



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südenstraße 44
76135 Karlsruhe

Az: 591ppw/035-2300#008
Datum: 15.10.2015

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

„Biberach, Elektrifizierung Südbahn PfA 2 (Ulm-Friedrichshafen-Lindau-Aeschach)“,

im Landkreis Biberach (Gemeinden Erbach, Achstetten, Laupheim, Schemmerhofen, Maselheim, Warthausen, Biberach, Ummendorf, Hochdorf, Ingoldingen und Bad Schussenried)

**Bahn-km 111,470 bis 154,570 der Strecke 4500 Ulm -
Friedrichshafen, Bahn-km -0,587 bis 2,474 der Strecke 4510
Laupheim West – Laupheim Stadt sowie Strecke 4513 Laupheim
West, W232 – W251 (Südcurve)**

**Vorhabenträger:
DB Netz AG,
Regionalbereich Südwest
Technisches Projektmanagement
Mönchstraße 29
70191 Stuttgart**

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	23
A.3.1	Konzentrationswirkung	23
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise.....	24
A.4.1	Unterrichtungspflichten.....	24
A.4.2	VV BAU und VV BAU-STE, VV IST.....	24
A.4.3	weitere Nebenbestimmungen und Hinweise	24
A.4.3.1	Passive Schallschutzmaßnahmen.....	24
A.4.3.2	Beeinträchtigung Außenwohnbereich.....	26
A.4.3.3	Beeinträchtigungen während der Bauzeit, Baulärm	27
A.4.3.4	Erschütterungen während der Bauzeit	28
A.4.3.5	Ökologische Bauüberwachung.....	28
A.4.3.6	Natur- und Artenschutz.....	29
A.4.3.6.1	Ausführungsplanung und Maßnahmenumsetzung.....	29
A.4.3.6.2	Zauneidechse.....	30
A.4.3.6.3	Nachtkerzenschwärmer.....	30
A.4.3.6.4	Vogelschutz an Oberleitungen	30
A.4.3.6.5	Ausnahmen vom Biotopschutz.....	30
A.4.3.6.6	Mauersegler.....	31
A.4.3.6.7	Fledermäuse	31
A.4.3.6.8	Biber	31
A.4.3.7	Vollzugskontrolle.....	31
A.4.3.8	Leitungen	32
A.4.3.8.1	terranets bw GmbH (ehem. GVS Netz).....	32
A.4.3.8.2	Erdgas Südwest GmbH	32
A.4.3.8.3	Deutsche Telekom Technik GmbH TINL Südwest.....	32
A.4.3.8.4	EnBW Regional AG (jetzt Netze BW GmbH)	32
A.4.3.8.5	E.wa.riss Netze GmbH	33
A.4.3.9	Stadt Biberach	33
A.4.3.10	Neubau der Straßenüberführung in Biberach (Bahn-km 131,587).....	33
A.4.3.11	Denkmalschutz	33
A.4.3.12	Belange des Straßenbaulasträgers	34
A.4.3.13	Belange der Wasserwirtschaft.....	34
A.4.3.14	Altlasten und Bodenschutz	35
A.4.3.15	Militärische Landesverteidigung	35
A.4.3.16	Öchsle Bahn AG, nichtöffentliche und nicht bundeseigene Eisenbahnen	36
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	36
A.6	Sofortige Vollziehung.....	36
A.7	Kosten.....	36
B.	Begründung	37
B.1	Sachverhalt.....	37
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	37
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	39
B.1.3	Anhörungsverfahren	40
B.1.3.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	40
B.1.3.2	Öffentliche Planauslegung.....	41

B.1.3.3	Vereinigungen.....	42
B.1.3.4	Erörterung.....	42
B.1.4	Anhörungsverfahren zur Planänderung	43
B.1.4.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	43
B.1.4.2	Öffentliche Planauslegung.....	45
B.1.4.3	Erörterung.....	46
B.1.4.4	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde.....	46
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	46
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	46
B.2.2	Zuständigkeit	47
B.3	Umweltverträglichkeit	47
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	47
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	48
B.3.2.1	Untersuchungsraum	48
B.3.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG ..	48
B.3.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.....	52
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	54
B.4.1	Planrechtfertigung.....	54
B.4.2	Abschnittsbildung.....	56
B.4.3	Variantenentscheidung.....	56
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung	56
B.4.5	Kommunale Belange	57
B.4.5.1	Stadt Erbach	58
B.4.5.2	Stadt Laupheim.....	58
B.4.5.3	Warthausen.....	59
B.4.5.4	Stadt Biberach	59
B.4.5.5	Ummendorf	61
B.4.5.6	Hochdorf	63
B.4.5.7	Ingoldingen	66
B.4.5.8	Bad Schussenried.....	67
B.4.6	Immissionsschutz	69
B.4.6.1	Schienenverkehrslärm	69
B.4.6.1.1	Zugzahlen.....	73
B.4.6.1.2	Schallschutzkonzeption	78
B.4.6.1.3	Betriebliche Regelungen.....	83
B.4.6.1.4	Kontrollmessungen.....	83
B.4.6.2	Straßenverkehrslärm	84
B.4.6.3	Gesamtlärm	84
B.4.6.4	Baulärm.....	87
B.4.7	Erschütterungen und Sekundärer Luftschall	89
B.4.7.1	Erschütterungsimmissionen aus dem Bahnbetrieb	89
B.4.7.2	Erschütterungswirkungen während der Bauzeit.....	90
B.4.8	Beweissicherung.....	91
B.4.9	Elektromagnetische Felder.....	91
B.4.9.1	Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit	91
B.4.9.2	Beeinflussung von empfindlichen Geräten bzw. deren Nutzung.....	93
B.4.10	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	93
B.4.10.1	Überschwemmungsgebiete	93
B.4.10.2	Wasserschutzgebiete	93
B.4.10.3	Grundwasser	94
B.4.10.4	Einleitung von Schadstoffen in Gewässer während der Bauzeit.....	95
B.4.10.5	Entwässerung	95
B.4.10.6	Eingriffe in oberirdische Gewässer.....	96
B.4.11	Naturschutz und Landschaftspflege	96
B.4.11.1	Eingriffe in Natur und Landschaft	97
B.4.11.2	Vermeidung und Minimierung.....	97

B.4.11.3	Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG.....	99
B.4.11.4	Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe.....	100
B.4.11.5	Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange.....	101
B.4.11.6	Flächenauswahl öffentlich/privat	102
B.4.11.7	Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung	102
B.4.11.8	Zusammenfassung	102
B.4.11.9	Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen der Natura 2000 – Gebiete	103
B.4.11.9.1	FFH-Gebiet DE 7924-341 „Umlachtal und Riß südlich Biberach“	103
B.4.11.9.2	Vogelschutzgebiet DE 7924-401 „Lindenweiher“	103
B.4.11.9.3	FFH-Gebiet DE 8024-341 „Feuchtgebiete um Bad Schussenried“	104
B.4.11.10	Gesetzlich geschützte Biotope	105
B.4.11.11	Artenschutz	105
B.4.11.11.1	Zauneidechse	106
B.4.11.11.2	Schlingnatter	108
B.4.11.11.3	Nachtkerzenschwärmer	108
B.4.11.11.4	Vögel	108
B.4.11.11.5	Mauersegler	109
B.4.11.11.6	Fledermäuse.....	109
B.4.11.11.7	Biber	110
B.4.11.11.8	Ameise.....	110
B.4.12	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	111
B.4.13	Denkmalschutz	111
B.4.13.1	Archäologische Denkmalpflege	111
B.4.13.2	Bau- und Kunstdenkmalpflege	112
B.4.14	Land- und Forstwirtschaft	113
B.4.14.1	Wald.....	113
B.4.14.2	Landwirtschaft.....	113
B.4.15	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen.....	113
B.4.16	EG-Prüfverfahren.....	114
B.4.17	Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter	114
B.4.17.1	Inanspruchnahme von Grundeigentum	114
B.4.17.2	Enteignung.....	116
B.4.17.3	Wertminderung	117
B.4.18	Weitere öffentliche Belange.....	119
B.4.19	Weitere private Belange	120
B.4.19.1	Maststandorte	120
B.4.19.2	Eigentum.....	121
B.4.19.3	Einwender 32.04/33.04.....	121
B.4.19.4	Einwender 32.14/15.....	122
B.4.19.5	Einwender 32.16.....	123
B.4.19.6	Einwender 32.18.....	124
B.4.19.7	Einwender 32.21	124
B.4.19.8	Einwender 32.22.....	125
B.4.20	VV BAU und VV BAU-STE	125
B.4.21	Sonstige Nebenbestimmungen	125
B.5	Gesamtabwägung	126
B.6	Sofortige Vollziehung.....	126
B.7	Kostenentscheidung	127
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	127

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

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Biberach, Elektrifizierung Südbahn PfA 2 (Ulm-Friedrichshafen-Lindau-Aeschach)“, im Landkreis Biberach (Gemeinden Erbach, Achstetten, Laupheim, Schemmerhofen, Maselheim, Warthausen, Biberach, Ummendorf, Hochdorf, Ingoldingen und Bad Schussenried) Bahn-km 111,470 bis 154,570 der Strecke 4500 Ulm – Friedrichshafen, Bahn-km -0,587 bis 2,474 der Strecke 4510 Laupheim West – Laupheim Stadt sowie Strecke 4513 Laupheim West, W232 – W251 (Südkurve) wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist die Elektrifizierung der Südbahn.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
1 A	Erläuterungsbericht Bau-km 111,470– Bau-km 154,570 Änderungen / Ergänzungen Erläuterungsbericht vom 10.11.2011, ergänzt im August 2014 und Juni 2015 (66 Seiten inkl. Deckblatt und Abkürzungsverzeichnis)	
2	Übersichtspläne Bau-km 111,470– Bau-km 154,570	Nur zur Information
2.1	Übersichtskarte vom 10.11.2011, Maßstab 1:100.000	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
3 A	Bauwerksverzeichnis Bau-km 111,470– Bau-km 154,570 Stand 01.06.2015	
4	Technische Lagepläne Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
4.1 Blatt 01	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 02	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 03	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 04	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 05	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 06 A	Lageplan vom 01.08.2014, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 07	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 08	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 09 A	Lageplan vom 01.08.2014, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 10	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 11	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 12	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 13	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 14	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 15	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 16	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 17	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 18	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 19	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 20	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 21	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:2500	
4.1 Blatt 22	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 23 A	Lageplan vom 30.06.2015, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 24	Lageplan vom 09.05.2012, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 25	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 26	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 27	Lageplan vom 09.05.2012, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 28	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 29	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
4.1 Blatt 30	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 31	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 32	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 33	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 34	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 35	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 36 A	Lageplan vom 01.08.2014, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 37	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 38	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 39	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 40	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 41	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:2500	
4.1 Blatt 42	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 43	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 44	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 45	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 46	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 47	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 48	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 49	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 50 A	Lageplan vom 01.08.2014, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 51	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 52	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
4.1 Blatt 53	Lageplan vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
5	Höhenpläne Gleisabsenkung	
	Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
5.1	Gleisabsenkung 1 km 131,971 – 132,260 – Richtungsgleis Friedrichshafen-Ulm Höhenplan Gleisabsenkung km 132,130 vom 10.11.2011, Maßstab 1:50/500	
5.2	Gleisabsenkung 2 km 134,230 – 134,470 – Richtungsgleis Friedrichshafen-Ulm Höhenplan Gleisabsenkung km 134,365 vom 10.11.2011, Maßstab 1:50/500	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
5.3	Gleisabsenkung 3 km 151,440 – 151,670 – Richtungsgleis Friedrichshafen-Ulm Höhenplan Gleisabsenkung km 151,580 vom 10.11.2011, Maßstab 1:50/500	
5.4	Trassierungsänderung und Gleisabsenkung 4 km 140,698 – 141,230 – Richtungsgleis Friedrichshafen-Ulm Höhenplan Gleisabsenkung km 141,121 vom 10.11.2011, Maßstab 1:500/50	
5.5	Gleisabsenkung 5 km 1,398 Strecke 4510 – Gleis Laupheim West – Laupheim Stadt Höhenplan Gleisabsenkung km 1,398 vom 10.11.2011, Maßstab 1:50/500	
6	Regelquerschnitte Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
6.1	Regelquerschnitt Elektrifizierung mit OL, Regelquerschnitt der freien Strecke, Maßstab 1:100 vom 21.10.2011 (Querprofil)	
6.2	Regelquerschnitt Elektrifizierung mehrgleisig, Regelquerschnitt der freien Strecke, Maßstab 1:100 vom 21.10.2011 (Querprofil)	
6.3	Regelquerschnitt Gleisabsenkung 1, Gleisabsenkung km 132,130, Maßstab 1:100 vom 10.11.2011 (Querprofil)	
6.4	Regelquerschnitt Gleisabsenkung 2, Gleisabsenkung km 134,365, Maßstab 1:100 vom 10.11.2011 (Querprofil)	
6.5	Regelquerschnitt Gleisabsenkung 3, Gleisabsenkung km 151,580, Maßstab 1:100 vom 10.11.2011 (Querprofil)	
6.6	Regelquerschnitt Trassierungsänderung, Trassierungsänderung ca. km 140,779 – 141,069, Maßstab 1:100 vom 10.11.2011 (Querprofil)	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
6.7	Regelquerschnitt Gleisabsenkung 4, Gleisabsenkung km 141,121, Maßstab 1:100 vom 10.11.2011 (Querprofil)	
6.8	Strecke 4510 Regelquerschnitt Gleisabsenkung 5	
6.8.1	Regelquerschnitt Gleisabsenkung 5 Gleisabsenkung km 1,398/Querprofil km 1,3+32,0, Maßstab 1:100 vom 10.11.2011 (Querprofil)	
6.8.2	Regelquerschnitt Gleisabsenkung 5 Gleisabsenkung km 1,398/Querprofil km 1,3+77,0, Maßstab 1:100 vom 10.11.2011 (Querprofil)	
6.8.3	Regelquerschnitt Gleisabsenkung 5 Gleisabsenkung km 1,398/Querprofil km 1,4+41,5, Maßstab 1:100 vom 10.11.2011 (Querprofil)	
7	Bauwerkspläne Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
7.1	Neubau StrÜ Laupheim km 118,720	
7.1 Blatt 1 A	Neubau StrÜ Laupheim Übersichtsplan, Maßstab 1:500 vom 01.08.2014.	
7.1 Blatt 2	entfällt	
7.1 Blatt 3	Neubau StrÜ Laupheim Längsschnitt Bruckgasse, Maßstab 1:500/50, vom 10.11.2011.	
7.1 Blatt 4	Neubau StrÜ Laupheim Regelquerschnitt, Maßstab 1:50 vom 10.11.2011.	
7.1 Blatt 5 A	Neubau StrÜ Laupheim Bauwerksplan, Maßstab 1:50, 1:100, vom 01.08.2014.	
7.2	Neubau StrÜ Biberach an der Riß km 131,575	
7.2 Blatt 1	Neubau StrÜ Biberach an der Riß Übersichtsplan, Maßstab 1:500 vom 10.11.2011.	
7.2 Blatt 2	entfällt	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
7.2 Blatt 3	Neubau StrÜ Biberach an der Riß Längsschnitt Eisenbahnstraße B465, Maßstab 1:500/50, vom 10.11.2011.	
7.2 Blatt 4	Neubau StrÜ Biberach an der Riß Regelquerschnitt A-A, Maßstab 1:50 vom 10.11.2011.	
7.2 Blatt 5 A	Neubau StrÜ Biberach an der Riß Bauwerksplan, Maßstab 1:100 vom 01.08.2014.	
7.3	Erneuerung technische Sicherungsanlage BÜ Bad Schussenried I km 153,149 (alt)/153,155(neu)	
7.3 Blatt 1	Erneuerung BÜ Bad Schussenried I – Kreuzungsplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012	
7.3 Blatt 2	Erneuerung BÜ Bad Schussenried I – Höhenplan, Maßstab 1:200/20 vom 11.06.2012	
7.3 Blatt 3	Erneuerung BÜ Bad Schussenried I – Schleppkurvenplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012	
7.3 Blatt 4	Erneuerung BÜ Bad Schussenried I – Beschilderungsplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012	
7.3 Blatt 5	Erneuerung BÜ Bad Schussenried I – Entwässerungsplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012.	
7.3 Blatt 6	Erneuerung BÜ Bad Schussenried I – Kabeltrassenplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012	
7.4	Erneuerung technische Sicherungsanlage BÜ Bad Schussenried II km 153,790 (alt)/153,775(neu)	
7.4 Blatt 1.A	Erneuerung BÜ Bad Schussenried II – Kreuzungsplan, Maßstab 1:200 vom 22.08.2014.	
7.4 Blatt 2	Erneuerung BÜ Bad Schussenried II – Höhenplan, Maßstab 1:200/20 vom 11.06.2012	
7.4 Blatt 3	Erneuerung BÜ Bad Schussenried II – Schleppkurvenplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012	
7.4 Blatt 4	Erneuerung BÜ Bad Schussenried II – Beschilderungsplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
7.4 Blatt 5	Erneuerung BÜ Bad Schussenried II – Entwässerungsplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012	
7.4 Blatt 6	Erneuerung BÜ Bad Schussenried II – Kabeltrassenplan, Maßstab 1:200 vom 11.06.2012	
7.5	Berührungsschutz (Systemplan)	Nur zur Information
7.5 Blatt 1 (2)	Berührungsschutz (Systemplan) Bauwerksplan, Maßstab 1:20 vom 10.11.2011	
7.5 Blatt 2 (2)	Berührungsschutz Fußgängersteg km 133,108 Bauwerksplan, Maßstab 1:100, vom 10.11.2011	
7.6	Systemskizze Vogelschutz an OL-Anlagen	Nur zur Information
7.7	SÜ Biberach (Fußwegüberführung) – km 131,083	
7.7.1	Umbau SÜ Biberach – Bauwerksskizze, ohne Maßstab, vom 30.06.2015	
7.7.2	Umbau SÜ Biberach – Bauwerksplan - Draufsicht Maßstab 1:5/15/50, vom 30.06.2015	
7.7.3	Umbau SÜ Biberach – Bauwerksplan - Ansicht Maßstab 1:5/15/50, vom 30.06.2015	
8	Leitungen Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
8.1	Tabellarische Übersicht Leitungen Erläuterungen 1 Seite Leitungsbestand – Liste in Reihenfolge der Kilometrierung 10 Seiten, Leitungsbestand – Liste in alphabetischer Reihenfolge der Leitungsträger 10 Seiten	Nur zur Information
9	Grunderwerb Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
9.1 A	Grunderwerbsverzeichnis vom 01.08.2014	
9.2	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitte – Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
9.2 Blatt 1	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitt, Maßstab 1:10.000 vom 10.11.2011 (Übersichtsplan)	
9.2 Blatt 2	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitt, Maßstab 1: 10.000 vom 10.11.2011 (Übersichtsplan)	
9.2 Blatt 3	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitt, Maßstab 1: 10.000 vom 10.11.2011 (Übersichtsplan)	
9.2 Blatt 4	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitt, Maßstab 1: 10.000 vom 10.11.2011 (Übersichtsplan)	
9.2 Blatt 5	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitt, Maßstab 1: 10.000 vom 10.11.2011 (Übersichtsplan)	
9.2 Blatt 6	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitt, Maßstab 1: 10.000 vom 10.11.2011 (Übersichtsplan)	
9.2 Blatt 7	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitt, Maßstab 1: 10.000 vom 10.11.2011 (Übersichtsplan)	
9.2 Blatt 8	Übersicht Grunderwerb – Blattschnitt, Maßstab 1: 10.000 vom 10.11.2011 (Übersichtsplan)	
9.3	Grunderwerb Detailpläne Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
9.3 Blatt 1	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 2	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 3 A	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 01.08.2014 (Lageplan)	
9.3 Blatt 4	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 5	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 6	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
	(Lageplan)	
9.3 Blatt 7	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 8	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 9	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 10	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 11	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 12	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 13	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 14	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 15 A	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 01.08.2014 (Lageplan)	
9.3 Blatt 16	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 17	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 18 A	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 01.08.2014 (Lageplan)	
9.3 Blatt 19	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 20	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 21 A	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 01.08.2014 (Lageplan)	
9.3 Blatt 22	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 10.11.2011 (Lageplan)	
9.3 Blatt 23	Grunderwerb Detailplan Maßstab 1:500 vom 01.08.2014 (Lageplan)	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
10	Fachbeilage Geologie und Hydrogeologie	
	Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570 (Strecke 4500)	
	Bau-km 0,000 – Bau-km 2,474 (Strecke 4510)	
10.1	Erläuterungsbericht v. 14.10.2011, 25 Seiten inkl. Deckblatt.	Nur zur Information
11	Umweltverträglichkeitsstudie	
	Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
11.1	Bericht 144 Seiten vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2	Vorhandene und geplante Nutzung, Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
11.2.0	Vorhandene und geplante Nutzung (Legende), Maßstab 1:5000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2:Blatt 1	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2 Blatt 2	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2 Blatt 3	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2 Blatt 4	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2:Blatt 5	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2 Blatt 6	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2 Blatt 7	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2 Blatt 8	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2 Blatt 9	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.2 Blatt 10	Vorhandene und geplante Nutzung, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur	
	Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
		Nur zur Information

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
11.3.0	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur (Legende), Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 1	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 2	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 3	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 4	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 5	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 6	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 7	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 8	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 9	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.3 Blatt 10	Schutzgut Mensch, Landschaft und Kultur, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	Nur zur Information
11.4.0	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Legende), Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 1	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 4	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 5	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab	Nur zur

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
	1:5.000 vom 10.11.2011	Information
11.4 Blatt 6	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 7	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 8	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 9	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.4 Blatt 10	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5.	Auswirkungen auf die Schutzgüter	Nur zur
	Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	Information
11.5.0	Auswirkungen auf die Schutzgüter (Legende), Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5.Blatt 1	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5 Blatt 2	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5 Blatt 3	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5 Blatt 4	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5.Blatt 5	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5 Blatt 6	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5 Blatt 7	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5 Blatt 8	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5 Blatt 9	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
11.5 Blatt 10	Auswirkungen auf die Schutzgüter, Maßstab 1:5.000 vom	Nur zur

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
	10.11.2011	Information
11.6	Elektromagnetische Verträglichkeit	
11.6.0	Zusammenfassung elektromagnetische Verträglichkeit Stand 21.03.2014	Nur zur Information
11.6.1	Elektromagnetische Verträglichkeit Oberleitung	Nur zur Information
12	Schall und Erschütterung	Nur zur Information
	Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
12.1 A	Schalltechnische Untersuchung , Bericht, 69 Seiten inkl. Deckblatt vom 01.08.2014, Inkl. 11 Anhänge:	Nur zur Information
	Anh. 1: Kapitalisierung der Kosten gemäß Ablöserichtlinie für Schallschutzwände	Nur zur Information
	Anh. 2: Örtliche Bezüge der Teilbereiche u. Immissionsorte	Nur zur Information
	Anh. 3: Emissionspegel für die zul. Streckengeschwindigkeiten	Nur zur Information
	Anh. 4: Ergebnisse der Variantenuntersuchung	Nur zur Information
	Anh. 5: Ergebnistabelle d. Schalltechnischen Untersuchung Schiene	Nur zur Information
	Anh. 6: Ergebnistabelle der Schalltechnischen Untersuchung an der SÜ Biberach	Nur zur Information
	Anh. 7: Ergebnistabelle der Schalltechnischen Untersuchung Gesamtlärm (entfällt) Wird ersetzt durch Anhang 3 E.	Nur zur Information
	Änderungen / Ergänzungen	
	Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung –	Nur zur

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
	Gesamtlärmbetrachtung, Bericht, 9 Seiten inkl. Deckblatt vom 13.03.2014, Inkl. 3 Anhänge (Index E): Anh. 1 E: Emissionspegel Straße Anh. 2 E: Lageplanskizzen mit zusätzlich untersuchten Objekten Anh. 3 E: Ergebnistabelle Gesamtlärmuntersuchung (inkl. Lesehilfe), ersetzt Anh. 7.	Information Nur zur Information Nur zur Information Nur zur Information
12.2	Lagepläne Schall Blatt 1 – 20	Nur zur Information
12.2 Blatt 1	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 2	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 3	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 4	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 5	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 6	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 7	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 8	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 9	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 10	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 11	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 12	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 13	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 14	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 15	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 16	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 17	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 18	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 19	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.2 Blatt 20	Lageplan Schall, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	
12.3	Erschütterungstechnische Untersuchung Erläuterungsbericht:	Nur zur

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
	28 Seiten inkl. Deckblatt, vom 10.11.2011 Inkl. 6 Anhänge: Anh. 1: Tabelle 1: Angesezte Körperschall-Emissionspegel (Max-Hold-Werte), Tabelle 2: Entfernungsbedingte Körperschall-Pegelabnahme im Boden Anh. 2: Ergebnistabelle: Beurteilung der Erschütterungen an dem messtechnisch untersuchten Objekt, Bahn-km 132,7 Anh. 3: Messbericht km 121,4 Anh. 4 Messbericht zur Beweissicherung bei Bahn-km 132,7 Anh. 5: Messbericht km 140,5 Anh. 6: Zugrunde gelegte Betriebsprogramme	Information Nur zur Information Nur zur Information Nur zur Information Nur zur Information Nur zur Information
12.4	Lageplan zur Erschütterungstechnischen Untersuchung Lageplan Erschütterung, Maßstab 1:2000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
13	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570 Änderungen/Ergänzungen	
13.1 A	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag – Textteil: 90 Seiten inkl. Deckblatt, vom 10.11.2011, ergänzt am 01.08.2013,	Nur zur Information
14	FFH Verträglichkeit Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
14.1	FFH Verträglichkeitsprüfung – “Umlachtal und Riß südlich Biberach“ FFH Gebiet DE 7924-341 Erläuterungsbericht 44 Seiten vom 10.11.2011, inkl.	Nur zur Information

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
14.1.1	Literatur und Quellverzeichnis (3 Seiten), Übersichtskarten FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet DE 7924-341	
14.1.Blatt 1	Übersichtskarte, Maßstab 1:25.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
14.1.Blatt 2	Übersichtskarte (Lebensraum und Arten/Beeinträchtigung der Erhaltungsziele), Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
14.2	FFH Verträglichkeitsprüfung – “Vogelschutzgebiet Lindenweiher bei Biberach“, FFH-Gebiet DE 7924-401 Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	Nur zur Information
	Erläuterungsbericht 26 Seiten inkl. Deckblatt vom 10.11.2011, inkl. Literatur und Quellen (3 Seiten)	Nur zur Information
14.2.1	Übersichtskarte Maßstab 1:25.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
14.2.2	Übersichtskarte (Vogelarten/Beeinträchtigung der Erhaltungsziele), Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
14.2.3	Übersichtskarte (Maßnahmen zur Schadensbegrenzung), Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
14.3	FFH Verträglichkeitsprüfung – “Feuchtgebiete um Bad Schussenried“, FFH-Gebiet DE 8024-341 Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	Nur zur Information
	Erläuterungsbericht 33 Seiten inkl. Deckblatt vom 10.11.2011, inkl. Literatur und Quellen (3 Seiten)	Nur zur Information
14.3.1	Übersichtskarte, Maßstab 1:25.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
14.3.2	Übersichtskarte (Lebensraum und Arten/Beeinträchtigung der Erhaltungsziele), Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
15.1 A	Bericht , 168 Seiten inkl. Deckblatt vom 10.11.2011, mit Korrektur vom 01.08.2014, inkl. Literatur und Quellen (8	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
15.2	Bestands- und Konfliktpläne	
15.2.0	Bestands- u. Konfliktplan (Legende), Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2 Blatt 1	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2. Blatt 2	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2 Blatt 3	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2 Blatt 4	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2 Blatt 5	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2. Blatt 6	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2 Blatt 7	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2 Blatt 8	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2 Blatt 9	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5.000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.2. Blatt 10	Bestands- u. Konfliktplan, Maßstab 1:5000 vom 10.11.2011	Nur zur Information
15.3	Maßnahmenpläne trassennah	
15.3.0	Maßnahmenplan trassennah (Legende), ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3 Blatt 1	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3. Blatt 2	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3 Blatt 3	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3 Blatt 4	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
15.3 Blatt 5	10.11.2011 Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3. Blatt 6	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3 Blatt 7	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3 Blatt 8	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3 Blatt 9	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 10.11.2011	
15.3. Blatt 10 A	Maßnahmenplan trassennah, ohne Maßstabsangabe vom 01.08.2014	
15.4	Maßnahmenpläne trassenfern	
15.4 Blatt 1	Maßnahmenplan trassenfern A 4 (Laupheim-Bihlafingen), Maßstab 1:1.000 vom 10.11.2011	
15.4 Blatt 2	Maßnahmenplan trassenfern A 5 (Äpfinger Ried), Maßstab 1:1.000 vom 10.11.2011	
16	Zugzahlen Betriebsprogramm Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570 Inhaltsverzeichnis: Erläuterungen, 1 Seite Zugzahlen – Dieseltraktion, 5 Seiten Zugzahlen – elektrische Traktion, 5 Seiten	Nur zur Information
17	Leit- und Sicherungstechnik Bau-km 111,470 – Bau-km 154,570	
17.1	Systemskizze Signalübersichtsplan, ohne Maßstab vom 10.11.2011	Nur zur Information
17.2	Systemskizze Signalübersichtsplan, ohne Maßstab vom 10.11.2011	Nur zur Information
17.3	Systemskizze Signalübersichtsplan, ohne Maßstab vom 10.11.2011	Nur zur Information
18	Baustellenlogistik	

Anlage	Bezeichnung	Bemerkung
18.1	Baustelleneinrichtung und Baustellenzufahrt Gleisabsenkung 1 (Bahn-km 132,130) – Lageplan, Maßstab 1:1.000 vom 10.11.2011.	Nur zur Information
18.2	Baustelleneinrichtung und Baustellenzufahrt Gleisabsenkung 2 (Bahn-km 134,365) – Lageplan, Maßstab 1:1.000 vom 10.11.2011.	Nur zur Information
18.3 A	Baustelleneinrichtung und Baustellenzufahrt Gleisabsenkung 3 (Bahn-km 151,580) – Lageplan, Maßstab 1:1.000 vom 01.08.2014.	Nur zur Information
18.4	Baustelleneinrichtung und Baustellenzufahrt Gleisabsenkung 5 (Bahn-km 1,398, Strecke 4510) – Lageplan, Maßstab 1:1.000 vom 10.11.2011.	Nur zur Information

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

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

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

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

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

A.4.3 weitere Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.3.1 Passive Schallschutzmaßnahmen

Sofern die Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) überschreiten, haben die Eigentümer der betroffenen Gebäude Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV). Der Vorhabenträger hat sich für eine frühzeitige Umsetzung der vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen einzusetzen, so dass diese möglichst schon während der Bauphase Wirkung entfalten. Es muss gewährleistet sein, dass die erforderlichen baulichen Maßnahmen spätestens zur Inbetriebnahme umgesetzt sein können.

Anspruchsberechtigt sind die Eigentümer folgender Gebäude:

Berechnungspunkt ID	Adresse
---------------------	---------

Achstetten	
1	Einöde 1
Stadt Laupheim	
21	Westbahnhof 1
Schemmerhofen	
122	Grabenwiesen 1
169 - 170	Im Egarten 6
171	Im Egarten 1
176	Im Egarten (Flurst.-Nr.: 853/4)
177	Im Egarten (Flurstücks-Nr. 853/10)
198	Elsterweg 5
202	Finkenweg 1
207	Finkenweg 2
215	Fasanenweg 7 (laut LUBW-Kartenwerk Elsterweg 7)
216	Elsterweg 1
220	Am Bahnhof 1
Warthausen	
225	Altes Ried 1
226	Steinöschweg 1 (Gewerbe)
229	Riedweg 12/1
237	Riedweg 5
238	Ulmer Straße 39
241	Ulmer Straße 39
251	Ulmer Straße 16
253	Ulmer Straße 14
258	Ulmer Straße 6
261	Ulmer Straße 2
280	Museumsgässle 2
Stadt Biberach	
302	Ehinger Straße 100/2
303	Ehinger Straße 100/1
340	Bahnhofstraße (Bahnhofsgebäude)
343	Kiosk (Bahnhof)
351	Eisenbahnstraße 2

393	Hans-Liebherr-Straße 29
395	Hans-Liebherr-Straße 29
396	Hans-Liebherr-Straße 32
406	Gaststätte Birkenallee (Flurst.-Nr. 241
407	Birkenallee 50
Ummendorf	
417	Kalter Bach (Flurstücks-Nr. 913)
418	Kalter Bach 2
Hochdorf	
420	Staufersstraße 57
421	Staufersstraße 54
426	Bahnwärterhaus 1
430	Bahnhofstraße 27 (EG)
440	Schubertstraße (Flr.-Stücksnr. 391/3)
447	Bahnwärterhaus 1
448	Riedwiesen 1
453	Am Bahnhof (Flurst.-Nr.: 232/2)
455	Am Bahnhof 4
Ingoldingen	
460	Espach 6
472	Bachtal 1
476	Hervetsweiler 14
Bad Schussenried	
477	Bahnposten 1
501	Haarweiherweg 40
505 - 510	Am Bahnhof 2

A.4.3.2 Beeinträchtigung Außenwohnbereich

Der Vorhabenträger hat den Erstattungsberechtigten gemäß der Auflistung unter A.4.3.1 über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen hinaus gegebenenfalls eine angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung von tatsächlich zu schützenden Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze und ähnliche zum Aufenthalt geeignete Anlagen) zu leisten, soweit in diesen Außenwohnbereichen die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oberhalb der Tagesgrenzwerte des § 2 der 16.

BlmSchV liegen. Die Höhe der jeweiligen Entschädigung ist unter entsprechender Anwendung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) 1997, S. 434 zu ermitteln und mit dem Eigentümer zu vereinbaren.

A.4.3.3 Beeinträchtigungen während der Bauzeit, Baulärm

Der Vorhabenträger hat die Umleitungsplanung in der Stadt Biberach frühzeitig mit der Verkehrsbehörde abzustimmen und die geplante Vollsperrungsphase frühzeitig an die Stadtwerke Biberach und weitere Unternehmen des ÖPNV zu kommunizieren.

Im Zuge der weiteren Planung und Planungen zu den Bauabläufen hat eine Prüfung der Andienungsmöglichkeiten für die Baumaßnahme unter Berücksichtigung der Anmerkungen der Stadt Bad Schussenried zu erfolgen.

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

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

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

Falls es aus bahnbetrieblichen Gründen erforderlich wird, bestimmte Arbeiten zwingend im Nachtzeitraum durchzuführen, sind diese Vorgänge nach konkreter Festlegung der Bauzeiten und der eingesetzten Baumaschinen nochmals zu untersuchen. Soweit Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, hat der Vorhabenträger hierzu einen Antrag auf Zulassung von Ausnahmen bei der zuständigen Behörde zu stellen.

Die von Baulärm betroffenen Anwohner sind regelmäßig und rechtzeitig vorher über lärmintensive Bauarbeiten zu unterrichten. Dabei ist ein Ansprechpartner für Lärmbeschwerden konkret zu benennen.

Sind Schutzmaßnahmen während der Bauzeit technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, hat der Vorhabenträger den Betroffenen für die unzumutbaren Beeinträchtigungen von Wohnräumen und dem geschützten Außenwohnbereich eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen. Soweit keine Einigung erzielt wird, bleibt die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung einem

gesonderten Entschädigungsverfahren nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG i.V.m. § 22a AEG vorbehalten. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach einem dann einzuholenden Verkehrswertgutachten.

A.4.3.4 Erschütterungen während der Bauzeit

1. Der Abstand erschütterungsintensiver Arbeiten zur Bebauung ist insbesondere durch die Ausschöpfung der maximal möglichen Mastabstände so groß wie möglich zu wählen.
2. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Anwohner in den Bereichen, in denen Beeinträchtigungen durch Erschütterungen zu befürchten sind, umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren und die Dauer der zu erwartenden Erschütterungen zu informieren.
3. Sofern nach Vorliegen der detaillierten Baubetriebsplanung Überschreitungen der Anhaltswerte zu erwarten sind, hat der Vorhabenträger 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. In Bauabschnitten, in denen nachts die Einhaltung der Anhaltswerte nicht möglich ist, sind die erschütterungsintensiven Arbeiten in den Tageszeitraum zu verlegen.

A.4.3.5 Ökologische Bauüberwachung

1.

Die fachgerechte Durchführung aller Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich ist sicherzustellen. Hierzu sind die landschaftspflegerischen Maßnahmen während der Herstellungs- bzw. Bauphase durch eine ökologische Baubegleitung anzuleiten und zu beaufsichtigen. Die Aufgaben der ökologischen Baubegleitung ergeben sich aus Teil III des Umweltleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes. Es sind Gutachter mit geeigneter fachlicher Qualifikation einzusetzen. Der ökologische Baubegleiter ist dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der unteren Naturschutzbehörde spätestens mit der Vorlage der (technischen) Ausführungsplanung schriftlich zu benennen. Der ökologische Baubegleiter hat festzustellen bzw. dafür zu sorgen, dass die geplanten Ausgleichsmaßnahmen sowie die vereinbarten Vorkehrungen zur Vermeidung mit den geplanten Mitteln vollständig, richtig und entsprechend den vereinbarten Fristen durchgeführt werden. Er hat vor Baubeginn die ausführende Baufirma im Rahmen eines gemeinsamen Ortstermins in die landschaftspflegerischen Planaussagen und Aspekte einzuweisen. Von Seiten des

ökologischen Baubegleiters ist unter den genannten Vorgaben ein Bericht über die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen zu erstellen.

2.

Der Bericht ist dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der unteren Naturschutzbehörde bis spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Maßnahmen vorzulegen. Die notwendigen und im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen sind bereits in den jeweiligen Ausschreibungen der Bauleistungen zu berücksichtigen.

3.

Auf den ausgewiesenen Ausgleichsflächen sind die Entwicklungs- und Pflegevorgaben in einem landschaftspflegerischen Ausführungsplan oder Pflegeplan zu konkretisieren und durch vertragliche Vereinbarungen langfristig zu sichern. Der Pflege- und Entwicklungsplan ist vorab mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

4.

Für Gehölzpflanzungen sind gebietsheimische Arten regionaler Herkunft zu verwenden. Die Neuschaffung von Magerrasen und Extensivgrünland ist entsprechend den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplans unter Verwendung autochthonen Samenmaterials durchzuführen.

5.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen ist eine Besichtigung und Abnahme der Ausgleichsflächen unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen. Der unteren Naturschutzbehörde sollte nach der Planfeststellung eine Daten-CD mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan und den dazugehörigen Karten übersendet werden.

A.4.3.6 Natur- und Artenschutz

A.4.3.6.1 Ausführungsplanung und Maßnahmenumsetzung

Details zur Umsetzung der Pflegemaßnahmen der LBP-Maßnahme A3 sind im Zuge der Ausführungsplanung in fachbehördlicher Abstimmung festzulegen.

Die Deutsche Ameisenschutzwerke Leutkirch ist in die weiteren Planungen einzubinden.

Sollten während der Bautätigkeiten Beleuchtungsanlagen eingesetzt werden, sind insektenfreundliche Beleuchtungssysteme zu verwenden.

A.4.3.6.2 Zauneidechse

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

- bei Laupheim (Strecke 4510 ca. Bahn-km 1,4),
- bei Biberach (Brücken bei ca. Bahn-km 132,1 und Bahn-km 134,3),
- bei Hochdorf (ca. Bahn-km 141,1)
- sowie bei Bad Schussenried (ca. Bahn-km 151,6)

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

Projektbedingte Gehölzrückschnitte sind als vorlaufende Maßnahme vor dem Eingriff in Zauneidechsenlebensräume durchzuführen.

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

A.4.3.6.3 Nachtkerzenschwärmer

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

A.4.3.6.4 Vogelschutz an Oberleitungen

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

A.4.3.6.5 Ausnahmen vom Biotopschutz

Für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen werden gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG Ausnahmen nach Maßgabe der Planunterlagen zugelassen. Die Höhere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erteilt.

A.4.3.6.6 Mauersegler

Die Nistkästen für Mauersegler am Steg im Bahnhofsbereich der Stadt Biberach sind bei Bedarf außerhalb der Brutzeit und rechtzeitig vor Baubeginn zu entfernen bzw. gegebenenfalls die Abbrucharbeiten außerhalb der Brutzeit durchzuführen.

A.4.3.6.7 Fledermäuse

Sofern bei Fledermäusen eine Umsiedlung erforderlich werden sollte, hat der Vorhabenträger rechtzeitig geeignete Ersatzquartiere in fachbehördlicher Abstimmung bereit zu stellen und die Umsetzung durch eine ökologische Bauaufsicht zu begleiten.

Vor der Fällung von Bäumen mit Hohlräumen, die sich als Fledermausquartiere eignen, sind geeignete Ersatzhabitate in Abstimmung mit den Fachbehörden zur Verfügung zu stellen und in diesem Zusammenhang auch die Anlage von „Totholzpyramiden“ zu prüfen.

A.4.3.6.8 Biber

Die Biberreviere am Lindenweiher und beim Feuchtbiotop Hochdorf sind im Zuge der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Maßnahme V5_{ASB} ist gegebenenfalls auf diese Bereiche auszudehnen.

A.4.3.7 Vollzugskontrolle

Bis zum 31.01.2016 hat der Vorhabenträger dem Eisenbahn-Bundesamt die nachfolgend aufgeführten Angaben unter Verwendung elektronischer Vordrucke gemäß § 5 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen zu übermitteln:

- die Bezeichnung der Zulassungsbehörde und das Aktenzeichen
- das Datum des Zulassungsbescheides
- die Bezeichnung des Vorhabens durch die Zulassungsbehörde
- die Art des den Eingriff verursachenden Vorhabens
- den Namen und die Anschrift des Verursachers des Eingriffs
- die Lage der Kompensationsfläche durch Benennung von Gemeinde, Markung, Flur, Flurstück und Flächengröße
- eine Kurzbeschreibung der Kompensationsmaßnahme, insbesondere Ausgangszustand, Zielzustand, Entwicklungs- und Unterhaltungsmaßnahmen
- Maßgaben zur fristgerechten Umsetzung der Kompensationsmaßnahme und zum festgesetzten Unterhaltungszeitraum
- den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen.

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

Die o. g. Verpflichtung gilt auch als erfüllt, wenn die gesetzlich geforderten Daten über das Kompensationsflächen-Kataster des Bahn-Umweltzentrums an das Eisenbahn-Bundesamt und das Land Baden-Württemberg gemeldet wurden.

A.4.3.8 Leitungen

A.4.3.8.1 terranets bw GmbH (ehem. GVS Netz)

Im Bereich der Bahntrasse, von km 111,147 – 154,570, befinden sich keine Anlagen der terranets bw GmbH und keine von Open-Grid-Europe GmbH und der terranets bw GmbH gemeinschaftlich genutzten Anlagen.

Sollten sich jedoch im Rahmen der weiteren Planungen Näherungen zu den Gashochdruckanlagen ergeben, ist der Leitungsträger entsprechend zu informieren.

A.4.3.8.2 Erdgas Südwest GmbH

Im Bereich Achstetten und Laupheim befinden sich 2 Leitungskreuzungen. Es handelt sich dabei um Erdgas-Hochdruckleitungen DN 200 ST, PN 16, mit Steuerkabel. Die Leitungen sind KKS-geschützt. Weitere 2 Leitungskreuzungen befinden sich im Streckenabschnitt Laupheim West – Laupheim Stadt. Diese Kreuzungen sind unbedingt bei der Planung und Bauausführung zu beachten.

Bei wesentlichen Änderungen der Höhenlage der Geländeoberflächen (Abtrag > 10 cm, Auftrag > 30 cm) sowie anderen Maßnahmen, die die Gasleitungen tangieren, ist die Erdgas Südwest GmbH, Organisationseinheit KSOM in Munderkingen, unter Telefon (07393) 958 111 rechtzeitig in die Planung miteinzubeziehen.

A.4.3.8.3 Deutsche Telekom Technik GmbH TINL Südwest

Die Baumaßnahme ist so mit der Deutschen Telekom abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien vermieden werden. Nach Aufnahme des elektrischen Fahrbetriebs auf der Strecke soll eine Messung der real wirkenden Längsspannungen durchgeführt werden.

A.4.3.8.4 EnBW Regional AG (jetzt Netze BW GmbH)

Das ausführende Bauunternehmen hat vor Beginn der Bauarbeiten eine Planauskunft unter Telefon (07351) 53-2230 einzuholen, und die EnBW Regional AG bei den weiteren Planungen einzubeziehen. Der Umfang und die zeitliche Abwicklung der notwendigen Maßnahmen an den Leitungen der EnBW sind rechtzeitig mit dem Leitungsträger abzustimmen.

A.4.3.8.5 E.wa.riss Netze GmbH

Die Maststandorte der Oberleitungsmaste sind zu überprüfen, um eine Überschneidung mit Leitungen der E.wa.riss GmbH & Co. KG gänzlich zu vermeiden.

Die Vorgaben bezüglich der Schutzstreifenbreite, Nutzungsbeschränkungen, Bauausführung, Umlegung/Sicherung von Leitungen usw. sind im Rahmen der Entwurfsplanung zu berücksichtigen. Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist der Leitungsträger vom ausführenden Bauunternehmen unter Telefon (07351) 52906-207 zu informieren.

A.4.3.9 Stadt Biberach

Die Stadt ist frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme in die weiteren Planungen zur Gleisabsenkung bei Bahn-km 132,220 einzubinden, damit die Stadt den Endausbau eines dortigen Hochwasserentlastungskanals abstimmen kann.

Die vorübergehende Nutzung des bauzeitlich beanspruchten, im städtischen Ökokonto eingestellten Flurstücks 272 ist rechtzeitig mit dem Pächter abzustimmen, und nach Abschluss der Baumaßnahme wieder ordnungsgemäß und entsprechend dem Zustand vor dem Eingriff wieder herzustellen. Die erforderlichen Maßnahmen sind mit dem Grünplaner des Stadtplanungsamtes abzustimmen.

Die erforderliche Netzform ist mit den Fachbehörden der Stadt Biberach abzustimmen (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 2.5.19, Brücke Freiburger Straße, und 2.5.24, Stahlsteg innerhalb des Bahnhofs Biberach Süd).

A.4.3.10 Neubau der Straßenüberführung in Biberach (Bahn-km 131,587)

Bei den Verbauarbeiten dürfen nur erschütterungsarme Verfahren angewandt werden.

Bei Gebäuden im kritischen Abstandsbereich im Umfeld der Straßenüberführung (in der Regel unter 25 m) wird eine bauliche Beweissicherung vorgenommen.

A.4.3.11 Denkmalschutz

Sollten während der Bauausführung/Durchführung der Maßnahme, insbesondere bei Erdarbeiten und Arbeiten im Bereich von Gründung und Fundamenten Funde (beispielsweise Scherben, Metallteile, Knochen) und Befunde (z.B. Mauern, Gräber, Gruben, Brandschichten) entdeckt werden, ist die Archäologische Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Tübingen unverzüglich zu benachrichtigen. Fund und Fundstelle sind bis zur Begutachtung, mindestens bis zum Ablauf des 4. Werktages nach Anzeige, unverändert im Boden zu belassen.

Der Vorhabenträger hat frühzeitig mit dem Landesamt für Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen und den Beginn der Baumaßnahme anzuzeigen.

Querschnitts- oder Höhenveränderungen des Durchlasses im Bereich des Olzreuter Rieds (Bauwerksverzeichnis 2.5.69) sind zu unterlassen. Eine Befahrung der Mooroberfläche des Olzreuter Rieds mit Baufahrzeugen, auch entlang des Bahndammes, hat zu unterbleiben.

A.4.3.12 Belange des Straßenbaulastträgers

Bei Bepflanzungen am Fahrbahnrand der Bundes- und Landesstraßen sind die von Topografie und zulässiger Geschwindigkeit abhängigen Mindestabstände entsprechend den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) zu beachten und anzuwenden.

Die Südbahn kreuzt die Kreisstraße K 7523, die Kreisstraße K 7527, die Kreisstraße K 7563, die Kreisstraße K 7564 und die Kreisstraße K 7559.

Im Vorfeld der Planungen dieses Planfeststellungsbeschlusses wurden an den Bahnübergängen oben angeführter Kreisstraßen verschiedene Ausbauplanungen zwischen Deutscher Bahn AG und dem Landkreis Biberach abgestimmt.

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

- den von den Kreisen Biberach und Alb-Donau geplanten Geh- und Radweg im Zuge der K 7523 bzw. K 7412 zwischen Achstetten und Ersingen,
- die Änderungen am Bahnübergang K 7527 Schemmerberg,
- die Änderungen an den Bahnübergängen K 7563 Schweinhausen und K 7564 Hochdorf,
- die Planung zum Umbau des Bahnübergangs K 7559 Otterswang-Laimbach

in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen.

Im Falle baulicher Veränderungen (z.B. das Errichten/Versetzen der Maste bzw. die Erneuerung von Leitungskabeln) ist ein Sicherheitsabstand der Maste zum Fahrbahnrand der betroffenen klassifizierten Straßen im Benehmen mit dem Straßenamt beim Landratsamt Biberach festzulegen. Bei Arbeiten im Luftraum der betroffenen Straßen sind die Verkehrsteilnehmer durch entsprechende Schutzgerüste oder Netze zu schützen.

A.4.3.13 Belange der Wasserwirtschaft

1.

Der Anschluss der neuen Straßenentwässerung der „Eselsbrücke“ (Brücke im Zuge der Eisenbahnstraße (B 465), Bahn-km 131,575) an die bestehende Kanalisation ist mit der Stadtentwässerung Biberach abzustimmen.

2.

Erkenntnisse aus den Hochwassergefahrenkarten sind in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen.

3.

Die noch ausstehende fachtechnische Abgrenzung zum geplanten Wasserschutzgebiet auf Gemarkung Hochdorf und ggf. eine Schutzgebietsausweisung sollten im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden.

4.

Wenn unerwartet Grundwasser angetroffen wird, ist unverzüglich die untere Wasserbehörde zu informieren.

5.

Alle Erdarbeiten sind so durchzuführen, dass eine Beeinträchtigung von Gewässern nicht stattfindet.

A.4.3.14 Altlasten und Bodenschutz

Die Vorgaben der BBodSchV sind zu beachten. Der Erdaushub ist zu überwachen. Werden Bodenverunreinigungen festgestellt ist umgehend das Landratsamt Biberach, Amt für Bauen und Naturschutz zu benachrichtigen. In Abstimmung mit dem Landratsamt Biberach werden ggf. erforderliche Maßnahmen festgelegt.

Die Handlungshilfe für die Verwertung von Gleisschotter in Baden-Württemberg (LUBW 2008) ist zu beachten. Bei Abbruchmaßnahmen und der anschließenden Verwertung von Bauschuttrecyclingmaterial sind die vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Bauschuttrecyclingmaterial (sogenannter Dihlmann-Erlass) zu beachten.

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 in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

A.4.3.15 Militärische Landesverteidigung

Das Landeskommmando Bayern - Verkehrsinfrastruktur & Wallmeister, Ingolstädter Straße 240 in 80939 München ist frühzeitig schriftlich über temporäre Nutzungseinschränkungen für militärische Eisenbahntransporte/-verladungen während der Bauzeit zu informieren.

Sofern Baumaßnahmen das Militärstraßennetz berühren, sind die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS)“ einzuhalten.

A.4.3.16 Öchsle Bahn AG, nichtöffentliche und nicht bundeseigene Eisenbahnen

Die Hinweise der Landeseisenbahnaufsicht in der Stellungnahme vom 17.01.2013, Gz 59282 ILEA (130003/4500) sind im Zuge der weiteren Planung zu beachten und die nichtöffentlichen und nicht bundeseigenen Eisenbahnen in die weiteren Schritte mit einzubeziehen.

Die Trasse und Gleislage der Öchsle-Bahn ist zu berücksichtigen, der notwendige Regellichtraum ist sicherzustellen und die Hinweise bezüglich der Bauausführung im Schreiben der Öchsle-Bahn AG vom 19.11.2012 sind zu beachten. Falls auf dem Öchsle-Bahngelände Maßnahmen erforderlich werden sollten, ist rechtzeitig Kontakt mit dem Unternehmen aufzunehmen.

A.5 Entscheidung 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 der Vorhabenträger. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben hat die Elektrifizierung der Südbahn zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 111,470 bis km 154,570 der Strecke 4500 Ulm – Friedrichshafen, Bahn-km - 0,587 bis 2,474 der Strecke 4510 Laupheim West – Laupheim Stadt sowie Strecke 4513 Laupheim West, W232 – W251 (Südcurve).

Vorgesehen ist eine Oberleitungsanlage entsprechend der geplanten Streckengeschwindigkeit bis 160 km/h. Hierzu werden beiderseits der Gleise Oberleitungsmasten errichtet. Die Abstände zwischen den Masten variieren zwischen 25 m und 76 m. Die Maste sind etwa 12 m hoch. Zur Stabilisierung der Oberleitungsspannung sind aufgrund der Einspeisungsentfernungen (zwischen km 111,470 und km 115,470) Verstärkungsleitungen erforderlich, die wie die Speiseleitungen auf den Oberleitungsmasten beiderseits der Strecke mitgeführt werden. Bei den Strecken 4510 und 4513 (Bahnstrecke Laupheim West – Laupheim Stadt und Südcurve Laupheim) ist eine Verstärkungsleitung nicht erforderlich. Die Regelfahrdrahthöhe über Schienenoberkante (SO) beträgt 5,50 m bei einer Regelsystemhöhe von 1,80 m/1,40 m. Der Regelabstand der Masten zur Gleisachse beträgt 3,70 m. Im Regelfall werden die Masten auf bahneigenem Gelände errichtet. In einzelnen Bereichen ist es jedoch erforderlich, die Maste außerhalb der bisherigen Bahngrenze zu gründen.

Da vorgesehen ist, die Höchstgeschwindigkeit von derzeit 140 km/h auf 160 km/h anzuheben, muss stellenweise die Trassierung in der Höhenlage bzw. im Radius angepasst werden. Bestehende Bahnübergänge müssen ertüchtigt werden.

Im Einzelnen sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

Gleisabsenkungen:

- Unter der Straßenüberführung der B 30 bei Laupheim (Strecke 4510) wird bei km 1,398 die Bahnstrecke um 80 cm abgesenkt. Die Böschung wird beidseitig an die neue Gleislage angepasst. Die ankommenden Wässer werden versickert.
- Unter der Straßenüberführung der L 1200 (Königsbergerallee Biberach) bei km 132,119 wird das östliche Gleis um ca. 27 cm abgesenkt. Die Dammschulter wird

angepasst. Auswirkungen auf den Querschnitt des Dammes ergeben sich nicht. Die ankommenden Wässer werden wie bisher über die Dammschulter abgeleitet und versickert.

- Unter der B 312 in Rißegg (Waldseer Straße Nähe Jordanei) bei km 134,355 wird das östliche Gleis um ca. 16 cm abgesenkt. Die Dammschulter wird angepasst. Auswirkungen auf den Querschnitt des Dammes ergeben sich nicht. Die ankommenden Wässer werden wie bisher über die Dammschulter abgeleitet und versickert.
- Unter der B 30 im Bereich von Hochdorf bei km 141,121 wird das Streckengleis Ulm-Friedrichshafen um ca. 17 cm und das Gegengleis um ca. 9 cm abgesenkt.
- Unter der L 275 in Bad Schussenried (Waldseer Straße) werden bei km 151,580 das Bahnhofsgleis 501 um ca. 5 cm und das östliche Streckengleis Friedrichshafen-Ulm um ca. 9 cm abgesenkt. Die vorhandenen Gleisentwässerungen werden angepasst.

Die Gleise werden in den anzupassenden Abschnitten komplett zurückgebaut. Der Gleisoberbau wird komplett erneuert.

Straßenüberführungen:

Die **Feldwegüberführung in Laupheim** (Bruckgasse/Viehweide zur Kiesgrube Laupheim-Obersulmetingen) bei Bahn-km 118,720 wird abgebrochen und neu errichtet. Eine Gleisabsenkung um 90 cm wurde im Vorfeld untersucht und aus konstruktiven und Kostengründen verworfen. Das neue Brückenbauwerk hat eine lichte Breite von ca. 6,50 m zwischen den Schutzplanken und eine Fahrbahnbreite von ca. 5 m.

Die **Straßenüberführung der B 465 (Eisenbahnstraße) in Biberach** bei Bahn-km 131,575 (Eselsbrücke) wird abgebrochen und neu gebaut. Hier wäre eine Gleisabsenkung um 110 cm erforderlich, die aus konstruktiven Gründen ebenfalls verworfen wurde: Die vorhandenen Bahnsteige im Bahnhof Biberach müssten umgebaut werden. Außerdem folgt kurz nach der Querung eine Eisenbahnüberführung über die Riß, die nicht abgesenkt werden kann.

Die ausgelegte Planung wurde auf Anregung der Straßenbauverwaltung dahingehend geändert, dass anstatt einer Flachgründung eine Tiefengründung erfolgt.

Die Planunterlagen sahen ursprünglich den **Abbruch des Fußgängerstegs am Bahnhof Biberach** bei km 131,083 vor. Dem stehen allerdings denkmalpflegerische Belange entgegen, weshalb mit der Denkmalschutzbehörde Erhaltungsmöglichkeiten geprüft wurden und entsprechend umgesetzt werden. (vgl. hierzu unten B 4.13).

Von der Planung umfasst ist auch eine **Trassierungsänderung**: Zwischen dem Bahnübergang der Bahnhofstraße in Hochdorf (K7564) und der Straßenüberführung der B 30 verläuft die Bahnstrecke in einem Linksbogen. Aufgrund der vorgesehenen Geschwindigkeitserhöhung muss hier der Kurvenradius erweitert und damit die Gleislage

verändert werden (km 140,698 – 141,070). Die Gleise werden seitlich, bis maximal 60 cm im Kurvenscheitel, in Richtung Sportgelände verschoben. Die vorhandenen Böschungen zum angrenzenden Gelände bleiben unverändert. Die ankommenden Wässer aus der Böschung und dem Gleisbereich werden mit der vorhandenen, in der Lage anzupassenden Tiefenentwässerung gefasst und wie bisher in die bestehende Vorflut abgeleitet.

Weitere, in einzelnen Abschnitten erforderliche Anpassungen erfolgen im Rahmen der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten am Oberbau. Bei diesen Anpassungen der Überhöhung des Gleises kommt es nicht zu Lageveränderungen.

Die **Bahnübergänge** bei km 153,149 und 153,780 in Bad Schussenried (Kreuzungsbereiche Laimbacher Straße (K 7559) bzw. Schussentalweg (Wirtschaftsweg) können in der vorhandenen Technik nicht angepasst werden und werden daher erneuert.

Im Planfeststellungsabschnitt 2 haben die Bahnhöfe Laupheim West und Biberach eigene Mittelspannungsstationen. Bei allen anderen Betriebsstellen werden die elektrischen Energieanlagen direkt aus dem öffentlichen Netz gespeist. Die nachgeordneten Verteiler müssen überprüft und ggf. mit Fehlerstrom-Schutzschaltern (TT-System) ausgerüstet werden. Für die Stromversorgungen der Personenverkehrsanlagen ergeben sich keine Änderung, da bei der Übernahme der Anlagen durch die DB Station&Service AG bereits ein TT-System eingerichtet wurde. Bei den übrigen Direkteinspeisungen aus dem öffentlichen Netz erfolgt der Einbau von Fehlerstrom-Schutzschaltern in den bestehenden Verteilern. Im Bahnhof Bad Schussenried werden im bestehenden Relaisgebäude Zähleranschluss und Hauptverteiler für die DB neu eingerichtet.

Die wesentlichen technischen und baulichen Bestandteile des Vorhabens sind in den Planunterlagen beschrieben, die dieser Entscheidung zugrunde gelegt sind.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträger), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hat mit Schreiben vom 21.11.2011, Az. I.BV-SW-P(I), eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Ulm, Elektrifizierung Südbahn PfA 2 (Ulm-Friedrichshafen-Lindau-Aeschach)“ beantragt. Der Antrag ist am 22.11.2011 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 28.02.2012 und 27.03.2012 wurde der Vorhabenträger um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden am 18.06.2012 wieder vorgelegt. Letztmalig ergänzte Unterlagen wurden am 23.08.2012 eingereicht.

Am 24.08.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Amprion GmbH (ehem.REW) Betrieb/Projektierung	44139 Dortmund, Rheinlanddamm 24
Bundesamt f. Infrastruktur der Bundeswehr Kompetenzzentrum Baumanagement Stgt	70374 Stuttgart, Nürnberger Str. 184
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BIImA - Verwaltungsaufgaben-	76149 Karlsruhe, Tennesseeallee 2-4
DB Services Immobilien GmbH	76137 Karlsruhe, Bahnhofstraße 5
Deutsche Post Immobilienservice GmbH Niederlassung München	80006 München, Postfach 20 06 13
Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH TINL Südwest PTI 23 Ulm	89073 Ulm, Olgastraße 63
Deutsche Telekom Technik GmbH TINL Südwest	78166 Donaueschingen, Adolf-Kolping-Str. 2-4
e.wa riss Netze GmbH	88400 Biberach, Freiburger Straße 6
EnBW Regional AG	70174 Stuttgart, Kriegbergstraße 32
Erdgas Südwest Netz GmbH	89597 Munderkingen, Brunnenbergstraße 27
Gasunie Deutschland Services GmbH	30177 Hannover, Pelikanplatz 5
Industrie und Handelskammer Ulm	89073 Ulm, Olgastraße 98-101
Kabel BW GmbH	70327 Stuttgart, Hedelfingerstr. 60
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	70174 Stuttgart, Büchsenstraße 54
Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Ulm	89075 Ulm, Mähringer Weg 148
Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg	70182 Stuttgart, Olgastraße 13
Landratsamt Alb-Donau-Kreis	89077 Ulm, Schillerstraße 30
Landratsamt Biberach	88400 Biberach, Rollinstraße 3
Öchsle Bahn AG Kreissparkasse Biberach	88400 Biberach, Zeppelinring 27 - 29
RAB Alb-Bodensee	89073 Ulm, Karlstraße 31-33
Regierungspräsidium Freiburg, LA für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	79095 Freiburg, Albertstr.5 (Abhofach)
Regierungspräsidium Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege	73728 Esslingen, Berliner Straße 12
Regierungspräsidium Tübingen Abt. 5, Landesbetrieb Gewässer, 53.1	72072 Tübingen, (Umwelt)

Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 21	72072 Tübingen, (Raumordnung)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 26	72072 Tübingen, (Denkmalpflege)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Referat 32	72072 Tübingen, (Landwirtschaft)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Referat 33	72072 Tübingen, (Fischereiwesen)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 4	72072 Tübingen, (Straßenwesen und Verkehr)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 52	72072 Tübingen, (Gewässer und Boden)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 55	72072 Tübingen, (Naturschutz Recht)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 6, Referat 64-40	72072 Tübingen, (SB Verkehr)
Regierungspräsidium Tübingen Landesbetrieb Forst BW	72074 Tübingen, Fachbereich 82
Regionalverband Donau-Iller	89073 Ulm, Schwamberger Straße 35
terraneTS bw GmbH (ehem. GVS Netz)	70565 Stuttgart, Am Wallgraben 135
Transnet BW (ehem. EnBW)	70174 Stuttgart, Kriegbergstraße 32
Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Ulm	89075 Ulm, Mähringer Weg 148
Wehrbereichsverwaltung Süd, Dezernat III 4	70374 Stuttgart, Nürnberger Str. 184
Zweckverband Bodensee- Wasserversorgung BWV	70563 Stuttgart, Hauptstraße 163
Zweckverband Landeswasserversorgung Geschäftsleitung	70182 Stuttgart, Schützenstrasse 4

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in den Gemeinden Achstetten, Ingoldingen, Hochdorf, Ummendorf, Warthausen, Maselheim, Schemmerhofen und den Städten Laupheim, Biberach und Bad Schussenried vom 15.10.2012 bis 14.11.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden

- am 12.10.2012 im Amtsblatt der Stadt Bad Schussenried,
- am 12.10.2012 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Ingoldingen,
- am 02.10.2012 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Hochdorf,
- am 12.10.2012 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Ummendorf,
- am 10.10.2012 im Mitteilungsblatt der Stadt Biberach,
- am 12.10.2012 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Warthausen,
- am 12.10.2012 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Maselheim,
- am 12.10.2012 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Schemmerhofen,
- am 13.10.2012 in der Schwäbischen Zeitung, Ausgabe Laupheim, außerdem in den Mitteilungsblättern Obersulmetingen am 09.10.2012 und Bihlafingen am 11.10.2012, und
- am 10.10.2012 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Achstetten

ortsüblich bekannt gemacht. Nicht ortsansässige Betroffene wurden über die öffentliche Auslegung der Planunterlagen informiert.

Ende der Einwendungsfrist war der 28.11.2012.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen haben 52 private Einwender fristgerecht Einwendungen erhoben

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 a.F.).

Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden Württemberg e.V.	70186 Stuttgart, Neue Straße 150
BUND - Regionalgeschäftsstelle Donau Iller	89073 Ulm, Pfauengasse 28
Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverb. Baden- Württemberg e.V.	70178 Stuttgart, Marienstraße 28
Deutsche Ameisen Schutzwarte Hr. F. Gregetz	88299 Leutkirch, Burgstraße 16
Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.	70190 Stuttgart, Reitzensteinstraße 8
Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.	70597 Stuttgart, Felix-Dahn-Straße 41
Landesnatschutzverband B.-W. Geschäftsstelle	70182 Stuttgart, Olgastraße 19
Naturschutzbund Deutschland Kreisgruppe Biberach	88441 Mittelbiberach, Laurenbühlstr. 10
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.	70597 Stuttgart, Königstraße 74
Schwäbischer Albverein e.V.	70174 Stuttgart, Hospitalstraße 21 B
Schwarzwald Verein	(keine direkte Beteiligung), Bismarckallee, Freib.

B.1.3.4 Erörterung

Das Regierungspräsidium Tübingen hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 29.04.2014 im Landratsamt in Biberach erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden sowie den Privaten mit Schreiben vom 19.03.2014 mitgeteilt.

Der Erörterungstermin wurde

- am 21.03.2014 im Amtsblatt der Stadt Bad Schussenried,
- am 20.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Ingoldingen,
- am 19.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Hochdorf,
- am 21.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Ummendorf,
- am 19.03.2014 im Mitteilungsblatt der Stadt Biberach,
- am 21.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Warthausen,
- am 21.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Maselheim,
- am 21.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Schemmerhofen,
- am 21.03.2014 in der Schwäbischen Zeitung, Ausgabe Laupheim, außerdem in den Mitteilungsblättern Obersulmetingen am 18.03.2014 und Bihlafingen am 20.03.2014, und
- am 20.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde ortsüblich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat das Regierungspräsidium Tübingen eine Niederschrift erstellt.

B.1.4 Anhörungsverfahren zur Planänderung

Mit Schreiben vom 19.03.2014 hat das Regierungspräsidium Tübingen eine ergänzende Anhörung zum geänderten Schallschutzkonzept (geänderte Gesamtlärbetrachtung) eingeleitet.

B.1.4.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Amprion GmbH (ehem.REW) Betrieb/Projektierung	44139 Dortmund, Rheinlanddamm 24
Bundesamt f. Infrastruktur der Bundeswehr Kompetenzzentrum Baumanagement Stgt	70374 Stuttgart, Nürnberger Str. 184
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BImA - Verwaltungsaufgaben-	76149 Karlsruhe, Tennesseeallee 2-4
DB Services Immobilien GmbH	76137 Karlsruhe, Bahnhofstraße 5
Deutsche Post Immobilienservice GmbH	80006 München, Postfach 20 06 13

Niederlassung München	
Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH TINL Südwest PTI 23 Ulm	89073 Ulm, Olgastraße 63
Deutsche Telekom Technik GmbH TINL Südwest	78166 Donaueschingen, Adolf- Kolping-Str. 2-4
e.wa riss Netze GmbH	88400 Biberach, Freiburger Straße 6
EnBW Regional AG	70174 Stuttgart, Kriegbergstraße 32
Erdgas Südwest Netz GmbH	89597 Munderkingen, Brunnenbergstraße 27
Gasunie Deutschland Services GmbH	30177 Hannover, Pelikanplatz 5
Industrie und Handelskammer Ulm	89073 Ulm, Olgastraße 98-101
Kabel BW GmbH	70327 Stuttgart, Hedelfingerstr. 60
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	70174 Stuttgart, Büchsenstraße 54
Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden- Württemberg, Amt Ulm	89075 Ulm, Mähringer Weg 148
Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg	70182 Stuttgart, Olgastraße 13
Landratsamt Alb-Donau-Kreis	89077 Ulm, Schillerstraße 30
Landratsamt Biberach	88400 Biberach, Rollinstraße 3
Öchsle Bahn AG Kreissparkasse Biberach	88400 Biberach, Zeppelinring 27 - 29
RAB Alb-Bodensee	89073 Ulm, Karlstraße 31-33
Regierungspräsidium Freiburg, LA für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	79095 Freiburg, Albertstr.5 (Abhofach)
Regierungspräsidium Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege	73728 Esslingen, Berliner Straße 12
Regierungspräsidium Tübingen Abt. 5, Landesbetrieb Gewässer, 53.1	72072 Tübingen, (Umwelt)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 21	72072 Tübingen, (Raumordnung)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 26	72072 Tübingen, (Denkmalpflege)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Referat 32	72072 Tübingen, (Landwirtschaft)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Referat 33	72072 Tübingen, (Fischereiwesen)

Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 4	72072 Tübingen, (Straßenwesen und Verkehr)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 52	72072 Tübingen, (Gewässer und Boden)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 55	72072 Tübingen, (Naturschutz Recht)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 6, Referat 64-40	72072 Tübingen, (SB Verkehr)
Regierungspräsidium Tübingen Landesbetrieb Forst BW	72074 Tübingen, Fachbereich 82
Regionalverband Donau-Iller	89073 Ulm, Schwamberger Straße 35
terraneTS bw GmbH (ehem. GVS Netz)	70565 Stuttgart, Am Wallgraben 135
Transnet BW (ehem. EnBW)	70174 Stuttgart, Kriegbergstraße 32
Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Ulm	89075 Ulm, Mähringer Weg 148
Wehrbereichsverwaltung Süd, Dezernat III 4	70374 Stuttgart, Nürnberger Str. 184
Zweckverband Bodensee- Wasserversorgung BWV	70563 Stuttgart, Hauptstraße 163
Zweckverband Landeswasserversorgung Geschäftsleitung	70182 Stuttgart, Schützenstrasse 4

B.1.4.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in den Rathäusern von Achstetten, Laupheim, Schemmerhofen, Maselheim, Warthausen, Biberach, Ummendorf, Hochdorf, Ingoldingen und Bad Schussenried vom 24.03.2014 bis 23.04.2014 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden

- am 21.03.2014 im Amtsblatt der Stadt Bad Schussenried,
- am 20.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Ingoldingen,
- am 19.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Hochdorf,
- am 21.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Ummendorf,
- am 19.03.2014 im Mitteilungsblatt der Stadt Biberach,
- am 21.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Warthausen,
- am 21.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Maselheim,
- am 21.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Schemmerhofen,

- am 21.03.2014 in der Schwäbischen Zeitung, Ausgabe Laupheim, außerdem in den Mitteilungsblättern Obersulmetingen am 18.03.2014 und Bihlafingen am 20.03.2014, und
- am 20.03.2014 im Mitteilungsblatt der Gemeinde ortsüblich bekannt gemacht.

Ende der Einwendungsfrist war der 23.04.2014.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 27 Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen, die meisten aus Ingoldingen-Gensenweiler und Hochdorf.

B.1.4.3 Erörterung

Das Regierungspräsidium Tübingen hat alle Einwendungen und Stellungnahmen am 29.04.2014 erörtert.

Soweit bemängelt wurde, dass die Erörterung nicht innerhalb von 3 Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist stattgefunden hat, ist darauf hinzuweisen, dass im Einzelfall von dieser Frist abgewichen werden kann, sofern sachgerechte Erwägungen dies erfordern. Vorliegend war dies der Fall. In einem früheren Termin hätte der Anspruch, alle Belange umfassend und hinreichend problembezogen zu diskutieren, nicht erfüllt werden können. Die Bearbeitung der Einwendungen und Stellungnahmen hat bei der Vorhabenträgerin entsprechend Zeit in Anspruch genommen und zudem zur Auslage der ergänzten Gesamtlärmuntersuchung geführt. Zeitnah im Anschluss an diese ergänzende Anhörung hat der Erörterungstermin stattgefunden. Im Übrigen handelt es sich bei den Vorgaben zur Verfahrensbeschleunigung lediglich um eine Obliegenheit der Anhörungsbehörde, die, würde ein Verstoß vorliegen, ohne verfahrensrechtliche Konsequenz bleiben würde.

B.1.4.4 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 12.08.2014 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 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 Eisenbahninfrastrukturbetreiberin 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 ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Der Vorhabenträger hat unabhängig davon mit Schreiben vom 23.09.2010 die Durchführung eines Scoping-Verfahrens beantragt. Mit Schreiben vom 21.04.2011, Az: 591ppw/029-2300#012 wurde er durch das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 5 UVPG über Inhalt und Umfang der voraussichtlich nach § 6 UVPG beizubringenden Unterlagen unterrichtet.

Mit den Planunterlagen hat der Vorhabenträger eine Umweltverträglichkeitsstudie der Pöyry Infra GmbH vom 10.11.2011 vorgelegt. Im Folgenden werden die Umweltauswirkungen für den Planfeststellungsabschnitt 2, wie sie sich aufgrund der Umweltverträglichkeitsstudie, den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände sowie aufgrund der Äußerungen der Öffentlichkeit darstellen, zusammengefasst.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum wurde ein etwa 43 km langer und bis zu 0,5 km breiter Korridor beidseits der Südbahn abgegrenzt. Der Korridor beginnt im Norden an der Grenze zum Alb-Donau-Kreis bei Rißtissen und endet im Süden an der Grenze zum Landkreis Ravensburg bei Otterswang. Darüber hinaus umfasst der Untersuchungsraum einen bis zu 0,5 km breiten Untersuchungskorridor entlang des ca. 3,3 km langen Gleisanschlusses der Stadt Laupheim.

Der Untersuchungsraum ist überwiegend geprägt durch landwirtschaftliche Nutzflächen sowie die Siedlungen Laupheim, Warthausen, Biberach, Bad Schussenried und weitere Ortschaften und Weiler.

Einzelne Feuchtbiotopkomplexe innerhalb des Untersuchungsraumes sind als Naturschutzgebiete ausgewiesen (Ummendorfer Ried, Schwaigfurter Weiher, Vogelfreistätte Lindenweiher) bzw. in Planung (Klingenbühl-Südsee) und gehören zu den FFH-Gebieten 7924-341 „Umlachtal und Riß südlich Biberach“ bzw. 8024-341 „Feuchtgebiete um Bad Schussenried“ bzw. zum Vogelschutzgebiet 7924-401 „Lindenweiher“.

Das FFH-Gebiet 7824-341 „Wälder bei Biberach“ reicht nur randlich in den Untersuchungsraum hinein. Größere Teile der Rißniederung südlich von Biberach sowie das Umfeld des Schwaigfurter Weihers sind als Landschaftsschutzgebiete festgesetzt.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Gemäß den Unterlagen des Vorhabenträgers, 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. Die Auswirkungen sind im Einzelnen in der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 11) erfasst.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen nach Fertigstellung des Vorhabens

Von dem Vorhaben besonders betroffene Schutzgüter sind in erster Linie der Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit (Lärmwirkungen, Flächenverluste von Klein- und Hausgärten).

Stoffliche Belastungen sind im Zusammenhang mit der Elektrifizierungsmaßnahme von nachrangiger Bedeutung. Die betriebsbedingten Stoffbelastungen nehmen in Folge der

Elektrifizierung insgesamt ab. Metallabrieb von Oberleitungen und Stromabnehmern bleiben auf das unmittelbare Umfeld der Bahntrasse beschränkt.

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Lebensraumverluste, Stromtod- und Kollisionsrisiko für Vögel) ist durch das Vorhaben ebenfalls besonders betroffen. Zur Erstellung des erforderlichen Lichtraumprofils werden trassenbegleitende Gehölzbestände in einem Umfang von etwa 12,05 ha beseitigt. Die Flächen sind dauerhaft von Baumbeständen frei zu halten und werden zukünftig überwiegend von Saum- und Ruderalgesellschaften bewachsen. Darüber hinaus ist die Entwicklung eines Strauchbewuchses möglich.

Neuversiegelungen in einer Größe von 0,43 ha führen ebenfalls zu einem vollständigen und dauerhaften Vegetationsflächenverlust. Darüber hinaus gibt es Vegetationsflächenverluste durch erdbauliche Anpassungen in einem Umfang von 0,63 ha.

Infolge der Elektrifizierungsmaßnahme und der damit verbundenen Geschwindigkeitserhöhung nimmt auch die Trennwirkung der Südbahn zu. Zum einen steigt das Risiko für zahlreiche Arten bei einer Querung der Trasse von einem Zug erfasst zu werden, zum anderen besteht bei einigen Vogelarten ein erhöhtes Risiko mit den Fahrdrähten zu kollidieren bzw. durch einen Stromschlag getötet zu werden.

Betroffen ist auch das Schutzgut Boden. Bei den betroffenen Böden handelt es sich weitestgehend um anthropogene Böden (insbes. Bahnkörper, Straßennebenflächen) bzw. anthropogen geprägte Böden (insbes. Gartenflächen). Durch Versiegelung gehen die Funktionen dieser Böden auf einer Fläche von 0,43 ha dauerhaft und vollständig verloren. Darüber hinaus gehende Funktionsbeeinträchtigungen erfolgen durch Geländeanpassungen (Böschungprofilierung).

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

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. Betriebsbedingt wird zwar der Metallabrieb von den überwiegend aus Kupfer bestehenden Fahrleitungen und Stromabnehmern als neue Emissionsquelle hinzukommen. Die betriebsbedingt freigesetzten Metallstäube aus dem Leitungsabrieb verbleiben zwar zu einem großen Teil auf dem Bahnkörper. Allerdings kann es auch in einem bis zu etwa 10 m breiten Streifen entlang der Strecke zu Austrägen in die an den Bahnkörper angrenzenden

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

Das Landschaftsbild (Verlust landschaftsbildprägender Gehölze, anthropogene Überprägung der Landschaft) wird besonders betroffen. Anlagebedingt werden gliedernde und belebende Landschaftselemente in einem Umfang von ca. 12,05 ha in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird sich die Wahrnehmbarkeit der Bahntrasse durch die Oberleitungsanlage deutlich verstärken. Zu einer besonderen Landschaftsbildwirksamkeit wird es in den breiten und offenen Talabschnitten der Donau und Riß kommen.

Ein unter Denkmalschutz stehendes Brückenbauwerk wird abgebrochen und durch einen Neubau an gleicher Stelle ersetzt. Hierbei handelt es sich um die rund 100 Jahre alte Brücke bei Obersulmetingen/Laupheim (SÜ `Laupheim` bei Bahn-km 118,8). Die Denkmaleigenschaft der Brücke wurde seitens der Denkmalbehörde zwar erkannt, eine weitere Stellungnahme bezüglich des Erhaltungswerts oder Vorschläge zur Erhaltung erfolgten nicht.

Die Stadt Laupheim sowie der Ortschaftsrat Obersulmetingen haben keine denkmalrechtlichen Bedenken angemeldet.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, dass ein Erhalt der Brücke auf Grund der zu geringen lichten Höhe und zu geringen lichten Weite der Stützen zwischen den Feldern der Brücke mit angemessenem und vertretbarem Aufwand nicht zu realisieren ist. Ein Abbruch der bestehenden Brücke und der Ersatz durch einen Neubau an gleicher Stelle ist daher unumgänglich.

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

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 hinaus gehende bewertungsrelevante Wechselbeziehungen sind innerhalb des überwiegend anthropogen überprägten Raumes nicht vorhanden.

Auswirkungen während der Bauzeit

Projektbedingte Flächenverluste von Gartenflächen stellen für das Schutzgut Mensch die erheblichsten Beeinträchtigungen dar. Neben den dauerhaften Eingriffen wird im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der SÜ `Biberach`, der Bahnübergänge `Bad Schussenried I und II` sowie dem Gleisabsenkungsbereich `Königsbergallee` in Biberach (Bahn-km 132,1) bauzeitlich auf einer Fläche von etwa 0,11 ha in die angrenzenden Kleingartenflächen eingegriffen.

Während einzelner Bauphasen muss – zeitlich begrenzt - aufgrund der teilweise geringen Abstände zur benachbarten Bebauung mit Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen für Baulärm gerechnet werden. Um Immissionskonflikte durch Baulärm zu vermeiden, werden die Baustellen so organisiert, dass im Nahbereich von schutzbedürftigen Nachbarschaften lärmintensive Bauarbeiten nur im Tageszeitraum durchgeführt werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die zu erwartenden Erschütterungen durch die Bauarbeiten. Erschütterungsintensive Arbeiten werden in den Tagzeitraum gelegt.

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

Für die Anlage von Arbeitsstreifen, Baustellenzufahrten, Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen werden zeitlich befristet Lebensräume für Tiere und Pflanzen in einem Umfang von etwa 0,79 ha in Anspruch genommen.

Die Funktion des Schutzgutes Boden wird durch die Geländeanpassungen (Böschungprofilierung) sowie durch die bereits erwähnten Arbeitsstreifen etc. auf einer Fläche von insgesamt 1,42 ha beeinträchtigt.

Die projektbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind gering. Risiken für eine Grundwasserverunreinigung beschränken sich auf die Bauzeit. Sie sind durch die Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen zu minimieren.

Es ist nicht ersichtlich, dass weitere Schutzgüter während der Bauzeit beeinträchtigt werden.

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 nichtumweltbezogene 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 (siehe Anlage 11 sowie die aktuellen Fachgutachten).

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

Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Zum Ausgleich der anlagebedingten Lärmimmissionen sieht die Planung des Vorhabenträgers die aufgrund des BImSchG erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen vor, so

dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden können. Durch ein Schutzkonzept sind auch während der Bauzeit erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

Durch eine möglichst enge Begrenzung des Baufeldes (u.a. Minimierung von Baustellenzufahrten, Abfangen von Böschungen durch Stützwände/Gabionen) werden die projektbedingten Flächenverluste innerhalb vorhandener Siedlungsflächen und Erholungsinfrastruktur vermieden. Die Zugänglichkeit zu Erholungsräumen sowie eine landschaftliche Einbindung der Strecke werden ebenfalls sichergestellt.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

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.

Sicherungsmaßnahmen an den Oberleitungsanlagen sollen das Stromtodrisiko minimieren. Zur Sicherstellung der entlang des Höllgrabens erfolgenden Wanderbeziehungen des Bibers wird die geplante Verrohrung des Gewässers mit einem Durchlass erfolgen, dessen lichte Breite und Höhe deutlich über die hydraulischen Erfordernisse hinausgehen.

Schutzgut Boden

Erhebliche Beeinträchtigungen werden durch einen ordnungsgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen vermieden. Durch eine fachgerechte Sicherung des im Baufeld anfallenden Oberbodens und eine ordnungsgemäße Rekultivierung des Baufeldes nach Abschluss der Ausbaumaßnahme (rückstandslose Entfernung von Fremdmaterial, Tiefenlockerung, Auftrag des gesicherten Ober- bzw. Unterbodens) wird der Erhalt der Bodenfunktionen bauzeitlich genutzter Flächen sichergestellt, so dass auch hier erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden.

Schutzgut Wasser

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

Schutzgut Landschaft

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind durch die geplante visuelle Abschirmung der Trasse durch Pflanzung begleitender Gehölze sowie durch den Schutz gliedernder und belebender Strukturelemente durch geeignete Vorrichtungen (Zäune, Einzelbaumschutz) nicht zu erwarten.

Schutzgut Klima, Luft

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

Zusammenfassend betrachtet führt das geplante Vorhaben zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird jedoch durch angemessene Kompensationsmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Lärmimmissionen werden durch geeignete passive Schutzmaßnahmen so reduziert, dass gemessen an den gesetzlichen Anforderungen keine Konflikte zu erwarten sind. Artenschutzrechtlich erforderliche Ausnahmen können zugelassen werden. Umweltbelange stehen der Maßnahme somit nicht entgegen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

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.

Die Elektrifizierung der Strecken 4500 und 4530 ist im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 als „Nr. 23 ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau“ in der Liste der laufenden und fest disponierten Vorhaben enthalten. Sie wird darüber hinaus in der Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) unter der laufenden Nr. 24 des vordringlichen Bedarfs sowie unter der laufenden Nr. 7 der internationalen Projekte geführt. Damit ist die Planrechtfertigung für das Ausbaivorhaben von Gesetzes wegen gegeben.

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

Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

Einwender stellen die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in Frage. Sie möchten in diesem Zusammenhang wissen, „welche Zugzahlen und relevanten Daten“ der Wirtschaftlichkeitsberechnung „des Bundes, des Landes oder der DB AG“ zugrunde liegen (zu den Zugzahlen vgl. unten B.4.6.1).

Eine solche Kosten-Nutzen-Analyse ist allerdings nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie erfolgt auf übergeordneter Ebene im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan und den vordringlichen Bedarf nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Ob ein Vorhaben planfeststellungsfähig ist, ist allein im Hinblick auf die Verwirklichung der Planungsziele und die sonstigen bei der Abwägung zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange zu beurteilen. Zu diesen gehören die Kosten des beantragten Vorhabens grundsätzlich nicht; die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses obliegt vielmehr ausschließlich dem Vorhabenträger und den sich an der Finanzierung beteiligenden Körperschaften im Rahmen ihrer Finanz- bzw. Haushaltsverantwortung (vgl. VGH Mannheim, Urt. v.06.04.2006 - 5 S 848/05 m.w.N.). Unterstrichen wird dies auch durch die Überlegung, dass die Kosten eines Vorhabens ohnehin nur grob anhand der festgestellten Planungsunterlagen, im Übrigen aber erst anhand der dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Ausführungsplanung, welche zum Beispiel in erheblichem Umfang erst die technische und baugestalterische Ausstattung festlegt, zuverlässig ermittelt werden können.

Es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass der Antragsteller von der Realisierung des Projekts abrücken könnte oder dass das Vorhaben gar objektiv nicht realisierungsfähig wäre. Finanzierungswillen und Finanzierbarkeit sind gegeben; eine unzulässige Vorratsplanung liegt nicht vor.

B.4.2 Abschnittsbildung

Die Ausbaustrecke Ulm - Friedrichshafen - Lindau liegt im baden-württembergischen Regierungsbezirk Tübingen sowie im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben. Der gesamte Planungsraum betrifft den Stadtkreis Ulm sowie die Landkreise Alb-Donau, Biberach, Ravensburg, den Bodenseekreis sowie den Landkreis Lindau. Der Vorhabenträger 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 Planfeststellungsabschnitt 2 erstreckt sich auf den Landkreis Biberach von ca. km 111,5 bis ca. 154,6 (Länge ca. 43,1 km). Er enthält den ca. 3 km langen Anschluss an Laupheim Stadt.

Eine selbständige Verkehrsfunktion des einzelnen Abschnitts wird jedoch 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 späteren Abschnitt setzt, sind ebenfalls nicht ersichtlich und wurden auch nicht vorgetragen, so dass insgesamt keine Bedenken gegen die vom Vorhabenträger vorgenommene Abschnittsbildung bestehen.

B.4.3 Variantenentscheidung

Gegenstand der vorliegenden Planung ist die Elektrifizierung einer vorhandenen Anlage, weshalb alternative Streckenführungen ausscheiden. Anders als mit der Elektrifizierung können die angestrebten Ziele nicht erreicht werden, so dass sich auch der Verzicht auf den Ausbau als echte Alternative nicht aufdrängt. Ausführungsvarianten hinsichtlich der einzelnen notwendigen Anpassungsmaßnahmen, sowie in Bezug auf die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, werden im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme behandelt.

B.4.4 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben entspricht den raumordnerischen Zielsetzungen. Auch das Regierungspräsidium Tübingen, Ref. 21 hat aus der Sicht der Raumordnung keine Anregungen und Bedenken.

Der Regionalverband Donau-Iller begrüßt ausdrücklich die vorliegende Planung. Die Bahnstrecke 4500 ist im rechtskräftigen Regionalplan Donau-Iller nach Plansatz B IX 3.2 als regional bedeutsame Schienenstrecke ausgewiesen. Nach Plansatz B IX 3.2.2 sollen insbesondere die Verbindungen zwischen den Ober- und Mittelzentren innerhalb der Region Donau-Iller und mit den Ober- und Mittelzentren der benachbarten Regionen verbessert werden. Die Bahnstrecke 4500 verbindet die Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und Ravensburg/Weingarten sowie die Mittelzentren Biberach a.d. Riß und Laupheim untereinander sowie mit diesen Oberzentren.

Das Vorhaben ist auch mit den Zielsetzungen des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg vereinbar. Danach soll die Streckenelektrifizierung im Land fortgeführt werden, um den Anteil der elektrischen Traktion im Personen- und Güterverkehr weiter steigern zu können. Aktuell sind von den etwa 3.500 Streckenkilometern in Baden-Württemberg, die im Personenverkehr befahren werden, derzeit etwa 70 Prozent elektrifiziert. Mit der Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte können Fahrzeiten verkürzt, die Leistungsfähigkeit des Netzes erhöht, durchgehende Verbindungen geschaffen, verbesserte Ausschreibungsbedingungen realisiert und die Umweltverträglichkeit des SPNV weiter gestärkt werden. Bislang nicht elektrifizierte Strecken im Land sollen daher durch die jeweiligen Infrastrukturbetreiber schrittweise auf elektrischen Betrieb umgerüstet werden. Aufgrund des enormen Mittelbedarfs ist eine abschnittsweise Umsetzung erforderlich. Die Elektrifizierung der Südbahn ist ein wichtiger Teil der Elektrifizierungsoffensive des Landes.

B.4.5 Kommunale Belange

Insgesamt ist die Maßnahme nicht mit nachteiligen Auswirkungen auf kommunale Belange verbunden. Insbesondere ist nicht vorgetragen oder sonst ersichtlich, dass es infolge des prognostizierten Lärmzuwachses zu einer Entwertung ausgewiesener Baugebiete und damit einer nachhaltigen Störung der bauleitplanerischen Ordnung kommen könnte. Soweit einzelnen Einwohnern Nachteile drohen, ist die Gemeinde nicht berechtigt, deren Abwehrinteressen zu bündeln und sie als „Sachwalterin der örtlichen Gemeinschaft“ geltend zu machen (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 - 4 A 1001/04).

Im Anhörungsverfahren nicht geäußert haben sich Achstetten, Schemmerhofen und Maselheim. Warthausen hat sich nur in der ergänzenden Auslegung zum Gesamtlärm geäußert.

B.4.5.1 Stadt Erbach

Die Stadt Erbach ist im Planfeststellungsabschnitt 2 als Eigentümerin des Schelmengrabens (Flurstück 844/2), der durch die Bahnstrecke gequert wird, betroffen. Sie verweist auf ihre Stellungnahme im PfA 1. Mit Beschluss vom 27.05.2015, Az. 591ppw/035-2300#005 wurde der Plan für die Elektrifizierung der Südbahn, PfA 1 festgestellt. Die Einwendungen der Stadt Erbach wurden dort berücksichtigt. Weitere Einwendungen wurden nicht vorgetragen. Zur Abschnittsbildung wird auf die Ausführungen unter B.4.2 verwiesen.

B.4.5.2 Stadt Laupheim

Die Stadt Laupheim macht vorrangig verkehrliche Belange geltend. Die Stadt bemängelt die zu schmale Fahrbahn der Brücke bei km 118,720 – Verbindung Obersulmtingen zum Südsee. Dies kam durch eine digitale Verwerfung zustande. Die fehlerhafte Darstellung wurde korrigiert. Auch die seitens der Stadt geforderte Ausweichstelle wurde in die Planunterlagen eingearbeitet.

Zur Sicherung bzw. Befestigung der Böschung und zur ökologischen und optischen Aufwertung soll unter Berücksichtigung des Sichtdreiecks die Böschung auf beiden Seiten der Brücke mit Sträuchern u. a. bepflanzt werden.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, beim Neubau der Feldwegüberführung bei km 118,720

- die detaillierten Planungen vor Bauausführung mit den Fachbehörden abzustimmen,
- die Böschung unter Berücksichtigung des Sichtdreiecks auf beiden Seiten der Brücke mit Sträuchern u.a. zu bepflanzen.

Soweit die Gemeinde darauf hingewiesen hat, der Feldweg Flst. 828 eigne sich nicht als Baustellenzufahrt, hat der Vorhabenträger dargelegt, der Weg werde im Bedarfsfall in den betreffenden Bereichen ausgebaut, d.h. der Unterbau wird entsprechend verstärkt. Eine geeignetere Baustellenzufahrt zur Herstellung des Widerlagers gibt es nicht.

Die Stadt Laupheim weist bezüglich der Mastsetzung auf die folgenden Kanalquerungen unter der Bahnlinie hin:

- Schmutzwasserdruckleitung von Unter- nach Obersulmtingen zwischen Lußhof und Höllsee
- Schmutzwasserdruckleitung Dürrnachhöfe auf Gemarkung Laupheim
- Kanalleitung von Firma Rayer – Wendelinsgrube auf Gemarkung Laupheim
- Kanalleitung Poststraße/Industriestraße auf Gemarkung Laupheim

Der Vorhabenträger hat zugesagt die aufgelisteten Kanalquerungen zu berücksichtigen.

Die gewünschte Verschiebung des Oberleitungsmastes im Bereich der Eisenbahnstraße ist aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich. Eine Verschiebung ist nach den Ausführungen des Vorhabenträgers nur im Meterbereich möglich, wodurch die Problematik nicht zu lösen ist. Eine Mastaufstellung auf der anderen Gleisseite wurde ebenfalls überprüft, ist aber auch dort aufgrund ebenfalls beengter Platzverhältnisse nicht sinnvoll. Für den geplanten Mast ist ein Anprallschutz vorgesehen.

B.4.5.3 Warthausen

Warthausen hat sich erstmals im Rahmen der Anhörung zur ergänzten Gesamtlärbetrachtung geäußert und darauf hingewiesen, dass sich die Verkehrszahlen auf der L 251 gegenüber dem vom Vorhabenträger zugrunde gelegten Zustand aufgrund der Öffnung der Nordwestumfahrung Biberach im Juni 2013 wahrscheinlich verringert haben. Nach dem derzeit vorliegenden Antrag ist dem Objekt Museumsgässle 2 (ID 280, Gastronomiebetrieb mit Hotel) passiver Lärmschutz zu gewähren. Für die Objekte ID 270, 277, 278 und 279 wird aufgrund der dortigen Nutzungen die Schutzbedürftigkeit für passiven Schallschutz verneint. Bei den Objekten handelt es sich um ein Museum, eine Spielhalle, einen Baustoffgroßhandel und einen Drogeriemarkt. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

B.4.5.4 Stadt Biberach

Die Stadt Biberach macht vor allem bauzeitliche Belange geltend. Als problematisch erscheint ihr, dass die Bauzeit für die Brücke und die Fußgängerunterführung in der Eisenbahnstraße (B 465) voraussichtlich insgesamt acht Monate beträgt, wovon zwei Monate für die Anpassung der Straße an die neue Brücke benötigt werden. Hierfür ist eine Vollsperrung der Eisenbahnstraße geplant. Die Stadtverwaltung weist darauf hin, dass bei einer Sperrung der Eisenbahnstraße der innerörtliche Verkehr über die Königsbergallee, die Waldseer Straße, die Rollinstraße, die Breslauerstraße, die Adolf- Pirrung-Straße, die Bleicher Straße oder die Ehinger Straße zum Bismarck- und Zeppelinring geführt werden muss. Die Zufahrten auf den Ring seien jedoch nicht so leistungsfähig, dass die ca. 15.000 Fahrzeuge aus der Eisenbahnstraße über die Ausweichstrecken bewältigt werden können - insbesondere während des Berufsverkehrs. Aufgrund der gestiegenen Verkehrsbelastung sei davon auszugehen, dass sich in diesen Bereichen Unfallschwerpunkte bilden. Bereits heute sei die Situation dort teilweise sehr kritisch. Da die Vollsperrung jedoch unumgänglich

ist, sollte sie erfolgen, wenn das Verkehrsaufkommen geringer ist. Aus Sicht der Stadt ist eine Vollsperrung nur im Juli (nach dem Biberacher Schützenfest) möglich, mit Durchführung der Anschlussarbeiten Straße/Brücke während der Sommerferien. Auch zur Abwicklung des Schülerverkehrs mit über 10.000 Schülern sei es zwingend notwendig, die Vollsperrung in die Sommerferienzeit zu legen.

Der Vorhabenträger hat sich in Bezug auf die bauzeitlichen Abläufe nicht festgelegt, jedoch zugesagt, die Umleitungsplanung frühzeitig mit der Verkehrsbehörde abzustimmen und die geplante Vollsperrungsphase frühzeitig an die Stadtwerke Biberach und weitere Unternehmen des ÖPNV zu kommunizieren. Für die Sperrung von ca. zwei Monaten werde die schulfreie Zeit nicht ausreichen. Sie werde die Belange der Stadt berücksichtigen; auf Basis der bisherigen Planung sei allerdings eine Zusage, die Sperrung in die Ferienzeit zu legen, nicht möglich.

Da nicht vorgetragen oder sonst ersichtlich ist, dass eine Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs bei gesperrter Brücke unzumutbar oder gar unmöglich werde, hält die Planfeststellungsbehörde es nicht für erforderlich, im Planfeststellungsbeschluss insoweit eine Festlegung zu treffen.

Neubau Brückenbauwerk SÜ Bahn-km 131,587 Biberach (B 465 - Eselsbrücke)

Die Stadt Biberach meint, die Böschung am südwestlichen Brückenwiderlager könne aufgrund der vorgesehenen Verlängerung der Böschungsneigung ohne weiteres um etwa 13 m an der breitesten Stelle abgetragen werden. Dieser Rückbau sei Sache des Vorhabenträgers. Die Planfeststellungsbehörde hält dies nicht für zutreffend. Der Rückbau der Böschung ist für das vorliegende Vorhaben nicht zwingend notwendig und kann damit dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Die Eigentumsverhältnisse hinsichtlich der Böschung (Flurstück 165/5 der Gemarkung Biberach) werden in den Planunterlagen zutreffend dargestellt, sind für das vorliegende Verfahren allerdings ohne Belang. Es obliegt der Stadt und dem Straßenbaulastträger, die Rechtsverhältnisse und weitere Fragen der künftigen Nutzung mit dem privaten Eigentümer (Stichwort „rückständiger Grunderwerb“) zu klären.

Die Stadt Biberach hat dem Anschluss der neuen Straßenentwässerung der Eselsbrücke an die bestehende Straßenentwässerung zugestimmt. Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Anschluss der neuen Straßenentwässerung der Eselsbrücke an die bestehende Kanalisation mit der Stadtentwässerung Biberach abzustimmen.

Die Stadt hat schließlich darauf hingewiesen, dass sie im Bereich der Gleisabsenkung bei Bahn-km 132,220 den Endausbau eines Hochwasserentlastungskanals plant. Der

Vorhabenträger hat zugesagt, die Stadt frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme in die weiteren Planungen zur Gleisabsenkung bei Bahn-km 132,220 einzubinden.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die vorübergehende Nutzung des bauzeitlich beanspruchten, im städtischen Ökokonto eingestellten Flurstücks 272 rechtzeitig mit dem Pächter abzustimmen, und nach Abschluss der Baumaßnahme wieder ordnungsgemäß und entsprechend dem Zustand vor dem Eingriff wieder herzustellen, sowie die erforderlichen Maßnahmen mit dem Grünplaner des Stadtplanungsamtes abzustimmen.

Soweit die Stadt Biberach auf den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan für das ehemalige Postareal hingewiesen hat, so muss dieser nach den Regeln zur Konkurrenz von Bauleitplanung und Fachplanung auf die seit der Auslage hinreichend konkretisierte und verfestigte, wenn auch noch nicht rechtsverbindliche vorliegende Fachplanung im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB Rücksicht nehmen. Dem Vorhabenträger kann nicht auferlegt werden, den in Aufstellung befindlichen Plan insbesondere bei der schalltechnischen Beurteilung zu berücksichtigen.

Bei den lfd. Nr. 2.5.19 (Brücke Freiburger Straße) und 2.5.24 (Stahlsteg innerhalb des Bahnhofs Biberach Süd) des Bauwerksverzeichnisses ist derzeit die Netzform TN-C-S zur Absicherung der Beleuchtung vorhanden. Welche Netzform zukünftig im Zuge der Elektrifizierung eingesetzt wird, und wer die Umrüstung veranlasst, ist im Einzelnen noch abzustimmen. Der Vorhabenträger hat eine Abstimmung der erforderlichen Netzform mit den Fachbehörden der Stadt Biberach zugesagt.

B.4.5.5 Ummendorf

Die Gemeinde Ummendorf weist darauf hin, dass in den Planunterlagen bereits dargestellt ist, dass die Straßenüberführung (K 7502) der Kreisstraße nach Rissegg, die 1980/81 errichtet wurde, mit Berührungsschutz auf Kosten des Vorhabenträgers nachgerüstet wird. Weiterhin wird seitens der Gemeinde darauf verwiesen, dass die Brücke eine wichtige Querung für den gewerblichen und privaten PKW-Verkehr, vor allem aber auch für die Erreichbarkeit des Badesees darstellt und die Absicherung der Brücke von hoher Bedeutung ist.

Gemäß Erläuterungsbericht zur Planfeststellung ist an der Straßenüberführung in Bahn-km 135,337 der bestehende waagrechte Berührungsschutz mit einer an der Oberseite geneigten Zusatzkonstruktion (Typ 2) nachzurüsten. Nach dieser Nachrüstung entspricht der Berührungsschutz dem derzeitigen Regelwerk. Eine dauerhafte Beeinträchtigung des privaten und gewerblichen Verkehrs kann somit ausgeschlossen werden.

Die Gemeinde hat südlich des Bundeswehrgeländes durch Schaffung eines neuen Brückenbauwerks den fußläufigen Lückenschluss zwischen Ortskernlage und Badeseeriverwirklicht. Dieses Bauwerk wurde in enger Abstimmung mit der DB Netz AG, dem Eisenbahn-Bundesamt und den weiteren Bahnbeteiligten hergestellt, so dass die Gemeinde davon ausgeht, dass die Brücke dem Stand der Technik bezüglich Berührungsschutz im Lichtraumprofil der Oberleitungsanlage, entspricht und keine weiteren gemeindeseitigen Maßnahmen mit Kosten für die Gemeinde erforderlich sind.

Auf Grund der Beteiligung der DB Netz AG Anlagenplanung im Rahmen der Ausführungsplanung der Fußgängerbrücke, ist davon auszugehen, dass der heutige Stand der Technik eingehalten ist. Gemäß den Planunterlagen ist im Rahmen der Elektrifizierung ein blanker Leiter (L-förmiges Blech) an den bereits bestehenden Berührungsschutzpfosten nachzurüsten.

In Bezug auf die Bahninfrastruktur führt die Gemeinde auf, dass sich im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Ummendorf ein privater Gleisanschluss mit Laderampen befindet. Der Anschließer erbringt hohe Transportleistungen, insbesondere für in der Raumschaft angesiedelte Unternehmen. Aus diesem Grund müssen der Gleisanschluss und die zugehörigen Anlagen unbeeinträchtigt bleiben.

Der Zugang zur bestehenden Lagerhalle, welche eine eisenbahnrechtliche Widmung besitzt und der Umschlagplatz Schiene/Straße, u.a. zur Verladung von Eisenbahnwagen auf Straßenroller, darf nicht erschwert werden.

Weiterhin muss die Wiedernutzbarmachung des Bundeswehranschlussgleises am Standort Ummendorf gewährleistet bleiben.

Die angesprochene Bahninfrastruktur Dritter bleibt erhalten. Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde sehen sich zu keinen weiteren Maßnahmen veranlasst.

Die Elektrifizierung der Südbahn wird so gestaltet, dass die Abwicklung des zukünftigen Haltepunktes – für allgemeinen Bahnverkehr wie auch den Regionalen S-Bahn-Verkehr - ungehindert erfolgen kann. In diesem Bereich werden durch die Elektrifizierung keine Flächen in Anspruch genommen.

Bei der Gestaltung der Oberleitungsanlage kann jedoch auf die künftige Planung keine Rücksicht genommen werden, da diese nicht ausreichend verfestigt ist. Die neue Oberleitung stellt jedoch kein generelles Planungshindernis für die künftige Gestaltung des Haltepunktes dar.

Die künftige bauliche Entwicklung der Gemeinde wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die schalltechnische Beurteilung obliegt im Rahmen der Bauleitplanung der Kommune. Dazu gehört insbesondere auch die Berücksichtigung der Vorbelastung aus der Bahnstrecke. Eine künftige Entwicklung kann im vorliegenden Verfahren nur dann berücksichtigt werden, wenn die Planung der Gemeinde ausreichend verfestigt ist. Dies ist nicht vorgetragen. Im Zuge der Schalltechnischen Untersuchung wurden alle relevanten Objekte berücksichtigt. Die relativ geringe Zunahme der Immissionen erfüllt jedoch nicht das Kriterium der wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV.

Zur Forderung schwarz-weißer Vogelarmaturen auf der Gemarkung Ummendorf, zumindest südlich der Kaserne bis zur Gemarkungsgrenze nach Schweinhausen, wird auf die Ausführungen unter B.4.11.2 verwiesen. Sowohl die Fachbehörden als auch der Gutachter haben in diesem Bereich keine weiteren Vogelschutzmaßnahmen gefordert.

B.4.5.6 Hochdorf

Die Gemeinde Hochdorf hat beantragt, dem Vorhabenträger ein Monitoring aufzuerlegen, um die Voraussetzungen für Nachbesserungsmöglichkeiten zum Lärmschutz zu schaffen. Hintergrund für die Forderung sei die bestehende Prognoseunsicherheit hinsichtlich der Zugzahlen. Des Weiteren fordert die Gemeinde die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Diese Forderungen werden zurückgewiesen. Zum einen fehlt schon eine Betroffenheit in kommunalen Belangen. Darüber hinaus ist weder dargetan noch sonst ersichtlich, dass die Prognose mit Unsicherheiten belastet wäre, die über das allgemeine prognostische Risiko hinausgehen. Zum Lärmschutz allgemein sowie zur Abwägung aktiver und passiver Maßnahmen wird im Übrigen auf die Ausführungen unter B.4.6 verwiesen. Da die rechtlichen Vorgaben zur Beurteilung möglicher Lärmvorsorge in der 16. BImSchV abschließend geregelt sind, besteht auch kein Spielraum für das geforderte Monitoring. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im Gemeindegebiet der Gemeinde Hochdorf nur einzelne, nicht in einer zusammenhängenden Reihe stehende Wohnhäuser von einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne des BImSchG betroffen werden. Die seitens der Gemeinde aufgeführte Siedlung (Schubertstraße) sowie die Einzelanwesen wurden sämtlich in der Schalltechnischen Untersuchung beurteilt. Darüber hinaus erweisen sich die Kosten für aktiven Schallschutz als unverhältnismäßig. In Hochdorf sind die Teilbereiche 48 bis 57 zu betrachten. Im günstigsten Teilbereich 53 (Bahnhofstraße/Schubertstraße in Hochdorf, Immissionsorte Nr. 430 bis 442) bedürfte es einer 75 m langen und 3 - 6 m hohen

Schallschutzwand, um für 6 Schutzfälle einen Vollschutz zu erreichen (mittlere Pegelminderung -1,5 dB(A)). Hierfür würden Kosten von knapp 50.000 € je gelöstem Schutzfall entstehen, was offensichtlich unverhältnismäßig ist.

Des Weiteren hat die Gemeinde moniert, dass bei der Gesamtlärbetrachtung die B 30 nicht einbezogen wurde. Der Vorhabenträger hat daraufhin die Belastung der B 30 überprüft und den zu erwartenden Gesamtlärm auf der Grundlage der aus der Straßenverkehrszählung 2005 auf den Prognosehorizont 2025 hochgerechneten Verkehrszahlen berechnet. Die ergänzende Betrachtung hat ergeben, dass an zwei weiteren Wohngebäuden in Hochdorf die für die Gesamtlärbetrachtung maßgeblichen Orientierungswerte erreicht werden. Dabei handelt es sich um die Bahnhofstr. 27 (ID 430) im EG und Schubertstr. Flst. Nr. 391/3 (ID 440). Bei beiden Gebäuden besteht schon aus der Betrachtung allein der Schienenemissionen ein Anspruch auf Einhaltung der Vorsorgewerte.

Soweit die Gemeinde schließlich auf die „Trichterwirkung“ unter der B 30 hingewiesen hat, konnte der Vorhabenträger bestätigen, dass die Geometrie der Örtlichkeit im Modell berücksichtigt wurde.

Die K 7564 (Bahnhofsstraße) wurde in die Gesamtlärbetrachtung nicht einbezogen. Der dortige Verkehr wurde in der Straßenverkehrszählung 2005 des Regierungspräsidiums Tübingen nicht erfasst, weshalb der Vorhabenträger davon ausging, dass sie keine ausreichend hohe Verkehrsstärke hat, um zu einer Gesamtlärmproblematik beizutragen. Weder die Gemeinde noch das Landratsamt konnten genaue Zahlen vorlegen; auch bei neueren Zählungen wurde die Kreisstraße nicht erfasst. Allerdings weist die K 7562 (Hauptstraße; quert die K 7564 in Hochdorf) bei den letzten drei Zählungen eine Belastung von ca. 2.200 Kfz/24 h auf. Da diese Straße eine Zubringerfunktion zur B 30 aufweist, ist davon auszugehen, dass ihre Belastung spürbar über der Belastung der Bahnhofstraße ohne eine solche Zubringerfunktion liegt. Damit ist die Annahme gerechtfertigt, dass für die Bahnhofstraße von einer Belastung unter 2000 Kfz ausgegangen werden kann und sie somit nicht relevant zur Gesamtbelastung beitragen kann.

Gesamtlärm ist im Rahmen der allgemeinen planerischen Abwägung zu betrachten, damit gegebenenfalls Schutzvorkehrungen zugunsten der grundrechtlich geschützten körperlichen Unversehrtheit auferlegt werden können. Sind gesundheitsgefährdende Auswirkungen aufgrund des Vorhabens zu erwarten, kommt es auf die Gebietskategorien der umliegenden Bebauung nicht an. Dem Vorhabenträger kann insoweit lediglich auferlegt werden, Schutzvorkehrungen gegen seinen Schallbeitrag zu treffen.

Soweit in Hochdorf drei Bahnübergänge erneuert werden, steht dies nicht in kausalem Zusammenhang mit dem Vorhaben. Die vorliegende Planung legt vielmehr die erneuerten Bahnübergänge bereits zugrunde.

Die Gemeinde verweist auf die Erhöhung der Zugzahlen und die Erhöhung der Geschwindigkeit von 140 km/h auf 160 km/h im Zuge der Elektrifizierung der Strecke. Die Gemeinde fordert in diesem Zusammenhang eine genaue Aussage zu den künftigen Zugzahlen und ein Monitoringverfahren bezüglich der betriebsbedingten Erschütterungen.

In den schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen sind die prognostizierten Zugzahlen, die als Grundlage für die Beurteilung dienen, dokumentiert.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist bei der Prüfung auf wesentliche Änderungen sowohl für den Null- als auch für den Planfall vom gleichen Zielhorizont, in diesem Fall das Jahr 2025, auszugehen. Es kommt daher nicht auf die Bestandsbelastung an, sondern auf den Prognosehorizont unter der Voraussetzung, dass die Maßnahmen nicht umgesetzt werden. Es ist somit folgerichtig, dass die Zugzahlen in den Planfeststellungsunterlagen identisch sind.

Weiter werden in der erschütterungstechnischen Untersuchung, die zu den Planfeststellungsunterlagen gehört, Anhaltswerte aus der DIN 4150, Teil 2 herangezogen um die Erschütterungen aus der Bahnstrecke beurteilen zu können. Bei der DIN handelt es sich um ein maßgebliches Regelwerk mit strengen Anforderungen an den Schienenverkehr.

Es entspricht außerdem der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass im Falle einer Vorbelastung durch bestehende Quellen zu prüfen ist, ob sich die Vorbelastung wesentlich erhöht. Dies betrifft analog auch den sekundären Luftschall.

Die Kriterien der Unterschiedsschwellen, 25 % bezüglich der Erschütterungen und 2,1 dB(A) bezüglich des sekundären Luftschalls, werden auf dem Gebiet der Gemeinde Hochdorf nicht erfüllt, weshalb kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen besteht. Anhaltspunkte für ein Monitoringverfahren für Erschütterungen sind nicht ersichtlich.

Die Gemeinde Hochdorf vertraut bezüglich Elektroschmogs auf die Ausführungen der Fachleute, wünscht aber ein Monitoringverfahren zur Thematik und bittet die Projektträger dem Elektrosmog bereits im Vorfeld durch geeignete Schutzmaßnahmen Einhalt zu gebieten.

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, verankert in den Bestimmungen der 26. BImSchV, ist der Vorhabenträger verpflichtet, nachzuweisen, dass durch das Vorhaben keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der Nachbarschaft zu befürchten sind.

Auf oben genannter Grundlage hat der Vorhabenträger mit einer dreiseitigen Stellungnahme dargestellt, dass die genannten Vorgaben deutlich unterschritten werden, so dass keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten sind.

Anhaltspunkte für ein Monitoringverfahren sind nicht ersichtlich.

Die Gemeinde Hochdorf regt an, dass mit den betroffenen Grundstücksbesitzern und der Gemeinde ein weiterer Erörterungstermin (runder Tisch) in Hochdorf abgehalten wird.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Notwendigkeit eines weiteren Erörterungstermins nicht als gegeben an.

Die Gemeinde weist darauf hin, dass sie ein neues Wasserschutzgebiet ausweisen wird, welches sich zwischen der Bahnlinie und der Bundesstraße 30 (B 30) erstreckt und auf Markung Hochdorf die Zonen I und II besitzt.

Der Vorhabenträger hat alle rechtskräftig ausgewiesenen Schutzgebiete in den Planunterlagen berücksichtigt. Der Rechtsstatus des von der Gemeinde vorgebrachten Wasserschutzgebiets ist dem Vorhabenträger nicht bekannt, eine Einbeziehung des geplanten Wasserschutzgebietes wird aber für die weitere Planung in Abstimmung mit den Fachbehörden geprüft.

Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Erkenntnisse über den Status des von der Gemeinde Hochdorf vorgebrachten Wasserschutzgebiets der Zonen I und II vor. Entlang der Achse der Strecke 4500 (Südbahn) liegen auf der Gemarkung Hochdorf Wasserschutzgebiete mit den Zonen III und III A bzw. III B. Die Schutzgebietsverordnung für diese Zonen ist vom Vorhabenträger zu beachten.

B.4.5.7 Ingoldingen

Die Gemeinde Ingoldingen hat in Ihrem Schreiben vom 08.11.2012 zunächst keine Einwände erhoben. Mit Schreiben vom 27.11.2012 haben aber verschiedene Anwohner von Gensenweiler Einwendungen erhoben und beantragen den Antrag abzuweisen. Die Gemeinde Ingoldingen hat diese Einwände mit Schreiben vom 28.11.2012 der Anhörungsbehörde übergeben und beantragt in diesem Schreiben in Zusammenhang mit den Einwendungen aus Gensenweiler zu prüfen, ob der bisher für Gensenweiler und Winterstettenstadt vorgesehene passive Schallschutz nicht in einen aktiven Schallschutz geändert werden kann, um den Anliegen der Anwohner gerecht zu werden.

Hierzu wird auf die Ausführungen unter B.4.6 verwiesen. Im Gemeindegebiet Ingoldingen werden nur einzelne, nicht in einer zusammenhängenden Reihe stehende Wohnhäuser von einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne des BImSchG betroffen. Die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen stehen „außer Verhältnis zum Schutzzweck“.

Zu den vorliegenden privaten Einwendungen hat der Vorhabenträger im Übrigen gesondert umfangreich Stellung genommen.

Mit Schreiben vom 09.04.2014 bittet die Gemeinde die Anhörungsbehörde um Prüfung des Sachverhalts, dass der Ortsteil Gensenweiler aus Sicht der Gemeinde in der neuen schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt wurde.

Im Bereich Ingoldingen-Gensenweiler kreuzt die K 7597 die Bahnlinie. Aufgrund des Vorbringens der Einwender und der Gemeinde hat der Vorhabenträger den Gesamtlärm in dieser Situation nachträglich betrachtet. Er hat dabei eine Verkehrsstärke von unter 2.000 Kfz/24 h zugrunde gelegt, da der Verkehr auf der K 7597 in der Straßenverkehrszählung 2005 des Regierungspräsidiums Tübingen nicht erfasst wurde, und auch sonst keine Zahlen bekannt sind. Die benachbarte Zählstelle in Olzreute ergab bei den letzten drei Zählungen eine durchschnittliche Belastung zwischen 1829 und 1894 Kfz/24 h. Damit ist die Annahme, dass diese auch für Gensenweiler unter 2000 Kfz/h liegt, plausibel.

Die Berechnung hat ergeben, dass die Schwellenwerte nicht erreicht werden.

B.4.5.8 Bad Schussenried

Die Stadt Bad Schussenried begrüßt den Ausbau der Bahnübergänge *Bad Schussenried 1* (K 7559 Otterswang-Laimbacher Straße) und *Bad Schussenried 2* (Otterswang - Schussentalweg) wünscht aber die Wegeanschlüsse technisch so anzupassen, dass sich kein Oberflächenwasser anstauen kann um Folgeschäden zu vermeiden. Der Vorhabenträger hat im Zuge der Ausführungsplanung die Gradienten und Querneigungen der Straßen- und Wegeanschlüsse so konzipiert, dass eine Entwässerung jederzeit möglich ist.

Für den Bahnübergang *Bad Schussenried 1* ist in der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung die Kostentragung mit allen Beteiligten zu regeln.

Die Stadt Bad Schussenried plant die Verlängerung der Fußgängerunterführung im Bahnhofsbereich. Die Stadt verweist darauf, dass dieses städtische Vorhaben dem Vorhabenträger bekannt sei und die geplante Gleisabsenkung dem städtischen Vorhaben nicht zuwider laufen darf.

Weiterhin wünscht die Stadt eine genauere Darstellung wie sich die Tieferlegung der Gleise 501 und 503 auf die Höhe der Anschlussweiche in Richtung Innenstadt Bad Schussenried

und Kieswerk Rieger/Sattenbeuren (Strecke 4512 Bad Schussenried-Riedlingen) auswirkt damit dieser Anschluss langfristig sowohl als ÖPNV- als auch als Gütertrasse erhalten bleibt. Die geplante Gleisabsenkung wird weder Auswirkungen auf das städtische Vorhaben der Verlängerung der Fußgängerunterführung noch auf die Lage der genannten Weiche haben, da der Bereich der geplanten Gleisabsenkung jeweils außerhalb zu liegen kommt und sich deshalb keine Überschneidungen ergeben. Der Umbau der Gleisabsenkung ist in Anlage 4.1, Blatt 47 der Planunterlagen dargestellt.

Die Stadt Bad Schussenried bittet dringend darum den Baustellenverkehr nicht über die Alte Straße im Stadtteil Kürnbach zum Bereich des ehemaligen südlichen Gleisfeldes des Bahnhofs Bad Schussenried zu führen, sondern die von der Stadt aufgezeigte Alternative zu benutzen. Bei dieser Alternativroute handelt es sich um den Weg 169/1, einen, zur L 275 Waldseer Straße parallel verlaufenden Wirtschaftsweg.

Dies vor dem Hintergrund des Lärmschutzes für die in der Alte Straße beheimateten Anwohner aber auch wegen der in der Vergangenheit bei Gleisbauarbeiten an der Strecke 4500 durch den Materialtransport aufgetretenen Straßenschäden.

Im Zuge der weiteren Planung und den Planungen zu den Bauabläufen wird eine Prüfung bezüglich der Andienmöglichkeiten für die Baumaßnahme unter Berücksichtigung der Anmerkungen des Einwenders (Stadt Bad Schussenried) erfolgen.

Die Stadt Bad Schussenried legt Wert auf den Schutz der an den Baustellenbereich angrenzenden Immobilien und bittet um Klärung ob es, insbesondere durch die Gleisabsenkungen im Bahnhofsbereich Bad Schussenried, und die zu erwartenden Erschütterungen (Verdichtungen) zu besorgen gilt, dass es zu Gebäudeschäden entlang der Trasse kommen kann. Sofern dies aus fachlicher Sicht zu besorgen ist, bittet die Stadt Bad Schussenried um ein entsprechendes Beweissicherungsverfahren.

Es wird hierzu auf die erschütterungstechnische Untersuchung verwiesen, laut derer keine erhebliche Erhöhung der Belastung durch Erschütterungen erfolgt und sich somit keine Ansprüche auf Vorsorgemaßnahmen ergeben.

Die Stadt Bad Schussenried bittet, auf die geplanten Ausgleichsmaßnahmen V6 und G2 im Gemeindegebiet Bad Schussenried zu verzichten, da sie beabsichtigt Flächen südlich der Bahntrasse im Bereich des Bahnhofs als Parkflächen zu erwerben, da im Bereich des Bahnhofs Bad Schussenried keine ausreichenden Parkflächen zur Verfügung stehen.

Die genannten Maßnahmen befinden sich im Bereich des südlichen Brückenwiderlagers der SÜ Waldseer Straße.

Bei der Maßnahme V6 handelt es sich um eine bauzeitlich zu sichernde Fläche (Schutz von Vegetationsflächen). Diese steht einer zukünftigen Nutzung des Geländes als Parkplatz nicht grundsätzlich entgegen. Bei der Maßnahme G2 handelt es sich um eine Gestaltungsmaßnahme (Anpflanzung von Gebüsch und Hecken) die der Vorhabenträger im Zuge der Planfeststellung zu erfüllen hat. Auf diese Maßnahme kann und darf seitens der Planfeststellungsbehörde insgesamt nicht verzichtet werden.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Pläne der Stadt im Bereich der Gestaltungsmaßnahme G2 zu gegebener Zeit zu berücksichtigen und das Vorgehen in beidseitiger enger Kooperation festzulegen. Für die naturschutzrechtliche Kompensationsbilanz wird diese Fläche nicht benötigt.

Der von der Stadt Bad Schussenried beabsichtigte Erwerb von Flächen (Gewässerrandstreifen) ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens und kann gesondert mit dem jeweiligen Eigentümer geregelt werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht sich zu keinen weiteren Schritten diesbezüglich veranlasst.

B.4.6 Immissionsschutz

B.4.6.1 Schienenverkehrslärm

Es ist sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche aus dem Schienenverkehr hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des vorliegenden Ausbauvorhabens der Eisenbahn sind das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV), die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) der Deutschen Bahn AG sowie die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV). Sie geben den Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen. Gesundheitsbeeinträchtigungen können dann ausgeschlossen werden.

Die Anlage 2 (zu § 4) „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ - häufig auch Schall 03 (neu) genannt - ist in dem hier in Rede stehenden Verfahren nicht einschlägig. Zur Begründung wird auf § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV verwiesen, wonach für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 31.12.2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, § 3 der 16. BImSchV i.V.m. Anlage 2 in der bis zum 31.12.2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden ist. Anlage 2 in der bis Ende 2014 geltenden Fassung enthält das Berechnungsverfahren für

die „lange gerade Strecke“ und verweist für komplexe Vorhaben auf die Schall 03 (1990). Da das Planfeststellungsverfahren für den PfA 2 der Südbahn vor dem 31.12.2014 eröffnet und auch die Planunterlagen vor diesem Termin öffentlich bekannt gemacht wurden, bleibt es hier bei der Anwendung von Anlage 2 zu § 3 der Schall 03 (1990).

Auch ist im gegenständlichen Verfahren bei der Berechnung des Schienenverkehrslärms der Abschlag von 5 dB, der sog. Schienenbonus, weiterhin anzuwenden. Zwar ist der Schienenbonus mit Wirkung vom 01.01.2015 für alle neuen Vorhaben gestrichen worden. Der Gesetzgeber hat jedoch eine inhaltlich mit § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV übereinstimmende Übergangsregelung getroffen. Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der Schienenbonus weiterhin anzuwenden, wenn das Planfeststellungsverfahren eröffnet und die Auslegung der Planunterlagen am 31. Dezember 2014 erfolgt war. Diese Voraussetzungen liegen für das gegenständliche Verfahren vor.

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 einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, es sei denn, dass die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage zumutbar ist. Dies gilt auch bei baulichen Anlagen, die bei Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren bauaufsichtlich genehmigt waren. Darüber hinaus gehende Entschädigungsansprüche, bspw. für Mietminderungen oder eine Wertminderung des Gebäudes bestehen nicht.

Wann Verkehrsgeräusche aufgrund der baulichen Änderungen zu schädlichen Umweltauswirkungen führen, wird durch die aufgrund des § 43 Abs. 1 Nummer 1 BImSchG erlassene 16. BImSchV und darin insbesondere durch die in § 2 Abs. 1 16. BImSchV angegebenen Immissionsgrenzwerte getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum sowie in Abhängigkeit von der entsprechenden Gebietseinstufung geregelt.

Bei den hier vorliegenden baulichen Änderungen handelt es sich um eine wesentliche Änderung des bestehenden Schienenweges im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nummer 2 der 16. BImSchV, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms weiter erhöht wird.

Ein baulicher Eingriff in den Schienenweg ist dann erheblich, wenn äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, d.h. der Gleisanlage mit ihrem Oberbau, Unterbau einschließlich der Oberleitung, eingegriffen wird. Ein derartiger Eingriff ist immer dann anzunehmen, wenn durch die Baumaßnahmen die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges erhöht wird. Dies ist wiederum dann anzunehmen, wenn die vorgesehenen Baumaßnahmen zu einer vermehrten Verkehrsaufnahme führen. Anhaltspunkte für eine Verkehrsmehrung sind die Erhöhung der Streckenkapazität, der Streckengeschwindigkeit oder der Radsatzlast.

Die mit der Planung vorgesehene Elektrifizierung der Strecke 4500 Ulm - Friedrichshafen und 4510 bis Laupheim erfüllt diese Voraussetzungen. Die weiteren Maßnahmen am Oberbau, die erforderliche Absenkung der Bahnstrecke sowie die Trassierungsänderung (Kurvenaufweitung) bei Hochdorf (km 140,698 – 141,070) sind erforderlich, um die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit umsetzen zu können. Die Geschwindigkeitsanhebung steht folglich in kausalem Zusammenhang mit den Baumaßnahmen.

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

Der Vorhabenträger hat an 510 Immissionsorten nach Maßgabe der 16. BImSchV überprüft, ob sich das Vorhaben als wesentliche Änderung des bestehenden Schienenweges erweist (vgl. Anhang 5 zur Schalltechnischen Untersuchung, Anlage 12.1 A). Wo erforderlich, wurden einzelnen Gebäuden mehrere Immissionsorte (bezeichnet als „ID“) zugeordnet. Eine Wohneinheit entspricht dabei einer „ID“.

Die Ermittlung der Schallemissionen und der –immissionen aus dem Schienenverkehr ist in Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV geregelt. Ergänzend wird auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (so genannte Schall 03) verwiesen. Die Schall 03 ist anerkannte Regel der Technik und als solche im Rahmen der 16. BImSchV anzuwenden. Bei dem zugrunde zu legenden Beurteilungspegel handelt es sich um einen Mittelungspegel, der auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt wird. Zur Bestimmung der Zumutbarkeit gelten die festgelegten Grenzwerte, die in Abhängigkeit der Gebietsart, der tatsächlichen Verhältnisse und unterschieden in Tag- und Nachtwerte differenziert werden. Ausgangspunkt für die Berechnung ist die Ermittlung des Mittelungspegels, der sich aus der mittleren Zugzahl pro Stunde ergibt. Dabei fließen unter

anderem die Zugart, die Zuglänge und –geschwindigkeit sowie die Art des Gleiskörpers in die Berechnung ein. Der sich daraus ergebende Emissionspegel bildet dann in Verbindung mit einer Reihe von weiteren Größen wie dem Abstand des Verkehrsweges vom Immissionsort, topografischen Gegebenheiten, baulichen Anlagen, Reflexionen oder der Dämpfung infolge von Höhenunterschieden den so genannten Beurteilungspegel. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen.

Zur Beurteilung der schädlichen Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb, die durch dieses Vorhaben hervorgerufen werden, ist durch einen anerkannten schalltechnischen Sachverständigen eine Schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden (Anlage 12.1 A). In dieser Untersuchung sind die Beurteilungspegel entsprechend der Anforderungen der 16. BImSchV ordnungsgemäß ermittelt worden. Die nach § 3 explizit geforderte Berechnung erfolgte auf der Grundlage der Schall 03. Methodische Mängel sind nicht erkennbar. Die Einholung weiterer sachverständiger Aussagen ist nicht geboten. Allein die Beauftragung des Sachverständigen durch den Antragsteller begründet nicht den Verdacht der Ungeeignetheit oder Parteilichkeit dieses Sachverständigen. Andere Tatsachen, aus denen hierauf geschlossen werden könnte, wurden nicht vorgetragen und sind auch sonst nicht ersichtlich.

Die Ausgangsdaten wurden richtig ermittelt. Die maßgeblichen Beurteilungsparameter wurden richtlinienkonform, nach den vorgeschriebenen Verfahren berechnet. Insbesondere wurden auch die Korrekturwerte für die Fahrbahnart Schotterbett/Betonschwellen entsprechend der Tabelle C aus Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV in Ansatz gebracht (siehe schalltechnische Untersuchung Abschnitt 4.2). Auch die Bodendämpfung spielt eine Rolle, weshalb in der Regel in den oberen Geschossen etwas höhere Pegel errechnet werden, als in unteren Geschossen.

Die schalltechnische Untersuchung ist vollständig. Sie umfasst alle Gebiete im Einwirkungsbereich des Vorhabens und dort alle in Frage kommenden Gebäude.

Die vorliegende Untersuchung wurde auf der Grundlage eines prognostizierten Betriebskonzeptes für das Jahr 2025 erstellt.

Zur Einhaltung der Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG gilt grundsätzlich der Vorrang des aktiven Lärmschutzes. Aktive Schallschutzmaßnahmen an den Verkehrswegen sind beispielsweise Wälle oder Wände.

Nur ausnahmsweise kann gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG von diesem Grundsatz abgewichen werden. Bei verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte hat der Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage wie bereits dargelegt gegen den Vorhabenträger gemäß § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG Anspruch auf eine Entschädigung für die Beeinträchtigung. Diese umfasst die Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen und, falls mit diesen Schallschutz nicht im ausreichenden Umfang geleistet werden kann, eine Entschädigung in Geld für die verbleibenden Beeinträchtigungen.

Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen regelt die 24. BImSchV. Die 24. BImSchV konkretisiert den Anspruch nach § 42 Abs. 2 BImSchG auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen der Betroffenen zur Lärmreduzierung bei schutzbedürftigen Räumen, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (§ 2 Abs. 1, Tabelle 1 Sp. 1 der Anlage). Durch bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume muss das nach der 24. BImSchV (§§ 2 und 3 der 24. BImSchV) erforderliche Schalldämm-Maß erreicht werden. Die Einzelheiten der Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen bleiben einem gesonderten Verfahren vorbehalten. Passive Schallschutzmaßnahmen werden in der Praxis entsprechend den in der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau), auf die die 24. BImSchV verweist, und der VDI-Richtlinie Nr. 2719 (Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen) enthaltenen Anforderungen ausgeführt. Die insbesondere in der VDI-Richtlinie 2719 genannten Innenraumpegel sind Anhaltswerte, die nicht den Charakter von Grenzwerten haben. Die Richtlinie hat keine entsprechende rechtliche Bindungswirkung. Sie dient zur Beschreibung von Schalldämmeigenschaften von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen.

B.4.6.1.1 Zugzahlen

Die in der Schalltechnischen Untersuchung durchgeführte Prüfung auf Lärmschutzansprüche sowie die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der vom Vorhabenträger zur Verfügung gestellten Betriebsprognose.

Die Prognose wurde methodengerecht erstellt. 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 der Vorhabenträger daher bei

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

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsprognose des BVWP 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.

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. Die Südbahn ist ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans 2003.

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

Grundlage für die Berechnung der Schallimmissionen ist die Verkehrsprognose. Da die vom Vorhabenträger ermittelten Zugzahlen im Anhörungsverfahren angegriffen wurden, wird diese Thematik vorab behandelt, bevor auf die Schallberechnungen im Einzelnen eingegangen wird.

Nach der vom Vorhabenträger vorgelegten Verkehrsprognose werden im Streckenabschnitt Ulm – Biberach Süd im Jahr 2025 auf der elektrifizierten Strecke nachts fünfzehn Züge fahren (davon fünf Güterzüge) und tags 116 Züge (davon zehn Güterzüge) (vgl. Anlage 16 Zugzahlen vom 15.04.2011). Im Streckenabschnitt Biberach-Süd – Aulendorf verkehren nachts 11 Züge (davon 3 Güterzüge) und tags 82 Züge (davon 10 Güterzüge). Auf der Strecke 4510 werden sowohl von der Südkurve als auch von der Nordkurve bis zur W 251 jeweils tags 34 Züge und nachts 2 Züge fahren. Von der W 251 bis Laupheim-Stadt werden es tags 70 Züge und nachts 2 Züge sein.

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

ohne Elektrifizierung die gleiche ist. Die Anhörungsbehörde hat keinen Anlass, diese plausiblen Annahmen in Frage zu stellen und geht davon aus, dass die Änderungen im Betriebsprogramm ihre Ursache ausschließlich in der veränderten Nachfrage haben. Diese Auffassung wird auch von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

Einwender stellen diese Annahme jedoch in Frage. Sie meinen, die ermittelten Zugzahlen seien nicht realistisch. Tatsächlich werde es in Folge der Elektrifizierung zu einer Erhöhung der Zugzahlen insbesondere im Güterverkehr kommen, zum einen, weil nicht nur die DB AG (bzw. ihre Tochterunternehmen), sondern auch konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig mehr Züge auf dieser Strecke zum Einsatz bringen würden; zum anderen, weil es sich bei der Südbahn um eine Zulaufstrecke zur schweizerischen Alpentransversale NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) handle. Dies sei in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt worden.

Die Eingangszahlen für den Personenverkehr wie auch für den Güterfernverkehr entstammen – wie bereits dargelegt - den vom BMVBS im Dezember 2010 im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung erstellten Prognosen. Diese sind auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einsehbar. In Kapitel 3 wird dort die Methodik der Prognoseerstellung erläutert. Dabei wird einerseits dargelegt, dass es sich um eine nachfrageorientierte Prognose handelt, bei der nicht die Belange einzelner Transportunternehmen im Vordergrund stehen. Andererseits wird erläutert, in welcher Form internationale Verkehre, insbesondere Transitverkehre in die Prognose eingeflossen sind.

Die Verwendung der Daten der Bundesverkehrswegeplanung im Rahmen von Infrastrukturplanungen ist durch das Bundesverkehrsministerium vorgesehen. Die Vorgaben erweisen sich jedenfalls so lange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist. Dies ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Ergebnisse der derzeitigen Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung liegen noch nicht vor und können daher noch nicht betrachtet werden. Die maßgebliche Datenbasis ist ausreichend ermittelt und es bestehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Anhaltspunkte dafür, dass sich in absehbarer Zeit derartig abweichende Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung ergeben könnten, welche die Aufnahme eines entsprechenden Vorbehalts nach § 74 Abs. 3 VwVfG in den Planfeststellungsbeschluss rechtfertigen würden. Solange keine konkreten Erkenntnisse vorliegen, welche die vorhabenbezogene Prognose in Frage stellen, bleibt es bei dem der Planung zugrunde liegenden, „gesicherten“ Betriebsprogramm. Dessen immanentes Prognoserisiko findet seine Grenze erst und nur bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, wonach dem Vorhabenträger

nachträgliche Schutzauflagen für nicht vorhersehbare Wirkungen auferlegt werden können (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 11.02.2004, 5 S 384/03 m.w.N.).

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

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

Die Prognose für 2025 erfolgt auf der Grundlage des Betriebsprogramms 2010. Insofern ist nicht relevant, wie viele Züge im Jahr 2013 tatsächlich auf der Strecke waren, bzw. heute auf der Strecke sind. Der Einwender konnte nicht darlegen, welche Rückschlüsse er aus den Bestandszahlen ziehen könnte. Die mangelnde Plausibilität der Verkehrsprognose könnte daraus jedenfalls nicht hergeleitet werden, da eine Verkehrsprognose keine zwischenzeitlichen Entwicklungen abbilden muss.

Zur neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT:

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

In der Folge wurden im Rahmen einer internationalen Studie zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz die betrieblichen Fragestellungen des grenzüberschreitenden Verkehrs auf den nordöstlichen Zulaufstrecken zur NEAT geklärt sowie der Investitionsbedarf abgeschätzt (vgl. „Bewertung von Investitionen zum Ausbau deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT; BVU Juli 2006). Die von den Einwendern übergebenen Unterlagen „S. 15 und 18“ entstammen dieser Untersuchung.

Die Studie enthält u.a. einen Planfall Südbahn. Für diesen Planfall unterstellt sie, dass die Bodenseegürtelbahn zweigleisig ausgebaut wird und eine Verbindungskurve in Friedrichshafen zwischen der Südbahn und der Bodenseegürtelbahn gebaut wird. Allerdings wurden diese Vorhaben bislang nicht realisiert noch sind dahingehende Planungen absehbar. Vielmehr ist davon auszugehen, dass dieser Planfall überholt ist. Daher haben die Zugzahlen, die sich aus diesem Szenario ergeben, auch für die vorliegende Planung keine Bedeutung.

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

Einwender meinen des Weiteren, es müsse die maximal mögliche Auslastung zugrunde gelegt werden. Dies ist nicht der Fall. Nach ständiger Rechtsprechung ist nicht die theoretische Vollaustattung, sondern ein realistisches Betriebsprogramm zugrunde zu legen (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.05.2011 - 7 A 10/10 m.w.N.). Dies hat der Vorhabenträger berücksichtigt. Wird eine Anlage später über das im Rahmen einer fehlerfrei erstellten Prognose erwartete tatsächliche Maß hinaus genutzt, besteht gegebenenfalls ein Anspruch auf nachträgliche Schutzmaßnahmen nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.

Eingewandt wurde des Weiteren, die im Verfahren zugrunde gelegten Zugzahlen entsprächen nicht den Zahlen, die der politischen Kosten-Nutzen-Analyse des Projekts zugrunde liegen. Hierzu hat der Vorhabenträger dargelegt, dass die Zahlen seiner internen Wirtschaftlichkeitsberechnung den hier vorliegenden entsprechen. Ob es für politische Bewertungen andere Zahlen gab oder gibt, ist für die rechtliche Bewertung nicht relevant, solange die hier vorgelegte Verkehrsprognose plausibel ist. Anhaltspunkte dafür, dass es hier derartig gravierende Unterschiede geben könnte, die die Plausibilität der Verkehrsprognose erschüttern könnten, sind nicht ersichtlich.

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 „Südbahn“ realistisch abbilden.

Künftige Änderungen des Betriebsprogramms

Schließlich wird vorgetragen, der Vorhabenträger könne nach Realisierung des Vorhabens sein Betriebsprogramm jederzeit ändern. Dies mache es für die Betroffenen letztlich unmöglich, nachzuprüfen, ob die immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte auch tatsächlich eingehalten werden. Die Belastung mit der Nachweispflicht sei vor diesem Hintergrund unzumutbar und stelle die Betroffenen quasi schutzlos.

Die Einwender sprechen hier eine bestehende, der geltenden Rechtslage geschuldete Problematik an, welche die Planfeststellungsbehörde nicht verkennt. Anders als im Recht der Energiewirtschaft ist der Betrieb einer Eisenbahn nicht planfeststellungsbedürftig. Folglich

unterliegen auch betriebliche Änderungen keinem Genehmigungserfordernis. Planfestgestellt wird lediglich die bauliche Anlage. Nach geltender Rechtslage besteht daher kein Anspruch auf Festschreibung des der Planung zugrunde liegenden Betriebsprogramms (hinsichtlich Art, Anzahl, Geschwindigkeit, Länge sowie Tag- und Nachtverteilung der verkehrenden Züge) als „maximal zulässiger Eisenbahnbetrieb“. Eine solche Anordnung widerspräche dem Wesen der prognostischen Einschätzung der planbedingten Immissionsbelastung auf der Basis eines Prognose-Betriebsprogramms und dem damit immanent verbundenen Prognoserisiko einerseits sowie der rechtlichen Begrenzung allein durch § 74 Abs. 3 VwVfG (Entscheidungsvorbehalt, wenn eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist) und § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG (nachträgliche Schutzauflagen für nicht vorhersehbare Wirkungen) andererseits. (Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 11. Februar 2004 – 5 S 384/03 –, juris). Liegt eine nicht angreifbare Betriebsprognose vor, gewährt das Gesetz der Funktionsfähigkeit des Eisenbahnbetriebs den Vorrang; er kann insbesondere den betrieblichen Anforderungen angepasst werden. Den vom Eisenbahnbetrieb Betroffenen wird auferlegt, die weitere Entwicklung gegebenenfalls selbst zu überprüfen und ihre Rechte geltend zu machen.

B.4.6.1.2 Schallschutzkonzeption

Das geplante Schallschutzkonzept einschließlich der im Verfahren vorgenommenen Änderungen ist insgesamt in sich schlüssig und abgewogen.

Mit den Planfeststellungsunterlagen hat der Vorhabenträger in der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 12.1 A) ein Schallschutzkonzept vorgelegt. Es enthält auch die Begründung der getroffenen Abwägungsentscheidung der erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen einschließlich der Gegenüberstellung verschiedener Varianten.

Entsprechend der Struktur, die sich aus § 41 BImSchG ergibt, ist danach zunächst zu untersuchen, mit welchen aktiven Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte für alle Betroffenen eingehalten werden könnten. Sollte sich diese Vollschutzvariante als unverhältnismäßig herausstellen, sind ausgehend von der Vollschutzvariante schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Es ist zu prüfen, ob nicht zumindest sichergestellt werden kann, dass für keinen oder zumindest möglichst wenige Nachbarn der Anlage spürbare Grenzwertüberschreitungen verbleiben.

In die vorzunehmende Kosten-Nutzen-Analyse ist dabei als Kenngröße insbesondere das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante (nur aktive Maßnahmen) zur Zahl der insgesamt gelösten Schutzfälle einzustellen. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der

Zahl der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen nachts.

Dabei ist das Verhältnis „Kosten pro gelöster Schutzfall“ zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit einer Schallschutzvariante nicht das alleinige Kriterium. Vielmehr bleibt die Festlegung des Schallschutzkonzeptes eine Einzelfallentscheidung und es ist erforderlich, dass das Lärmschutzkonzept „bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt“ (Urteil des BVerwG vom 15.03.2000 – 11 A 42/97). Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Im Ergebnis kann dies dazu führen, dass etwa der Schutz eines Einzelhauses durch eine aufwendige Lärmschutzwand entfällt.

Die den Kostenberechnungen für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu Grunde gelegten Kostenansätze entsprechen dem Kostenrichtwertekatalog der DB Netz AG und sind nicht zu beanstanden.

Das vorgelegte Schallschutzkonzept ist geeignet, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden.

Die Berechnungen haben ergeben, dass bei einer Vielzahl an Gebäuden mit schutzbedürftiger Nutzung an mindestens einem Immissionsort (bestimmt nach Geschoss und Fassadenrichtung) durch die Elektrifizierung und die damit verbundene Erhöhung der Streckengeschwindigkeit Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts und von 70 dB(A) tags oder mehr erreicht werden, wobei die Beurteilungspegel höher sind als im Prognose-Nullfall.

Nicht zu beanstanden ist auch die vom Gutachter vorgenommene Bildung von Schutzabschnitten. Insoweit wird auf die Ausführungen der schalltechnischen Untersuchung (Abschnitt 3.2 und 7) verwiesen. Im PfA 2 wurden insgesamt 70 Teilbereiche betrachtet. Von diesen 70 Teilbereichen wurden in 25 Teilbereichen die Kriterien einer wesentlichen Änderung erfüllt. Insgesamt sind bei 50 Gebäuden 93 Schutzfälle (33 tags und 60 nachts) zu lösen.

Abwägung aktiver/passiver Schallschutz

Die hierzu vom Vorhabenträger vorgelegten Variantenuntersuchungen (Unterlage 12.1 A, Abschnitt 7 in Verbindung mit Anhang 4) sind nach Auffassung der Anhörungs- sowie der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Danach stellen sich bei allen zu lösenden

Schutzfällen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes - sofern technisch überhaupt realisierbar - als unverhältnismäßig dar.

Bei welchem Kostenumfang die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ob die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, ist deshalb in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die für und gegen die Schutzmaßnahmen sprechenden privaten und öffentlichen Belange einander gegenüberstehen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, ob das Gewicht der privaten Belange der Anwohner durch Vorbelastungen gemindert ist, ob öffentliche Belange wie der Landschaftsschutz bzw. das Stadtbild oder Belange Dritter wie z.B. die Verschattung der Nachbargrundstücke der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten entgegenstehen, und mit welchen Mehrkosten der vollständige aktive Lärmschutz im Verhältnis zu einem wirksamen passiven Schallschutz verbunden ist. Dabei ist die Verhältnismäßigkeitsprüfung nicht individuell gegenüber den jeweiligen Betroffenen vorzunehmen. Vielmehr sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Verkehrsgeräuschen die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen.

In vielen Teilbereichen liegt an maximal einem Gebäude mit einer Wohneinheit eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor:

- Teilbereich 1 („Einöde 1“ Gemeinde Achstetten)
- Teilbereich 14 („Grabenwiesen 1“ Gemeindeteil Schemmerberg)
- Teilbereich 17 („Elsterweg 1“ Gemeindeteil Schemmerberg)
- Teilbereich 18 („Am Bahnhof 1“ Gemeindeteil Schemmerberg)
- Teilbereich 20 („Altes Ried 1“ Ortsteil Warthausen-Höfen)
- Teilbereich 38 („Hans-Liebherr-Straße 32“ Stadt Biberach)
- Teilbereich 48 („Staufenerstraße 57“ Ortsteil Hochdorf-Appendorf)
- Teilbereich 49 („Staufenerstraße 54“ Ortsteil Hochdorf-Appendorf)
- Teilbereich 51 („Bahnwärterhaus 1“ Ortsteil Hochdorf-Schweinhausen)
- Teilbereich 55 („Bahnwärterhaus 1“ Gemeinde Hochdorf)
- Teilbereich 56 („Riedwiesen 1“ Ortsteil Hochdorf-Untereisdorf)
- Teilbereich 58 („Espach 6“ Ortsteil Ingoldingen-Winterstettenstadt)
- Teilbereich 60 („Bachtal 1“ Ortsteil Ingoldingen-Winterstettenstadt)
- Teilbereich 62 („Hervetsweiler 14“ Ortsteil Ingoldingen-Hervetsweiler)
- Teilbereich 63 („Bahnhof 1“ Ortsteil Bad Schussenried-Enisweiler)

Teilbereich 68 („Haarweiherweg 40“ Ortsteil Bad Schussenried-Lufthütte).

Soweit in Teilbereichen mehr als eine Wohneinheit eine wesentliche Änderung aufweist, hat der Vorhabenträger eine Variantenuntersuchung vorgelegt (Anlage 12.1A, Kapitel 7 in Verbindung mit Anhang 4). Hier ergeben sich im günstigsten Fall (Teilbereiche 47 und 53) Kosten von knapp 50.000 € je gelöstem Schutzfall.

Ohne dass hierzu Angaben vorgelegt worden wären, dürften die Kosten den Verkehrswert der betroffenen Gebäude nicht erreichen. Auch wird bei den betroffenen Gebäuden der maßgebliche Immissionsgrenzwert teilweise erheblich überschritten. Dennoch hält auch die Planfeststellungsbehörde Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für unverhältnismäßig. Zu berücksichtigen ist insoweit die hohe Vorbelastung im Zusammenhang mit der sehr geringen vorhabenbedingten Lärmzunahme. Die Zunahme liegt hier in weiten Teilen unter 1 dB(A) und damit im nicht wahrnehmbaren Bereich.

Insgesamt können im Zuge der vorliegenden Planung keine aktiven Schallschutzmaßnahmen auferlegt werden. Für die betroffenen Wohneinheiten sind dem Grunde nach Ansprüche auf Kostenerstattung für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes festzusetzen (vgl. Nebenbestimmung unter A.4.3).

Der Umfang passiver Schallschutzmaßnahmen ist vom Gebäudegrundriss, der Raumnutzung und der vorhandenen Bausubstanz abhängig. Gem. § 2 Abs. 4 Ziff. 2 der 24. BImSchV besteht der Anspruch nicht, wenn eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte. Allein die Ausweisung von Baugrundstücken durch Bebauungsplan genügt daher für einen Erstattungsanspruch nach der 24. BImSchV nicht. Der Anspruch besteht auch dann nicht, wenn entsprechende schalldämmende Einrichtungen oder Belüftungsanlagen bereits bestehen.

Der Anspruch auf passiven Lärmschutz umfasst grundsätzlich auch den Einbau schallgedämmter Lüftungselemente in Schlafräumen. Letztere gewährleisten einen ausreichenden Luftaustausch bei hoher Schalldämmung und niedrigem Eigengeräusch, ein Öffnen der Fenster zu Belüftungszwecken ist deshalb nicht mehr nötig. Im Übrigen gebietet weder Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG noch Art 1 Abs. 1 GG, die zulässigen Außenschallpegel durch Verkehrsgeräusche so zu begrenzen, dass stets bei einem voll geöffneten Fenster gewohnt und geschlafen werden kann (BVerwG, Urteil v. 5.3.1997 - 11 A 25.95).

Für die Realisierung/Umsetzung passiver Lärmvorsorgemaßnahmen müssen alle Voraussetzungen erfüllt sein. Das heißt, die Maßnahmen müssen planfestgestellt, die Finanzierung des Vorhabens muss sichergestellt und mit der Realisierung des Vorhabens muss begonnen sein. Ein durch den Vorhabenträger beauftragtes Ingenieurbüro wird nach Vorliegen der Voraussetzungen bei jedem Gebäude innerhalb des planfestgestellten Anspruchsbereichs, ein individuelles Gutachten erstellen und das vorhandene, sowie das erforderliche Schalldämm-Maß ermitteln. Daraus ergibt sich dann u.a. die notwendige Schallschutzklasse der Fenster oder die Notwendigkeit des Einbaus von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Pauschale Forderungen nach dem Einbau der höchsten zur Verfügung stehenden Schallschutzklasse werden dementsprechend zurückgewiesen.

Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass bei Überschreitungen von Grenzwerten im Nachtzeitraum grundsätzlich nur Schlafräume einen entsprechenden Anspruch auf Schallschutz besitzen.

Die vorzeitige Umsetzung von passiven Lärmvorsorgemaßnahmen kann ausschließlich durch den Eigentümer erfolgen. Dem Eigentümer können die Aufwendungen grundsätzlich rückwirkend erstattet werden, jedoch liegt dann das Risiko, dass passive Lärmvorsorgemaßnahmen nicht zuwendungsfähig sind, auf Seiten der Eigentümer. Der Eigentümer muss bestimmte Dinge beachten, um die nachträgliche Erstattung nicht zu verwirken. So müssen Art und Zustand der entfernten Fenster im Nachhinein feststellbar sein (entweder gutachterlich oder durch Besichtigung der alten Fenster) und vor Beauftragung sind mindestens drei Angebote einzuholen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf spätere Erstattung, das vorzeitig eingesetzte Geld wird nicht verzinst, es dürfen keine anderen Fördergelder in Anspruch genommen werden, die Aufwendungen dürfen nicht steuerlich geltend gemacht werden, die Erstattung der Kosten kann erst ab dem Beginn der Realisierung des Vorhabens erfolgen. Nur die tatsächlich aufgebrachten Aufwendungen können nach Vorlage der entsprechenden Originalrechnung erstattet werden, die Originalrechnung muss auf den derzeitigen Eigentümer (Erstattungsberechtigten) ausgestellt sein. Die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen sind nach der Rechtslage komplett vom Vorhabenträger zu tragen.

Für die Bemessung der Schutzmaßnahmen wird der Gebäudezustand zum Zeitpunkt vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegt. Bauliche Maßnahmen am Gebäude, die zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden, finden nachträglich keine Berücksichtigung.

Soweit auch Überschreitungen der Tagesgrenzwerte zu verzeichnen sind, ist die Beeinträchtigung von schutzwürdigen Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Loggien, Freisitze und ähnliche Anlagen, die dem Wohnen im Freien dienen, nicht aber Vorgärten, Zier- oder Nutzgärten sowie Rasenflächen) zu entschädigen (BVerwG, Urteil vom 11.11.1988 - 4 C 11.87). Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der Minderung des Verkehrswertes des Grundstücks.

B.4.6.1.3 Betriebliche Regelungen

Betriebliche Regelungen zur Bewältigung der Lärmproblematik kommen vorliegend nicht in Betracht. Sie sind in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung grundsätzlich ausgeschlossen. In der Rechtsprechung anerkannt sind betriebsregelnde Anordnungen ausnahmsweise für vorübergehend gebotene Interimslösungen einer Lärmschutzproblematik (BVerwG, Beschl. v. 15.12.1994 – 7 VR 13.94; Urteil vom 27.10.1999 – 11 A 91.99). Ein solcher Fall liegt hier nicht vor.

Nach dem Urteil des BVerwG vom 21.11.2013 (7 A 28.12) sollen nun zwar auch auf Dauer angelegte betriebliche Regelungen in Betracht kommen. Vorliegend würde sowohl eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit als auch eine Festlegung auf ein bestimmtes Betriebsprogramm hinsichtlich der Zugzahlen, jedenfalls der Zielsetzungen der Planung widersprechen, die Reisezeit zwischen Ulm und Friedrichshafen deutlich zu verkürzen. Dies gilt auch für einzelne Streckenabschnitte, da für das Ziel, die Zeitersparnis insgesamt zu erreichen, die Summe aller möglichen Strecken, auf denen die angestrebte Höchstgeschwindigkeit auch tatsächlich gefahren werden kann, entscheidend ist. Eine Betriebsregelung würde daher den Eisenbahnbetrieb unzumutbar behindern. Da Schutzmaßnahmen im Sinne der §§ 41, 42 BImSchG möglich und ausreichend sind, geht die Funktionsfähigkeit des Schienenweges vorliegend vor.

Die Angabe der Zuggeschwindigkeit im Planfeststellungsbeschluss definiert mithin lediglich die technische Leistungsfähigkeit, die beim Ausbau erreicht werden soll; d.h., die Planer leiten daraus ab, wie, auf der Grundlage der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und anderer technischer Regelwerke, die Strecke auszurüsten ist.

B.4.6.1.4 Kontrollmessungen

Ein Anspruch auf Kontrollmessungen, insbesondere in Form eines von Einwenderseite angeregten „Monitorings“, besteht nicht. Das Berechnungsverfahren stellt, in Verbindung mit den Grenzwerten, den Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastungen zuverlässig sicher. An der Geeignetheit der Berechnungsmethode zur zutreffenden Ermittlung der Belastung und

an der korrekten Berechnung im konkreten Fall bestehen keine Zweifel. Messungen wären zudem, wie ausgeführt, gar nicht geeignet, den Lärm zutreffend zu erfassen. Berechnungen hingegen tragen allen relevanten Faktoren zugunsten der Lärmbetroffenen Rechnung.

B.4.6.2 Straßenverkehrslärm

Im Rahmen der Elektrifizierung erfolgen im Planfeststellungsabschnitt 2 erhebliche bauliche Eingriffe in drei Straßen. Dabei handelt es sich zum einen um die Straßenüberführung Biberach. Sie wird als Neubau in veränderter Lage und Höhe errichtet. Außerdem muss die Eisenbahnüberführung Laupheim (Bruckgasse) angehoben werden. Schließlich wird am Bahnübergang Laimbacher Straße in Bad Schussenried die Straße geringfügig in Richtung Süden verlegt. Des Weiteren erfolgt dort der Neubau eines Fuß- und Radweges.

Der Vorhabenträger hat ermittelt, ob die Baumaßnahmen zu einer wesentlichen Änderung des jeweiligen Verkehrswegs im Sinne der 16. BImSchV führen. Die Berechnungen wurden nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) durchgeführt und haben ergeben, dass in keinem Fall eine wesentliche Änderung vorliegt. (siehe Anlage 12.1A, Abschnitt 9 sowie Anhang 6).

B.4.6.3 Gesamtlärm

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bezieht sich ausschließlich auf den vom neuen bzw. geänderten Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm. Die Bildung eines Summenpegels aus allen auf ein Gebäude einwirkenden Lärmquellen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Auch nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteile vom 21.03.1996 – Az. 4 C 9.95; 26.01.2000 - 4 A 53/99 und 13.5.2009 - Az. 9 A 72/07) kommt es bei der Beurteilung der zu erwartenden Immissionen allein auf das planfestgestellte Vorhaben an. Weder aus der 16. BImSchV noch aus § 41 BImSchG ist eine Verpflichtung zur Bildung eines Summenpegels abzuleiten. Hintergrund ist, dass die Ermittlung eines Summenpegels aus der Überlagerung der vorhandenen Verkehrswege auf eine Lärmsanierung im Einzugsbereich der planfestzustellenden Maßnahme hinauslaufen würde.

Eine Änderung dieser Rechtsprechung ist nicht ersichtlich und würde angesichts des klaren Wortlauts der maßgeblichen Bestimmungen auch ein Tätigwerden des Gesetzgebers voraussetzen. Vorbelastungen sind daher grundsätzlich unbeachtlich.

Allerdings ist die Gesamtlärmsituation im Rahmen der allgemeinen planerischen Abwägung zu würdigen. Wegen des Sachzusammenhangs wird sie im Folgenden mitbehandelt:

Das Abwägungsgebot nach § 18 Satz 2 AEG fordert, dass unter Beachtung gesetzlicher Wertungen alle von dem planfestgestellten Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gerecht gegen- und untereinander abzuwägen sind. Dieses Abwägungsgebot tritt beim Verkehrslärmschutz neben das normierte Schutzkonzept der §§ 41 ff BImSchG und die 16. BImSchV. In diese Abwägung müssen auch die durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 bzw. Art. 14 GG besonders geschützten Belange der Gesundheit oder des Eigentums der im Einwirkungsbereich eines Vorhabens liegenden Betroffenen berücksichtigt werden. Dies gilt auch dann, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nach den dafür vorgeschriebenen Berechnungsverfahren zwar nicht überschritten sind, die Gesamtlärmimmissionen unter Berücksichtigung vorhandener und neu hinzukommender Lärmquellen aber zu Gesundheitsgefahren oder zu einer enteignenden Wirkung für die Betroffenen führen.

Eine gesundheitsgefährdende Lärmbeeinträchtigung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ab einem Summenpegelwert von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu erwarten (vgl. BVerwG vom 13.05.2009 - 9 A 72/07.). Von einer Rechtserheblichkeit dieser Werte wird auch in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ausgegangen. Neuere Erkenntnisse deuten zwar darauf hin, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bereits bei niedrigeren Werten erreicht sein könnte. Diese Erkenntnisse haben sich allerdings noch nicht derart verdichtet, dass bei der Gesamtlärmbetrachtung von den bisherigen Maßstäben der Rechtsprechung zugunsten der Betroffenen abgewichen werden müsste.

Die vom Vorhabenträger bei der Würdigung der Gesamtlärmbelastung in den ausgelegten Unterlagen zunächst angesetzte Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts war nach Auffassung der Anhörungsbehörde allerdings nicht mehr haltbar. Die Anhörungsbehörde hatte daher den Vorhabenträger gebeten, die Gesamtlärmbelastung auf die Einhaltung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu überprüfen. Die ergänzte Schalltechnische Untersuchung (Anlage 12.1A – Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung vom 13.03.2014) berücksichtigt nunmehr umfassend die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Die weiteren Annahmen des Vorhabenträgers sind nicht zu beanstanden. Er geht davon aus, dass dann, wenn sich die energieäquivalenten Dauerschallpegel zweier Lärmquellen um 10 dB(A) oder mehr unterscheiden, die Quelle mit dem niedrigeren Pegel im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung als irrelevant zu betrachten ist. Diese Zurechenbarkeitsgrenze ist nicht zu beanstanden. Ein Beitrag von weniger als 0,4 dB(A) zu einer Gesamtbelastung,

welche die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet, ist als nicht maßgeblich einzustufen. Es wäre in diesem Fall nicht gerechtfertigt, der Bahn, die einen um 10 dB(A) geringeren Schallpegel verursacht als der Verkehrsträger Straße, eine Rücknahme ihres Verursachungsbeitrags aufzuerlegen. Eine solche Vorgehensweise würde den schon bestehenden, aber für die Gesamtbelastung im Wesentlichen verantwortlichen Emittenten Straße bevorzugen und im Falle eines bereits „ausgeschöpften“ Emissionskontingents das neue, an sich verträgliche Vorhaben in nicht gerechtfertigter Weise belasten.

Im Ergebnis haben die Berechnungen des Vorhabenträgers ergeben, dass an insgesamt sieben Gebäuden die Kriterien der Gesamtlärmbelastung erfüllt sind, wobei es nur nachts zu einer Überschreitung des Schwellenwertes von 60 dB(A) kommt.

Sechs der Gebäude weisen nachts keine schutzwürdige Nutzung vor, nämlich in Biberach: Eisenbahnstr. 9 (Post) und Ulmer-Tor-Str. 28 (LRA) und in Warthausen: Untere Stegwiesen 1 (Spielhalle), Jahnstr. 4 (Baustoffgroßhandel), Jahnstr. 2 (Drogeriemarkt) und Museumsgässle 1 (Museum). Drei Gebäude sind nachts schutzwürdig, nämlich in Warthausen: Museumsgässle 2 (Gastronomie mit Hotel), in Hochdorf: Bahnhofstr. 27 und Schubertstr. (Flstnr. 391/3), wobei die beiden Gebäude in Hochdorf nach den Antragsunterlagen bereits einen Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen wegen der Schallimmissionen Schiene.

Die Ergebnisse sind tabellarisch in Anhang 3 der Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung in den Planfeststellungsunterlagen zu finden.

Einwender aus Hochdorf und die Gemeinde Hochdorf haben darauf hingewiesen, dass die B 30 in ihrem Bereich nicht berücksichtigt wurde. Der Vorhabenträger hat die dortige Belastung der B 30 daraufhin untersucht. Die Schallberechnungen haben ergeben, dass an zwei Wohngebäuden die Kriterien der Gesamtlärmbetrachtung erfüllt werden: Bahnhofstr. 27 und Schubertstraße Flurst. Nr. 391/3. Für beide Gebäude besteht, wie ausgeführt, schon wegen der wesentlichen Änderung des Schienenwegs ein Anspruch auf Einhaltung der Vorsorgewerte.

Vorgebracht wurde des Weiteren, die Ortsteile Ingoldingen-Gensenweiler und Hervetsweiler seien zu Unrecht bei der Gesamtlärmuntersuchung nicht berücksichtigt worden. Der Vorhabenträger hat die Situation in Gensenweiler daraufhin überprüft. Er hat dabei eine Verkehrsstärke von unter 2.000 Kfz/24 h zugrunde gelegt, da der Verkehr auf der K 7597 in der Straßenverkehrszählung 2005 des Regierungspräsidiums Tübingen nicht erfasst wurde, und auch sonst keine Zahlen bekannt sind. Daraus ist abzuleiten, dass die Verkehrsbelastung gering und jedenfalls unter 2.000 Kfz/24 h bleibt. Bei 2.000 Kfz/24 h sind

die Kriterien der Gesamtlärbetrachtung nicht erfüllt, so dass genauere Erhebungen nicht geboten sind.

Für den Bereich des ehemaligen Postareals in Biberach hat die Stadt darauf hingewiesen, dass die Berechnungen ihres im Rahmen der Bauleitplanung beauftragten Schallgutachtens deutlich von den Berechnungen des Vorhabenträgers abweichen. Der Vorhabenträger hat dies überprüft und festgestellt, dass er die Verkehrsführung der B 465 in diesem Bereich mit einer Einbahnregelung nicht korrekt berücksichtigt hat. Die Neuberechnung auf der Grundlage der auch der Bauleitplanung zugrunde liegenden Verkehrszahlen hat ergeben, dass auch dann lediglich die beiden Gebäude Eisenbahnstraße 9 (Post) und Ulmer-Tor-Straße 28 (Landratsamt) eine Gesamtlärmproblematik aufweisen, so dass sich der Fehler nicht ausgewirkt hat.

B.4.6.4 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. Nachteilige Auswirkungen durch Bauarbeiten sind regelmäßig vorübergehender Natur. Soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen, sind sie als mittelbare Auswirkungen des Vorhabens entschädigungslos hinzunehmen.

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 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970 - AVV-Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09.09.1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt. Darin sind unter Ziff. 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastigung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV-Baulärm vom Vorhabenträger und von den Bauunternehmen während der Bautätigkeiten zu beachten. Der Vorhabenträger

beabsichtigt, den ausführenden Unternehmen die Beachtung dieser Bestimmungen vertraglich aufzuerlegen, den Einsatz von schallgedämmten Baumaschinen vorzugeben und durch eine entsprechend geeignete Bauüberwachung die Beachtung der AVV Baulärm sicherzustellen.

Anhaltspunkte, dass der Vorhabenträger dieser Verpflichtung nicht nachkommt, sind nicht ersichtlich.

Im Rahmen einer Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 12.1 A, Abschnitt 11) wurden die aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen ermittelt und beurteilt. Der Gutachter hat für die einzelnen relevanten Bauetappen Flächenschallquellen definiert und die Emissionen auf Basis der zum Einsatz kommenden Maschinen und deren geplanter Betriebszeiten ermittelt. Das Gutachten zeigt die sensiblen Bereiche auf und geht von plausiblen Ansätzen aus.

Während der Bauzeit ist aufgrund der sehr geringen Abstände zu den Immissionsorten in Teilbereichen mit Überschreitungen der schalltechnischen Anforderungen für Baulärm zu rechnen. Da die genauen Bauabläufe und die einzusetzenden Baumaschinen zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt sind, muss eine eventuell notwendige Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen an Hand der tatsächlichen Standorte und Einsatzzeiten rechtzeitig vor Realisierung der Einzelmaßnahmen durchgeführt werden. Da im Planfeststellungsabschnitt eine dreimonatige Vollsperrung geplant ist, kann durch entsprechende Planung der Einzelbaumaßnahmen eine Überschreitung der Eingreifwerte der AVV Baulärm größtenteils vermieden werden.

Der Vorhabenträger hat darüber hinaus zugesagt, die betroffenen Anwohner vor und während der Baumaßnahme über die Art, die Dauer und das Ausmaß der Baustellenarbeiten und die zu erwartenden Beeinträchtigungen zu informieren, einen im Immissionsschutz fach- und sachkundigen Mitarbeiter als Ansprechpartner für Behörden und Betroffene einzusetzen und die beauftragten Baufirmen zur Einhaltung der geltenden Gesetze und Vorschriften sowie zur Information der Aufsichtsbehörden zu verpflichten.

Es ist nicht erforderlich, dem Vorhabenträger Auflagen zur Ausschreibung von Bauleistungen hinsichtlich der Verwendung lärmarmen Geräte und Baumaschinen zu machen. Die Regelungen der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) gelten ohnehin. Insoweit ergänzt die 32. BImSchV den Rechtsgrundsatz, dass Geräusche, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, auch beim Baubetrieb unterbleiben (§ 22 Abs. 1 BImSchG). Auch

in der AVV-Baulärm werden Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichem Lärm durch den Baubetrieb detailliert beschrieben.

Zum Warnen der Gleisarbeiter vor herannahenden Zügen kommen Systeme zum Einsatz, die dem Stand der Technik entsprechen. Wie die Warngeräte zum Zeitpunkt der Bauausführung ausgestaltet sind, hängt von der technischen Entwicklung ab. Zugleich kommt es darauf an, den dann geltenden arbeitsschutzrechtlichen Anforderungen zu entsprechen.

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, das System zum Einsatz zu bringen, das bei Beginn der Bauarbeiten den rechtlichen Anforderungen entspricht und zugleich mit den geringstmöglichen Lärmbelastungen einhergeht.

B.4.7 Erschütterungen und Sekundärer Luftschall

B.4.7.1 Erschütterungsimmissionen aus dem Bahnbetrieb

Erschütterungsimmissionen bestehen aus fühlbaren, mechanischen Schwingungen und hörbarem sekundärem Luftschall, der durch die Schallabstrahlung schwingender Raumbegrenzungsflächen entsteht. Anspruchsgrundlage für den Erschütterungsschutz und den Schutz vor sekundärem Luftschall sind § 74 Abs. 2 Satz 2 und gegebenenfalls Abs. 3 VwVfG. Gemäß § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn sicherzustellen, dass durch deren Betrieb keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Vorschrift nennt jedoch ausdrücklich nur Verkehrsgeräusche und nicht auch Erschütterungen. Aus diesem Grund sind Erschütterungen und sekundärer Luftschall im Planfeststellungsbeschluss nach § 74 Abs. 2 Satz 2 bzw. Abs. 3 VwVfG zu beurteilen. Hiernach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Nur für den Fall, dass solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar sind, können diese unterbleiben und der Betroffene hat Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings sind in der DIN 4150, Teil 2, Tabelle 1 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten.

Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 12.3) wurde geprüft, ob infolge der geplanten Elektrifizierung ein erschütterungstechnisches Konfliktpotential hervorgerufen werden kann. Die erschütterungstechnische Untersuchung setzt dabei ihren Schwerpunkt auf Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Für Bauschäden werden (nach DIN 4150, Teil 3) erheblich höhere Anhaltswerte angesetzt, die erfahrungsgemäß in Gebäuden seitlich der Strecke nicht überschritten werden. Nach den methodisch richtigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Gutachters ist im gesamten Abschnitt PfA 2 nach jetzigem Stand der Prognoserechnung nur in wenigen Abschnitten mit Geschwindigkeitserhöhung eine Zunahme der erschütterungstechnischen Belastung von über 25% zu erwarten. Das gilt auch für den Bereich Hochdorf, wo eine geringfügige Trassierungsänderung vorgenommen wird. Diese hat keine Erhöhung der Erschütterungsbelastung von über 25% zur Folge, welche anliegende Objekte betreffen würde.

Lediglich für ein Objekt (Espach 6, Winterstettenstadt) kann eine Zunahme über 25% nicht ausgeschlossen werden. Dies liegt daran, dass in einem kurzen Abschnitt, in welchem sich dieses Objekt befindet, eine erhebliche Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h von zuvor lediglich 110 km/h geplant ist.

Der Vorhabenträger plant Messungen an diesem Objekt, um die Betroffenheit abschließend zu ermitteln. Erschütterungsmindernde Maßnahmen am Gleis wären mit Kosten von mind. 50.000 € für eine Wohneinheit ohnehin unverhältnismäßig. Das Vorhaben kann daher ohne besondere, über den Standardoberbau hinausgehende erschütterungsmindernde Vorkehrungen durchgeführt werden.

Der Gutachter hat für ein weiteres Objekt (Hans-Liebherr-Str. 29 in Biberach) auf Grundlage einer Beweissicherungsmessung festgestellt, dass nur eine sehr geringe Steigerung der berechneten Gesamtbeurteilungsschwingstärke (KB_{FT}) zu erwarten ist. Mit einer Zunahme der erschütterungstechnischen Belastung von über 25 % ist nicht zu rechnen.

Erschütterungsschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Mit einer wesentlichen Zunahme des sekundären Luftschalls ist im gesamten Planfeststellungsabschnitt 2 nicht zu rechnen.

B.4.7.2 Erschütterungswirkungen während der Bauzeit

Auch bauzeitliche Erschütterungen wurden untersucht. Maßstab zur Beurteilung ist ebenfalls die DIN 4150, Teil 2 und Teil 3. In Bauabschnitten, in denen nachts die Einhaltung der Anhaltswerte nicht möglich ist, sind die erschütterungsintensiven Arbeiten in den Tageszeitraum zu verlegen.

B.4.8 Beweissicherung

Aufgrund der überwiegend relativ großen Bauabstände ist eine generelle Festlegung auf erschütterungsarme Bauverfahren nicht geboten. Allerdings schlägt der Gutachter der Fachbeilage Ingenieur- und Hydrogeologie vor, dass das Einbringen von Rammpfählen generell erschütterungsarm erfolgen sollte (4.1.2.1 der Fachbeilage Ingenieur- und Hydrogeologie, Anlage 10). Des Weiteren empfiehlt er, die Gleise während der Bauarbeiten visuell und messtechnisch zu überwachen. Bei angrenzender Bebauung sollten im Vorfeld Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Die Anhörungsbehörde schlägt vor, für den Neubau der Straßenüberführung in Biberach (Bahn-km 131,587) wegen der umliegenden Bebauung bei Verbauarbeiten erschütterungsarme Verfahren anzuordnen. Die Planfeststellungsbehörde hält die Nebenbestimmung ebenfalls für erforderlich, um Nachsetzungen der Bauwerke und Dämme zu verhindern. Auch der baulichen Beweissicherung im Bereich der SÜ stimmt der Vorhabenträger zu.

B.4.9 Elektromagnetische Felder

Bei der Bahnstromversorgung treten niederfrequente elektrische Wechselfelder auf. Im vorliegenden Fall ist die Oberleitung als Niederfrequenzanlage zu betrachten.

B.4.9.1 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 in Kilovolt pro Meter (kV/m) (effektiv)	magnetische Flussdichte in Mikrottesla (μ T) (effektiv)
5	5.000 / 16,7 Hz = 300

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

Der Vorhabenträger hat in der Anlage 11.6.0 die elektromagnetische Feldbelastung auf der Grundlage der seit dem 22.08.2013 in Kraft befindlichen 26. BImSchV untersucht. In einem Abstand von 10 m von der hier vorgesehenen 2-gleisigen Strecke ergeben sich für das elektrische Feld Werte von 0,35 kV/m, für das magnetische Feld Werte von ca. 14 μ T. Die Grenzwerte werden also eingehalten. Die Überprüfung querender/paralleler Anlagen im Hinblick auf die nach § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV gebotenen summarische Betrachtung hat ergeben, dass sich die Einflussbereiche vorhandener zu berücksichtigender Anlagen nicht überschneiden und/oder keine schützenswerten Orte im Einwirkungsbereich liegen.

Von Einwenderseite wurde vorgetragen, die geltenden Grenzwerte seien zu hoch. Auch unterhalb der gesetzlich festgelegten Grenzwerte sei die Strahlung gesundheitsgefährdend. Außerdem müsse die Belastung individuell festgestellt werden.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist grundsätzlich Sache des Verordnungsgebers, die Schutzeignung der von ihm festgelegten Grenzwerte jeweils nach dem aktuellen Stand der Forschung zu beurteilen und hierfür geeignete Vorkehrungen zu treffen. Die Risikoeinschätzung des Verordnungsgebers ist nur dann zu überprüfen, wenn konkret dargelegt ist, dass die geltenden Grenzwerte aufgrund neuer, durch anerkannte Stellen gewonnene Erkenntnisse von erheblichem wissenschaftlichem Gewicht überholt sein könnten (vgl. BVerfG, Beschl. v. 28.2.2002 - 1 BvR 1676/01.; VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 19.4.2002 - 3 S 590/02.). Diesen Anforderungen genügt das Vorbringen der 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.

B.4.9.2 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.

Soweit die Einwenderin 32.22 die allgemeine, nicht näher belegte Befürchtung geäußert hat, es werde bei ihren gewerblich genutzten „Einrichtungen, Maschinen und Fahrzeugen“ zu Beeinträchtigungen aufgrund der elektromagnetischen Felder kommen, ist dies zurückzuweisen. Der Vorhabenträger hat in seiner Antwort an die Einwenderin darauf hingewiesen, dass sich Beeinflussungen ausschließlich bei hochsensiblen elektronischen Einrichtungen ergeben können. Gleichwohl hat die Einwenderin ihr Vorbringen nicht konkretisiert.

B.4.10 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

B.4.10.1 Überschwemmungsgebiete

Überschwemmungsgebiete sind durch die Elektrifizierungsmaßnahme im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt nicht betroffen.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, Erkenntnisse aus den Hochwassergefahrenkarten in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen.

B.4.10.2 Wasserschutzgebiete

Der vorliegende Streckenabschnitt führt durch bzw. tangiert mehrere Wasserschutzgebiete, deren Rechtsverordnungen zu beachten sind. Der Vorhabenträger hat darüber hinaus zugesagt, das bereits fachtechnisch abgegrenzte Wasserschutzgebiet Hochdorf in der weiterführenden Planung zu berücksichtigen.

B.4.10.3 Grundwasser

Den Belangen des Grundwasserschutzes wird Rechnung getragen. Die Auswirkungen sind u.a. in der Fachbeilage Ingenieur- und Hydrogeologie (Anlage 10) sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und bewertet.

Die Versiegelung bzw. Teilversiegelung bislang versickerungsfähiger Flächen hat grundsätzlich eine Verringerung der Grundwasserneubildung zugunsten eines erhöhten Oberflächenabflusses zur Folge. Insgesamt ist der Umfang der im PFA 2 neu zu versiegelnden Flächen allerdings gering. Versiegelungen (inkl. Teilversiegelung durch Gleisschotter und Bankette) umfassen im Planfeststellungsabschnitt 2 eine Fläche von 0,43 ha. Sie resultieren zum einen unmittelbar aus den für die Elektrifizierung der Strecke erforderlichen Mastfundamenten sowie Betonkabelkanälen für die Maststeuerkabel und die verkabelten Strecken der Speise- und Verstärkungsleitungen (0,11 ha). Zum anderem kommt es im Zuge einzelner Folgemaßnahmen zu Flächenversiegelungen und Vegetationsflächenverlusten durch erdbauliche Anpassungen. Bei sämtlichen Neuversiegelungen handelt es sich um kleinflächige Verluste versickerungsfähiger Flächen. Spürbare Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot sind nicht zu erwarten.

Bauzeitlich sind nach gegenwärtigem Stand keine Maßnahmen im Grundwasser vorgesehen, die zu einer Wasserhaltung und damit zu Grundwasserabsenkungen führen können. Zwar ist im Zuge der Erneuerung der SÜ Bahn-km 118,720 in Laupheim für den Bau der Brückenunterbauten ein ca. 6 m tiefer Baugrubenaushub erforderlich. Bei der geplanten Baugrubensohle oberhalb des Grundwasserstandes sind Wasserhaltungsmaßnahmen jedoch nur für Regenwasser bzw. Oberflächenwasser erforderlich.

Die ausgelegte Planung wurde auf Anregung der Straßenbauverwaltung dahingehend geändert, dass beim Neubau der Straßenüberführung der B 465 (Eisenbahnstraße) in Biberach bei Bahn-km 131,575 (Eselsbrücke) anstatt einer Flachgründung eine Tiefengründung erfolgt. Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden nach Vorliegen der Ausführungsplanung bei der Unteren Wasserbehörde beantragt. Gründe, die Erlaubnis zu versagen liegen nach Rücksprache mit der unteren Wasserbehörde nicht vor.

Sollte sich im Rahmen der Bauausführungsplanung zeigen, dass für temporäre Bauzustände und Baustelleneinrichtungsflächen weitere wasserrechtliche Genehmigungen und

Erlaubnisse erforderlich werden, hat der Vorhabenträger diese bei den zuständigen Behörden zu beantragen.

B.4.10.4 Einleitung von Schadstoffen in Gewässer während der Bauzeit

Bauzeitlich besteht insbesondere für die trassenquerenden und trassennahen Gewässer eine erhöhte Gefährdung durch Eintrag schadstoff- und schwebstoffbelasteter Niederschlags- und Sumpfungswässer. Ein erhöhtes Verschmutzungsrisiko betrifft insbesondere die Riß im Zusammenhang mit dem Brückenersatzneubau `SÜ Biberach` und der Gleisabsenkung an der Brücke `Königsbergallee` (Bahn-km 132,1). Darüber hinaus besteht im Zusammenhang mit dem Brückenersatzneubau `SÜ Laupheim` ein erhöhtes Verschmutzungsrisiko für den Bahnmahdgraben/Höllgraben. Durch eine ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung (Vorreinigung durch Absetzbecken, ggfls. Ölabscheide- und Neutralisationsanlagen) und die Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen werden die Risiken so weit wie möglich minimiert, so dass keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Durch die Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen wird auch das Risiko minimiert, dass durch die Entfernung der filterwirksamen Deckschichten sowie im Rahmen von Gründungsarbeiten unmittelbare Eingriffe in oberflächennahes Grundwasser erfolgen. Durch die LBP-Maßnahme V 8 ist hier gewährleistet, dass keine Beeinträchtigungen erfolgen.

B.4.10.5 Entwässerung

Im Zuge der Anpassung der Trassierung aber auch bei der Anpassung von Straßen und Bauwerken werden zwar die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen an die neuen Anlagen angepasst, es entstehen aber weder neue Einleitstellen noch werden die gefassten und abgeleiteten Wassermengen verändert. Bei der neuen SÜ Bahn-km 131,575 in Biberach wird das anfallende Straßenoberflächenwasser über neue Einläufe und die neu zu errichtende Längsentwässerungsleitung in das bestehende Entwässerungssystem der Stadt Biberach abgeführt. Die Anschlusspunkte in das städtische Kanalsystem werden mit der Stadt Biberach abgestimmt.

Im Übrigen erfordert die Planung lediglich die Anpassung vorhandener Entwässerungseinrichtungen an neue Anlagen (Anpassung der Streckentrassierung, Anpassung von Straßen und Bauwerken). Es entstehen dabei allerdings weder neue Einleitstellen noch werden die gefassten und abgeleiteten Wassermengen verändert.

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

B.4.10.6 Eingriffe in oberirdische Gewässer

Im Zuge der Baumaßnahmen an der SÜ Laupheim (Bahn-km 118,720) muss eine Verdolung und Verlegung des Kleingewässers „Höllgraben“ (Gewässer II. Ordnung) vorgenommen werden. Die Dimensionierung der Anlage stellt sich folgendermaßen dar:

- Länge der Verdolung: ca. 37 m
- Dimensionierung der Verdolung: WB 06
- Höhe Sohlsubstrat: 50 cm.

Die Anpassung der Planung wurde mit dem Landratsamt Biberach, Wasserwirtschaftsamt abgestimmt und der Behörde zur Zustimmung vorgelegt. Die Zustimmung erfolgte mit Schreiben vom 16.06.2014.

B.4.11 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 vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind, auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken, angemessen. Landwirtschaftliche Flächen werden nicht in Anspruch genommen.

B.4.11.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP, Planfeststellungsunterlage 15), auf den verwiesen wird, stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. Zur Ermittlung des gebotenen Kompensationsumfangs wurde die Intensität der einzelnen Projektwirkungen auf der Grundlage der Ökokonto-Verordnung beurteilt und/oder verbal-argumentativ bewertet (vgl. hierzu Kapitel 5 des Erläuterungsberichts zum LBP).

Soweit von der unteren Bodenschutzbehörde gefordert wurde, auch die Bodeneingriffe im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nicht nur verbal-argumentativ zu bewerten, sondern eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz anhand von Ökopunkten zu erstellen, hält auch die Planfeststellungsbehörde dies angesichts der relativ geringen Betroffenheit des Schutzgutes Boden nicht für erforderlich.

B.4.11.2 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 Planung enthält folgende Vorkehrungen und Maßnahmen, die der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen dienen:

- Kontrolle der zu fällenden Altbäume auf Fledermausbesatz (V1_{ASB})
- Abstimmung der Baufeldräumung auf die Brutaktivitäten der Vögel (V2_{ASB})
- Schutz von Vögeln an Oberleitungsanlagen (V3_{ASB})
- Erhalt von Wechselbeziehungen des Bibers (V4_{ASB})
- Vergrämung des Bibers aus dem Eingriffsbereich (V5_{ASB})
- Schutz von Vegetationsflächen (V6)
- Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens (V7)
- Vorkehrungen zum ordnungsgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und Sicherstellung einer ordnungsgemäßen bauzeitlichen Entwässerung (V8)

Zum Schutz von Vögeln an Oberleitungen hat der Vorhabenträger auf die konzerninterne Richtlinie 997.9114 in der seit dem 01.06.2012 geltenden Fassung verwiesen

(Vermeidungsmaßnahme V3_{ASB}). Der darüber hinausgehenden Empfehlung des Gutachters, aber auch den Forderungen des BUND sowie des Regionalverband Donau-Iller, zwischen Bahn-km 142,5 und 144,3 schwarz-weiße Marker an der Speiseleitung im Abstand von 20 bzw. 25 m zur Verminderung des Vogelschlagrisikos (Rohrweihe) zu installieren, kann allerdings nicht gefolgt werden. Die Gefahr der Kollision von Vögeln mit Bahnstromleitungen ist deutlich geringer einzustufen als bei Freileitungen im Hochspannungsbereich, da sich die Oberleitungen, Speise- und Verstärkungsleitungen der Bahnstromanlagen in einer für Zugvögel und Durchzügler relativ unkritischen, d. h. geringen Höhe von 5,50 m (Fahrdrabt) bzw. ca. 10 -11 m (Speise- und Verstärkungsleitungen) befinden. Das Tötungsrisiko durch Vogelschlag wird nach derzeitigem Kenntnisstand beim Bau von Bahnstromleitungen nicht signifikant erhöht, da sich die Oberleitungen in einer Ebene befinden und die Mastabstände relativ gering sind, so dass die Leitungstrasse für die auf dieser Höhe fliegenden Vögel als Hindernis optisch gut wahrnehmbar ist. Zusätzliche vertikale und horizontale Einbauten innerhalb der Leitungstrasse der Oberleitung wie Tragseile, Stromverbinder, Beiseile und Hänger verbessern darüber hinaus die optische Wahrnehmbarkeit für querende Vögel.

Die Freileitungen der Hochspannungstrassen befinden sich dagegen in großen Höhen von ca. 40 – 60 m (mit großen Mastabständen von 300 – 500 m) und liegen damit für ziehende Vögel im kritischen Bereich. Daneben ist die optische Wahrnehmung im Vergleich zu den Oberleitungsanlagen der Bahn durch die großen Mastabstände und fehlenden Einbauten an den Leiterseilen deutlich geringer einzustufen.

Spezielle Schutzmaßnahmen, insbesondere das Anbringen von Vogelschutzarmaturen, sind somit nach den Aussagen des Vorhabenträgers fachlich nicht begründbar. Allerdings lasse die zuständige Bahnstelle derzeit im Hinblick auf eine vertiefte fachliche Bewertung und eine belastbare Darstellung des Kollisionsrisikos bei Bahnoberleitungen eine Expertise von einem unabhängigen ornithologischen Sachverständigen erstellen. Diese werde das Gefährdungspotential der Avifauna durch Kollisionen mit Bahnstromleitungen an Hand aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zusammenfassend darstellen und bewerten.

Bis dahin sind zusätzliche Maßnahmen nicht geboten. Auf die Nebenbestimmung unter A.4.3.6.4 wird verwiesen.

Die Maßnahmen V 1 bis V 5 sind auch artenschutzrechtlich begründet.

Im Übrigen ist die Beschreibung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen den Maßnahmenblättern des Erläuterungsberichts zum LBP zu entnehmen (Planfeststellungsunterlage 15.1A S. 103 ff.), die Darstellung erfolgt in den LBP-Maßnahmenplänen (Unterlagen 15.3 und 15.4).

Zur Überwachung der Einhaltung der vorgegebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der Umsetzung der weiteren Ausgleichsmaßnahmen wird der Vorhabenträger eine ökologische Baubegleitung beauftragen. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die Ausgleichsmaßnahmen sind nach den Empfehlungen des Gutachters durch einen Landschaftsplaner detailliert zu planen und in die Ausschreibung mit aufzunehmen.

Darüber hinaus sind dem Vorhabenträger Bauzeitbeschränkungen und Vergrämungsmaßnahmen zur Vermeidung der Tötung oder Beschädigung von Zauneidechsen aufzuerlegen, um Eingriffe in das Schutzgut Tiere zu minimieren und den artenschutzrechtlichen Anforderungen zu genügen. Die Vorgaben beziehen sich auf folgende Bereiche:

- bei Laupheim (Strecke 4510 ca. Bahn-km 1,4),
- bei Biberach (Brücken bei ca. Bahn-km 132,1 und Bahn-km 134,3),
- bei Hochdorf (ca. Bahn-km141,1)
- sowie bei Bad Schussenried (ca. Bahn-km 151,6)

Die Bauarbeiten dürfen dort nur in der Zeit zwischen Mitte März und Mitte April oder zwischen Anfang August und Ende September begonnen werden. Vor Beginn der Bauarbeiten sollten geeignete Vergrämungsmaßnahmen ergriffen werden, die durch die ökologische Baubegleitung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde vor Ort festgelegt werden (vgl. Nebenbestimmung unter A.4.3).

Der Vorhabenträger meint zwar, Vergrämungsmaßnahmen seien nicht möglich. Die Naturschutzbehörden haben allerdings plausibel dargelegt, dass Maßnahmen mit zumutbarem Aufwand möglich sind.

B.4.11.3 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG

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

Beim Schutzgut Boden gehen ökologische Bodenfunktionen verloren und der Bodenwasserhaushalt wird durch Versiegelung und Teilversiegelung gestört. Funktionsverluste und -minderungen entstehen auch durch anlagebedingte Flächenbeanspruchung und Verdichtung (Böschungsanpassungen, Entwässerungsmulden).

Schließlich kommt es zur Beeinträchtigung von Böden durch baubedingte Beanspruchung (Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen).

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist der Verlust von Vegetationskomplexen (Saumvegetation, Gehölzstrukturen) erheblich beeinträchtigend.

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

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

B.4.11.4 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

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

Der Vorhabenträger hat Ausgleichsmaßnahmen unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben vorgesehen. Es wurde auf eine funktionale und örtliche Zuordnung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahme geachtet. Die Maßnahmen sind detailliert in Kapitel 4.5 der Anlage 15.1 beschrieben sowie in den Plänen in den Anlagen 15.3 und 15.4 dargestellt.

Zum Ausgleich der projektbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

A1: Rückbau der alten SÜ `Biberach` (Entsiegelung)

A2: Anpflanzung einer Baumreihe in Bahnnebenfläche

A3: Entwicklung von Streuwiesen am Lindenweiher. Die inhaltliche Ausgestaltung dieser Maßnahme ist dem Pflege- und Entwicklungsplan für das FFH- und Vogelschutzgebiet Lindenweiher entnommen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, Details zur Umsetzung der Pflegemaßnahmen im Zuge der Ausführungsplanung in fachbehördlicher Abstimmung festzulegen.

A4: Entwicklung eines Feuchtbiotopkomplexes bei Laupheim-Bihlafingen

A5: Umwandlung einer brachliegenden Ackerfläche in extensiv genutztes Feuchtgrünland im Äpfinger Ried.

Zur landschaftlichen Einbindung der Bahnstrecke sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

G1: Ansaat von Landschaftsrasen

G2: Anpflanzung von Gebüsch und Hecken

G3: Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen

Für einige bauzeitlich in Anspruch zu nehmende Flächen wird die Wiederherstellung art- und wertgleicher Lebensräume festgesetzt. Folgende Wiederherstellungsmaßnahmen sind vorgesehen:

W1: Wiederherstellung Landwirtschaftlicher Nutzflächen

W2: Wiederherstellung von Verkehrsflächen

W3: Wiederherstellung von Gartenflächen.

Eingriffe in das Schutzgut Boden werden durch die LBP-Maßnahmen A1, A4, A5, G1 und G2 kompensiert. Kompensatorische Wirkung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen haben alle Maßnahmen A1 bis A5 und G1 bis G3.

Beeinträchtigungen von Landschaftsbild und -struktur werden in geringem Umfang durch die Pflanzung einer bahnparallelen Baumreihe ausgeglichen (Maßnahme A 2). Auf den meisten Streckenabschnitten sind die Eingriffe in das Landschaftsbild allerdings wegen des Erscheinungsbilds der Landschaft und der Intensität der baulichen Wirkungen nicht ausgleichbar. Die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen lassen sich durch die Wiederherstellung naturraumtypischer Landschaftselemente sowie landschaftsgemäßer Nutzungsformen im Plangebiet gleichwertig kompensieren (A4, A5, G1-G3).

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

B.4.11.5 Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange

Das Kompensationskonzept trägt dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung, indem auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen vollständig verzichtet wird. Insbesondere die Pflanzung bahnparalleler Baumreihen (Maßnahme A2) findet nur auf bahneigenen Bahnnebenflächen statt. Die Darstellung im ausgelegten Maßnahmenblatt ist falsch: Die Flurstücke Nr. 1709/2 und 1710 der Gemarkung Achstetten werden tatsächlich nicht benötigt.

Auch bleibt das gemeinsame Vorgewende der Flurstücke Nr. 1709/2, 1710, 1711, 1712, 1714 und 1715/1 erhalten. Auch der südlich angrenzende, streckenparallele Fahrweg Flurstück Nr. 2831 bleibt in seiner Funktion erhalten. Soweit durch Maßnahme A3 artenreiche Streuwiesen entwickelt werden sollen, werden bislang nicht genutzte Flächen einer extensiven Grünlandnutzung zugeführt. Der Vorhabenträger gibt an, bei

Pflegemaßnahmen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen sei er bestrebt, die Pflege durch einen ortsansässigen Landwirt durch Abschluss entsprechender Pflegeverträge sicher zu stellen.

Die Landwirtschaftsverwaltung hat keine Bedenken gegen die Elektrifizierung geäußert. Es wurden auch keine privaten Einwendungen gegen die Planung im PFA 2 von Seiten der Landwirtschaft vorgetragen.

B.4.11.6 Flächenauswahl öffentlich/privat

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

B.4.11.7 Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern.

Der Unterhaltungszeitraum wird im Zulassungsbescheid festgesetzt. Er 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.

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

B.4.11.8 Zusammenfassung

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

B.4.11.9 Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen der Natura 2000 – Gebiete

B.4.11.9.1 FFH-Gebiet DE 7924-341 „Umlachtal und Riß südlich Biberach“

Die zu elektrifizierende Strecke 4500 grenzt bei Biberach und bei Ingoldingen unmittelbar an zwei Teilflächen des FFH-Gebietes DE 7924-341. Da Beeinträchtigungen des NATURA 2000-Gebietes im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung nicht von vorne herein ausgeschlossen werden können, wurden im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 14.1) die zu erwartenden Projektwirkungen dargestellt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes bewertet. Auf die methodisch richtigen und plausiblen Ausführungen des Gutachters wird für die Beurteilung verwiesen. Sie begegnen keinen rechtlichen Bedenken.

Im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung kommt es weder bau- noch anlagebedingt zu Flächenverlusten innerhalb des FFH-Gebietes. Zu rechnen ist aber mit bau- und betriebsbedingten Störungen einzelner charakteristischer Arten der an die Südbahn angrenzenden Lebensräume gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie (insbesondere diverser Vogelarten) und des Bibers sowie mit bau- und betriebsbedingten Stoffeinträgen in einzelne Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL (Kalkreiche Sümpfe mit Schneidried, Magere Flachlandmähwiesen). Die am Südrand des Lindenweihergebietes geplante Streuobstwiese trägt zur Förderung der typischen Kalksumpfvegetation und hieran gebundener Tierarten bei. Bewertungsrelevante Beeinträchtigungen des Schutzgebietes sind mit der Streuwiesennutzung nicht verbunden.

Art und Umfang der projektbedingten Wirkungen auf das FFH-Gebiet sind nach den Aussagen des Gutachters allerdings 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.4.11.9.2 Vogelschutzgebiet DE 7924-401 „Lindenweiher“

Die zu elektrifizierende Strecke 4500 grenzt bei Ingoldingen unmittelbar an das Vogelschutzgebiet DE 7924-401 „Lindernweiher“. Da Beeinträchtigungen des NATURA 2000-Gebietes im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung nicht von vorne herein ausgeschlossen werden können, wurden im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 14.2) die zu erwartenden Projektwirkungen dargestellt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Gebietes bewertet. Auf die methodisch richtigen und plausiblen Ausführungen des Gutachters wird für die Beurteilung verwiesen. Sie begegnen keinen rechtlichen Bedenken.

Im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung kommt es weder bau- noch anlagebedingt zu Flächenverlusten innerhalb des Vogelschutz-Gebietes. Im Rahmen der Eingriffskompensation wird am Südrand des Gebietes eine sukzessionsbedingt verbuschte Fläche freigestellt. Auf der Fläche wird eine Streuobstwiese entwickelt, die zur Erhöhung der Lebensraumvielfalt innerhalb des Gebietes beiträgt.

Zu rechnen ist aber mit bau- und betriebsbedingten Störungen einzelner Arten des Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie (Rohrweihe, Silberreiher) bzw. von Arten gem. Art. 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie (Wasserralle, Zwergtaucher). Für die Großvögel Rohrweihe und Silberreiher ergibt sich aus der Streckenelektrifizierung das Risiko anlage- bzw. betriebsbedingter Individuenverluste durch Stromtod oder Kollisionen mit den Oberleitungen. Bei der nur mit einem Brutpaar im Gebiet vorkommenden Rohrweihe wird bereits der Verlust eines einzelnen Tiers als eine erhebliche Beeinträchtigung gewertet.

Zur Minimierung des projektbedingten Verletzungs-/Tötungsrisikos ist die Oberleitungsanlage konstruktiv so auszuführen, dass Vögel gegen Stromschlag geschützt sind. Durch diese Sicherungsmaßnahmen wird nach den Ausführungen des Gutachters das Unfallrisiko an der Südbahn minimiert und erhebliche Beeinträchtigungen so weit wie möglich vermieden.

B.4.11.9.3FFH-Gebiet DE 8024-341 „Feuchtgebiete um Bad Schussenried“

Die zu elektrifizierende Strecke 4500 berührt südlich von Bad Schussenried eine Teilfläche des FFH-Gebietes DE 8024-341. Da Beeinträchtigungen des NATURA 2000-Gebietes im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung nicht von vorne herein ausgeschlossen werden können, wurden im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 14.3) die zu erwartenden Projektwirkungen dargestellt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes bewertet. Auf die methodisch richtigen und plausiblen Ausführungen des Gutachters wird für die Beurteilung verwiesen. Sie begegnen keinen rechtlichen Bedenken.

Im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung kommt es weder bau- noch anlagebedingt zu Flächenverlusten innerhalb des FFH-Gebietes. Zu rechnen ist aber mit bau- und betriebsbedingten Störungen einzelner charakteristischer Arten der an die Südbahn angrenzenden Lebensräume gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie (insbesondere diverser Vogelarten) sowie mit bau- und betriebsbedingten Stoffeinträgen in einzelne Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL (Magere Flachlandmähwiesen, Auenwälder, Fließgewässer mit flutender Wasservegetation, Feuchte Hochstaudenfluren).

Art und Umfang der projektbedingten Wirkungen auf das FFH-Gebiet sind nach den Aussagen des Gutachters allerdings 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.4.11.10 Gesetzlich geschützte Biotope

Von der Baumaßnahme ist eine Vielzahl gesetzlich geschützter Biotope betroffen. Auf eine Einzelaufzählung der gesetzlich geschützten Biotope wurde seitens des Vorhabenträgers jedoch aufgrund der Vielzahl der im Untersuchungsraum befindlichen Flächen verzichtet.

Die Flächen sind aber im Kartenteil kenntlich gemacht und wurden darüber hinaus bei der schutzgutbezogenen Bewertung des Raumes berücksichtigt (vgl. UVS/LBP Textteil Kapitel „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“, „Boden“ sowie Karte 3 der UVS - Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“). Anhaltspunkte dafür, dass bei Verwirklichung der Maßnahme ein Biotop funktionslos wird, sind nicht ersichtlich.

Die Beeinträchtigung der Biotope wurde in der UVS sowie im LBP einschließlich der zugehörigen Planunterlagen bei den beeinträchtigten Biotoptypen behandelt. Der LBP bestätigt, dass gleichartige Biotope geschaffen werden und dadurch in der Summe eine volle Kompensation der Eingriffe durch die geplanten Maßnahmen erreicht wird. Die fachlichen Stellungnahmen sind in die Bearbeitung eingeflossen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Gesamtheit der Unterlagen Bezug genommen.

Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG können Ausnahmen vom Verbot der Beeinträchtigung zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Die Erteilung der Ausnahme erfolgt gemäß § 33 Abs. 3 Satz 2 NatSchG durch die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde. Die Höhere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erteilt.

Die Voraussetzungen für die Zulassung von Ausnahmen liegen vor. Für die Zerstörung und Beeinträchtigung der jeweiligen besonders geschützten Biotope sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die entsprechend gleichartige Biotope schaffen.

B.4.11.11 Artenschutz

Der Vorhabenträger hat einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgelegt. Er beruht im Wesentlichen auf einer Biotoptypenkartierung aus 2011 und faunistischen Sonderuntersuchungen zu den Artengruppen Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien,

Tagfalter und Fledermäuse sowie des Bibers aus den Jahren 2010/2011. Einwände gegen die Methodik der Erhebungen oder die Ergebnisse wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht.

Die ausgelegten Unterlagen gehen davon aus, dass bei konsequenter Umsetzung der festgelegten Vermeidungsmaßnahmen – LBP- Maßnahmen V 1 bis V 5 sind auch artenschutzrechtlich begründet – keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Es sind keine Maßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG festzusetzen. Während des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabenträger im Hinblick auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Ortsumgehung Freiberg (Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 12/10) seine Planung ergänzt um einen Ausnahmeantrag für die Zauneidechse.

Konflikte mit anderen Arten(-gruppen) sind aufgrund der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

B.4.11.11.1 Zauneidechse

B.4.11.11.1.1 Lebensstättenschutz (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

Die streng geschützte Zauneidechse wurde in den Böschungen der Südbahntrasse mit hoher Stetigkeit festgestellt. Insbesondere die Böschungsbereiche weisen eine hohe Eignung als Lebensraum auf. Darüber hinaus wird auch der Schotterkörper selbst als Teillebensraum genutzt. Im Zusammenhang mit den Mastgründungen sowie kleinräumiger Anpassung der Kabeltröge wird punktuell in den Lebensraum der Zauneidechse eingegriffen. Größere, jedoch auf die Bauzeit beschränkte Lebensraumverluste erfolgen im Bereich der Gleisabsenkungen. Da durch die projektbedingten Gehölzrückschnitte entlang der Trasse der nutzbare Lebensraum vergrößert wird, ist die ökologische Funktion des Lebensraums im räumlichen Zusammenhang gewahrt (§ 44 Abs. 5 BNatSchG)

B.4.11.11.1.2 Verletzungs-/Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

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

- bei Laupheim (Strecke 4510 ca. Bahn-km 1,4),
- bei Biberach (Brücken bei ca. Bahn-km 132,1 und Bahn-km 134,3)
- bei Hochdorf (ca. Bahn-km 141,1) und
- bei Bad Schussenried (ca. Bahn-km 151,6).

Der Vorhabenträger ist der Auffassung, Vermeidungsmaßnahmen seien hier nicht möglich (vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 13.1 Kapitel 4.3). Die Höhere

Naturschutzbehörde hat hingegen – bereits zum Abschnitt 1 - vorgetragen, man könne die Tiere durch das Unattraktivmachen ihres Lebensraums vergrämen, z.B. durch das Auslegen von Fleecebahnen oder Folien. Außerdem sei es am günstigsten, wenn der Eingriff außerhalb der Winterruhe und Fortpflanzungszeit erfolge, also zwischen Mitte März und Mitte April sowie zwischen Anfang August und Ende September, da die Tiere dann am mobilsten sind. Die Untere Naturschutzbehörde hat im Anhörungsverfahren zum vorliegenden PFA 2 vorgetragen, zumindest im Bereich der Gleisabsenkungen seien bauzeitliche Anpassungen an den Lebensrhythmus der Tiere möglich und erforderlich. Die Bauarbeiten sollten im September/Oktober erfolgen. Könnte dies nicht eingehalten werden, seien die Zauneidechsen vor dem Eingriff abzufangen und umzusiedeln.

Um die Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Eidechsen im Baufeld zu minimieren und Tötungen im Zuge der Bauausführungen zu vermeiden, sind die Bauzeiten entsprechend zu beschränken und Vergrämuungsmaßnahmen zu ergreifen (vgl. Nebenstimmungen A 3.3.7).

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

Auch bei Durchführung aller möglichen Vermeidungsmaßnahmen verbleibt allerdings ein Restrisiko, dass bei den Bauarbeiten Zauneidechsen getötet werden. Daher hat der Vorhabenträger eine artenschutzrechtliche Ausnahme beantragt. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung, dass das Tötungs- und Beschädigungsverbot verletzt wird. Gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG wird die Ausnahme zugelassen. Die die Planung tragenden Gründe rechtfertigen die Zulassung der Ausnahme wie vom Vorhabenträger dargelegt (vgl. S. 80 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags, Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen).

Die Ausnahme ist erforderlich, da es keine zumutbaren Alternativen zur Maßnahme insgesamt sowie zu den für die Zauneidechse riskanten Einzelmaßnahmen an der Strecke gibt. Dies hat der Vorhabenträger plausibel dargelegt (S. 80 ff. des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags, Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen). Auch die Höhere Naturschutzbehörde teilt aus fachlicher Sicht die Einschätzungen zur Betroffenheit sowie zum Erhaltungszustand der Zauneidechse. Die Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen ist nachvollziehbar.

Der Erhaltungszustand der Zauneidechse ist zwar als schlecht zu beurteilen. Dieser Zustand wird durch die Zulassung der Ausnahme allerdings nicht weiter verschlechtert.

B.4.11.11.2 Schlingnatter

Anhaltspunkte dafür, dass die Schlingnatter im vorliegenden Abschnitt vorkommt, gibt es nicht. Die Kartierungen des Vorhabenträgers zu den Reptilien haben in diesem Abschnitt keine Nachweise erbracht. Auch in den Verbreitungskarten sind, anders als im PFA 1, keine Vorkommen der Schlingnatter dokumentiert. Von Dritten gab es ebenfalls keine Hinweise auf diese Art.

B.4.11.11.3 Nachtkerzenschwärmer

Der Nachtkerzenschwärmer ist in Anhang V-2 des EBA-Leitfadens Nr. 5 (Artenschutz) enthalten; dieser zählt Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie auf, welche regelmäßig auf in Betrieb stehenden Bahnanlagen vorkommen. Die Art ist nicht selten, tritt aber nur sehr unregelmäßig auf. Aus dem Untersuchungsraum liegen zwar keine Nachweise vor, als Fortpflanzungsstätte geeignete Lebensraumstrukturen sind aber sowohl entlang der Südbahnstrecke als auch in deren Umfeld (u.a. Rißufer, einzelne Gräben) vorhanden, so dass ein Vorkommen möglich ist. Im Zuge der Maßnahme wird auch tatsächlich in geringem Umfang in potentielle Fortpflanzungsstätten des Nachtkerzenschwärmers eingegriffen.

Vor diesem Hintergrund kann nicht, wie vom Vorhabenträger angenommen, die Verwirklichung von Verbotstatbeständen ohne weiteres ausgeschlossen werden. Vielmehr sind weitere Untersuchungen geboten. Als Nachweismethode eignet sich die Raupensuche. Untersucht werden sollten größere Weidenröschen- und Nachtkerzenbestände entlang von Gräben und auf Trockenflächen. Wegen des notwendigen Nektarangebots für die Falter kann bei der Flächenauswahl evtl. das Kriterium "Nähe zu flächigen blütenreichen Wiesen" herangezogen werden. Da die Art unregelmäßig ist, sollte die Untersuchung so aktuell wie möglich sein und im Idealfall in der Fortpflanzungsperiode vor Baubeginn liegen.

Um die Beeinträchtigung des Falters/seiner Entwicklungsformen zu vermeiden, wird dem Vorhabenträger bei positivem Nachweis auferlegt, im Jahr des Baubeginns raupengeeignete Pflanzenbestände im Eingriffsbereich vor Beginn der Falterflugzeit (meist Mitte Mai bis Mitte Juni) nach näherer Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu mähen (vgl. Nebenbestimmung A 3.3.7). Bei dieser Vorgehensweise ist eine Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen.

B.4.11.11.4 Vögel

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

Auch die neue Oberleitungsanlage verwirklicht keinen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand. Der Vorhabenträger erfüllt seine Verpflichtung nach § 41 BNatSchG, neu zu errichtende Masten und technische Bauteile von Mittelspannungsleitungen konstruktiv so auszuführen, dass Vögel gegen Stromschlag geschützt sind, indem er die Oberleitung gemäß der konzerninternen Richtlinie 997.9114 zum Vogelschutz an Oberleitungsanlagen in der seit dem 01.06.2012 geltenden Fassung berücksichtigt. Die dort vorgeschriebenen Abstände decken sich auch mit den Empfehlungen der NABU-Broschüre „Vorsicht Stromtod – Empfehlungen zum Vogelschutz an Energiefreileitungen“.

Dem Vorhabenträger wird jedoch auferlegt, bis zum Baubeginn vorliegende neue Erkenntnisse zum bestmöglichen Vogelschutz an Oberleitungsanlagen nachträglich in die Planung aufzunehmen, da die laufenden Abstimmungen des Vorhabenträgers mit den Naturschutzverbänden zur bahninternen Richtlinie 997.9114 zum Vogelschutz an Oberleitungsanlagen derzeit noch nicht abgeschlossen sind (vgl. Nebenbestimmung A 4.3).

Insgesamt kommt es, bei Berücksichtigung der Maßnahmen, nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos. Vielmehr ist das betriebsbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung der Schadensminderungsmaßnahmen nicht höher als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind.

B.4.11.11.5 Mauersegler

Am Stahlsteg im Bahnhofsbereich Biberach sind vor einigen Jahren Nistkästen für Mauersegler angebracht wurden. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Nistkästen gegebenenfalls außerhalb der Brutzeit und rechtzeitig vor Baubeginn zu entfernen bzw. die Abbrucharbeiten außerhalb der Brutzeit durchzuführen.

B.4.11.11.6 Fledermäuse

Bei einzelnen Fledermausarten ist im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau eine Beeinträchtigung durch Verluste potenzieller Quartierstandorte (Fortpflanzungs-/Ruhestättenfunktion) denkbar. Das Risiko einer Verletzung / Tötung von Tieren ist durch die auf die Herbst-/Wintermonate beschränkten Fällarbeiten allerdings bereits erheblich vermindert. Insbesondere bei der Fällung einiger älterer Bäume kann eine Beeinträchtigung dennoch nicht ganz ausgeschlossen werden.

Der Gutachter empfiehlt daher, entsprechende Quartierbäume vor Baubeginn von einem Fachgutachter auf das Vorhandensein von Tieren zu überprüfen und zur Fällung freizugeben. Mit der Umsetzung der Maßnahme V1_{ASB} können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Der Vorhabenträger hat zudem zugesagt, sofern bei Fledermäusen eine Umsiedlung erforderlich werden sollte, rechtzeitig geeignete Ersatzquartiere in fachbehördlicher Abstimmung bereit zu stellen und die Umsetzung durch eine ökologische Bauaufsicht zu begleiten.

B.4.11.11.7 Biber

Der mit mehreren Revieren im Nahbereich der Bahnstrecke nachgewiesene Biber ist vor allem durch bauzeitliche Störungen betroffen. Unter Berücksichtigung der engen zeitlichen und räumlichen Beschränkung der Störwirkungen einerseits sowie der relativ geringen Stömpfindlichkeit des Bibers andererseits sind damit verbundene populationsrelevante Auswirkungen nach den Ausführungen des Fachgutachters nicht zu erwarten. Die Störung von Wechselbeziehungen im Bereich der SÜ `Laupheim` wird durch einen großzügig dimensionierten Rohrdurchlass minimiert (Maßnahme V4_{ASB}). Ausgenommen der Bauzeit bleiben bauwerksübergreifende Wechselbeziehungen erhalten.

Das Bibervorkommen im Höllgraben bei Obersulmetingen soll nach der Vermeidungsmaßnahme V5_{ASB} mit einem mindestens halbjährlichen Vorlauf zum Baubeginn der Straßenüberführung „Laupheim“ von einem Spezialisten auf vorhandene Biberbaue untersucht werden. Für den Fall, dass der Biber im Eingriffsbereich oder in dessen unmittelbarem Umfeld einen Bau angelegt haben sollte, ist der Biber zum Schutz vor Verletzungen aus dem Gefahrenbereich zu vergrämen, wobei die Vergrämung zeitlich auf die Fortpflanzungs- und Setzzeiten abgestimmt und einvernehmlich mit der Höheren Naturschutzbehörde festgelegt werden soll. So kann gewährleistet werden, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht verwirklicht werden.

Ein weiteres, nach Auskunft der Höheren Naturschutzbehörde einheitliches Biberrevier am Lindenweiher und beim Feuchtbiotop Hochdorf ist in den Unterlagen nicht dargestellt, was die Untere Naturschutzbehörde bemängelt hat. Der Vorhabenträger hat zugesagt, vorhabenrelevante Vorkommen im Zuge der weiteren Planung zu berücksichtigen, was für ausreichend gehalten wird. Da in beiden Bereichen lediglich Maßnahmen an der OL-Anlage vorgesehen sind, ist nicht von einem Gefährdungspotential auszugehen.

Es ist nicht vorgetragen oder sonst ersichtlich, dass Bibervorkommen die Realisierung einzelner von der Planung umfassten Maßnahmen unmöglich machen könnten oder dass eine biberträgliche Bauausführung unmöglich wäre.

B.4.11.11.8 Ameise

Von Einwenderseite wird vorgetragen, dass die Geländesäume beiderseits von Bahngleiskörpern (außerhalb des Schotterbettes) oftmals die einzigen verbliebenen potentiellen Habitats für Ameisen seien. Eben diese Areale könnten durch die

Baumaßnahme in Anspruch genommen werden. Gleiches gilt für weitere Flächen, die mit der Baumaßnahme in Zusammenhang stehen, beispielsweise Baustraßen, Bauwege, Maschinenabstellplätze, Flächen für Bauwerke, Erdleitungen oder Überlandleitungen. Gefordert wird daher eine waldameisenkundliche Begehung.

Eine Berücksichtigung der Waldameisen ist nicht erfolgt, da diese Artengruppe im Rahmen des Scopings nicht in das fachlich abgestimmte Untersuchungsprogramm aufgenommen wurde. Gleichwohl hat der Vorhabenträger die Einbindung des Ameisenschutzwartes auf Grund der begründeten Hinweise für die weiteren Planungen zugesagt, so dass eine Gefährdung von besonders geschützten Waldameisen vermieden werden kann.

B.4.12 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Im Hinblick auf den Bodenschutz und möglicherweise vorhandene Altlasten sind die gesetzlichen Vorgaben zu beachten. Altlasten und Altstandorte wurden durch den Vorhabenträger im Rahmen des BoVek Stufe 1 erhoben.

Für den Vorhabenträger gelten darüber hinaus die Verpflichtungen, die ihm hinsichtlich der Verwertung oder Beseitigung anfallenden Abfalls aus dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und der Nachweisverordnung in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

B.4.13 Denkmalschutz

Die Belange des Denkmalschutzes werden bei der Realisierung des Vorhabens gewahrt.

Der Vorhabenträger hat die in einem Korridor von ca. 50 m beidseits der Bahnstrecke bekannten Bau- und Kunstdenkmale sowie Bodendenkmale aufgelistet (Tabellen 12 und 13, S.98 ff. der UVS, Planfeststellungsunterlage 11). Die Liste wird ergänzt durch Anmerkungen der Denkmalschutzbehörde und des Landesamtes für Denkmalpflege.

B.4.13.1 Archäologische Denkmalpflege

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

Dies gilt auch für bauzeitlich beanspruchte Flächen. Das Landesamt für Denkmalpflege hat zwar darauf hingewiesen, dass auch durch die Anlage von Baustraßen und Baulogistikflächen archäologische Befunde und Funde beeinträchtigt werden können, und angeregt, dem Vorhabenträger Sondierungsmaßnahmen aufzuerlegen, soweit eine

Beseitigung und Zerstörung von Bodendenkmalen nicht ausgeschlossen werden kann. Mangels konkreter Hinweise und da eventuell vorhandene Bodendenkmale durch bauzeitliche Maßnahmen nicht freigelegt werden, hält auch die Planfeststellungsbehörde eine solche Auflage für unverhältnismäßig. Der Vorhabenträger hat jedoch zugesagt, frühzeitig mit dem LAD Kontakt aufzunehmen und den Beginn der Baumaßnahme anzuzeigen.

Querschnitts- oder Höhenveränderungen des Durchlasses im Bereich des Olzreuter Rieds (Bauwerksverzeichnis 2.5.69) sind zu unterlassen. Eine Befahrung der Mooroberfläche des Olzreuter Rieds mit Baufahrzeugen, auch entlang des Bahndammes, hat zu unterbleiben. Diese Nebenbestimmung (A.3.3.11) ist erforderlich, um eventuelle Schädigungen des archäologischen Kulturdenkmals im Olzreuter Ried sicher auszuschließen. Der Vorhabenträger ist mit dieser Nebenbestimmung einverstanden.

B.4.13.2 Bau- und Kunstdenkmalpflege

Die Überführung der Eisenbahnstraße in Biberach über die Bahn (Bahn-km 131,6) soll abgerissen werden. Das Referat für Denkmalpflege hat die Denkmalwürdigkeit geprüft und verneint.

Der denkmalgeschützte Fußgängersteg im Bahnhofsbereich Biberach bleibt erhalten. Das Landesamt für Denkmalpflege verweist mit Schreiben vom 22.04.2015 auf folgenden Sachverhalt bezüglich Denkmalwert.

Die Fußgängerüberführung im Bahnhofsbereich Biberach, ein 1908/09 erstellter, genieteter Stahl-Fachwerkträger über vier Felder, ist ein Kulturdenkmal i.S. § 2 DSchG. Sein Belegwert liegt darin, dass der Fußgängersteg ein Beispiel für die außerordentlich klare Gestaltung der Fachwerkbrücken im Bereich der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen ist, bei denen die reine Tragwerksfunktion betont wurde. Die Feingliedrigkeit des Stabwerks vermittelt eindrucksvoll die Einheit von Brückengestalt, statischem System und Nutzung. Die bloßen Funktionselemente der Treppenaufgänge belegt abermals die „Philosophie“ der Staatseisenbahnen, auf durchaus zeittypische monumentale Architekturelemente zugunsten der reinen Funktionsform zu verzichten.

Die Denkmalschutzbehörde verweist weiterhin auf ihre ablehnende Stellungnahme zum Abbruch des Fußgängersteges sowie auf private Einwendungen.

Eine unveränderte Erhaltung des Steges im elektrifizierten Zustand ist nicht möglich. Aus diesem Grund hat der Vorhabenträger gemeinsam mit der Denkmalpflege verschiedene Erhaltungsalternativen entwickelt und geprüft, die den aktuellen Sicherheitsstandards

einerseits und den Belangen der Denkmalpflege andererseits entsprechen sollen. Einzige denkmalverträgliche Variante ist aus Sicht der Fachbehörde Variante 2 (vgl. Stellungnahme vom 04.03.2014). Diese Variante wurde in der Untersuchung von Mensinger Stadler Ingenieure näher untersucht.

Das Ergebnis der Untersuchung ist, dass mit bestimmten Veränderungen, insbesondere dem Verschieben einer Pendelstütze und einigen Verstärkungen ein Erhalt der Brücke möglich ist.

Im Sinne des oben skizzierten denkmalpflegerischen Konzeptes sind diese Maßnahmen als denkmalgerecht einzuschätzen. Das Bauwerk kann weitestgehend in seiner Substanz erhalten werden, so dass die Veränderungen des Erscheinungsbildes eine geringere Rolle spielen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Denkmalbehörde. Der Vorhabenträger hat die Auflagen der Denkmalbehörde einzuhalten. Weitere Auflagen seitens der Planfeststellungsbehörde erfolgen nicht.

Weitere erhebliche Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter bringt das Vorhaben nicht mit sich.

B.4.14 Land- und Forstwirtschaft

B.4.14.1 Wald

Das Vorhaben ist nicht mit der Inanspruchnahme von Wald verbunden. Beeinträchtigungen angrenzender Waldbestände sind nicht zu erwarten.

B.4.14.2 Landwirtschaft

Sowohl Höhere wie auch Untere Landwirtschaftsbehörden haben keine Bedenken gegen die Planung geäußert und begrüßt, dass bei Bahn-km 118,72 die Feldwegbrücke wiederhergestellt wird. Landwirtschaftliche Wegeverbindungen werden nicht beeinträchtigt. Die Pflanzung von Baumreihen zur Einbindung der Trasse (Maßnahme A2) erfolgt auf bahneigenen Flächen.

Dementsprechend gab es keine Einwände von privater landwirtschaftlicher Seite.

B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Belange von Versorgungs- und Leitungsträgern werden hinreichend berücksichtigt. Die Anlagen sind in den Planunterlagen vollständig erfasst (Anlage 3, Bauwerksverzeichnis; Anlage 4, Lagepläne und Anlage 8, Leitungsverzeichnis). Der Vorhabenträger hat sowohl in den Antragsunterlagen als auch in seinen Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens hinreichend zum Ausdruck gebracht, dass er vorhandene Ver- und Entsorgungseinrichtungen Dritter, die von der Maßnahme berührt bzw. betroffen sind, berücksichtigt und in Abstimmung mit diesen den neuen Gegebenheiten anpasst. Die Sicherung von Leitungen im Baubereich gehört zu den selbstverständlichen Obliegenheiten des Vorhabenträgers, ist entsprechend in den Planunterlagen berücksichtigt und braucht nicht gesondert angeordnet zu werden.

B.4.16 EG-Prüfverfahren

Die Planung entspricht den Vorgaben zur Interoperabilität und den dazu ergangenen technischen Spezifikationen zur Interoperabilität (TSI).

Das entsprechende Prüf- und Bewertungsverfahren wurde bei einer von den Mitgliedstaaten der EU anerkannten „benannten Stelle“, TÜVRheinland, Luxcontrol Nederland B.V. beantragt und von dieser durchgeführt.

Die diesbezüglichen Bewertungsberichte LC/B 14/473 vom 14. November 2014 und LC/B 14/474 vom 10. November 2014 für das Teilsystem Infrastruktur liegen vor. Es wurde hierin festgestellt, dass die Anforderungen der TSI für die Phase „Detaillierter Entwurf“ zu diesem Bewertungszeitpunkt erfüllt sind.

Abweichungen von den Regelwerken mit Relevanz für diese planungsrechtliche Entscheidung wurden unter Berücksichtigung der nunmehr gültigen technischen Spezifikationen weder vom Vorhabenträger dargelegt, noch von der Planfeststellungsbehörde festgestellt.

B.4.17 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter

B.4.17.1 Inanspruchnahme von Grundeigentum

Die Realisierung des Vorhabens erfordert den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücken sowie die Festlegung von Grunddienstbarkeiten. Der Vorhabenträger 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 betrachten. Dem Eigentum nahezu gleichgestellt zu beurteilen sind Miet- und Pachtrechte an in Anspruch genommenen Grundstücken. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG nicht tangiert, da Art. 14 GG als Grundrecht nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage ebenfalls in der Abwägung zu berücksichtigen.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken stellt einen Eingriff für die betroffenen Eigentümer dar, doch genießt das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, keinen absoluten Schutz. Belange der betroffenen Eigentümer können 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 der Vorhabenträger alle im Rahmen der substantziellen 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.4.17.2 Enteignung

Der Vorhabenträger strebt an, den Grunderwerb für alle benötigten Flächen nach Möglichkeit auf privatrechtlicher Basis durchzuführen. Er will sich sofern erforderlich und möglich auch um geeignete Ersatzflächen bemühen. Soweit es in Einzelfällen nicht zu einem einvernehmlichen Grunderwerb zwischen Vorhabenträger und Grundstückseigentümern kommt, ist zur Verwirklichung des Vorhabens eine Enteignung der jeweiligen Grundstückseigentümer erforderlich. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten. Für die eintretenden Rechtsverluste haben die Betroffenen einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen den Vorhabenträger gemäß Art. 14 Abs. 3 GG. In der Planfeststellung wird über Entschädigungsfragen wegen unmittelbarer Inanspruchnahme von Grundeigentum nur dem Grunde nach entschieden, nicht aber über Art und Höhe der Entschädigung (z.B. in Geld oder Ersatzland). Somit bleiben auch Fragen der Gleichwertigkeit der Ersatzflächen einem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vorbehalten, sofern es nicht zu einer Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen Grundstückseigentümern kommt. Der festgestellte Plan ist nach § 22 Abs. 2 AEG den späteren Entschädigungsverfahren nach dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Der Planfeststellungsbeschluss eröffnet dem Vorhabenträger damit den Zugriff auf privates Eigentum, bewirkt aber keinen Rechtsverlust für die Betroffenen.

Zur Sicherung der Umsetzung von landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen wurde seitens des Vorhabenträgers teilweise eine dingliche Beschränkung gewählt. Ob hier zur Zweckerreichung anstelle der dinglichen Sicherung ein Eigentumsübergang auf den Vorhabenträger erforderlich ist oder im umgekehrten Fall auch dingliche Beschränkungen genügen, ist nicht abschließend im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Auch diese Fragen müssen vorbehaltlich von Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den Eigentümern im nachfolgenden Entschädigungsverfahren nach dem LEntG geklärt werden. Auch für Forderungen nach einer vollständigen Übernahme der betroffenen Flächen durch den Vorhabenträger gilt: Grundsätzlich ist ein Vollerwerb für die Fälle denkbar, wo die Bewirtschaftung der Flächen aufgrund der auferlegten Verpflichtung zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen oder wegen einer nur in geringem Umfang verbleibenden

Restfläche nicht mehr sinnvoll möglich ist. Ob die Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen können, ist ebenfalls nicht bereits im Planfeststellungsverfahren, sondern gegebenenfalls im nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären.

Ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind Entschädigungen für den Verlust von Pachtflächen. Der Flächenverlust ist durch eine Entschädigung gegenüber dem Eigentümer wirtschaftlich auszugleichen. Soweit Pachtverträge vorzeitig gekündigt werden müssen, sind entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen zu bezahlen. Die Höhe solcher Entschädigungen werden im Rahmen eines Entschädigungsfestsetzungsverfahrens bzw. auf vertraglicher Basis geregelt, nicht jedoch bereits im Planfeststellungsverfahren.

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.4.17.3 Wertminderung

Durch das Vorhaben können Eigentumspositionen beim Betrieb der Strecke durch Immissionen, insbesondere Lärm, sekundären Luftschall und Erschütterungen auch mittelbar beeinträchtigt werden. Grundstückseigentümer sind vor nachteiligen Nutzungsänderungen in ihrer Nachbarschaft nicht generell, sondern nur insoweit geschützt, als das Recht ihnen Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt. Wertveränderungen von Grundstücken durch die rechtmäßige Nutzung eines Nachbargrundstücks begründen in aller Regel keinen Entschädigungsanspruch, sofern nicht die einschlägigen Vorschriften dies ausdrücklich zubilligen.

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

Im Zusammenhang mit dem grundrechtlich geschützten Eigentum werden mittelbare Beeinträchtigungen durch Immissionen erst relevant, wenn sie so gravierend sind, dass sie die Grenze zur faktisch enteignenden Planauswirkung überschreiten, also die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch die betroffenen Grundstücke so schwer und unerträglich treffen würden, dass ihre sinnvolle Nutzung praktisch ausgeschlossen wäre. Vorliegend sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen, wo die

maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV bzw. des § 74 Abs. 2 VwVfG überschritten werden. Der Gesetzgeber erklärt es für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer etwa eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Das Gleiche muss auch für Erschütterungen gelten, die ein zumutbares Maß nicht überschreiten.

Bei Berücksichtigung der vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der im Planfeststellungsbeschluss auferlegten Nebenbestimmungen sind die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 BImSchG bzw. des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG weder durch Lärm oder Erschütterungen noch durch Schadstoffe, elektromagnetische Strahlung oder sonstige Auswirkungen dermaßen überschritten, dass dies in schwerer, unerträglicher Weise eigentumsbeeinträchtigend wäre. Die Planung trägt damit dem Interesse der Grundstückseigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese soweit als gesetzlich erforderlich vor mittelbaren Beeinträchtigungen schont. Weitere Optimierungen der Planung nach §§ 50 oder 41 Abs. 1 BImSchG drängen sich nicht auf. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die - auf die planfestgestellten Maßnahmen bezogene - Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. In diesem Zusammenhang wird aber darauf hingewiesen, dass wegen der bereits bestehenden Vorbelastung der betroffenen Grundstücke eine durchgreifende Wertminderung kaum zu erwarten ist.

Für darüber hinausgehende wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit eines Grundstücks, die sich nicht als Folge solcher tatsächlicher Beeinträchtigungen darstellen, die grundsätzlich durch Vorkehrungen zu verhindern wären, ist ein finanzieller Ausgleich hingegen gesetzlich nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei um Nachteile, die sich allein aus der Lage des Grundstücks zu dem geplanten Vorhaben ergeben (sogenannte Lagenachteile). Bei der Regelung des § 74 Abs. 2 VwVfG handelt es sich insoweit um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird.

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

Auch mögliche Beeinträchtigungen für Wohnungsmieter und sonstige im Rang unter dem Eigentum berechnigte Nutzungen stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Hinsichtlich der mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens kommt den durch Lärm, Staub, Erschütterungen oder in sonstiger Weise betroffenen Mietern derselbe Schutzstatus zu wie betroffenen Eigentümern. So hat auch ein Mieter, der von solchen Auswirkungen betroffen ist, gegebenenfalls einen unmittelbaren finanziellen Ersatzanspruch aus § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile sind im Übrigen auch den gegebenenfalls betroffenen Mietern in Anbetracht des Nutzens des Vorhabens für die Allgemeinheit zuzumuten.

Die Planfeststellungsbehörde hat in ihrer Abwägung die Möglichkeit von im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmenden Wertminderungen berücksichtigt. Verbleibende, finanziell nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen erreichen angesichts der überragenden Bedeutung des Vorhabens für das Allgemeinwohl kein Gewicht, welches die Realisierung des Projektes verhindern würde.

B.4.18 Weitere öffentliche Belange

Für die Elektrifizierung der „Südbahn“ wurden diverse geotechnische Berichte mit Gründungsempfehlungen zu Masten und Ingenieurbauwerken erstellt (Fachbeilage Ingenieur- und Hydrogeologie, Planfeststellungsunterlage 10).

Der Vorhabenträger sieht eine ingenieurgeologische Baubegleitung durch einen Baugrundgutachter vor. Geotechnische und bergbehördliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Einwender haben die allgemeine Befürchtung geäußert, die Erhöhung der Geschwindigkeit und der Einsatz längerer Züge werde die Betriebsgefahr erhöhen. Konkrete Ansatzpunkte hierfür sind allerdings nicht ersichtlich. Soweit vorhabensbedingt in Bahnübergänge eingegriffen wird, werden diese den aktuellen sicherheitstechnischen Anforderungen angepasst. Der Bahnübergang Hochdorf wird außerhalb des hier gegenständlichen Vorhabens erneuert.

Die Brücke der B 312 in Biberach ist als Axialstraße 773 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes. Der vorhabenträger hat zugesagt, die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)“ einzuhalten. Interessen der militärischen Landesverteidigung werden bei Einhaltung der aufgeführten Nebenbestimmungen berücksichtigt.

Die **Feldwegüberführung in Laupheim** (Bruckgasse/Viehweide zur Kiesgrube Laupheim-Obersulmtingen) bei Bahn-km 118,720 wird abgebrochen und neu errichtet. Eine Gleisabsenkung um 90 cm wurde im Vorfeld untersucht und aus konstruktiven und Kostengründen verworfen. Das neue Brückenbauwerk hat eine lichte Breite von ca. 6,50 m zwischen den Schutzplanken und eine Fahrbahnbreite von ca. 5 m. Begegnungsverkehr von Schwerlastern oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist im Brückenbereich nicht möglich, weshalb die Polizeidirektion Biberach die Breite als zu gering bemängelt und Sicherheitsbedenken geäußert hat. Nach Angaben des Vorhabenträgers ist die Breite mit der Stadt Laupheim als Straßenbaulastträger abgestimmt. Sie entspricht im Übrigen dem bisherigen Zustand; Verbesserungen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Wegen der Unübersichtlichkeit wird auf der Westseite der Brücke eine Ausweichstelle bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Der Vorhabenträger hat darüber hinaus zugesagt, in Abstimmung mit der Stadt Laupheim als Straßenbaulastträgerin zu prüfen, ob im Zuge des Neubaus auch die Kurvensituation an der Ostseite entschärft werden kann.

Der Vorhabenträger hat schließlich zugesagt, dass die Dimensionierung der Schutzplanken anhand der Straßenkategorie und des bestehenden Regelwerks erfolge und die Detailplanungen mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden.

B.4.19 Weitere private Belange

Soweit Einwender die Themen Zugzahlen, Schall, elektromagnetische Verträglichkeit, Erschütterungen und bauzeitliche Belange angesprochen haben, wurden diese bereits abgehandelt. Im Folgenden wird ergänzend zunächst auf allgemeine Fragestellungen und anschließend auf einzelne Einwendungen eingegangen.

B.4.19.1 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. Daher sah auch der Vorhabenträger insoweit 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. In allen übrigen Fällen ist beabsichtigt, die etwa 800 Maste mit einem durchschnittlichen

Abstand von 50 m zu stellen, wobei die Abstände entsprechend dem Streckenverlauf zwischen 25 m und 76 m variieren können.

Soweit sich der **Einwender 32.02** gegen die teilweise Inanspruchnahme seines Grundstücks für einen Maststandort gewandt hat, ist die Inanspruchnahme durch Änderung der Planung entfallen. Der künftige Maststandort liegt nun auf bahneigenem Grund im Böschungsbereich. Der Abstand zur Hausecke beträgt 12 m. Weder durch den Bau des Mastes noch durch den Betrieb ergeben sich daher beachtliche Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung. Auch sind die befürchteten Auswirkungen, insbesondere eine optische Beeinträchtigung damit auf ein Mindestmaß reduziert. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität sowie eine relevante Wertminderung ergeben sich nicht.

B.4.19.2 Eigentum

Die Planung beansprucht im Zusammenhang mit der Erneuerung des Bahnüberganges Schussentalweg in Bad Schussenried randlich zur Anpassung der Straße weniger als 100 m² der beiden Flurstücke der **Einwender 32.01**, die zusammen eine Größe von ca. 1800 m² haben. Die Inanspruchnahme ist erforderlich, da zur sicheren Abwicklung des Begegnungsverkehrs die Fahrbahn in diesem Bereich aufgeweitet werden muss. Da die Grundstücke nur im Randbereich in Anspruch genommen werden, ergibt sich daraus keine vollständige Entwertung des Grundstücks. Sie stehen weiterhin zur Selbstversorgung zur Verfügung. Die Inanspruchnahme ist daher auch zumutbar. Fragen der Entschädigung werden im Nachgang der Planfeststellung geregelt. Ersatzgrundstücke stehen aber wohl nicht zur Verfügung.

Auch die Inanspruchnahme des Flurstücks des **Einwenders 32.19** ist erforderlich, da zur sicheren Abwicklung des Begegnungsverkehrs die Fahrbahn in diesem Bereich des Bahnübergangs aufgeweitet werden muss.

Nach Überprüfung der Planung hat der Vorhabenträger festgestellt, dass die Aufweitung des Weges im Bereich des Grundstücks der **Einwender 32.03** nicht mehr benötigt wird. Die Grundstücksinanspruchnahme entfällt daher.

B.4.19.3 Einwender 32.04/33.04

Die Schallimmissionen auf dem Grundstück der Einwender erfahren keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV, weshalb Schallschutzansprüche nicht bestehen. Die

Beurteilungspegel am Anwesen der Einwender steigen im Zuge der Elektrifizierung nach den Berechnungen des Gutachters um maximal 1 dB(A). Auch eine Gesamtlärmproblematik aus Schienen- und Straßenverkehrslärm (B 30) ist auszuschließen. Die Einwendung ist auch im Übrigen zurückzuweisen, da die Angriffe insbesondere gegen die Planrechtfertigung, gegen die schall- und erschütterungstechnischen Beurteilungen einschließlich der Anwendung des „Schienenbonus“ und die zugrunde liegende Betriebsprognose, sowie gegen die Bewertung der elektromagnetischen Verträglichkeit nicht durchgreifen. Insoweit wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Sachthemen verwiesen.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich durch die Elektrifizierung der Strecke und die damit verbundene geringfügige Erhöhung der Streckengeschwindigkeit die Betriebsgefahr erhöht. Insbesondere die vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlagen sollen parallel zur Elektrifizierung durch neue elektronische Lichtzeichenanlagen mit Halb- und Fußwegschranken ersetzt werden. Die Einschaltstrecken der erneuerten Bahnübergangssicherungsanlagen werden im Rahmen der Elektrifizierung auf die geplante Streckengeschwindigkeitserhöhung neu berechnet und örtlich angepasst.

Da nach dem Ergebnis der vorgelegten Gutachten eine unzumutbare Betroffenheit des Grundstücks nicht gegeben ist, besteht auch keine Wertminderung für Grundstück und Immobilie.

B.4.19.4 Einwender 32.14/15

Im Eigentum des Einwenders stehen die Flurstücke 1214 und 1214/1 der Gemarkung Biberach, sowie das Flurstück Nr. 1196/1 der Gemarkung Biberach (Hans-Liebherr-Str. 29). Der Einwender hat zum einen darum gebeten, in der Vergangenheit liegende Erhöhungen der Fahrgeschwindigkeit zu überprüfen. Diese stehen allerdings nicht in einem Zusammenhang mit dem planfestzustellenden Vorhaben, weshalb die Frage im vorliegenden Verfahren auch nicht beantwortet werden kann.

Des Weiteren befürchtet der Einwender Gebäudeschäden an dem Wohn- und Geschäftshaus Hans-Liebherr-Str. 29 aufgrund zunehmender Erschütterungen. Dies wurde oben (B.4.7) bereits allgemein behandelt. Im Falle einer Vorbelastung haben Betroffene nach § 74 Abs. 2 S.2 VwVfG einen Anspruch auf (reale) Erschütterungsmaßnahmen nur insoweit, als die durch die planbedingte Änderung verursachte Verstärkung der Erschütterungen die Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine ihnen billigerweise nicht zumutbare Belastung liegt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 11.02.2014 5 S 384/03).

Ein solcher Fall liegt hier eindeutig nicht vor. Nach der von dem Vorhabenträger vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung, welche auch eine Beweissicherungsmessung

umfasst hat, ist an dem Gebäude des Einwenders in der Hans-Liebherr-Str. 29 nicht mit vorhabenbedingten Schäden zu rechnen.

Der Vorhabenträger hat die vorhabenbedingten Auswirkungen zunächst anhand der DIN 4150-2 „Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ untersucht. Bereits im Prognosenullfall werden im Erdgeschoss (Geschäftsräume) die Anhaltswerte deutlich überschritten (vgl. Anhang 2 zur Erschütterungstechnischen Untersuchung, Planfeststellungsunterlage 12.3). Im Planfall nimmt die Gesamtbeurteilungsschwingstärke (KB_{FTT} -Wert) um 5 % zu. Weil diese Erhöhung im eindeutig nicht spürbaren Bereich liegt, stellt sie sich gegenüber der vorhandenen Vorbelastung als unerheblich dar und es besteht kein Abwehranspruch. Ein solcher würde im Ergebnis zu einer Verbesserung der Situation führen, die dem planfestzustellenden Vorhaben nicht auferlegt werden kann.

Da die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungsauswirkungen auf Gebäude) um ein Vielfaches höher liegen als die Anhaltswerte für die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, können auch unter diesem Aspekt dem Vorhabenträger keine Erschütterungsschutzmaßnahmen zugunsten des Einwenders auferlegt werden.

Soweit der Einwender meint, die Zunahme von Erschütterungen sei auf der Basis einer bisherigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h anstatt 140 km/h zu errechnen, geht diese Auffassung fehl. Der Vorhabenträger darf die bislang mögliche Streckengeschwindigkeit von max. 140 km/h zugrunde legen.

Den vorgetragenen Lärmschutzbelangen trägt die Planung Rechnung. Nach dem Planfeststellungsantrag wird dem Gebäude Hans-Liebherr-Str. 29 dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zuerkannt.

Hinsichtlich der Flurstücke 1214 und 1214/1, die bauzeitlich in Anspruch genommen werden sollen, hat der Vorhabenträger zugesagt, nach der Planfeststellung und rechtzeitig vor Baubeginn auf den Einwender zuzugehen, um die genaue Abwicklung der vorübergehenden Inanspruchnahme der Flurstücke 1214 und 1214/1 einschließlich aller Entschädigungsfragen vertraglich festzulegen, und die bauzeitlich genutzten Grundstücksteile nach Bauende in einen Zustand zu versetzen, der die vorige Nutzung wieder ermöglicht.

B.4.19.5 Einwender 32.16

Auf dem im Eigentum des Einwenders stehenden Flurstück der Gemarkung Biberach befindet sich die südwestliche Böschung der Eselsbrücke (B 465, Bahn-km 131,587). Die B 465 wird hier als notwendige Folgemaßnahme verlegt, wodurch die Böschung an bestehender Stelle nicht mehr benötigt wird. Der Rückbau der Böschung kann allerdings nicht dem Vorhabenträger auferlegt werden, denn im Zuge der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung dürfen nur solche Änderungen/Anpassungen vorgenommen werden, die für

die Änderung der Bahnanlage zwingend erforderlich sind. Es ist vielmehr Sache des Straßenbaulastträgers, die Situation zu bereinigen (vgl. hierzu bereits oben unter B.4.5.4).

B.4.19.6 Einwender 32.18

Nach Überarbeitung der Planunterlagen wird das Flurstück 2838 des Einwenders durch das Vorhaben nicht mehr in Anspruch genommen. Die Nutzungsfähigkeit und Bebaubarkeit wird ebenfalls nicht eingeschränkt.

Zwar erhöht sich infolge der Elektrifizierung der Beurteilungspegel am Anwesen des Einwenders um maximal 1,2 dB(A). Die Pegel liegen jedoch noch weit unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV liegt nicht vor, so dass auch Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen sind.

Bezüglich der angesprochenen Zufahrtsmöglichkeiten handelt es sich nach den Ausführungen des Vorhabenträgers um vertragliche Regelungen im Zuge der Errichtung der sogenannten Südkurve, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.

B.4.19.7 Einwender 32.21

Die Einwender haben Sicherheitsbedenken wegen der Geschwindigkeitserhöhung in Bezug auf den Bahnhof Schemmerberg geäußert. Grundsätzlich ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, seinen Betrieb sicher zu führen (§ 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG). Sofern Maßnahmen im Bereich der Bahnsteigkante (z.B. Hinweise, Markierungen) erforderlich werden, sind diese umzusetzen. Die Bedenken werden im Übrigen vom Vorhabenträger nicht geteilt, da dort bereits heute 140 km/h gefahren werden, so dass keine signifikante Erhöhung des Sicherheitsrisikos zu erwarten ist.

Der Bahnübergang Schemmerberg in Höhe der Bahnhofstraße wird außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens in einem separaten Verfahren erneuert. Ein entsprechender Antrag liegt der Planfeststellungsbehörde bereits vor. Die vorliegende Planung legt bereits den erneuerten Bahnübergang zugrunde. Im Übrigen wird bei der Erneuerung von Bahnübergängen und der damit erforderlichen zeitweisen Sperrungen versucht, die Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Sperrzeiten, Umwege etc. werden mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Polizei abgestimmt.

B.4.19.8 Einwender 32.22

Die Einwendung in Bezug auf Flurstück 121 der Gemarkung Bad Schussenried hat sich erledigt, da das Bauleistungskonzept so umgestellt wurde, dass eine Inanspruchnahme nicht mehr erforderlich ist.

Des Weiteren wurden Lärmschutzbelange geltend gemacht. Allerdings findet in diesem Bereich keine wesentliche Änderung statt. Davon abgesehen kann davon ausgegangen werden, dass auch nach der Realisierung des planfestzustellenden Vorhabens die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete eingehalten werden, da am nächstgelegenen geprüften Immissionsort Waldseer Str. 6 (ID 500) am Tag maximal ein Beurteilungspegel von 61 dB(A) gegeben ist.

Soweit der Einwender einen Mindestabstand von 10 m zwischen Bahnanlage und Grundstücksgrenze fordert, wird dieser Abstand schon im Bestand nicht eingehalten, der keine Änderung erfährt.

B.4.20 VV BAU und VV BAU-STE

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

B.4.21 Sonstige Nebenbestimmungen

Das Eisenbahn-Bundesamt ist verpflichtet, der unteren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben für die Führung eines Kompensationsverzeichnisses zu übermitteln (§ 17 Abs. 6 BNatSchG). § 2 Abs. 1 Satz 1 Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) bestimmt die erforderlichen Angaben, § 5 die Verwendung elektronischer Vordrucke. Gemäß § 2 Abs. 3 KompVzVO kann die für die Zulassung des Eingriffs zuständige Behörde dem Verursacher des Eingriffs

auflegen, die Angaben unter Verwendung der elektronischen Vordrucke zu übermitteln (Nebenbestimmung unter A.3.3). Die DB AG beabsichtigt, bundesweit die jeweils vorgeschriebenen Daten für die Kompensationsverzeichnisse der Länder künftig aus einem eigenen Kataster (Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation - FINK) an die katasterführenden Landesbehörden und das Eisenbahn-Bundesamt zu übermitteln. Sofern die entsprechende Übermittlung der gesetzlich geforderten Daten an das Kompensationsverzeichnis Baden-Württemberg bereits vollständig durchgeführt wurde, ist eine gesonderte zusätzliche Erfassung nicht erforderlich.

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. In weiten Teilen ist die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Anhörungsbehörde gefolgt und hat die Position des RP nach erfolgter Prüfung wiedergegeben.

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 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 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 Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Südenstraße 44, 76135 Karlsruhe) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

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

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim gestellt
und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Karlsruhe, den 15.10.2015
Az.: 591ppw/035-2300#008
VMS-Nr.: 3288554

Im Auftrag

Raupach (Dienstsiegel)