof) Lindau umfasst. Diese Strecke sei auch nicht Teil des angekündigten Planfeststellungsverfahrens für die ABS 48. Dies hätte zur Folge, dass nach der vorgesehenen Elektrifizierung beider Strecken nach Lindau die lediglich 1,4 Kilometer lange Zufahrt von Lindau-Aeschach zum Inselbahnhof als einziger Streckenabschnitt im Knoten Lindau ohne Oberleitung bliebe und damit für

den elektrischen Verkehr nicht mehr nutzbar wäre. Hierzu teilt die Vorhabenträgerin mit, dass die vorliegende Planfeststellung die Elektrifizierung der Strecke 4530, die an der Einmündung in die Strecke München-Lindau endet, umfasst. Eine sinnvolle Weiterführung der Elektrifizierung ist durch das Vorhaben München-Lindau sichergestellt. Für die Rechtfertigung des hier gegenständlichen Vorhabens ist die Diskussion zur Elektrifizierung der Stichstrecke zum heutigen Hauptbahnhof Lindau ohne Belang.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der Industrie- und Handelskammer Schwaben zur Kenntnis genommen. Die Erwiderung der Vorhabenträgerin zu den vorgetragenen Aspekten der IHK Schwaben ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Auflagen, Maßgaben oder sonstige Regelungen, vom beantragten Planungskonzept des Vorhabenträgers abzuweichen, waren hierzu nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst.

#### **B.4.16 Grundinanspruchnahme und Eingriff in Rechte Dritter**

##### **B.4.16.1 Grundinanspruchnahme**

Die Realisierung des Vorhabens erfordert den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücken sowie die Festlegung von Grunddienstbarkeiten. Die Vorhabenträgerin hat den erforderlichen Grunderwerb im Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen entsprechend dargestellt.

Zur Verwirklichung des Vorhabens sind zudem Maßnahmen geplant, die einen Erwerb der betroffenen Flächen nicht erforderlich erscheinen lassen, z.B. zur Sicherung des Schwenkbereichs der Verstärkerleitung. Mit dieser Maßnahme sind zwar Eigentumsbeeinträchtigungen verbunden; eine Nutzung des Eigentums ist aber auch weiterhin möglich. Insofern ist es hier sachgerecht, zur Sicherung der Inanspruchnahme eine - gegenüber dem vollständigen Rechtsverlust weniger einschneidende - dingliche Belastung vorzusehen. Die Festlegung der genauen Modalitäten der Dienstbarkeit erfolgt dabei nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern - falls eine Einigung nicht zustande kommt - im Enteignungsverfahren.

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung ist das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu betrach-

ten. Dem Eigentum nahezu gleichgestellt zu beurteilen sind Miet- und Pachtrechte an in Anspruch genommenen Grundstücken. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG nicht tangiert, da Art. 14 GG als Grundrecht nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage ebenfalls in der Abwägung zu berücksichtigen.

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

Die Planfeststellungsbehörde ist zum Ergebnis gelangt, dass die Vorhabenträgerin alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft hat, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich hält. Die planerischen Ziele ließen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht realisieren. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Verkehrsprojekts überwiegt das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

#### **B.4.16.2 Enteignung**

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

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

#### **B.4.16.3 Wertminderung**

Von einigen Einwendern wird befürchtet, dass die beabsichtigte Planung insgesamt zu einem Wertverlust der Grundstücke bzw. Wohneigentum führen wird. Konkret wird von einigen Einwendern geltend gemacht, dass sich die Masten mit ihrer Höhe von 11 m bis 13,50 m sich je nach Standort wertmindernd für einzelne Grundstücke auswirken können, da beispielsweise Sichtbeziehungen in die freie Landschaft oder auf den Bodensee sowie das Bergpanorama beeinträchtigt werden könnten. Auch Vermieter von Ferienwohnungen und Gästezimmern entlang der Bahnstrecke seien hiervon in dem stark vom Tourismus geprägten Gebiet betroffen.

Zu den befürchteten negativen Auswirkungen auf den Wert der jeweiligen Immobilien ist in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung folgendes anzumerken: der Verkehrswert eines Grundstücks stellt keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Er hängt von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich be-



rücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potentielle Änderungen des Verkehrswerts eines betroffenen Grundstücks an, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. Februar 1995, Az. 4 NB 17.94). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Mai 1996, Az. 4 A 39.65 und Urteil vom 23. Februar 2005, Az. 4 A 5.04). Selbst wenn im Einzelfall eine Veränderung eintreten würde, wäre diese im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. In diesem Zusammenhang wird aber darauf hingewiesen, dass wegen der bereits bestehenden Vorbelastung der betroffenen Grundstücke eine durchgreifende Wertminderung kaum zu erwarten ist.

Im Übrigen gibt es keinen rechtlich garantierten Schutz vor Wertminderungen des eigenen Grundstücks durch Infrastrukturvorhaben (vgl. Bay VGH, Urteil vom 20. Mai 2014, 22 A 12.40062). Etwas anderes würde nur dann gelten, wenn die Grundstückssituation durch die Änderung der Bahnanlage so nachhaltig verändert würde, dass die bisherige Nutzung nicht weiter ausgeübt werden kann. Durch die vorgelegte Planung ist dies jedoch nicht ersichtlich.

Das Vorhaben mag für einige Anwohner als ungünstig empfunden werden. Wie oben bereits ausgeführt existiert jedoch kein rechtlich garantierter Schutz vor Wertminderungen des eigenen Grundstücks durch Infrastrukturvorhaben (vgl. Bay VGH, Urteil vom 17. Juli 2009, Az. 22 A 09.40010). Ein Vertrauen auf den Fortbestand des Status quo gibt es nicht. Zur Notwendigkeit des Vorhabens: vgl. insbesondere Ziffer B.5.1 dieses Beschlusses.

In der Gesamtschau liegen objektiv betrachtet keine Auswirkungen vor, die zu einer Gebrauchswertminderung der umliegenden Wohnbebauung führen. Die Grundstückssituation wird durch das Vorhaben nicht so nachhaltig verändert, dass die bisherige Nutzung nicht weiter ausgeübt werden kann.

Auch ein Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG steht den Einwendern nicht zu. Die Vorschrift sieht eine Entschädigung lediglich als Surrogat für nicht zu verwirklichende Ansprüche auf einen technisch-realen Ausgleich unzumutbarer Auswirkungen der Planung vor, unabhängig davon mit der Planung verbundene Verkehrswertminderung werden nicht erfasst. Diese sind entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (BVerwG, Beschluss vom

28. August 2009, Az. 9 A 22.07 und Bay VGH, Urteil vom 20. Mai 2014, Az. 22 A 12.40062). Ausgehend hiervon sind hier die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG vorliegend nicht erfüllt. Die Planfeststellungsbehörde hat die nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderlichen Vorkehrungen bzw. die erforderlichen Schutzanlagen mit diesem Planfeststellungsbeschluss auferlegt (vgl. Verfügender Teil). Weitergehende Maßnahmen waren nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Dies gilt insbesondere für die befürchteten Auswirkungen durch elektromagnetische Felder und generell für die gesamten befürchteten betriebs- wie auch baubedingten Immissionen. Daher ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, der bei erforderlichen aber unzutunlichen bzw. unverhältnismäßigen Schutzmaßnahmen Geldentschädigung regelt, nicht einschlägig. Auf die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen und auf den gesamten Begründenden Teil B wird verwiesen.

Unter Berücksichtigung der Planung der Vorhabenträgerin und der auferlegten Nebenbestimmungen verbleiben keine unzumutbaren Auswirkungen durch das vorliegende Vorhaben.

#### **B.4.17 Private Belange**

Soweit Einwender die Themen Planrechtfertigung, Immissionsschutz (insbesondere: Zugzahlen, elektromagnetische Verträglichkeit, bauzeitliche Belange) sowie naturschutzfachliche Belange angesprochen haben, wird, um Wiederholungen zu vermeiden, in Bezug auf diese Belange auf die bisherigen Ausführungen / Abwägung dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen der Vorhabenträgerin oder durch Rücknahme erledigt haben.

##### **B.4.17.1 Maststandorte**

Von besonderem Interesse für einige Einwender waren die künftigen Maststandorte, auch soweit sie sich vor ihrem Grundstück auf bahneigenem Grund befinden werden. Grundsätzlich können die Standorte der Oberleitungsmaste der Ausführungsplanung vorbehalten werden (s.o. Kommunale Belange und BVerwG, Beschluss vom 25. Juli 2007, Az. 9 VR 19.07, Rn. 17). Daher sah auch der Vorhabenträger in-

soweit keine Notwendigkeit, sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt hinsichtlich der genauen Maststandorte festzulegen. Lediglich in den Bereichen, in denen es erforderlich ist, die Maste außerhalb der bisherigen Bahngrenze zu gründen, wurden die Maststandorte einzeln in den Plänen dargestellt (vgl. Bahn-km 20,35 bis 20,55 im Bereich des Bahnhofs Enzisweiler). In allen übrigen Fällen ist beabsichtigt, die etwa 165 Maste mit einem durchschnittlichen Abstand von 55 m entlang der Strecke zu stellen, wobei die Abstände entsprechend dem Streckenverlauf zwischen 25 m und 76 m variieren können.

Diese Vorgehensweise wird von der Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht beanstandet. Die Vorhabenträgerin darf die Festlegung der Standorte der Oberleitungsmasten im Regelfall der Ausführungsplanung überlassen. Ein Planfeststellungsbeschluss muss nicht jedes Detail regeln, sondern darf die Bauausführung ausklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. Juli 2007, Az. 9 VR 19.07, Rn 17).

Ausnahme bilden lediglich besonders kritische Einzelfälle, wo sich auf Grund einer besonderen Lage - auch zum Beispiel einer besonderen Nähe zur nächstgelegenen Wohnbebauung - eine erhöhte Betroffenheit vorhersehen lässt. Eine solche besondere Situation ist im Planungsabschnitt 5 jedoch nicht gegeben bzw. wurde von den Einwendern nicht vorgetragen. Die Maststandorte stellen eine alternativlose technische Einrichtung bei einer Streckenelektrifizierung dar. Etwaige optische Störwirkungen können daher nicht verhindert werden und sind hinzunehmen.

#### **B.4.17.2 Erdverlegung**

Von einigen Einwendern wird vorgetragen, dass durch die Errichtung der Oberleitungsmasten mit ihren Höhen von bis zu 13,50 m sich gravierende Einschnitte in das stark tourismusgeprägte Gebiet entlang der Bodensee-Gürtelbahn ergeben. Um die Höhe der Oberleitungsmasten zu reduzieren, sollten die Umgebungsleitungen unterirdisch in den vorhandenen Leerrohren oder in den im Zusammenhang mit der Elektrifizierung geplanten Kabelkanälen verlegt werden.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass eine Verkürzung der Maste nur bei einer Verlegung der Verstärkungsleitung ins Erdreich möglich wäre. Dies ist sehr aufwendig und führt zu einer erschwerten Instandhaltung sowie zu erhöhten elektrischen Verlusten. Mit der angesprochenen Erdverlegung kann diese Beeinträchtigung nur un-

wesentlich minimiert werden, so dass diese in Anbetracht des erheblichen Aufwands nicht gerechtfertigt ist (s.o. Ziffer B.4.10 Kommunale Belange).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den plausiblen Aussagen der Vorhabenträgerin an.

#### **B.4.17.3 Nachtfahrverbot**

Von einigen Einwendern wird vorgetragen, dass das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, über die wirtschaftlichen Interessen der Deutschen Bahn AG zu stellen sind. Damit keine Fahrten außerhalb der Ruhezeiten stattfinden, wird ein Nachtfahrverbot zwischen 24:00 Uhr und 5:00 Uhr auf der Bahnstrecke 4530 gefordert; es wird eine verbindliche Festlegung im Planfeststellungsbeschluss gefordert.

Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG ist zwar nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen. Ob als weitere Maßnahme zur Reduzierung des Schienenlärms auch die Festlegung von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss in Betracht kommt (so BVerwG, Urteil vom 21. November 2013, Az. 7 A 28.12), bedarf vorliegend keiner Entscheidung. Wie bereits unter B.4.5.1.1 dargelegt, kommt es vorhabenbedingt weder zu einer Anhebung der Geschwindigkeit, noch ist damit ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verbunden. Das Vorhaben löst - anders ausgedrückt - keinen immissionsschutzrechtlichen Konflikt aus, den es im Rahmen der Planfeststellung zu lösen gilt. Da die Elektrifizierung der Strecke nicht ursächlich zu einer Erhöhung der Schallpegel führt, ist auch kein Raum für betriebsregende Maßnahmen.

Die Forderung nach einem Nachtfahrverbot wird daher zurück gewiesen.

#### **B.4.17.4 Erschließung von Anwesen während der Bauzeit**

Einige Einwander befürchtet, dass baubedingt die Zufahrt zu ihren Häusern bzw. Grundstücken und möglicherweise vorübergehend sogar der Zugang nicht mehr möglich sein könnte. Die Vorhabenträgerin erklärt im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass eine durchgehende Zugänglichkeit von Grundstücken sowie entsprechende Zufahrtsmöglichkeiten während der Bauphase von der Vorhabenträgerin gewährleistet werden.

Auf Ziffer A.4.7.3 dieser Planfeststellung wird verwiesen.

#### **B.4.17.5 Baumrückschnitt**

In einigen Bereichen ist aus Sicherheitsgründen ein Baumrückschnitt innerhalb eines gewissen Korridors beiderseits der Strecke erforderlich. Im Anhörungsverfahren erklärt die Vorhabenträgerin, dass sich gegebenenfalls in einigen Bereichen durch einen sachgerechten Rückschnitt der Kronen auch der erforderliche Sicherheitsabstand zur Oberleitung erreichen lässt. Eine detaillierte Prüfung der Sachlage sei erst im Zuge der Ausführungsplanung möglich.

Dies wird von der Planfeststellungsbehörde als Zusage gewertet. Der Einwand hat sich damit erledigt.

Die Vorhabenträgerin erklärt darüber hinaus, dass eine ggf. erforderliche Beseitigung der Bäume gegenüber dem Eigentümer entschädigt werde. Eine Ersatzpflanzung ist sei in entsprechend vergrößertem Abstand möglich.

#### **B.4.17.6 Entwässerung**

Eine Einwanderin trägt vor, dass das Dach- und Oberflächenwasser ihrer Gebäude auf Grundlage alter Verträge mit der Deutschen Bahn AG, in die Tiefenentwässerung der Bahnlinie Friedrichshafen – Lindau eingeleitet wird. Während der Baumaßnahmen sei dafür Sorge zu tragen, dass die privaten Entwässerungsleitungen weder beschädigt noch überbaut werden.

Hierzu ist anzumerken, dass die Tiefenentwässerung im betreffenden Bereich (Bahn-km 15,87 – km 16,0) nicht betroffen ist. Die Masten der Oberleitungslageanlage sind hier links der Bahn (Seeseite) geplant. Insofern sind Beeinträchtigungen der Dach- und Oberflächenentwässerung der Einwanderin auszuschließen.

Eine andere Einwanderin trägt vor, dass eine Entwässerungsleitung des Bahndamms unter ihrer Weinkellerei hindurch führt. Diese Leitung ist nicht durch eine Vereinbarung oder Grunddienstbarkeit abgesichert. Es wird gebeten, diesen Zustand zu beseitigen, da ich im Falle einer Überflutung oder anderer Unfälle mit großem Schaden gerechnet wird.

Nachdem in der Planung keine Trassierungsänderung oder kein zusätzliches Gleis vorgesehen ist, verändert sich die Entwässerungssituation im Vergleich zum Bestand nicht.

Alle entsprechenden Einwände werden daher zurückgewiesen.

#### **B.4.17.7 Schäden an vorhandener Bausubstanz**

Von einigen Einwendern werden - bedingt durch die Baumaßnahme - Schäden an der vorhandenen Bausubstanz befürchtet. Um Schäden durch Erschütterungen zu vermeiden, sollte im Bereich von nahe gelegener Bebauung auf das Rammen von Pfählen und Masten verzichtet werden.

Die Vorhabenträgerin erklärte im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass zur Vermeidung erschütterungsbedingter Gebäudeschäden im Bereich von nahe gelegener Bebauung ggf. auf erschütterungsärmere Bohrgründungen oder Fundamente in herkömmlich hergestellter Ortbetonbauweise ausgewichen werden könne. Es wird darauf hingewiesen, dass die Entscheidung über die Bauweisen im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgt.

Die Vorhabenträgerin hat im Anhörungsverfahren zugesagt, an Gebäuden, die sich sehr nah an der Baumaßnahme befinden, ein Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Baumaßnahmen durchzuführen, anhand dessen Dokumentation eine Schadensregulierung stattfinden kann, sofern wider Erwarten Schäden auftreten. Dies ist dann allerdings auch ausreichend um die berechtigten Belange der Betroffenen zu schützen.

Um Wiederholungen zu vermeiden, verweist die Planfeststellungsbehörde im Übrigen auf den Begründenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses (Ziffer B.4.5.2.2) sowie auf die Nebenbestimmungen unter A.4.4, insbesondere A.4.4.2 und A.4.4.3. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können weitergehende Maßnahmen nicht verlangt werden.

#### **B.4.17.8 Zusammenfassung der privaten Einwendungen**

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Einwendungen und Befürchtungen insgesamt nicht so gewichtig sind, als dass sie dem Vorhaben mit Erfolg entgegen gehalten werden könnten. Auch waren weitere Schutzvorkehrungen nicht erforderlich.

#### **B.4.18 Sonstige Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

Die in den vorstehenden Ausführungen nicht näher gewürdigten Einwendungen, Bedenken und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch entsprechende Nebenbestimmungen in dieser Planfeststellung, durch Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen und/oder durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sie sich im Laufe des durchgeführten Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

#### **B.4.19 Vollzugskontrolle**

Wenn die Vorhabenträgerin mit der Realisierung eines festgestellten Vorhabens beginnt, ist sie an die Festsetzungen der Planfeststellung gebunden. Sie darf hiervon nicht abweichen und ist nicht berechtigt, nur Teile des festgestellten Vorhabens zu realisieren, es sei denn, dass der Plan nach § 76 VwVfG entsprechend geändert wurde. Zur Eröffnung der behördlichen Vollzugskontrolle des festgestellten Vorhabens hat die Vorhabenträgerin neben dem Baubeginn schließlich auch die Fertigstellung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen. Die frühzeitig vorzulegende Baubeginnsanzeige dient in diesem Zusammenhang insbesondere der Möglichkeit zur Aufsicht über die Erledigung von Nebenbestimmungen, die bereits vor Baubeginn zu erfüllen sind. Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass sie die mit der Planfeststellung genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat oder ggf. wann eventuell noch verbleibende Nebenbestimmungen voraussichtlich erfüllt werden nebst Begründung für deren noch nicht erfolgte Umsetzung.

#### **B.4.20 VV BAU und VV BAU-STE**

Im verfügenden Teil ist der Vorhabenträgerin 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 die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des

bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

## **B.5 Gesamtabwägung**

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse.

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Durch die Vorhabensplanung, den Zusagen der Vorhabenträgerin sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt wurden. Das planfestgestellte Bauvorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt.

## **B.6 Sofortige Vollziehung**

Die Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege mit dessen Fortschreibung 2003 unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ als laufende Nummer 24 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Damit ist für die Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.



## **B.7 Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

## **C Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23 in 80539 München  
erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Vorhabenträgerin und diejenigen Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, Arnulfstr. 9/11, 80335 München) 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 Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer

Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23 in 80539 München gestellt und begründet werden.

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle München  
München, den 28. Oktober 2015  
Az. 61131-611ppa/011-2300#001  
VMS-Nr.: 3294132**

Im Auftrag

(Neises)