



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Az. 651ppi/005-2019#012
Datum: 30.09.2020

Plangenehmigung

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

für das Vorhaben

„Peiting Ost - Umbau Verkehrsstation“

**in der Gemeinde Peiting
im Landkreis Weilheim-Schongau**

Bahn-km 4,081 bis 4,467

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 Ost - Umbau Verkehrsstation“, in der Gemeinde Peiting, im Landkreis Weilheim-Schongau, Bahn-km 4,081 bis 4,467 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 08.04.2020, 41 Seiten inkl. Deckblatt	
2.1	Übersichtskarte vom 16.12.2019, Maßstab 1:50.000	nur zur Info
2.2	Übersichtslageplan vom 16.12.2019, 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 16.12.2019, Maßstab 1:1.000	
6	Grunderwerbsverzeichnis vom 16.12.2019, 3 Seiten inkl. Deckblatt	
7.1	Querschnitt km 4,195 (Strecke 5444) vom 16.12.2019, Maßstab 1:50	
7.2	Querschnitt km 4,220 (Strecke 5444) vom 08.04.2020, Maßstab 1:50	
7.3	Querschnitt km 4,280 (Strecke 5444) vom 16.12.2019, Maßstab 1:50	
8	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 16.12.2019, Maßstab 1:1.000	
9	Kabel- und Leitungslageplan vom 16.12.2019, Maßstab 1:1.000	
10.1	Trassierungslageplan km 3,847 – km 4,311 (Strecke 5444) vom 16.12.2019, Maßstab 1:500	nur zur Info

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10.2	Trassierungslageplan km 4,311 – km 4,618 (Strecke 5444) vom 16.12.2019, Maßstab 1:500	nur zur Info
11	Artenschutzrechtliche Unterlagen (Faunistische Planungsraum-analyse mit Anhang und spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) vom 16.12.2019	
12.1	Baugrundgutachten vom 14.11.2016	nur zur Info
12.2	Geotechnischer Bericht vom 09.11.2017	nur zur Info
12.3	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) Kurz-konzept vom 10.01.2017	nur zur Info
13	Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2018	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 nach § 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 berührten 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** Sobald sich im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung der Ablauf der Baumaßnahme genauer bestimmen lässt, wird durch die Vorhabenträgerin die vorliegende schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2018 dahingehend ergänzt und konkretisiert, ob und an welchen Anwesen im Umfeld der Maßnahme sich Beurteilungspegel ergeben, welche die Grenze 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags überschreiten. In diesen Fällen hat die Vorhabenträgerin zugesichert, den Betroffenen Ersatzwohnraum anzubieten. Dies ist der Plangenehmigungsbehörde in dokumentierter Form nachzuweisen und unaufgefordert vorzulegen.
- A.4.8** 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.4.9** 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.4.10** 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 Ost - Umbau Verkehrsstation hat den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofs Peiting Ost zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 4,081 bis 4,467 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 Bahnhof Peiting Ost ein Hausbahnsteig, ein Zwischenbahnsteig zwischen dem bereits zurückgebauten Gleis 1 und 2 sowie ein Zwischenbahnsteig zwischen Gleis 2 und 3. Die Bahnsteige haben eine Höhe ca. 24 cm bis 28 cm über Schienenoberkante.

Gleis 1 wurde bereits zurückgebaut, Gleis 2 ist das durchgehende Hauptgleis und Gleis 3 ist über die Weichen 1 und 15 an dieses angeschlossen.

Die vorhandenen Bahnsteige werden vollständig zurückgebaut und durch einen neuen Mittelbahnsteig ersetzt. Dieser Mittelbahnsteig wird mit einer Baulänge von 140 m zwischen Bahn-km 4,200 und 4,340 errichtet. Zusätzlich werden in aufsteigender Kilometrierung 20 m Sicherungslänge freigehalten. Der Mittelbahnsteig erhält eine Nennhöhe von 55 cm über Schienenoberkante. Die Bahnsteigbreite beträgt 4,20 m.

b) Oberbau

Zur Aufweitung des bestehenden Gleisabstandes wird das Gleis 2 zwischen den Weichen 1 und 15 in südliche Richtung verschwenkt. An Gleis 3 wird keine horizontale Änderung der Gleislage durchgeführt, jedoch eine erforderliche Gradientenanpassung (Neigungsanpassung, Anhebung um 8 – 15 cm).

c) Zuwegung

Der bestehende schienengleiche Überweg bei Bahn-km 4,185 wird durch einen nicht technisch gesicherten Reisendenüberweg in Gleis 2 ersetzt. Dieser ist durch Warntafel gesichert und wird mit einer Breite von 2,40 m hergestellt.

Vom Mittelbahnsteig wird ein barrierefreier Zugang in Form eines 15 m langen und 2,00 m breiten, geneigten Gehwegs zum neu zu erstellenden Reisendenüberweg hergestellt. Der geneigte Gehweg mit Zwischenpodest erhält eine maximale Längsneigung von 6 % und beidseitige Winkelstützelemente und Holmgeländer.

d) Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser wird am Bahnsteig durch die Querneigung zur Bahnsteigmitte und im Bereich der Zuwegung durch die Längsneigung in Kastentrinnen geleitet und über Einlaufkästen an die zu errichtende Sammelleitung angeschlossen. Die Sammelleitung wird an ein Rohr-Rigolensystem unter dem Bahnsteig angeschlossen.

Das anfallende Niederschlagswasser im Bereich des Gleis 2 wird im Bereich von km 4,081 bis km 4,183 durch einen Versickerungsschlitz versickert.

Von km 4,187 bis km 4,262 sowie von 4,337 bis 4,467 sind Tiefenentwässerungen geplant, die das Niederschlagswasser zu den Bereichen mit versickerungsfähigem Boden ableiten. Die Tiefenentwässerungen werden an ein 75 m langes Rohr-Rigolensystem angeschlossen.

Die Entwässerungsanlagen zur Gleisentwässerung in Gleis 3 werden in einem separaten Projekt umgesetzt.

Bezüglich der näheren Details und weiteren Maßnahmen wird im Übrigen auf den Erläuterungsbericht vom 08.04.2020 – 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-I (P1) , eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Peiting Ost - Umbau Verkehrsstation“ beantragt. Der Antrag ist am 19.12.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, eingegangen.

Im Verfahren wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die überarbeiteten Unterlagen wurden mit Stand vom 16.12.2019 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 10.09.2020, Az. 651ppi/005-2019#012, 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 Eisenbahngesellschaft mbH Stellungnahme vom 19.05.2020, kein Az.
3.	Bayerische Regiobahn GmbH Stellungnahme vom 27.05.2020, kein 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-WM140-11393/2020

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 Bahnanlagen im Bahnhof Peiting Ost, 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 10.09.2020, Az. 651ppi/005-2019#012, 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 Bahnhofs Peiting Ost auf der Strecke 5444 Schongau – Peißenberg ist vernünftigerweise geboten.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrem Erläuterungsbericht vom 08.04.2020 – plangenehmigte Unterlage 1 – nachvollziehbar ausgeführt, dass durch die verfahrensgegenständliche Umbaumaßnahme für den Bahnhof Peiting Ost Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Durch die Erhöhung des neuen Mittelbahnsteigs 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 Bahnhof 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 2037/26 (Bf Peiting Ost) 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 12.3, 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 Vor-

habenträgerin hat mit dem Konzept in Unterlage 12.3 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 Bahnhof Peiting Ost 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 darüber hinaus gehende 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 Umweltschadensgesetzes (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 ihren Planunterlagen (siehe Erläuterungsbericht S. 24) bereits eine umweltfachliche Bauüberwachung vorgesehen und damit in ihre Planung integriert. Mithin ist diese Umweltbaubegleitung als Teil der Planung zwingend umzusetzen. Im Übrigen sichert dies die Vorhabenträgerin mit Rückäußerung vom 08.06.2020 nochmal explizit zu.

D) Technischer Umweltschutz (Immissionsschutz)

1. *Die Bahnsteigsituation des Haltepunkts Peiting Ost soll verbessert werden. Die bestehenden Zwischenbahnsteige werden zurückgebaut und durch einen Mittelbahnsteig mit einer Gesamtlänge von 140 m und einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante ersetzt. Zusätzlich wird der Zugang, die Entwässerung, die Beleuchtungsanlagen, das Leitsystem und weitere Ausstattungen ertüchtigt. Bei den Arbeiten wird eine evtl. später notwendige Erhöhung auf 76 cm über Schienenoberkante vorbereitet.*

Das Bahnhofsgelände liegt nördlich des Bebauungsplanes „Bahnhof Ost“, der hier ein Allgemeines Wohngebiet (WA - § 4 BauNVO) festsetzt. Östlich schließt der Bebauungsplan „Zwischen Barbara- und Bahnhofstraße“ an, der ebenfalls ein WA festsetzt. Die nördlich des Bahnhofs gelegene Bebauung wurde nicht überplant. Die tatsächliche bauliche Nutzung entspricht einem Allgemeinen Wohngebiet bzw. einem Mischgebiet (MI - § 6 BauNVO).

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 28.11.2018, Bericht Nr. (...), an den nächstgelegenen Gebäuden die in der AVV Baulärm vorgegebenen Immissionsrichtwerte teilweise erheblich überschritten. Aus immissionsschutzfachlicher Sicht sollten die hauptbetroffenen Immissionsorte 2, 4 und 7 während des besonders lärmintensiven Bauabschnitts 4 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.*

Es wird empfohlen, folgende Auflagen festzusetzen.

3. *Die Bauarbeiten sind antragsgemäß auf die Tageszeit (gem. AVV Baulärm 07.00 Uhr – 20.00 Uhr) zu beschränken.*
4. *Die Gebäude auf Fl.Nr. 2014 (IO 2), 1706 (IO 4) und 2016/2 (IO 7) sind während des Bauabschnitts 4 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. BImSchV). 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 über die 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 vermeiden und Baufahrzeuge sowie Baumaschinen in Bedienungspausen abge-*

schaltet 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 Schallleistung 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 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.

Der Forderung wird nicht entsprochen. Die Bauarbeiten sind seitens der Vorhabenträgerin sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum (gemäß AVV Bau- lärm) geplant. Somit ist der Antrag gerade nicht darauf beschränkt, die Bautätigkeiten allein zum Tageszeitraum durchzuführen. Auf dieser planerischen Grundlage erfolgte auch die schalltechnische Untersuchung (vgl. schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2018, Seite 20). Die Vorhabenträgerin sieht

demgegenüber jedoch vor, dass der Einsatz lärmintensiver Baumaschinen im Nachtzeitraum auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt wird; darüber hinaus wird die tägliche Betriebsdauer der lärmintensiven Baumaschinen im Nachtzeitraum auf max. 2 h beschränkt (vgl. plangenehmigte Unterlage 1, Seite 25). Mithin ist von einer Auflage dahingehend, die Baumaßnahmen gänzlich auf den Tageszeitraum zu beschränken abzusehen, hierfür besteht keine rechtliche Grundlage.

Zu 4.

Der Forderung wird entsprochen. Auch die Immissionsorte IO 2, IO 4 sowie IO 7 sind durch umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen zu schützen.

Im vorliegenden Fall ist festzuhalten, dass es gemäß schalltechnischer Untersuchung in allen Bauphasen tags und nachts zu potenziellen Betroffenheiten durch Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an mehreren Gebäuden kommen wird. Die Vorhabenträgerin begegnet dem, indem sie ein umfangreiches Schutzkonzept an Lärminderungsmaßnahmen in ihre Planung mit aufgenommen hat, entsprechend des Schallgutachtens (vgl. Unterlage 12 und plangenehmigte Unterlage 1, Seite 24 ff.).

Diesbezüglich wird insbesondere auf die vorgesehene Maßnahme zum Ersatzwohnraumangebot verwiesen. Im Erläuterungsbericht auf Seite 26, plangenehmigte Unterlage 1, sichert die Vorhabenträgerin explizit zu, Ersatzwohnraum denjenigen Betroffenen anzubieten, bei denen die Grenzwerte 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags überschritten werden. Hierfür hat die Vorhabenträgerin die schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Ausführungsplanung dahingehend zu ergänzen und zu konkretisieren, ob und an welchen Anwesen im Umfeld der Maßnahme sich Beurteilungspegel ergeben, welche die Grenze von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags überschreiten. In diesen Fällen hat die Vorhabenträgerin zugesichert, den Betroffenen Ersatzwohnraum anzubieten. Diese Konkretisierung der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Ausführungsplanung hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, unaufgefordert und unverzüglich vorzulegen. Dies wird zusätzlich durch die Auflage A.4.7 nochmals abgesichert.

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 28.11.2018) konstatiert, dass bei Aufstellen der temporären Schallschutzwand, welche die nächtlichen Schallbetroffenheiten lösen würde, eine Kostenmehrung von ca. 675.000 Euro zu erwarten wäre; darüber hinaus ergeben sich Erschwernisse im Bauablauf. Daneben ist die Dauer der Betroffenheiten zu berücksichtigen. Vorliegend liegen die Arbeiten mit lärmintensiven Baumaschinen in unmittelbarer Nähe der insbesondere in Bauabschnitt 4 betroffenen Gebäude (15 Gebäude) mit max. 6 Kalendertagen eines Jahres noch in einem geringfügigen Bereich. Zwar enthält die AVV Baulärm keine besonderen Regelungen für kurzzeitige temporäre Einwirkungen, jedoch wäre nach anderen technischen Regelwerken (z.B. 18. BImSchV) zum Schallimmissionsschutz ein sog. seltenes Ereignis zumindest für einige Gebäude gegeben. Mithin ist auch diese kurze Dauer in die Abwägung einzustellen.

Der Gutachter führt zudem aus, dass die Möglichkeiten der Errichtung temporärer Lärmschutzwände für die maßgebenden lärmintensiven Bautätigkeiten im vorliegenden Fall auch deshalb eingeschränkt sind, da das Baufeld relativ langgestreckt ist.

Die vorausgehenden Ausführungen zusammengefasst lässt sich daher festhalten, dass mobile Schallschutzwände im vorliegenden Fall unverhältnismäßig hohe Mehrkosten verursachen würden. Mithin ergibt eine umfassende Abwägung, dass temporäre Schallschutzwände dem Vorhabenträger nicht verpflichtend aufzuerlegen sind, das von der Vorhabenträgerin vorgesehene Schutzkonzept ist erforderlich und geeignet, aber auch ausreichend.

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.

Die geforderten Maßnahmen sind bereits planerisch berücksichtigt und Teil des Schutzmaßnahmenkonzepts der Vorhabenträgerin (vgl. plangenehmigte Unterlage 1, Seite 25 / 26). Die Vorhabenträgerin hat diesen Punkt bereits in ihre Planung mit Stand vom 08.04.2020 aufgenommen, mithin ist eine Entscheidung obsolet.

Zu 8.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin sichert mit Rückäußerung vom 09.06.2020 zu, einen Immissionsschutzbeauftragten zu beauftragen. Im Übrigen wird diesbezüglich auf plangenehmigte Unterlage 1, Seite 25 (vorletzter Absatz) verwiesen.

Zu 9.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 09.06.2020 zugesichert, dass der Immissionsschutzbeauftragte als Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung stehen wird, welcher Anfragen im Einzelfall prüfen wird. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin in ihren Planunterlagen vorgesehen (plangenehmigte Unterlage 1, S. 26), Ersatzwohnraum für diejenigen Betroffenen anzubieten, bei welchen die baulärmbedingte Immissionsbelastung über 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags liegen. Insoweit wird nochmals auf die Auflage unter A.4.7 verwiesen.

Zu 10.

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich, es wird auf die bereits in den Planunterlagen vorgesehene Minderungsmaßnahme 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-WM140-11393/2020

1. Sachverhalt und Prüfung

Gegenstand des Vorhabens ist die Erneuerung des Bahnhofs Peiting Ost. Dabei werden die bestehenden Zwischenbahnsteige rückgebaut und ein neuer Mittelbahnsteig (L = 140 m, B = 4,20 m) sowie ein geneigter Gehweg als Zuwegung errichtet.

Gleis 1 ist bereits rückgebaut. Gleis 2 wird nach Süden verschwenkt und die Gradienten des Gleises 3 angepasst. Unter den Gleisanlagen werden jeweils Entwässerungsanlagen errichtet. Die Maßnahmen an Gleis 3 stehen im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs und sind bereits 2019 realisiert worden.

1.1 Trinkwasserschutzgebiete

Trinkwasserschutzgebiete sind von diesem Vorhaben nicht betroffen.

1.2 Lage zu Gewässern

Dem Wasserwirtschaftsamt sind keine Oberflächengewässer in der Umgebung des Bauvorhabens bekannt.

1.3 Grundwasser

Vereinfacht kann der Bodenaufbau wie folgt dargestellt werden: bis etwa 0,4 – 0,7 m u. GOK sind kiesige Auffüllungen zu finden, darunter bis etwa 1,4 – 3,0 m u. GOK sandige Schluffe gefolgt bis zur Endteufe der Erkundungen bei 5 m u. GOK schluffige Kiese und Sand.

Das den Antragsunterlagen angehängte Baugrundgutachten vom 31.08.2016 belegt Grundwasserstände an Stichtagsmessungen von 3,8 bis 4 m u. GOK. Die Gutachter schätzen den MHGW aufgrund eines möglichen Anstiegs bei

Starkniederschlägen oder Nasswetterperioden von rund 1,5 m auf 2,8 m u. GOK.

Anhand dieses Bemessungswasserstands ist die Sohle von linienförmigen unterirdischen Versickerungsanlagen bei max. 1,8 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 gemäß Art. 3 Bayer. Bodenschutzgesetz (BayBodSchG) aufgeführt, für die ein Verdacht auf Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen besteht.

1.5 Niederschlagswasserbeseitigung

a) Sachverhalt

Bahnsteig

Das anfallende Oberflächenwasser des Bahnsteigs wird über ein Rohr-Rigolensystem unter dem Bahnsteig abgeleitet. Die Sohle der Rigolanlage befindet sich nach Anlage bei 1,8 m u. GOK. Der Mindestabstand von 1 m zum MHGW wird somit eingehalten. Bis 1,20 m unter dem System ist ein Bodenaustausch der bestehenden Schluffe mit sickerfähigem Boden geplant. Das Niederschlagswasser des Bahnsteigs wird mittels Sedimentationsschächten DN 600 vor der Rigole gereinigt.

Gleis 2

Von km 4,0+81 bis 4,1+83 wird das Niederschlagswasser aus dem Gleisbereich über einen Versickerungsschlitz versickert. Das Wasser wird über eine 0,5 m starke Filterschicht mit karbonhaltigem Sand vorgereinigt.

Aufgrund der nicht ausreichenden Tragfähigkeit wird eine Planumsschutzschicht eingebaut. Diese entwässert in eine neu zu errichtende Tiefenentwässerung. Von dort wird das Wasser in Bereiche mit versickerungsfähigem Boden abgeleitet. Hier soll nach Durchlaufen von 2 Sedimentationsschächten DN 1000 bzw. DN 1500 eine 75 m lange Rohrrigole anschließen. Zur Behandlung des Wassers ist unter der Rigole eine 0,2 m starke Filterschicht aus karbonhaltigem Sand vorgesehen.

Gleis 3

Die Maßnahmen wurden bereits im Jahr 2019 realisiert und vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Eine Änderung der Gleislage war nicht vorgesehen, sondern eine Neigungsanpassung. Der Einbau einer neuen Entwässerungsanlage war geplant.

Aus den im Rahmen der Vorabstimmung getroffenen Aussagen und aus den dem vorliegenden Antrag beigefügten Lageplänen und Querschnitten ist zu entnehmen, dass ebenfalls eine Planumsschutzschicht mit Tiefenentwässerung eingebracht wurde. Auf dieser wird das Niederschlagswasser in Richtung einer Rohr-Rigolenversickerung geleitet.

Laut den Unterlagen zur Vorabsprache waren hier ebenfalls Sedimentationsschächte sowie eine Filterschicht aus karbonhaltigem Sand (0,2 m) zur Behandlung des Niederschlagswassers geplant.

b) Prüfung:

Die Planung der Entwässerungsanlagen ist größtenteils bereits im Jahr 2018 mit dem WWA Weilheim vorabgestimmt worden.

Die jeweilig an die Versickerungsanlagen angeschlossenen Flächen sind < 1000 m². Bei Einhaltung des Abstands der Sohle der Versickerungsanlagen zum MHGW von mind. 1 m, d.h. bei Lage der Sohle der Versickerungsanlagen bei max. 1,8 m u. GOK, ist keine wasserrechtliche Erlaubnis nötig. Die Einleitungen in das Grundwasser fallen somit unter die TRENGW und sind genehmigungsfrei.

Bahnsteig

Der Planung der Entwässerung wird zugestimmt. Die im Rahmen der Vorabstimmung vorgelegten Nachweise nach DWA M 153 und DWA A138 zeigen eine ausreichende Vorreinigung und Dimensionierung der Versickerungsanlage.

Gleis 2

Der Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Bereich km 4,0+81 bis 4,1+83 über den mit Filtersand überdeckten Sickerschlitz wird zugestimmt.

Von der Rohr-Rigolenanlage zur Versickerung nach Ableitung durch die Tiefenentwässerung wurde kein Querschnitt vorgelegt. Die Ableitung bleibt nur genehmigungsfrei zulässig, wenn der Mindestabstand zum MHGW eingehalten wird.

*Der angenommene kf-Wert (2,215 * 10 m/s) im Bereich der Versickerungsanlage beruht auf einer Laborprobe aus einer im Gleisbereich in geringer Tiefe (0,44 m – 0,65 m) entnommenen Probe mit wenig Versuchsmaterial und ist somit mit großen Unsicherheiten behaftet. Für die Berechnung wurde zudem der im Labor ermittelte kf,u-Wert verwendet. Der Bemessungswert kf entspräche kf,u/2.*

Wir empfehlen beim Bau im Bereich der Versickerungsanlage zu prüfen, ob der angenommene Bemessungs-kf-Wert den realen Verhältnissen entspricht und die Rigole ggfs. zu vergrößern oder umzuplanen.

Gleis 3

Sollten sich die Planungen zu den bereits getroffenen Abstimmungen im Jahr 2018 geändert haben, bitten wir um Rücksprache. Anderenfalls 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

a) Ist zu erwarten, dass bei Aushubarbeiten Grundwasser erschlossen bzw. angetroffen wird, so dass eine Bauwasserhaltung stattfinden muss, 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.

b) Das Einbringen von Stoffen in ein Gewässer, hier das Grundwasser – z.B. Fundamente im Grundwasser – ist nach § 8 Abs. 1 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Satz 4 WHG erlaubnispflichtig, sofern die Bedingungen des § 49 Abs. 1 Satz 2 WHG nicht eingehalten werden.

2.2 Altlastenverdachtsflächen

Sollten bei den Aushub- und Abrissarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt Weilheim-Schongau zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gemäß Art. 2 BayBodSchG). Der Aushub ist z.B. in dichten Containern mit Abdeckung zwischenzulagern bzw. die Aushubmaßnahme ist zu unterbrechen bis der Entsorgungsweg des Materials geklärt ist.

Eventuell anfallende Altschotter 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

a) Die Sohlen jeglicher Versickerungsanlagen dürfen max. bei 1,8 m u. GOK liegen, anderenfalls ist eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich.

b) 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.

c) 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 – 1.4

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Feststellungen werden zur Kenntnis genommen.

Zu 1.5

Bahnsteig

Die Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes zur Entwässerung des Bahnsteigs wird zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Gleis 2

Die Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes zur Gleisentwässerung in Gleis 2 wird zur Kenntnis genommen.

Ein Querschnitt von der Rohr-Rigolen Anlage zur Versickerung nach Ableitung durch die Tiefenentwässerung wurde vorgelegt (vgl. plangenehmigte Unterlage 7.3). Hieraus ergibt sich, dass die Einhaltung des Abstands der Sohle der Versickerungsanlage zum MHGW von mind. 1 m gewährleistet ist. Im Übrigen sichert dies die Vorhabenträgerin nochmals mit Rückäußerung vom 09.06.2020 zu.

Der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes, zur Verifizierung des angenommenen kf-Wertes ist zu entsprechen. Die Vorhabenträgerin hat beim Bau im Bereich der Versickerungsanlage zu prüfen, ob der angenommene Bemessungs-kf-Wert den realen Verhältnissen entspricht. Dies wird nochmals abgesichert durch die Nebenbestimmung A.4.9 (siehe auch Entscheidung zu 2.3).

Gleis 3

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin sichert mit Rückäußerung vom 09.06.2020 nochmals explizit zu, dass es keine Änderungen in der Planung seit 2018 in Bezug auf die Entwässerung des Gleises 3 gab und dass diese Gleisentwässerungsanlagen bereits 2019 in einem separaten Projekt realisiert wurden.

Zu 2.1

a) Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die geplante Bauwasserhaltung ist im Erläuterungsbericht (vgl. plangenehmigte Unterlage 1) auf Seite 22 dargestellt.

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 Bauwasserhaltung nochmals mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen. Dies wird nochmals abgesichert durch die festgesetzte Nebenbestimmung unter A.4.6.

b) Es wird davon ausgegangen, dass die Fundamente der Bahnsteiganlagen nicht ins Grundwasser eingebracht werden, da der MHGW gemäß gutachterlicher Bewertung auf 2,8 m u. GOK 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 versichert mit Rückäußerung vom 09.06.2020 nochmals explizit, die geltenden Gesetze und abfallrechtlichen Bestimmungen einzuhalten, sowie die Beauftragung eines qualifizierten Sachverständigen, der die Einhaltung dieser abfallrechtlichen Bestimmungen überwachen wird.

Zu 2.3

a) Diese Feststellungen werden zur Kenntnis genommen. Der Mindestabstand von 1 m muss eingehalten werden, mithin dürfen die Sohlen jeglicher Versickerungsanlagen bei max. 1,8 m u. GOK liegen; der Forderung wird insoweit entsprochen (vgl. plangenehmigte Querschnitte, Unterlagen 7.2 und 7.3).

b) Die Schadstofffreiheit im Flanken- und Sohlbereich der Versickerungsanlagen ist bei Aushub von Auffüllungen in den betreffenden Bereichen zu prüfen. Die Vorhabenträgerin hat mit Rückäußerung vom 09.06.2020 diese Prüfung auf Schadstoffbelastung zugesichert. Darüber hinaus hat sie zugesichert, die Ergebnisse der Bodenprüfung dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim sowie der Genehmigungsbehörde vorzulegen, um die Schadstofffreiheit zu bescheinigen. Seitens der Plangenehmigungsbehörde wird nochmals festgestellt, dass - entsprechend der Forderung des WWA - vor Sicherstellung der Schadstofffreiheit und Freigabe durch das Wasserwirtschaftsamt, der Einbau der Entwässerungseinrichtungen nicht erfolgen darf (vgl. Nebenbestimmung A.4.8).

c) Darüber hinaus ist der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes ebenfalls dahingehend zu entsprechen, dass die kf-Werte der angetroffenen Böden zu prüfen sind, um eine relevante Abweichung von den Planungsannahmen ausschließen zu können. Nach Prüfung der kf-Werte ist dieses Ergebnis mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen. Diese Abstimmungen sind dem Eisenbahn-Bundesamt in dokumentierter Weise unaufgefordert vorzulegen.

Dies wird nochmals abgesichert durch die Nebenbestimmung A.4.9.

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 Bahnhofs Peiting Ost soll der Hausbahnsteig sowie die beiden bestehenden Zwischenbahnsteige (an Gleis 2 und an Gleis 3) zurückgebaut werden und durch einen neuen Mittelbahnsteig ersetzt werden. Durch die zwei neuen Bahnsteigkanten des neu zu errichtenden Mittelbahnsteigs (an Gleis 2 und an Gleis 3) können alle bisherigen Funktionalitäten ersetzt werden. Der Hausbahnsteig kann ersatzlos zurückgebaut werden, das daran anschließende Gleis 1 ist bereits nicht mehr vorhanden.

Mithin kann aufgrund funktionalen Ersatzes durch den neuen Mittelbahnsteig für die wegfallenden Zwischenbahnsteige die Entbehrlichkeit eines Verfahrens nach § 11 Abs. 2 Satz 1 AEG festgestellt werden.

Darüber hinaus wird festgestellt, dass der Rückbau des Hausbahnsteigs keine kapazitiven Auswirkungen hat.

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.

Unter B.3 wurde auf die verfahrensleitende Verfügung vom 10.09.2020, Az. 651ppi/005-2019#012 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 Gesetzlage 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 Sparten Träger 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

Im Rahmen der historischen Kampfmittelvorerkundung vom 30.06.2016 wurde für Teile des Projektgebietes eine potentielle Kampfmittelbelastung ermittelt. Die Vorhabenträgerin sieht daher gemäß Planunterlagen (plangenehmigte Unterlage 1, Seite 33) vor, den Planungsraum vor Bauausführung durch den Kampfmittelräumdienst auf eine mögliche Kampfmittelbelastung überprüfen zu lassen.

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 der betroffenen Grundstückseigentümer vor.

Die Untersuchungen zu den betriebsbedingten Immissionen kommen zu dem Ergebnis, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV bewirkt, welche einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen auslösen würde. Das Vorhaben führt auch nicht zu einer Zunahme betriebsbedingter Erschütterungen.

Hinsichtlich der bauzeitlichen Lärmbelastung wurde ein umfangreiches, 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#012
EVH-Nr. 3417909**

Im Auftrag

(Dienstsiegel)