



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Az. 651ppi/005-2019#011
Datum: 30.09.2020

Plangenehmigung

gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG

für das Vorhaben

„Peiting Nord - Umbau Verkehrsstation“

in der Gemeinde Peiting
im Landkreis Weilheim-Schongau

Bahn-km 2,619 bis 2,914

der Strecke 5444 Schongau - Peissenberg

Vorhabenträgerin:
DB Station&Service AG
Goethestraße 4
80336 München

Auf Antrag der DB Station&Service AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgende

Plangenehmigung

A. Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Peiting Nord - Umbau Verkehrsstation“, in der Gemeinde Peiting, im Landkreis Weilheim-Schongau, Bahn-km 2,619 bis 2,914 der Strecke 5444, Schongau - Peissenberg, wird mit den in dieser Genehmigung aufgeführten Nebenbestimmungen genehmigt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 21.11.2019, 37 Seiten inkl. Deckblatt	
2.1	Übersichtskarte vom 21.11.2019, Maßstab 1:50.000	nur zur Info
2.2	Übersichtslageplan vom 21.11.2019, Maßstab 1:5.000	nur zur Info
3	Lageplan vom 08.04.2020, Maßstab 1:500	
4	Bauwerksverzeichnis vom 29.09.2020, 5 Seiten inkl. Deckblatt	
5	Grunderwerbsplan vom 21.11.2019, Maßstab 1:1.000	
6	Grunderwerbsverzeichnis vom 21.11.2019, 3 Seiten inkl. Deckblatt	
7.1	Querschnitt km 2,665 (Strecke 5444) vom 21.11.2019, Maßstab 1:50	
7.2	Querschnitt km 2,685 (Strecke 5444) vom 21.11.2019, Maßstab 1:50	
7.3	Querschnitt km 2,710 (Strecke 5444) vom 21.11.2019, Maßstab 1:50	
7.4	Querschnitt km 2,765 (Strecke 5444) vom 08.04.2020, Maßstab 1:50	
8	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 21.11.2019, Maßstab 1:1.000	
9	Kabel- und Leitungslageplan vom 21.11.2019, Maßstab 1:1.000	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10	Artenschutzrechtliche Unterlagen (Faunistische Planungsraum-analyse inkl. Anlagen) vom 18.11.2019	
11.1	Baugrundgutachten vom 14.11.2016	nur zur Info
11.2	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) Kurzkonzept vom 10.01.2017	nur zur Info
12	Schalltechnische Untersuchung vom 31.08.2018	nur zur Info

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden gemäß § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG i.V.m. § 19 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) die folgenden wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

- Beschränkte Erlaubnis gemäß §§ 8, 9, 10 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG für die vorübergehende, offene Bauwasserhaltung mit Pumpensämpfen (Benutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 WHG)

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Plangenehmigung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm betroffenen öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

- A.4.1** Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Regelungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970, MABI 1/1970 S. 2 zu beachten.
- A.4.2** Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen sind durch geeignete Baumaßnahmen zu vermeiden. Versorgungsleitungen sind soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, in Absprache mit den Leitungseigentümern und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Die bestehenden vertraglichen Regelungen zwischen den Leitungseigentümern und der Deutschen Bahn AG sind zu beachten.
- A.4.3** Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme anfallender Abfall ist mit Beginn der Baumaßnahme sukzessiv zu verwerten oder zur ordnungsgemäßen Entsorgung schnellstmöglich zu beseitigen. Eine Zwischenlagerung des Abfalls, die über die nach Ziffer 8.12 im Anhang der 4. Bundesimmissionsschutzverordnung genehmigungsfreie Lagerung auf dem Gelände der Entstehung bis zum Einsammeln hinausgeht, darf nicht erfolgen.
- A.4.4** Die Vorhabenträgerin hat für jede artenschutzrechtliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme gesondert ein Maßnahmenblatt (FINK), dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, unverzüglich vorzulegen.
- A.4.5** 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 in der aktuellen Fassung zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hier nach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

- A.4.6** Die Vorhabenträgerin hat die im Zuge der Ausführungsplanung sich ergebenden näheren Details zur bauzeitlichen offenen Bauwasserhaltung nochmals mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.
- A.4.7** Während der gesamten Bauphase ist darauf zu achten, dass keine nachteilige Auswirkung insbesondere Abschwemmungen von Bodenmaterial oder wassergefährdeten Stoffen in den Peitinger Mühlbach oder durch Versickerung von Schadstoffen in das Grundwasser verursacht werden.
- A.4.8** Das Ablagern von Geräten und Material im direkten Umfeld des Gewässers ist grundsätzlich zu vermeiden. Innerhalb des Überschwemmungsgebietes des Peitinger Mühlbaches darf keine Lagerung von Geräten und Material erfolgen und keine dauerhaften Geländeänderungen vorgenommen werden. Bei drohendem Hochwasser – vorsorglich auch bei längeren Arbeitsunterbrechungen – müssen Baugeräte und wassergefährdende Stoffe aus dem hochwassergefährdeten Bereich entfernt werden.
- A.4.9** Die Schadstofffreiheit im Flanken- und Sohlbereich der Versickerungsanlagen ist bei Aushub von Auffüllungen in den betreffenden Bereichen zu prüfen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, vorzulegen, um die Schadstofffreiheit zu bescheinigen. Vor Sicherstellung der Schadstofffreiheit und Freigabe durch das Wasserwirtschaftsamt darf der Einbau der Entwässerungseinrichtungen nicht erfolgen. Die Dokumentation dieser Freigabe ist dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich vorzulegen.
- A.4.10** Die kf Werte der angetroffenen Böden sind zu prüfen, um eine relevante Abweichung von den Planungsannahmen ausschließen zu können.
Sollten sich im Weiteren Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die kf-Werte den Planungsannahmen nicht entsprechen, ist dies dem Wasserwirtschaftsamt sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, unverzüglich mitzuteilen und das weitere Vorgehen abzustimmen.

A.4.11 Baubeginn und Fertigstellung des plangenehmigten Vorhabens sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Dazu sind die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Vordrucke zu verwenden. Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass diese die mit der Plangenehmigung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieser Plangenehmigung, als sie ihren Niederschlag in den genehmigten Planunterlagen gefunden haben oder in der Plangenehmigung nachfolgend dokumentiert sind.

A.6 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.7 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben Peiting Nord - Umbau Verkehrsstation hat den Umbau und die Neugestaltung des Haltepunktes Peiting Nord zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 2,619 bis 2,914 der Strecke 5444 Schongau - Peissenberg in der Marktgemeinde Peiting.

Der verfahrensgegenständliche Antrag der Vorhabenträgerin beinhaltet im Wesentlichen die im folgenden beschriebenen Maßnahmen.

a) Bahnsteige

Im Bestand bestehen im Haltepunkt Peiting Nord zwei voneinander versetzt befindliche Außenbahnsteige, ein Außenbahnsteig rechts der Bahn sowie ein Außenbahnsteig links der Bahn. Zwischen diesen versetzt liegenden Außenbahnsteigen ist aufgrund der kreuzenden Hauptverkehrsstraße „Münchner Straße“ bei ca. km 2,809 ein technisch gesicherter Bahnübergang, bestehend aus einer Halbschrankenanlage mit Lichtzeichen und Fußgängerüberwegen. Die Bahnsteige haben eine Höhe von 0,20 m über Schienenoberkante.

Die bestehenden Außenbahnsteige sollen zurückgebaut werden und durch einen neuen Bahnsteig rechts der Bahn in versetzter Lage, (um 39 m Richtung Norden versetzt) ersetzt werden. Dieser neue Außenbahnsteig bahnrechts ist geplant mit einer Baulänge von 120 m, zwischen Bahn-km 2,639 und Bahn-km 2,759. Zusätzlich werden in absteigender Kilometrierung, an den Bahnsteig anschließend, 20 m Sicherungslänge freigehalten. Die Breite ist geplant mit 2,50 m, im Bereich der Wetterschutzanlage mit 4,50 m. Der Bahnsteig erhält eine Nennhöhe von 55 cm über Schienenoberkante.

b) Oberbau

Das Gleis wird nach Herstellung des Bahnsteigs in Sollgleislage gebracht.

c) Zuwegung

Von der Münchner Straße wird ein barrierefreier Zugang in Form eines insgesamt 49 m langen Gehwegs zum neuen Bahnsteig rechts der Bahn hergestellt. Zunächst liegt dieser Gehweg 39 m in Geländegleichlage; da dieser Gehweg 30 cm höher als die Schwellenoberkante liegt, sind auf der gleiszugewandten Seite des Gehwegs Winkelstützelemente und Holmgeländer geplant. Im Anschluss daran führt der Weg ca. 10 m lang in geneigter Lage weiter, ohne Zwischenpodest mit einer maximalen Längsneigung von 6,0 %. Auf der einen Seite des geneigten Gehwegs (östlich) befinden sich Winkelstützelementen und Holmgeländer, auf der anderen Seite (westlich) ist ein 0,50 m breites Bankett und eine Böschung geplant. Die Gehwegbreite beträgt 1,80 m.

d) Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser wird am Bahnsteig von km 2,678 bis 2,759 durch die Querneigung vom Bahnsteig abgeleitet und über eine Böschung in eine Mulde geleitet. Im Bereich von km 2,639 bis 2,678 wird das anfallende Niederschlagswasser durch die Querneigung des Bahnsteigs in Kastenrinnen geleitet und gelangt über Einlaufkästen in die zu errichtende Sammelleitung.

Im Bereich des geneigten Gehweges sowie der Zuwegung von 2,770 bis 2,790 wird das Niederschlagswasser in eine Kastenrinne geleitet und über eine Raubettmulde in die Mulde des Bahnsteiges eingeleitet.

Das Niederschlagswasser wird von der Mulde sowie von der Sammelleitung in ein Mulden-Rigolen-Element mit einer Breite von 3,60 m und einer Länge von 20,0 m geleitet und dort versickert.

Da die Sammelleitung im Bereich des Bahnsteigs von km 2,639 bis 2,678 tiefer als das Mulden-Rigolen-Element liegt, ist der Einbau einer Hebeanlage erforderlich.

Im Bereich der Zuwegung von km 2,790 bis 2,808 wird – wie im Bestand – das Niederschlagswasser in die bestehende Entwässerungsanlage der Münchner Straße geleitet.

Bezüglich der näheren Details und weiteren Maßnahmen wird im Übrigen auf den Erläuterungsbericht vom 21.11.2019 – plangenehmigte Unterlage 1 – und die weiteren genehmigten Unterlagen verwiesen.

B.1.2 Verfahren

Die DB Station&Service AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 12.12.2018, Az. I.SV-S-1 (P1) , eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Peiting Nord - Umbau Verkehrsstation“ beantragt. Der Antrag ist am 18.12.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, eingegangen.

Im Verfahren wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die überarbeiteten Unterlagen wurden mit Stand vom 21.11.2019 bzw. mit Stand vom 08.04.2020 wieder vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die verkehrliche Entbehrlichkeit der rückzubauenden Anlagen geprüft und zu diesem Zweck mit Schreiben vom 30.04.2020 durch Veröffentlichung im Internet Nutzer dieser Anlagen und Dritten mit absehbarem Nutzungsinteresse die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

In diesem Zusammenhang sind keine Stellungnahmen von Nutzern oder Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 10.08.2020, Az. 651ppi/005-2019#011, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Plangenehmigungsverfahren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingeholt.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Markt Peiting Stellungnahme vom 26.05.2020, Az. III/4Mß
2.	Bayerische Regionbahn GmbH Stellungnahme vom 27.05.2020, ohne Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landratsamt Weilheim-Schongau Stellungnahme vom 26.05.2020, Az. 6102.02 Sg.40
2.	Wasserwirtschaftsamt Weilheim Stellungnahme vom 19.05.2020, Az. 2-3535-WM140-11703/2020
3.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH Stellungnahme vom 19.05.2020, kein Az.

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen die Zustimmungen aller in eigenen Rechten Betroffenen vor.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG. Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig.

Zu den Betriebsanlagen i.S.d. § 18 Abs. 1 AEG gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.

Hiernach ist das Eisenbahn-Bundesamt die zuständige Plangenehmigungsbehörde für den Umbau der Bahnsteiganlagen im Bahnhof Peiting Nord, da diese von der DB Station&Service AG (= Eisenbahn des Bundes) zur ordnungsgemäßen und sicheren Abwicklung des Reiseverkehrs benötigt werden.

B.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen im Sinne der Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 10.08.2020, Az. 651ppi/005-2019#011, wurde seitens der Plangenehmigungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 3 und 4, § 7 Abs. 1 UVPG i.V.m. Anlage 3 zum UVPG festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben liegt vor.

Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben lässt sich immer dann bejahen, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist. Sie ist nur dann nicht gegeben, wenn es sich bei dem Vorhaben um einen einigermaßen planerischen Missgriff handelt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Az. 5 S 591/04).

Der Umbau des Haltepunktes Peiting Nord auf der Strecke 5444 Schongau – Peißenberg ist vernünftigerweise geboten.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrem Erläuterungsbericht vom 21.11.2019 – plangenehmigte Unterlage 1 – nachvollziehbar ausgeführt, dass durch die verfahrensgegenständliche Umbaumaßnahme für den Haltepunkt Peiting Nord Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Durch die Erhöhung des neuen Außenbahnsteigs rechts der Bahn auf 55 cm über Schienenoberkante wird letztlich bei den auf der Strecke verkehrenden Fahrzeugen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht. Auch die neue Zuwegung wird barrierefrei ausgestaltet.

Insgesamt wird damit durch den Umbau die Attraktivität des Schienenverkehrs an diesem Haltepunkt gesteigert.

Der Umbau erfolgt im Zusammenhang mit weiteren geplanten Umbaumaßnahmen an 5 Verkehrsstationen auf der Streckenverbindung zwischen Schongau und Weilheim.

Mithin ist das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Stellungnahmen der Behörden und Stellen nebst dazugehöriger Entscheidung der Plangenehmigungsbehörde

1. Landratsamt Weilheim-Schongau

Gesamtstellungnahme vom 26.05.2020, Az. 6102.02 Sg.40

A) Natur- und Umweltschutzverwaltung

Das von dem Bauvorhaben (Neubau Bahnsteig) direkt betroffene Grundstück mit der Flurnummer 2037/27 (Bf Peiting Nord) der Gemarkung Peiting ist nicht im Altlastenkataster eingetragen (Stand: 06.05.2020).

Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundstück altlastenfrei ist. Damit wird lediglich ausgesagt, dass uns keine Informationen über etwaige Altlasten bzw. schädliche Bodenveränderungen vorliegen.

Deshalb wird gebeten, in die Genehmigung folgende Auflage aufzunehmen:

Sofern bei Erd- und Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt Weilheim-Schongau, Bodenschutzbehörde, zu informieren (Mitteilungspflicht nach Art. 1 Bayerisches Bodenschutzgesetz) und das weitere Vorgehen abzustimmen. Der Aushub ist z.B. in dichten Containern mit Abdeckung zwischenzulagern bzw. die Aushubmaßnahme ist zu unterbrechen, bis der Entsorgungsweg des Materials geklärt ist.

Entscheidung:

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich, die Aussagen zur Altlastenfreiheit auf den verfahrensgegenständlich betroffenen Flächen wird zur Kenntnis genommen. Die Einhaltung der Mitteilungspflicht als gesetzlich normierte Pflicht wird seitens der Vorhabenträgerin zugesichert. Mit Rückäußerung vom 08.06.2020 sichert die Vorhabenträgerin nochmals explizit zu, sich an die geltenden Gesetze und Bestimmungen zu halten. Sie verweist zudem auf die in Unterlage 11.2, BoVeK-Kurzkonzept, in Abs. 3 aufgelisteten, zu erwartenden Belastungsklassen gemäß LAGA M 20. In Abs. 4 wird dargelegt, ab wann Abfall anfällt und im Abs. 5 wird dessen Entsorgung dargestellt. Darunter fallen direkte Entsorgung nach in situ Beprobung und Deklaration oder Haufwerke zur Deklaration des Aushubs vor der Entsorgung. Die Forderungen des Landratsamtes entsprechen den gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik; die Vorhabenträgerin hat mit

dem Konzept in Unterlage 11.2 die Einhaltung dieser dargelegt und mit Rückäußerung vom 08.06.2020 im Verfahren nochmal zugesichert.

B) Sachbereich Wasserrecht

- 1. Die untere Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Weilheim-Schongau erklärt hiermit gemäß § 19 Abs. 3 WHG ihr Benehmen mit den im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungen zu erteilenden wasserrechtlichen Erlaubnisse durch die Plangenehmigungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt.*
- 2. Das geltende Wasserrecht ist jeweils einzuhalten. Die fachliche Stellungnahme des amtlichen Sachverständigen im Verfahren Wasserwirtschaftsamt Weilheim ist zu beachten.*
- 3. Wir bitten, uns einen Abdruck der Plangenehmigung zukommen zu lassen.*

Entscheidung:

Zu 1.

Der Punkt wird zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Zu 2.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich, es wird insoweit auf die Ausführungen unter B.4.2, unter 2., auf die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes und die dazugehörige Entscheidung verwiesen.

Zu 3.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich, die Zustellung des Bescheides an das Landratsamt Weilheim-Schongau erfolgt gemäß gesetzlicher Regelung in § 74 Abs. 4 Satz 1 i.V.m. Abs. 6 Satz 2, Hs. 2 und 3 VwVfG.

C) Fachlicher Naturschutz

Bezugnehmend auf die mit Anschreiben vom 21.04.2020 vom Eisenbahn-Bundesamt in Nürnberg übermittelten Planunterlagen für die geplanten Umgestaltungsmaßnahmen im Haltepunkt Peiting Nord dürfen wir von Seiten des fachlichen Naturschutzes mitteilen, dass Belange des Natur-, Arten- oder Landschaftsschutzes den geplanten Maßnahmen zur Umgestaltung der Verkehrsstation nicht entgegenstehen.

Im Hinblick auf die zu beachtenden Belange des Artenschutzes und fachrechtliche Vorgaben zur Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach der Bayer. Kompensationsregelung wurde mit der UNB am Landratsamt seitens des von der Deutschen Bahn beauftragten Fachplanungsbüros frühzeitig Kontakt aufgenommen. Insbesondere wurden im Rahmen einer faunistischen Planungsraumanalyse mögliche Betroffenheiten und Projektwirkungen fachgutachterlich geklärt und bewertet.

Darüber hinaus wurden die sich daraus ergebenden Notwendigkeiten für Schutzmaßnahmen, Maßnahmen der Eingriffsvermeidung und Minimierung und soweit erforderlich auch Ausgleichsmaßnahmen formuliert. Die Ergebnisse dieser Vorprüfung und die für notwendig erachteten Maßgaben zur Eingriffsvermeidung und Eingriffsminimierung wurden in den Unterlagen der DB zur Plangenehmigung vollständig eingearbeitet und berücksichtigt, so dass darüberhinausgehende Forderungen unsererseits zur Herstellung des Benehmens im laufenden Verfahren nicht noch einmal eigens formuliert werden müssen. Es reicht aus, wenn diese Vorgaben vollständig, fachgerecht und zeitgerecht umgesetzt werden.

Wichtig erscheint uns deshalb die Einrichtung einer qualifizierten Umweltbaubegleitung (UBB), d.h. die Bestellung einer sachverständigen Person, die die Arbeiten begleitet und dafür sorgt, dass die Belange des Umwelt- und Naturschutzes bei den Bauarbeiten beachtet und mögliche Umweltschäden vermieden werden.

Hinweis: Die UBB ist eine Aufgabe des Bauherrn. Die mit der Umweltbaubegleitung bzw. ökologischen Baubegleitung beauftragte Person ist Auftragnehmer, Berater und Helfer des Bauherrn. Die Umweltbaubegleitung kümmert sich um die Einhaltung der komplexen Vorgaben des Umweltschadengesetzes (USchadG), koordiniert die beim Bauablauf Tätigen und kommuniziert die Maßnahmen zur Umweltvorsorge. Damit trägt sie zur Minimierung der Haftung und zur Entlastung des Bauherrn bei.

Entscheidung:

Die Zustimmung des Sachbereichs Fachlicher Naturschutz, beim Landratsamt Weilheim-Schongau, wird zur Kenntnis genommen. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Rückäußerung vom 09.06.2020 explizit zugesichert, eine qualifizierte Umweltbaubegleitung einzusetzen und die Bauausführung von dieser umweltfachlichen Bauüberwachung begleiten zu lassen. Mithin wird der Forderung seitens der Vorhabenträgerin entsprochen, eine Entscheidung ist obsolet.

D) Technischer Umweltschutz (Immissionsschutz)

1. *Die Bahnsteigsituation des Haltepunktes Peiting Nord soll geändert und verbessert werden. Der Bahnsteig nördlich der Kreuzung mit der Münchener Straße wird auf einer Gesamtlänge von 120 m auf 55 cm über Schienenoberkante erhöht, zusätzlich werden die Beleuchtungsanlagen und weitere Ausstattungen ertüchtigt. Eine evtl. Verlängerung auf 140 m und Erhöhung auf 76 cm über Schienenoberkante wird vorbereitet. Der Bahnsteig südlich der Münchener Straße wird weitgehend zurückgebaut.*

In der unmittelbaren Umgebung des Bahnhofsgeländes gibt es keinen rechtsverbindlichen Bebauungsplan. Die tatsächliche bauliche Nutzung entlang der Münchener Straße entspricht einem Mischgebiet (MI - § 6 BauNVO), nordöstlich schließt ein Gewerbebetrieb (GE - § 8 BauNVO) an. Weiter nordwestlich stehen Wohngebäude, die als Allgemeines Wohngebiet (WA - § 4 BauNVO) einzustufen sind. Südlich der Münchener Straße befindet sich eine Brachfläche, auf der zu einem späteren Zeitpunkt ein Parkplatz für Bahnreisende eingerichtet werden soll.

2. *Die Bahnlinie Schongau – Peißenberg soll von Anfang August bis Mitte September 2021 für 6 Wochen vollständig gesperrt werden, daher können die Bauarbeiten auf die Tageszeit (gemäß AVV Baulärm 07.00 – 20.00 Uhr) beschränkt werden. Auch tagsüber werden laut Baulärmuntersuchung vom 31.08.2018, an den nächstgelegenen Gebäuden die in der AVV Baulärm vorgegebenen Immissionsrichtwerte teilweise erheblich überschritten. Das in allen Bauphasen hauptbetroffene Gebäude auf Fl.Nr. (IO 2) soll abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt werden. Mit der Fertigstellung der Bebauung ist nicht vor dem Abschluss des Bahnsteigumbaus zu rechnen. Dieser Immissionsort kann daher unberücksichtigt bleiben. Aus immissionsschutzfachlicher Sicht sollten allerdings die Immissionsorte 4 und 7 durch zusätzliche Maßnahmen geschützt werden. Darüber hinaus sind die in der o.g. schalltechnischen Untersuchung genannten Maßnahmen zur Vermeidung / Minimierung der baubedingten Lärmimmissionen zu beachten.*
3. *Die Bauarbeiten sind antragsgemäß auf die Tageszeit (gem. AVV Baulärm 07.00 – 20.00 Uhr) zu beschränken.*
4. *Die Gebäude auf Flurnummer 770/2 (IO 4) und 768/1 (IO 7) sind in der Bauphase 3 durch geeignete Maßnahmen (z.B. temporäre Schallschutzwände) vor Lärmimmissionen zu schützen.*
5. *Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren. Im Rahmen der Ausschreibung ist darauf zu achten, dass von den beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen (vgl. 32. BlmSchV). Ebenfalls ist darauf hinzuweisen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche weitestgehend verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.*
6. *Die betroffenen Anwohner und Betriebe sind im Vorfeld umfassend über die Baumaßnahmen (insbesondere Art, Dauer und Unvermeidbarkeit der Bautätigkeiten sowie die möglichen Erschütterungsimmissionen) zu informieren.*

7. *Die Ausführungsfirmen sind zur Eigenüberwachung zu verpflichten. Die Belange des Lärmschutzes (insbesondere die AVV Baulärm) sind zu berücksichtigen. Hierzu gehört insbesondere, dass Leerfahrten möglichst vermieden und Baufahrzeuge sowie Baumaschinen in Bedienungspausen abgeschaltet werden. Außerdem ist von der ausführenden Firma in den Angebotsunterlagen eine Abstimmung zur Größe und Funktion des jeweiligen Gerätes auf die zu leistenden Arbeiten darzulegen. Über die Anforderungen der 32. BImSchV hinausgehend sollten auch die eingesetzten Baumaschinen, für die lediglich eine Kennzeichnungspflicht der garantierten Schalleistung besteht, vergleichbare Lärmemissionen wie moderne lärmarme Geräte dieser Klasse aufweisen (z.B. Blauer Engel für Baumaschinen, exemplarisch Transportbetonmischer).*
8. *Es ist ein Immissionsschutzbeauftragter zu benennen, der folgende Aufgabenbereiche abdeckt:*
 - *Ansprechpartner bei Beschwerdefällen*
 - *Immissionsschutzfachliche Überwachung der Baustellen mit Durchführung von Schallpegel- und ggf. Erschütterungsmessungen sowie*
 - *Vorschlag von ggf. weiteren notwendigen Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft.*
9. *Den Bewohnern von erheblich betroffenen Anwesen sind auf Nachfrage tagsüber alternative Aufenthaltsmöglichkeiten bereitzustellen.*
10. *Im Rahmen der Bauausführung sind zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (Pausen, Einhaltung der Ruhezeiten etc.) zu beachten.*
11. *Um Abdruck des weiteren Schriftverkehrs wird gebeten.*

Entscheidung:

Zu 1.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Zu 2.

Die Feststellungen werden zur Kenntnis genommen, es wird auf die Entscheidungen zu den folgenden Punkten verwiesen.

Zu 3.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Für den Umbau der Verkehrsstation Peiting Nord sind keine Nachtarbeiten vorgesehen (vgl. plangenehmigte Unterlage, Seite 25). Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin mit Rückäußerung vom 09.06.2020 nochmals explizit zugesichert, die Bauzeitbeschränkung auf den Tageszeitraum in die Ausschreibung der Bauleistungen mit aufzunehmen.

Zu 4.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Es sind insbesondere auch die Immissionsorte IO 4 und IO 7 in der Bauphase 3 durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Lärmimmissionen zu schützen.

Im vorliegenden Fall zeigen die Berechnungsergebnisse gemäß schalltechnischer Untersuchung, dass sich potenzielle Betroffenheiten durch Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Beurteilungszeitraum Tags ergeben.

Die Vorhabenträgerin begegnet dem, indem sie in ihren Planunterlagen ein umfangreiches Konzept vorsieht, die baubedingten Schallbetroffenheiten auf ein Mindestmaß zu reduzieren (vgl. plangenehmigte Unterlage 1, Seite 24 f).

Darüberhinausgehend wird der Forderung nach einer temporären Schallschutzwand jedoch nicht entsprochen. Eine solche ist bereits gutachterlich als unverhältnismäßig bewertet worden. Der Gutachter (schalltechnische Untersuchung vom 31.08.2018) stellt fest, dass bei Aufstellen einer temporären Schallschutzwand eine Länge von ca. 265 m und Höhen von 2 m bis 5 m notwendig wären. Dafür ist mit einer Kostenmehrung von mindestens 119.250 Euro zu rechnen. Angesichts der Kosten und der Erschwernisse des Baubetriebs sowie der Kürze der Dauer der Schallbetroffenheiten, erscheinen temporäre Schallschutzwände daher unverhältnismäßig.

Die vorausgehenden Ausführungen zusammengefasst lässt sich daher festhalten, dass mobile Schallschutzwände im vorliegenden Fall unverhältnismäßig hohe Mehrkosten verursachen würden. Mithin ergibt sich, dass temporäre Schallschutzwände dem Vorhabenträger nicht verpflichtend aufzuerlegen sind; das von der Vorhabenträgerin vorgesehene Schutzkonzept ist

erforderlich, geeignet aber auch ausreichend, um die Lärmbelastung für die Nachbarschaft auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Zu 5.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat zu diesem Punkt nochmals mit Rückäußerung vom 09.06.2020 zugesichert, die Auflage zur Verwendung geräuscharmer Bauverfahren und Baumaschinen in die Ausschreibung der Bauleistungen aufzunehmen. Im Übrigen wird auf die vorgesehene Schallschutzmaßnahme, plangenehmigte Unterlage 1, dort auf Seite 24, verwiesen.

Zu 6.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die umfassende Information aller betroffenen Anwohner und damit die Baustellenkommunikation und Vorabinformation der Anwohner ist Teil des Maßnahmenkonzepts der Vorhabenträgerin, zum Schutz der vom Baulärm betroffenen Nachbarschaft (siehe plangenehmigte Unterlage 1, Seite 25).

Zu 7.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Die geforderten Maßnahmen sind bereits planerisch berücksichtigt und Teil des Schutzmaßnahmenkonzepts der Vorhabenträgerin (vgl. plangenehmigte Unterlage 1, Seite 25). Die Vorhabenträgerin hat diesen Punkt bereits in ihre Planung mit Stand vom 21.11.2019 aufgenommen, mithin ist eine Entscheidung obsolet.

Zu 8.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin sichert mit Rückäußerung vom 09.06.2020 nochmals explizit zu, die Maßnahmen von einem Immissionsschutzbeauftragten begleiten zu lassen.

Zu 9.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin sichert hier mit Rückäußerung vom 09.06.2020 nochmals zu, dass der Immissionschutzbeauftragte als Ansprechpartner den Betroffenen zur Verfügung steht. Die Anfragen und Fälle werden von diesem im Einzelfall geprüft und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen.

Im Übrigen ist festzustellen, dass die Arbeiten auf den Tagzeitraum beschränkt sind; eine Lärmbelastung über 70 dB(A) ist gemäß gutachterlicher Bewertung nicht zu erwarten. Mithin sind die vorgesehenen Maßnahmen geeignet und auch ausreichend.

Zu 10.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich, es wird auf die bereits in den Planunterlagen vorgesehene Minderungsmaßnahme zu diesem Punkt verwiesen (vgl. plangenehmigte Unterlage 1, Seite 25).

Zu 11.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich, die Zustellung des Bescheides an das Landratsamt Weilheim-Schongau erfolgt gemäß gesetzlicher Regelung in § 74 Abs. 4 Satz 1 i.V.m. Abs. 6 Satz 2, Hs. 2 und 3 VwVfG.

2. Wasserwirtschaftsamt Weilheim

Stellungnahme vom 19.05.2020, Az. 2-3535-WM140-11703/2020

1. Sachverhalt und Prüfung

Gegenstand des Vorhabens ist die Erneuerung des Haltepunktes Peiting Nord. Dabei wird der Außenbahnsteig bahnlinks vollständig rückgebaut und der Außenbahnsteig bahnrechts in versetzter Lage Richtung Norden erneuert (L = 120 m, B = 2,50 m). Nach Norden wird eine 20 m lange Fläche freigehalten, um den Bahnsteig zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf auf eine Gesamtlänge von 140 m verlängern zu können. Ebenso wird ein geneigter Gehweg als Zuwegung errichtet (L = 49 m, B = 1,80 m). In diesem Zuge wird eine neue Entwässerungsanlage gebaut.

1.1. Trinkwasserschutzgebiete

Trinkwasserschutzgebiete sind von diesem Vorhaben nicht betroffen.

1.2. Lage zu Gewässern

Das Vorhaben grenzt direkt an den Peitinger Mühlbach, ein Gewässer dritter Ordnung. Die angrenzende Fläche mit der Flur Nummer 764/2 und 764/4 soll als temporäre Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden.

Das Grundstück 764/2 liegt teilweise in der Hochwassergefahrenfläche HQ 100 des Peitinger Mühlbaches (Ermittlungsdatum 14.10.2016). Über das HQextrem liegen keine Informationen im Amt vor.

1.3. Grundwasser

Vereinfacht kann der Bodenaufbau wie folgt dargestellt werden: bis etwa 0,4 – 1,1 m u. GOK sind kiesige Auffüllungen mit geringfügigen Schlackeanteilen zu finden, darunter bis etwa 1,6 – 5,0 m u. GOK sandige Kiese mit wechselnden schluffigen Anteilen. Unterhalb der Kiese bis zur Endteufe der Erkundungen bei 5 m u. GOK stehen sandige Schluffe gefolgt von stark schluffigen Sanden an.

Das den Antragsunterlagen angehängte Baugrundgutachten vom 14.11.2016 belegt einen Grundwasserstand in der Bohrung BS 3 von 3,2 m u. GOK. Die Gutachter schätzen einen MHGW aufgrund eines möglichen Anstiegs bei Starkniederschlägen oder Nasswetterperioden auf 2,2 m u. GOK. Im Bereich der Bohrungen BS 3 und BS 4 (nähe Münchner Straße) ist bei Starkniederschlägen mit Stauwasser zu rechnen, das bis zu 1,2 m u. GOK ansteigen kann.

Anhand dieses Bemessungswasserstand ist die Sohle von linienförmigen unterirdischen Versickerungsanlagen bei max. 1,2 m u. GOK anzusetzen.

Auf den bindigen Böden (obere Bodenschicht) kann bei Regenereignissen Stau- und Schichtwasser bis zur GOK-Höhe auftreten.

1.4. Altablagerungen und sonstige Untergrundverunreinigungen

Im Bereich des geplanten Vorhabens sind keine Grundstücksflächen im Kataster gem. Art. 3 Bayer. Bodenschutzgesetz (BayBodSchG) aufgeführt, für die ein Verdacht auf Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen besteht.

Im Jahr 2001 wurde eine orientierende Untersuchung durchgeführt, mit der Schlussfolgerung, dass für den Pfad Boden-Grundwasser keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

Die Bodenuntersuchungen vom 14.11.2016 zeigen aber, dass der Boden teilweise mit Schadstoffen belastet ist. Bei Aushubarbeiten ist damit zu rechnen, dass nicht nur Bodenmaterial angetroffen wird, welches uneingeschränkt verwertbar ist. Die abfallrechtlichen Bestimmungen sind zu beachten.

1.5. Niederschlagswasserbeseitigung

a) Sachverhalt

Die Niederschlagswasserbeseitigung soll größtenteils über ein Mulden-Rigolen-Element erfolgen ($B = 3,60 \text{ m}$, $L = 20,0 \text{ m}$, Einstauhöhe = $0,25 \text{ m}$, Höhe Oberboden = $0,10 \text{ m}$, Höhe Sandschicht = $0,10 \text{ m}$, Höhe Rigole = $0,20 \text{ m}$). Das anfallende Oberflächenwasser des Bahnsteiges km 2,678 bis 2,759 soll über eine Böschung mittels Querneigung zunächst in eine Mulde, welche in das Mulden-Rigolen-Element führt, abgeleitet werden. Das anfallende Niederschlagswasser des Bahnsteiges km 2,639 bis 2,678 wird über eine Kastenrinne und Sammelleitung mittels Hebeanlage ebenfalls in das Mulden-Rigolen-Element geleitet. Der Gehweg km 2,770 bis 2,790 soll auch über eine Kastenrinne und über eine Raubettmulde, zunächst in die Mulde, dann in das Mulden-Rigolen-Element entwässert werden.

Lediglich der Bereich des Gehweges km 2,790 bis 2,808 soll, wie im Bestand, in die bestehende Entwässerungsanlage der Münchener Straße eingeleitet werden.

Die Sohle der Rigolenanlage befindet sich nach Anlage bei $1,2 \text{ m}$ u GOK ($1,0 \text{ m}$ u. Schienenoberkante SO). Der Mindestabstand von 1 m zum MHGW wird somit eingehalten. Zur Vorreinigung ist eine $0,10 \text{ m}$ starke Oberbodenschicht vorgesehen. Gemäß Bodengutachten befinden sich im Bereich des geplanten Mulden-Rigolen-Elementes Auffüllungen, welche vorab vollständig zu entfernen sind. Es soll ein Bodenaustausch mit sickerfähigem Material (k_f -Wert $\leq 10 \text{ m/s}$) erfolgen.

b) Prüfung

Die an die Versickerungsanlage angeschlossene Fläche ist $< 1000 \text{ m}^2$. Bei Einhaltung des Abstands der Sohle der Versickerungsanlagen zum MHGW von mind. 1 m , d.h. bei Lage der Sohle der Versickerungsanlagen bei max. $1,20 \text{ m}$ u. GOK, wird keine wasserrechtliche Erlaubnis benötigt. Die Einleitungen in das Grundwasser fallen somit unter die TRENGW und sind genehmigungsfrei.

Die Planung der Entwässerungsanlagen ist größtenteils bereits im Jahr 2018 mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim vorabgestimmt worden. Sollten sich die Planungen zu den bereits getroffenen Abstimmungen im Jahr 2018 geändert haben, bitten wir um Rücksprache. Andernfalls kann der Planung zugestimmt werden.

2. Ergebnis der Prüfung

Der Planung kann aus wasserwirtschaftlicher Sicht unter Beachtung der folgenden Hinweise zugestimmt werden.

2.1. Grundwasser / Oberflächengewässer

aa) Da bei Starkregenereignissen mit einem erhöhten Wasserandrang aus Stau- und Schichtenwasser bis in Höhe der GOK zu rechnen ist, soll gemäß Antragsunterlagen und Baugrundgutachten für das Vorhaben eine offene Bauwasserhaltung mit Pumpensämpfen eingerichtet werden. Hierfür ist vorab beim Landratsamt Weilheim Schongau eine entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 15 bzw. 70 (Erlaubnis mit Zulassungsfiktion) Bayer. Wassergesetz (BayWG) bzw. § 8 WHG einzuholen.

bb) Während der gesamten Bauphase ist darauf zu achten, dass keine nachteilige Auswirkung insbesondere Abschwemmungen von Bodenmaterial oder wassergefährdeten Stoffen in den Peitinger Mühlbach oder durch Versickerung von Schadstoffen in das Grundwasser verursacht werden.

cc) Das Ablagern von Geräten und Material im direkten Umfeld des Gewässers ist grundsätzlich zu vermeiden. Innerhalb des Überschwemmungsgebietes des Peitinger Mühlbaches darf keine Lagerung von Geräten und Material erfolgen und keine dauerhaften Geländeänderungen vorgenommen werden. Bei drohendem Hochwasser – vorsorglich auch bei längeren Arbeitsunterbrechungen – müssen Baugeräte und wassergefährdende Stoffe aus dem hochwassergefährdeten Bereich entfernt werden.

dd) Das Vorhaben ist mit dem Träger der Unterhaltungslast abzustimmen.

ee) Das Einbringen von Stoffen in ein Gewässer – z.B. Fundamente im Grundwasser, Einleiten von Bauwasser - ist nach § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Satz 4 WHG erlaubnispflichtig, sofern die Bedingungen des § 49 Abs. 1 Satz 2 WHG nicht eingehalten werden.

2.2. Altlastenverdachtsflächen

Bei dem Vorhaben ist mit schadstoffbelastetem Bodenaushub zu rechnen. Die unterschiedlichen Fraktionen sind möglichst getrennt auszubauen und bis zu ihrer abfallrechtlichen Deklaration auf einer befestigten Fläche zur Abholung bereitzustellen und ggf. mittels Plane abzudecken.

Anfallender Altschotter, Ausbausphalt und Bodenaushub sowie entstehender Bauschutt sind gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.

Für den Wiedereinbau von Material sind die einschlägigen Regelwerke insbesondere die LAGA M 20 Stand 06.11.2003, die Bodenschutzgesetze, der Leitfaden „Anforderung an die Verwertung von Recycling – Baustoffen in technischen Bauwerken“ und das LfU-Merkblatt Nr.3.4/2 „Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter“ (Gleisschottermerkblatt) zu beachten.

2.3. Niederschlagswasserbeseitigung

aa) Die Sohlen jeglicher Versickerungsanlagen dürfen max. bei 1,2 m u. GOK liegen, anderenfalls ist eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich.

bb) Die Niederschlagswassereinleitung des Gehweges km 2,790 bis 2,808 in die Entwässerungsrinne der Münchener Straße ist mit dem Betreiber (Markt Peiting) abzustimmen.

cc) Die Schadstofffreiheit im Flanken- und Sohlbereich (Sickerkegel) der Versickerungsanlagen ist bei Aushub von Auffüllungen in den betreffenden Bereichen zu prüfen und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim sowie der Genehmigungsbehörde zu bescheinigen. Vor Sicherstellung der Schadstofffreiheit und Freigabe durch die Genehmigungsbehörde darf der Einbau der Entwässerungseinrichtungen nicht erfolgen.

dd) Sollten die kf-Werte der angetroffenen Böden von den Planungsannahmen abweichen, sind die Anlagen dementsprechend umzuplanen und ggf. zu vergrößern.

Entscheidung:

Zu 1., 1.1 – 1.3

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich, die feststellenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Zu 1.4.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, es ist keine Entscheidung erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat nochmals mit Rückäußerung vom 09.06.2020 zugesichert, bei den Aushubarbeiten das Bodenmaterial auf Schadstoffbelastung zu prüfen und die abfallrechtlichen Bestimmungen einzuhalten.

Zu 1.5.

Die Ausführungen sowie die Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes zur Planung der Entwässerungsanlagen wird zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträgerin hat in Ihrer Rückäußerung vom 09.06.2020 dazu ausgeführt, dass die Planung von 2018 eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante vorsah. Da die aktuelle Planung eine Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante vorsieht, wurde eine Hebeanlage berücksichtigt. Darüber hinaus wurde durch die aktuelle Planung der Gehweg leicht in Richtung Westen verschoben. Durch diese beiden geringfügigen Planungsänderungen ergibt sich ein marginaler Einfluss auf die undurchlässigen Flächen, die an das Mulden-Rigolen-Element angeschlossen werden. Die Vorhabenträgerin bestätigt über dies jedoch, dass die an die Versickerungsanlage angeschlossene Fläche weiterhin < 1000 m² bleibt und der Mindestabstand von 1 m zum MHGW eingehalten wird. Mithin sind weitere Abstimmungen obsolet.

Zu 2.1.

aa) Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Seitens der Plangenehmigungsbehörde wird klarstellend darauf hingewiesen, dass vorliegend gemäß § 19 Abs. 1 WHG die Plangenehmigungs-/ bzw. Planfeststellungsbehörde für den Erlass der wasserrechtlichen Erlaubnis zuständig ist.

Die entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis wurde unter A.3.1 ausgesprochen.

Überdies hat die Vorhabenträgerin jedoch die im Zuge der Ausführungsplanung sich ergebenden näheren Details zur bauzeitlichen Bauwasserhaltung nochmals mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen. Dies wird nochmals abgesichert durch die festgesetzte Nebenbestimmung unter A.4.6.

bb) Der Forderung wird entsprochen. Die Vorhabenträgerin hat während der gesamten Bauphase darauf zu achten, dass keine nachteiligen Auswirkungen insbesondere Abschwemmungen von Bodenmaterial oder wassergefährdende Stoffe in den Peitinger Mühlbach oder durch Versickerung von Schadstoffen in das Grundwasser verursacht werden. Dies wird nochmals durch die Nebenbestimmung A.4.7 abgesichert. (§ 32 WHG)

cc) Der Forderung wird entsprochen. Die Vorhabenträgerin hat das Ablagern von Geräten und Material im direkten Umfeld des Gewässers grundsätzlich zu vermeiden. Innerhalb des Überschwemmungsgebietes des Peitinger Mühlbaches darf keine Lagerung von Geräten und Material erfolgen und keine dauerhaften Geländeänderungen vorgenommen werden (gemäß §§ 78, 78a WHG). Bei drohendem Hochwasser – vorsorglich auch bei längeren Arbeitsunterbrechungen – müssen Baugeräte und wassergefährdende Stoffe aus dem hochwassergefährdeten Bereich entfernt werden. Dies wird nochmals durch die Nebenbestimmung A.4.8 abgesichert. (§ 48 Abs. 2 Satz 1 WHG, § 32 Abs. 2 Satz 1 WHG)

dd) Der Forderung wird entsprochen, die Vorhabenträgerin hat das Vorhaben mit dem Träger der Unterhaltungslast, namentlich dem Markt Peiting, auch hinsichtlich der geplanten Bauwasserhaltung, abzustimmen. Im Übrigen wird festgestellt, dass der Markt Peiting - als Eigentümer des Gewässers - im Verfahren beteiligt wurde und keine Einwendungen oder Bedenken geäußert hat.

ee) Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Es wird davon ausgegangen, dass die Fundamente der Bahnsteiganlagen nicht ins Grundwasser eingebracht werden, da der MHGW gemäß gutachterlicher Bewertung auf 2,2 m u. GOK (2,0 m u. SO) festgestellt wurde und damit unterhalb der flachgegründeten Bahnsteigfundamente liegt.

Im Übrigen wird davon ausgegangen, dass - sollte es dennoch zu einem Einbringen der Fundamente oder des Gleisverbaus ins Grundwasser kommen - die Bedingungen des § 49 Abs. 1 Satz 2 WHG eingehalten werden (keine nachteilige Auswirkung auf die Grundwasserbeschaffenheit).

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Rückäußerung vom 09.06.2020 zudem explizit zugesichert, die geltenden Gesetze und Richtlinien einzuhalten.

Mithin ist eine Entscheidung entbehrlich.

Zu 2.2.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat mit Rückäußerung vom 09.06.2020 zugesichert, die genannten Vorgaben, insbesondere die geltenden Gesetze und abfallrechtlichen Bestimmungen einzuhalten. Darüber hinaus wird seitens der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass für die Baumaßnahme ein qualifizierter Sachverständiger beauftragt wird, der die Einhaltung der Bestimmungen überwacht.

Zu 2.3.

aa) Eine Entscheidung ist nicht erforderlich, die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, der Abstand wird gewahrt (vgl. Unterlage 7.2).

bb) Die Niederschlagswassereinleitung des Gehweges in die Entwässerungsrinne der Münchner Straße ist mit dem Betreiber (Markt Peiting) abgestimmt, dies hat die Vorhabenträgerin nochmals mit Rückäußerung vom 09.06.2020 explizit bestätigt.

cc) Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Rückäußerung vom 09.06.2020 zugesichert, die Schadstofffreiheit im Flanken- und Sohlbereich der Versickerungsanlagen bei Aushub von Auffüllungen in den betreffenden Bereichen zu prüfen und die Ergebnisse der Prüfung dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim sowie der Genehmigungsbehörde vorzulegen, um die Schadstofffreiheit zu bescheinigen. Darüber hinaus wird diesseits festgestellt, dass vor Sicherstellung der Schadstofffreiheit und Freigabe durch das Wasserwirtschaftsamt, der Einbau der Entwässerungseinrichtungen nicht erfolgen darf (vgl. Nebenbestimmung A.4.9). Die Dokumentation dieser Freigabe ist dem Eisenbahn-Bundesamt, unverzüglich vorzulegen.

dd) Der Forderung wird entsprochen. Die kf-Werte der angetroffenen Böden sind zu prüfen, um eine relevante Abweichung von den Planungsannahmen ausschließen zu können. Sollten sich im Weiteren Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die kf-Werte den Planungsannahmen nicht entsprechen, ist dies dem Wasserwirtschaftsamt sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, unverzüglich anzuzeigen und das weitere Vorgehen abzustimmen (vgl. Nebenbestimmung A.4.10).

3. Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Stellungnahme vom 19.05.2020, kein Az.

1. *Als Besteller der Schienenpersonennahverkehrsleistungen im Freistaat Bayern erheben wir keine Einwände gegen die Planungen.*
2. *Wir bitten jedoch zu prüfen, ob das geplante Wetterschutzhaus etwa 20 m Richtung Norden verschoben werden kann, damit es im üblichen Haltebereich der Züge situiert ist. Die meisten Züge fahren in Einfachtraktion (Zuglänge ca. 41 m). Außerdem regen wir vor dem Hintergrund der Reisendenfrequenz von ca. 400 Ein- und Aussteigern an, das geplante Wetterschutzhaus mindestens drei- oder vierfeldrig (Breite 4,5 m oder 6,0 m) auszuführen.*

Entscheidung:

Zu 1.

Die Zustimmung zum verfahrensgegenständlichen Vorhaben wird zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Zu 2.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Mit Rückäußerung vom 09.06.2020 führt die Vorhabenträgerin aus, dass das Wetterschutzhaus dreifeldrig geplant ist, mit einer Breite von 4,50 m. Mithin entspricht dies den Anregungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH.

Zum Standort äußert sich die Vorhabenträgerin in ihrer Rückäußerung wie folgt: das Wetterschutzhaus ist gemäß den Planungen in einem Abstand von 45 m vom Bahnsteigende bzw. dem Beginn des geneigten Gehwegs geplant. Dieser Standort wurde laut Vorhabenträgerin so gewählt, da dieser direkt am Ende eines Zuges mit Einfachtraktion und in der Mitte eines Zuges mit Doppeltraktion liegt und dadurch auch für verschiedene Traktionen ein passender Wetterschutz und verkürzte Wege gewährleistet werden können. Die Wahl des Standortes wurde mithin im Verfahren seitens der Vorhabenträgerin nochmals überprüft, eine Verschiebung wurde mit schlüssigen Argumenten abgelehnt.

B.4.3 Kapazität

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die verkehrliche Entbehrlichkeit der rückzubauenden Bahnsteiganlagen geprüft und zu diesem Zweck mit Schreiben vom 30.04.2020 durch Veröffentlichung im Internet, Nutzer dieser Anlagen und Dritten mit absehbarem Nutzungsinteresse, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

In diesem Zusammenhang sind keine Stellungnahmen beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen.

Im Rahmen des verfahrensgegenständlichen Umbaus des Haltepunktes Peiting Nord sollen die beiden versetzt befindlichen, bestehenden Außenbahnsteige links und rechts der Bahn jeweils zurückgebaut werden und durch einen neuen Außenbahnsteig rechts der Bahn ersetzt werden. Durch diesen neuen Außenbahnsteig bahnrechts können alle bisherigen Funktionalitäten ersetzt werden.

Mithin kann aufgrund funktionalen Ersatzes durch den neuen Außenbahnsteig rechts der Bahn für die wegfallenden Außenbahnsteige links und rechts der Bahn die Entbehrlichkeit eines Verfahrens nach § 11 Abs. 2 Satz 1 AEG festgestellt werden.

Darüber hinaus wird festgestellt, dass der Rückbau der beiden Außenbahnsteige aufgrund des Ersatzes (Außenbahnsteig bahnrechts) keine kapazitiven Auswirkungen hat.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Plangenehmigungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Unter B.3 wurde auf die verfahrensleitende Verfügung vom 10.08.2020, Az. 651ppi/005-2019#011 hingewiesen, wonach für das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Die beteiligten Träger öffentlicher Belange haben sich mit dem geplanten Vorhaben grundsätzlich einverstanden erklärt. Soweit Forderungen erhoben bzw. Hinweise und Empfehlungen gegeben wurden, bezogen diese sich ausschließlich auf die Art und Weise der Realisierung des Vorhabens bzw. die nähere Ausgestaltung der Maßnahme.

In den Fällen, in denen nicht bereits eine korrespondierende Zusage der Vorhabenträgerin vorlag, hat die Plangenehmigungsbehörde diese entsprechend der Gesetzeslage abwägend entschieden bzw. auf die fehlende planrechtliche Relevanz hingewiesen. Insofern wird auf die Ausführungen unter B.4.2 nochmals verwiesen.

Im Hinblick auf die Belange der Spartenträger wird die Vorhabenträgerin noch einmal ausdrücklich auf die festgesetzte Nebenbestimmung A.4.2 aufmerksam gemacht, die dem Interessenschutz der betroffenen Versorgungsträger dient.

Den Anforderungen des Brandschutzleitfadens für Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes wurde in der Planung – soweit plangenehmigungsrelevant – in folgenden Punkten ausreichend Rechnung getragen:

- Aussagen zur gesicherten Erschließung
- Nutzungseckdaten
- Grundsatzfragen zur Evakuierung
- Möglichkeiten wirksamer Rettungs- und Löscharbeiten
- Grundsatzfestlegungen zum baulichen Brandschutz

Andere öffentliche Belange, die durch das Vorhaben berührt sein könnten, sind nicht erkennbar.

Es ergeben sich auch keine Anhaltspunkte für irgendwelche Drittbetroffenheiten.

Soweit im Zuge der Maßnahmenumsetzung temporär auf Fremdgrund zugegriffen werden muss, liegt die Zustimmung des betroffenen Grundstückseigentümers vor.

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben führt weder zu einer Erhöhung der Verkehrslärmbelastung noch verursacht es eine Zunahme betriebsbedingter Erschütterungen. Hinsichtlich der bauzeitlichen Lärmbelastung wurde ein geeignetes Maßnahmenkonzept in den Planunterlagen vorgesehen bzw. festgesetzt. Es ist darüber hinaus mit keiner relevanten baubedingten Erschütterungsbelastung zu rechnen.

Die konzerninterne Abstimmung ist nach Aussage der Vorhabenträgerin erfolgt.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass das plangenehmigte Vorhaben mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar ist. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Plangenehmigung gemäß § 74 Abs. 6 Satz 1 VwVfG liegen somit vor.

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG

i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Nürnberg, den 30.09.2020
Az. 651ppi/005-2019#011
EVH-Nr. 3417907

Im Auftrag

(Dienstsiegel)