



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Az. 651ppi/005-2019#002
Datum: 02.12.2019

Plangenehmigung

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

für das Vorhaben

„Bf Schongau - Umbau Verkehrsstation“

in der Stadt Schongau

im Landkreis Weilheim-Schongau

Bahn-km -0,184 bis 0,069

der Strecke 5444 Schongau - Peissenberg

**Vorhabenträgerin:
DB Station&Service AG
Goethestraße 4
80336 München**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	3
A.1	Genehmigung des Plans	3
A.2	Planunterlagen	3
A.3	Besondere Entscheidungen	4
A.4	Nebenbestimmungen	5
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	7
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	7
A.7	Gebühr und Auslagen.....	7
B.	Begründung	8
B.1	Sachverhalt.....	8
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	8
B.1.2	Verfahren	9
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	10
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	10
B.2.2	Zuständigkeit	11
B.3	Umweltverträglichkeit	11
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	11
B.4.1	Planrechtfertigung.....	11
B.4.2	Stellungnahmen der Behörden und Stellen.....	13
B.4.3	VV BAU und VV BAU-STE	29
B.4.4	Naturschutz.....	29
B.4.5	Wasserhaushalt	30
B.4.6	Immissionsschutz	31
B.5	Gesamtabwägung	32
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	33
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	34

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 „Bf Schongau - Umbau Verkehrsstation“, in der Stadt Schongau, Bahn-km -0,184 bis 0,069 der Strecke 5444, Schongau - Peissenberg, wird genehmigt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 19.06.2019 (20 Seiten inkl. Deckblatt)	
2.1	Übersichtskarte vom 19.06.2019, Maßstab 1:50.000	nur zur Info
2.2	Übersichtslageplan vom 19.06.2019, Maßstab 1:5.000	nur zur Info
3	Lageplan vom 08.11.2019, Maßstab 1:500	
4	Bauwerksverzeichnis vom 08.11.2019 (6 Seiten inkl. Deckblatt)	
5	Grunderwerbsplan vom 19.06.2019, Maßstab 1:500	
6	Grunderwerbsverzeichnis vom 19.06.2019 (3 Seiten inkl. Deckblatt)	
7.1	Querschnitt A-A (km-0,0+95,00) vom 08.11.2019, Maßstab 1:100	
7.2	Querschnitt B-B (km-0,0+17,00) vom 19.06.2019, Maßstab 1:100	
8	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan vom 19.06.2019, Maßstab 1:500	
9	Kabel- und Leitungslageplan vom 19.06.2019, Maßstab 1:500	
10.1	Trassierungslageplan Ivlw 5365.028 vom 15.04.2019, Maßstab 1:500	nur zur Info
10.2	Trassierungslageplan Ivlw 5444.000 vom 15.4.2019, Maßstab 1:500	nur zur Info
11	Umweltplanungsunterlagen vom 19.06.2019 (57 Seiten inkl. Deckblatt)	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	1. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (11.03.2019) 2. Faunistische Planungsraumanalyse (01.04.2017) 3. Faunistische Planungsraumanalyse – Fotodokumentation (01.04.2017)	
12	Schalltechnische Untersuchung vom 09.10.2018	nur zur Info
13.1	Baugrundgutachten Bahnsteig vom 14.11.2016	nur zur Info
13.2	Baugrundgutachten Gleise vom 30.10.2018	nur zur Info
13.3	Kurzbericht Versickerung vom 24.04.2018	nur zur Info
13.4	BoVEK-Feinkonzept vom 10.10.2018	nur zur Info
14.1	Brandschutzkonzept vom 24.10.2018	nur zur Info
14.2	IVE-Studie vom 11.10.2018	nur zur Info
14.3	Lageplan Brandschutzkonzept vom 24.10.2018	nur zur Info

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Aufhebung der vorläufigen Anordnung

Die vorläufige Anordnung gemäß § 18 Abs. 2 AEG vom 22.07.2019, Az. 651ppi/005-2019#002, wird mit Erlass der Plangenehmigung aufgehoben. Über die Festsetzungen der vorläufigen Anordnung wird im Rahmen der gegenständlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG entschieden. Die Festsetzungen der vorläufigen Anordnung werden gleichlautend übernommen und für zulässig erklärt.

A.3.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin wird die wasserrechtliche, gehobene Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs.1 Nr. 4, 10 WHG i.V.m. § 15 WHG erteilt, für die Versickerung des auf dem neu geplanten Mittelbahnsteig anfallenden Niederschlagswassers (= Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG), welches über die neu herzustellende Versickerungsanlage zur Versickerung geführt wird.

A.3.3 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 VV BAU und VV BAU-STE

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

A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

1. Die Vorhabenträgerin hat die Ergebnisse der Sohl- und Flankenbeprobung dem Wasserwirtschaftsamt unaufgefordert vorzulegen. Die weiteren baulichen Maßnahmen dürfen erst erfolgen, sofern die Ergebnisse der Analyse dem Wasserwirtschaftsamt vorgelegt wurden und durch dieses fachlich bewertet wurden sowie bestätigt wird, dass weitere Maßnahmen nicht zu ergreifen sind. Mit der Auffüllung des Aushubbereiches und dem Bau der neuen Anlagen darf erst nach Freigabe durch das Wasserwirtschaftsamt Weilheim und das Landratsamt Weilheim-Schongau begonnen werden.
2. Werden beim Bau der Versickerungsanlage Verhältnisse angetroffen, die den Grundsätzen der Versickerung und dem Schutz des Grundwassers entgegenstehen, insbesondere wenn der Grundwasserabstand zur Sohle der Versickerungseinrichtung kleiner 0,5 m sein wird, darf die Anlage nicht gebaut werden und es muss eine angepasste technische Lösung erstellt werden. Dies ist unverzüglich der Plangenehmigungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen.

3. Sobald im Rahmen der Bauausführung Grundwasser aufgeschlossen wird, ist seitens der Vorhabenträgerin unverzüglich Kontakt mit der Plangenehmigungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem Landratsamt Weilheim-Schongau aufzunehmen, um über das weitere fachtechnische Vorgehen Abstimmungen zu treffen und ggf. über eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zu entscheiden.
4. Anfallender 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 06.11.1997, 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 Gleis-schotter zu beachten.

A.4.3 Immissionsschutz

Sobald sich im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung der Ablauf der Bau-maßnahmen genauer bestimmen lässt, ist durch die Vorhabenträgerin die vorliegende schalltechnische Untersuchung (Unterlage 12) dahingehend zu ergänzen, ob und an welchen Anwesen im Umfeld der Maßnahme sich Pegelwerte ergeben, welche die Grenze von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags überschreiten. In diesen Fällen hat die Vorhabenträgerin zugesichert, Ersatzwohnraum den Betroffenen anzubieten.

Sofern die Vorhabenträgerin den betroffenen Anwohnern entsprechend ihrer Zusage im Erläuterungsbericht auf Seite 10 während der betreffenden Bauphasen Ersatzwohnraum zur Verfügung stellt und anbietet, hat sie dies gegenüber der Plangenehmigungsbehörde in geeigneter Weise zu dokumentieren und unaufgefordert vorzulegen.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Die artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen CEF1 „Ersatzhabitat Zauneidechse“, V2 „Vergrämung der Zauneidechse aus dem Eingriffsbereich“, V3 „Umsiedlung der Reptilien aus dem Eingriffsbereich“ und V4 „Reptilienschutzzaun“ sind entsprechend der Maßnahmenblätter und der Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung rechtzeitig vor Baubeginn umzusetzen, sodass die Funktionsfähigkeit dieser Maßnahmen gewährleistet ist.

Mit der in A.4.5 auferlegten Fertigstellungsanzeige ist auch nachzuweisen, dass alle landschaftspflegerischen Maßnahmen fach- und sachgerecht hergestellt und umgesetzt sind.

Die erforderlichen Angaben für die Erfassung und Kontrolle der für die Ersatzmaßnahme festgesetzten Fläche sind dem Eisenbahn-Bundesamt in elektronisch weiterverarbeiteter Form zu übermitteln (Kompensationsverzeichnis – Ökoflächenkataster).

Im Übrigen ist ein Maßnahmenplan vorzulegen aus dem die genaue Lage und damit flächenscharf sämtliche Vergrämungsbereiche wie auch die CEF Fläche dargestellt ist. Aus diesem Plan müssen insbesondere auch die Flurstücknummern erkennbar sein.

A.4.5 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben (hierzu sind die Muster der Planfeststellungsrichtlinien zu verwenden).

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 Bf Schongau - Umbau Verkehrsstation hat die Erneuerung und den Umbau der Verkehrsstation Schongau zum Gegenstand.

Die verfahrensgegenständlichen Umbaumaßnahmen liegen bei Bahn-km -0,184 bis 0,069 der Strecke 5444 Schongau - Peissenberg, in Schongau. Die Verkehrsstation Schongau wird der Strecke 5444 zugeordnet, diese beginnt hier in Richtung Peißenberg. Die Strecke 5365 von Landsberg endet im Bahnhof Schongau. Beide Strecken sind eingleisig ausgebaut und nicht elektrifiziert.

Derzeit stehen für die Abwicklung des Bahnbetriebes drei Zwischenbahnsteige mit Bahnsteigkanten an den Gleisen 2, 3 und 4 zur Verfügung (Nutzlängen 180 – 188 m). An den Gleisen 2 und 3 (Stumpfgleise mit Prellbock) beginnen und enden die Züge in Richtung Weilheim. An Gleis 4 (durchgehendes Streckengleis) halten im vorhandenen Zustand vereinzelt Sonderzüge aus und in Richtung Landsberg, im Übrigen verkehrt Güterverkehr. Die Zwischenbahnsteige an Gleis 3 und 4 sind über höhengleiche Reisendenüberwege angeschlossen, diese sind durch Warnschilder und örtlichen Fahrdienstleiter gesichert. Das Reisendenaufkommen im Bahnhof Schongau liegt bei 1.176 Reisenden pro Tag. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen werden die vorhandenen Bahnsteiganlagen vollständig zurückgebaut. Zwischen den Gleisen 2 und 3 wird ein neuer Mittelbahnsteig mit der Länge von 140 m, einer Breite von 4,90 m und 55 cm Höhe über Schienenoberkante errichtet. Die Zuwegung zu diesem Mittelbahnsteig erfolgt über einen höhengleichen Reisendenüberweg in Gleis 2 und einen 15 m langen und 1,80 m breiten, geneigten (3,7 %) Gehweg stirnseitig des Bahnsteiges. Der Regelverkehr nutzt zukünftig die Bahnsteigkante an Gleis 3. Im Gleis 2 werden aus sicherungstechnischen Gründen nur Rangierfahrten verkehren.

Im Übrigen wird der Oberbau der Gleise erneuert, im Rahmen der notwendigen Gleisaufweitung (zw. Gleis 2 und 3). Zudem erfolgt der Ausbau der mit PAK belasteten Auffüllungen unterhalb der vorhandenen Gleisanlagen. Die Entwässerung erfolgt über eine Rohrigole unterhalb der Gleise. Bezüglich der näheren Details und weiteren Maßnahmen wird im Übrigen auf den Erläuterungsbericht vom 19.06.2019 – plangenehmigte Unterlage 1 – und die weiteren Unterlagen verwiesen.

B.1.2 Verfahren

Die DB Station&Service AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 17.12.2018, Az. I.SV-S-I (P1), eine Entscheidung gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Bf Schongau - Umbau Verkehrsstation“ beantragt.

Der Antrag ist am 19.12.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, eingegangen.

Im Rahmen der Besprechung vom 28.02.2019 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 25.06.2019 wieder vorgelegt.

Mit Antrag vom 29.05.2019 hat die Vorhabenträgerin die Durchführung von vorbereitenden, artenschutzrechtlichen Maßnahmen nach Maßgabe des § 18 Abs. 2 AEG beantragt.

Eine vorläufige Anordnung zu den beantragten Vorabmaßnahmen erging mit Bescheid vom 22.07.2019.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 17.09.2019, Az. 651ppi/005-2019#002, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 Abs. 1 i.V.m. §§ 9 Abs. 3 und Abs. 4, § 7 Abs.1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

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

Die Stadtwerke Schongau haben im Verfahren keine Stellungnahme abgegeben.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landratsamt Weilheim-Schongau, Bauamt – Bauleitplanung Stellungnahme vom 22.08.2019, Az. 6102.02 Sg. 40 Nr.
2.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH Stellungnahme vom 13.09.2019, Az. JL

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Schongau Stellungnahme vom 12.09.2019, Az. III/12-blo
2.	Wasserwirtschaftsamt Weilheim Stellungnahme vom 24.09.2019, Az. 2-3535-WM148-19396/2019
3.	Landratsamt Weilheim-Schongau, Wasserrecht Stellungnahme vom 07.10.2019, Az. 6324.02-Sb.41.4-6883
4.	Bürgerbahnhof Oberland GmbH & Co. KG Stellungnahme vom 11.09.2019, ohne Az.

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

Die Vorhabenträgerin hat mit Stand vom 08.11.2019 eine Änderung im Verfahren eingereicht, welche ausschließlich die Entwässerungseinrichtung betrifft. Diese Änderung im Verfahren wurde mit dem Landratsamt Weilheim-Schongau sowie dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim abgestimmt und das Benehmen hergestellt.

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 der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben betroffenen 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 Ziffer 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.

Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Station&Service AG. Mithin ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

B.3 Umweltverträglichkeit

Bei dem beantragten Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben, das der allgemeinen Vorprüfung nach § 9 Abs. 3 und Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 Nr. 14.8 UVPG unterliegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit verfahrensleitender Verfügung vom 17.09.2019, Az. 651ppi/005-2019#002 festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist gegeben.

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

Das gegenständliche Bauvorhaben dient der Erneuerung der Verkehrsstation, bedingt durch den Anlagenzustand. Die Bahnsteigbefestigung aus Asphalt sowie die Bahnsteigkanten aus Beton befinden sich in einem augenscheinlich baufälligen Zustand. Die Bahnsteigbreiten entsprechen nicht den anerkannten Regeln der Technik. Durch die Baumaßnahme soll der bauliche Zustand des Bahnsteigs verbessert und den aktuellen, betrieblichen Erfordernissen entsprochen werden; insbesondere wird

hierdurch auch Barrierefreiheit hergestellt. Mithin ist das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

Die Planrechtfertigung ist auch gegeben im Hinblick auf den vollständigen Rückbau der vorhandenen Bahnsteiganlagen und den Neubau des Mittelbahnsteigs zwischen den Gleisen 2 und 3. Durch Errichtung des Mittelbahnsteiges zwischen Gleis 2 und 3 ist eine Neutrassierung des Gleises 3 erforderlich, in dessen Konsequenz sich der Gleisabstand zwischen Gleis 3 und 4 auf 4,50 m reduziert. Bei diesem Gleisabstand von 4,50 m ist ein Belassen der Bahnsteigkante an Gleis 4 auch abschnittsweise nicht möglich, weil ein gefahrloser Aufenthalt bei gleichzeitigen Zugfahrten in Gleis 3 nicht gewährleistet werden kann. Mithin ist auf Grund der beengten Verhältnisse und der Sicherheitsanforderungen die Planrechtfertigung für den Rückbau der vorhandenen Bahnsteige und den Neubau des Mittelbahnsteiges gegeben. Dies ergibt sich schon aus dem in § 1 Abs. 1 AEG definierten Zweck des AEG: dieser definiert als Ziel der Verkehrsbedienung den sicheren Betrieb der Eisenbahn und das attraktive Verkehrsangebot der Schiene. Die Sicherheit wird durch die Anpassung an anerkannte Regeln der Technik erhöht.

Durch die Verwirklichung des Vorhabens ist auch auszuschließen, dass eine mehr als nur ganz unerhebliche Verringerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bewirkt wird. Der Regelverkehr nutzt zukünftig die Bahnsteigkante an Gleis 3, für diesen Regelverkehr wird derzeit nur noch eine Bahnsteigkante benötigt, mithin wird eine Verringerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes nicht bewirkt. Zum Sonderverkehr siehe im Übrigen die Entscheidung unter 4.2.1 B).

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

4.2.1 Stadt Schongau, Stellungnahme vom 12.09.2019 (Az. III/12-blo)

Zur vorliegenden Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

A) Baudurchführung

Nachdem die Realisierung des Umbaus der Verkehrsstation am Bahnhof Schongau sich in der Vergangenheit bereits mehrmals verzögerte, verweist die Stadt Schongau nochmals auf die große Bedeutung einer zeitnahen Baudurchführung (Juni/Oktober 2020), damit anstehende Ordnungsmaßnahmen zur Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes, die schon lange geplant sind, endlich umgesetzt werden können.

B) Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs der Strecke 5365 (Landsberg – Schongau) an die Station Schongau

Bei der derzeitigen Planung ist die Anbindung der Strecke 5365 (sog. „Fuchstalbahn“) von Landsberg bzw. eine Anbindung des Krankenhauses Schongau über den SPNV nicht möglich bzw. wurde lediglich in der Linienführung berücksichtigt. Auch entfällt in Zukunft die Möglichkeit Sonderfahrten von Schongau in Richtung Landsberg durchzuführen. Die Stadt Schongau verweist hier nochmals auf den in ihrer Stellungnahme vom 02.11.2018 aufgezeigten Lösungsansatz zum Erhalt der Anbindung der Strecke 5365, welcher von der DB Station&Service bisher bedauerlicherweise nicht weiterverfolgt wurde.

Mit Blick auf die Neuausrichtung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und vor dem Hintergrund der Bedeutung des Mittelzentrums Peiting-Schongau-Altenstadt fordern die politischen Gremien sowie die Umweltinitiative Pfaffenwinkel die Reaktivierung der „Fuchstalbahn“ nach Landsberg für den SPNV. Ein erster Schritt hierbei ist die Anbindung des Krankenhauses mit der Bahn durch eine Verlängerung der Pfaffenwinkelbahn (also die umsteigefreie Verbindung von Weilheim zum Schongauer Krankenhaus).

Aus diesen Gründen fordert auch die Stadt Schongau einen Lösungsansatz der – unter Beibehaltung des aktuellen Realisierungstermins – weiterhin die Anbindung der Strecke 5365 nach Landsberg ermöglicht.

Der barrierefreie Ausbau der Station wird ausdrücklich begrüßt.

C) Bahnsteighöhe

Im Erläuterungsbericht ist festgehalten, dass eine nachträgliche Erhöhung des Bahnsteiges auf 76 cm möglich ist, um eine spätere Elektrifizierung wirtschaftlich umsetzen zu können. Dies befürwortet die Stadt Schongau.

D) Elektrifizierung der Strecke 5444

Die Stadt Schongau verweist auf die hohen Ein- und Ausstiegswahlen der Station Schongau sowie auf die wachsende Bedeutung des Mittelzentrums Peiting-Schongau-Altenstadt und betont – mit Blick auf einen zukunftssicheren SPNV für die Region – die Notwendigkeit, mittelfristig eine Elektrifizierung der Strecke 5444 sowie durchgehende Zugverbindungen von Schongau nach München zu schaffen.

Entscheidung:

Zu A)

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen und der Vorhabenträgerin zur Kenntnis zugeleitet. Eine Entscheidung ist entbehrlich.

Zu B)

Der Forderung der Stadt, nach einer Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs der Strecke 5365 (Landsberg - Schongau) an die Station Schongau kann nicht entsprochen werden.

Die gegenständliche Planung der Vorhabenträgerin enthält eine solche Anbindung nicht, auch liegt hierfür keine Bestellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (nachfolgend bEG) vor.

Vielmehr wurde seitens der Vorhabenträgerin erklärt, dass in Abstimmung mit der bEG die Errichtung eines Mittelbahnsteigs zwischen Gleis 2 und 3 im Rahmen der Vorentwurfsplanung definiert wurde. Im Rahmen der Rückäußerung der Vorhabenträgerin vom 30.09.2019 führt diese dazu aus, dass durch die Bahnsteiglage (Mittelbahnsteig zwischen 2 und 3) eine Neutrassierung des Gleises 3 erforderlich wird, in dessen Konsequenz sich der Gleisabstand zwischen Gleis 3 und 4 auf 4,50 m reduziert. Bei einem Gleisabstand von 4,50 m ist nach Aussage der DB Station&Service AG ein Belassen der Bahnsteigkante an Gleis 4 auch abschnittsweise nicht möglich, da ein gefahrloser Aufenthalt bei gleichzeitigen Zugfahrten in Gleis 3 nicht gegeben ist.

Sie führt weiter aus, dass an der Signaltechnik keine Änderungen vorgesehen sind und daher eine Zugfahrt von Landsberg nach Gleis 4 und aus Gleis 4 nach Landsberg auch nach dem Umbau möglich sei.

Reisesonderzugverkehr mit Ausstieg in Schongau sei aber nur dann weiter möglich, wenn das EVU ein tragfähiges Konzept für die Reisenden Sicherung vorlegen und hierfür die Zustimmung des Regionalnetzes Karwendel erhalten würde. Abstimmungsbereitschaft bei DB Netz sei hierfür vorhanden.

Mithin ist die Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs der Strecke 5365 (Landsberg – Schongau) aktuell nicht vorgesehen, der Forderung kann nicht entsprochen werden. Der Umbau des Bahnhofs Schongau erfolgt nach einem bestimmten verkehrlichen Aufgabenkonzept. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (bEG), als

Besteller der Schienenpersonennahverkehr-Leistungen in Bayern, hat für die geforderte Anbindung der Strecke 5365 (sog. „Fuchstalbahn“) keine Bestellung vorgelegt. Mithin ist diese Anbindung nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens und darüber nicht zu entscheiden. Gleichwohl ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin die Möglichkeit einer späteren Anbindung in Richtung Landsberg in der Planung bereits berücksichtigt hat.

Reisesonderzugverkehr in Richtung Landsberg ist weiter möglich, sofern seitens des EVU ein Konzept für die Reisenden Sicherung vorgelegt und abgestimmt wird. Mithin ist die Durchführung des Sonderzugverkehrs durch vorliegende Maßnahmen nicht gänzlich ausgeschlossen, es muss jedoch ein Konzept vorgelegt werden.

Im Ergebnis ist damit die Forderung der Stadt abzulehnen.

Zu C)

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Zu D)

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Eine Entscheidung ist entbehrlich, da ein Antrag zur Elektrifizierung der genannten Strecke dem Eisenbahn-Bundesamt als Plangenehmigungs- und Planfeststellungsbehörde derzeit nicht vorliegt. Die Vorhabenträgerin verfolgt mit der Planung ein verkehrliches Aufgabenkonzept. Dieses resultiert aus der Bestellung der bEG als Besteller der Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Bayern. Die verfahrensgegenständliche Planung ohne Elektrifizierung der Strecke 5444 ist mit der bEG abgestimmt und von dieser bestellt. Sie ist damit nicht in diesem Verfahren beantragt, mithin ergeht hierzu keine Entscheidung.

4.2.2 Wasserwirtschaftsamt Weilheim, Stellungnahme vom 24.09.2019

(Az. 2-3535-WM148-19396/2019)

A) Mit Schreiben vom 01.07.2019 wurden wir um Stellungnahme zu den Antragsunterlagen zu o.g. Plangenehmigung aufgefordert.

Am 11.09.2019 haben wir zu dem Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht Stellung genommen.

Am 17.09.2019 hat die DB Station&Service AG weitere Unterlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung vorgelegt.

Wir nehmen in diesem Schreiben zu diesen Unterlagen Stellung. Die Stellungnahmen aus dem Schreiben vom 11.09.2019, die unabhängig von der Neubeurteilung weiter gelten, sind weiterhin im aktuellen Schreiben enthalten und werden aufrechterhalten. Dieses Schreiben ersetzt somit das vorherige Schreiben vom 11.09.2019.

B) Sachverhalt und Prüfung

Gegenstand des Vorhabens ist die Erneuerung der Verkehrsstation Schongau. Die vorhandenen Bahnsteiganlagen im Bahnhof Schongau sollen komplett zurückgebaut und durch den Neubau eines Mittelbahnsteiges ersetzt werden.

Das auf dem Mittelbahnsteig anfallende Niederschlagswasser soll gefasst und in eine neu herzustellende Versickerungsanlage unterhalb des Bahnsteigs geleitet werden.

Die Versickerung der Gleise erfolgt flächig unterhalb der Gleise.

1. Trinkwasserschutzgebiete

Trinkwasserschutzgebiete sind von diesem Vorhaben nicht betroffen.

2. Lage zu Gewässern

Nach Aussage der DB konnte durch eine Begehung mit der Stadt Schongau ausgeschlossen werden, dass der Faule Graben (Gewässer III. Ordnung), dessen Verlauf dem WWA Weilheim unbekannt ist, durch das Projekt betroffen ist.

Der Bahnhof befindet sich außerhalb von ermittelten oder festgesetzten Überschwemmungsgebieten.

3. Grundwasser

Aus einem vorgelegten Baugrundgutachten zum Bahnhof Schongau geht hervor, dass bei den durchgeführten Bohrungen Grundwasserflurabstände zwischen 2,2 m und 3,2 m beobachtet wurden.

4. Altablagerungen und sonstige Untergrundverunreinigungen

Das Flurstück Flurnummer 710/0, Gemarkung und Stadt Schongau ist im Altlastenkataster gemäß Art. 3 BayBodSchG unter der Katasternummer 19000829 registriert.

Gemäß den Vorerkundungen im Bereich der Gleisbauarbeiten wurden Bodenmischproben untersucht. Für eine Bewertung, ob durch die Bodenbelastungen eine Grundwassergefährdung ausgeht, sind gemäß BBodSchV Einzelproben zu analysieren.

Die Analyseergebnisse der Bodenmischproben zeigen, dass im Schotterfeinanteil erhebliche Belastungen durch Polycyclische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) und Pflanzenschutzmittel (PBSM) vorliegen. Die gemessenen Konzentrationen an PBSM überschreiten den Prüfwert der

BBodSchV von 0,1 µg/l für einen Einzelstoff teilweise erheblich. In der Mischprobe MP3 wurde beispielsweise Glyphosat mit 5,0 µg/l bestimmt. In wieweit dieses in den natürlichen Boden vorgedrungen ist, ist nicht bekannt. Die Löslichkeit der PAK-Verbindungen ist nicht untersucht worden. Da das Grundwasser nur ca. 3,0 m unter Geländeoberkante ansteht, ist eine Grundwassergefährdung nicht auszuschließen. Wir haben mehrfach gegenüber der unteren Bodenschutzbehörde folgende zwei Maßnahmen kommuniziert:

- *Auskoffering der Auffüllungen und Durchführung einer Sohl- und Flankenbeprobung zur Beweissicherung. Diese werden dann fachlich bewertet. Ggf. sind im Anschluss weitere Maßnahmen zu treffen.*
- *Vorab Durchführung einer Gefährdungsabschätzung durch weitere Untersuchungen.*

In den vorgelegten Planunterlagen ist dargestellt, dass ein vollständiger Ausbau der belasteten Auffüllungen geplant ist (vgl. Kapitel 9.2.5 und 10.5). Die geforderte Beweissicherungsuntersuchung ist nicht dargestellt. Diese ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht notwendig und wird weiterhin gefordert.

5. Niederschlagswasserbeseitigung

a) Das auf dem Mittelbahnsteig anfallende Niederschlagswasser soll gefasst und in eine neu herzustellende Versickerungsanlage unterhalb des Bahnsteigs geleitet werden.

Die Versickerung der Gleise erfolgt flächig unterhalb der Gleise.

Die geplante Rigole ist in einem Lageplan und dem Querschnitt A-A eingezeichnet. Eine Bewertung nach Merkblatt DWA-M153 und eine Dimensionierung der Rigole nach DWA-A138 liegen vor.

Schon bei den Vorabstimmungen zur Niederschlagswasserbeseitigung ergaben sich zwei Probleme bzgl. der geplanten Versickerung:

Grundwasserabstand:

Zum einen wurden von den Planern mitgeteilt, dass aufgrund der hohen Grundwasserstände der nach DWA-A138 notwendige Abstand der Versickerungsanlagensohle zum Grundwasser von 1 m nicht eingehalten werden kann. Sollte dies von Seiten der DB angezweifelt werden, ist ein neuer MHGW zu ermitteln. Wir empfehlen für eine den technischen Regeln entsprechende Niederschlagswasserbeseitigung eine Versickerung über den bewachsenen Oberboden oder die Einleitung des Niederschlagswassers.

Sollte die DB bei der aktuellen Planung bleiben, kann von dem Mindestabstand von 1 m in diesem Fall ausnahmsweise abgewichen werden, da die Rigole mit einer Überschreitungshäufigkeit von 0,1 / a berechnet und damit größer als nach den technischen Regeln dimensioniert wurde. Zudem ist eine Beeinträchtigung Dritter aufgrund der Größe, der Lage und der Art des Niederschlagswassers nicht zu erwarten. Sollte vor Ort allerdings Grundwasser im Abstand <0,5 m zur geplanten Sohle der Versickerungseinrichtung vorgefunden werden, muss eine andere technische Lösung gefunden werden.

c) Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist noch in einer Schnittzeichnung der Abstand der Versickerungsanlage zum MHGW darzustellen.

Die qualitativen und quantitativen Anforderungen des DWA Merkblatts M153 und A138 werden, mit Ausnahme des Grundwasserabstands, eingehalten.

Durch die Einleitung ist keine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des benutzten Grundwassers um eine Qualitätskomponente zu erwarten.

d) Auffüllungen / Beweissicherung

Des Weiteren wurde von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes mitgeteilt, dass eine Versickerung über die vorhandenen mit PAK belasteten Böden nicht zulässig ist. Gemäß den Planunterlagen sollen die belasteten Auffüllungen ausgebaut werden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist jedoch nach Entfernen der Auffüllungen noch zwingend eine Beweissicherung durchzuführen, um nachzuweisen, dass sich im Sickerbereich der Rigole keine Schadstoffe mehr befinden.

e) Eine erlaubnisfreie Versickerung nach der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NwFreiV) in Verbindung mit den technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW) kann aufgrund der belasteten Auffüllungen und des vermutlich zu geringen Abstands der Versickerungsanlage zum Grundwasser nicht erfolgen.

C) Vorschlag für Inhalts- und Nebenbestimmungen

1. Grundwasser

Sollte wider Erwarten Grundwasser aufgeschlossen werden, ist das Landratsamt Weilheim-Schongau zu benachrichtigen, um ggf. wasserrechtliche Verfahren einzuleiten.

2. Altlastenverdachtsflächen

a) Die Abtragsflächen und das Aushubniveau sind unter Anwendung der in BBodSchV genannten sowie der für Bayern geltenden fachlichen Regeln (LfU-Merkblätter 8.3/1, 3.8/4, 3.8/5 und 3.8/6) durch einen entsprechend qualifizierten Sachverständigen einer Beweissicherungsuntersuchung zu unterziehen.

b) Das Beweissicherungskonzept ist vorab mit den zuständigen Behörden abzustimmen. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind den zuständigen Behörden vor Beginn der Neubaumaßnahme vorzulegen. Ggf. sind weitere Maßnahmen hinsichtlich des Bodenschutzes notwendig.

c) Mit der Auffüllung des Aushubbereiches und dem Bau der neuen Gleisanlagen darf erst nach Freigabe durch die zuständigen Behörden begonnen werden.

d) 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 06.11.1997, die Boden-

schutzgesetze, 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.

3. Niederschlagswasserbeseitigung

- a) *Die Versickerungsanlagen sind grundsätzlich gemäß DWA-Arbeitsblatt A 138 zu bemessen, auszubilden, zu betreiben und zu unterhalten.*
- b) *Über die Versickerungseinrichtungen dürfen nur die im Entwässerungsplan dargestellten Bereiche entwässert werden.*
- c) *Auffüllungen im Bereich von geplanten Versickerungsanlagen sind vollständig auszuheben. Nach Entfernung der Auffüllungen ist durch Sohl- und Wandproben nachzuweisen, dass im Bereich der Versickerungskegel keine Schadstoffbelastungen vorhanden sind.*
- d) *Das Beweissicherungskonzept ist vorab mit den zuständigen Behörden abzustimmen. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind den zuständigen Behörden vor Beginn der Neubaumaßnahme vorzulegen.*
- e) *Mit dem Bau der Versickerungsanlage darf erst nach Freigabe durch die zuständigen Behörden begonnen werden.*
- f) *Es ist in einer Schnittzeichnung der Abstand der Versickerungsanlage zum MHGW darzustellen und diese dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim zu übersenden.*
- g) *Eine Bauabnahme nach Art. 61 BayWG ist erforderlich.*
- h) *Der Unternehmer ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach der Bauabnahme nach Art. 61 BayWG dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben, sofern sich wesentliche Änderungen gegenüber dem genehmigten Plan ergeben. Der Umfang der Planunterlagen ist ggf. vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.*
- i) *Werden beim Bau von Versickerungseinrichtungen Verhältnisse angetroffen, die den Grundsätzen der Versickerung, insbesondere dem Schutz des Grundwassers entgegenstehen, z.B. Grundwasserabstand zur Sohle der Versickerungseinrichtung $< 0,5$ m, darf die Anlage nicht gebaut werden und es muss eine angepasste technische Lösung erstellt werden. Es ist erneut eine Genehmigung zu beantragen.*

Entscheidung:

Zu A)

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist entbehrlich. Auf Rückfrage beim Wasserwirtschaftsamt Weilheim (WWA Weilheim) wurde bestätigt, dass die vorliegende Stellungnahme die zuvor abgegebene Stellungnahme vom 11.09.2019 vollständig ersetzt. Mithin wird von einer Bewertung der vorangegangenen

nen Stellungnahme vom 11.09.2019 abgesehen. Nachfolgend werden damit allein die Punkte der Stellungnahme vom 24.09.2019 bewertet.

Zu B)

B. 1-3

Die Aussagen unter B.1 bis B.3 werden zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist nicht erforderlich, da es sich lediglich um Feststellungen zum Sachverhalt handelt.

B.4.

Unter B.4 stellt das Wasserwirtschaftsamt fest, dass das Flurstück 710/0 im Altlastenkataster unter der Nummer 19000829 geführt wird, und damit entgegen der Aussage der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht auf Seite 14 es sich um eine Altlastenverdachtsfläche im Umgriff der geplanten Baumaßnahme handelt. Diese Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Die seitens des WWA geforderte Auskofferung der Auffüllungen ist bereits in der Planung enthalten. Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass eine Auskofferung und ein Bodenaustausch unterhalb des geplanten Mittelbahnsteiges und der Gleise 2 und 3 durchgeführt werden, dies ergibt sich schon aus den Planunterlagen (plangenehmigte Unterlage 1, Seite 14), damit ist über diese Thematik nicht zu entscheiden, da die Auskofferung ohnehin bereits durch die Vorhabenträgerin vorgesehen ist.

Die darüber hinaus geforderte Sohl- und Flankenbeprobung zur Beweissicherung hat die Vorhabenträgerin in der Rückäußerung vom 30.09.2019 unter Punkt 1.4 zugesagt. Hierin führt diese aus, dass die Anschlussbereiche alt/neu mittels einer Sohl- und Flankenbeprobung analysiert und bewertet werden. Mithin hat die Vorhabenträgerin diese Beprobung der Sohle und Flanken bereits zugesichert, eine Entscheidung über diese Forderung ist damit obsolet.

Darüber hinaus ist diese Beprobung dem Wasserwirtschaftsamt zur Bewertung vorzulegen; falls weitere Maßnahmen zu ergreifen sind, ist dies mit dem Wasserwirtschaftsamt sowie dem Landratsamt Weilheim-Schongau abzustimmen. Dies wird durch die Nebenbestimmung A.4.2.1 nochmals gesichert, um dem Gewässerschutz und dessen Bedeutung ausreichend Rechnung zu tragen.

B.5.

a) Die Aussagen zur Versickerung werden zur Kenntnis genommen. Die Art der Versickerungseinrichtung wurde im Verfahren zu einer Rohrigole verändert (siehe 1.

Änderung im Verfahren mit Stand vom 08.11.2019). Dieser Änderung wurde seitens des Wasserwirtschaftsamtes explizit zugestimmt.

Das Wasserwirtschaftsamt stellt weiter fest, dass von dem Mindestabstand von 1,0 m - zwischen Versickerungsanlagensohle und Grundwasser – durch die vorliegende Planung ausnahmsweise abgewichen werden kann, aufgrund der Größe der Dimensionierung der Rigole. Diese Aussage wird zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Durch die Änderung zur Rohrrigole ergibt sich nichts Gegenteiliges.

Der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes wird insofern entsprochen wie folgt: sollte vor Ort im Zuge der Baumaßnahme Grundwasser im Abstand von < 0,5 m zur geplanten Sohle der Versickerungseinrichtung vorgefunden werden, hat die Vorhabenträgerin dies unverzüglich der Plangenehmigungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt mitzuteilen. Dies wird durch die Nebenbestimmung A.4.2.2 zusätzlich zum Schutz des Grundwassers gesichert.

c) Die dem Wasserwirtschaftsamt vorgelegte Schnittzeichnung (Querprofil, dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt mit Schreiben vom 30.09.2019) enthielt keine Darstellung des Abstands der Versickerungsanlage zum MHGW (mittlerer höchster Grundwasserstand). Dies wurde im Rahmen der 1. Änderung im Verfahren (Stand 08.11.2019) nachgeholt, das Wasserwirtschaftsamt hat mit Schreiben vom 29.10.2019 erklärt, dass dieser Forderung damit abgeholfen wurde.

Die weiteren Feststellungen werden zur Kenntnis genommen.

d) Zur Forderung der Beweissicherung sei auf die Entscheidung unter B.4. verwiesen.

e) Die NwFreiV ist nicht anwendbar, eine Entscheidung hierzu ist nicht erforderlich. Die Einleitung des Niederschlagswassers ist nicht erlaubnisfrei gemäß § 1 NwFreiV. Daher wurde unter A.3.2 eine wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten des Niederschlagswassers ausgesprochen gemäß § 8 Abs.1 i.V.m. § 9 Abs.1 Ziffer 4 WHG.

Zu C)

C.1

Der Forderung wird entsprochen. Die Nebenbestimmung wurde unter A.4.2.3 übernommen.

C.2

a) Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen ihrer Rückäußerung vom 30.09.2019 unter Punkt 2.3 zugesichert, dass für die Baumaßnahme ein qualifizierter Sachverständiger beauftragt wird. Abfallrechtliche Bestimmungen sind ohnehin einzuhalten.

b) – c) Über die Abstimmung der Ergebnisse der Sohl- und Flankenbeprobung mit dem Wasserwirtschaftsamt wurde bereits unter B.4 entschieden. Die Nebenbestimmung A.4.2.1 sichert dies im Übrigen.

d) Im Umgang mit anfallendem Altschotter und Bodenaushub sind die einschlägigen Regelwerke zu beachten. Ausführungen hierzu finden sich bereits in der plangenehmigten Unterlage 1 auf Seite 14f. Im Übrigen wird dies im Hinblick auf Boden- und Gewässerschutz nochmals durch die Nebenbestimmung A.4.2.4 gesichert.

C.3

Die unter a) und b) geforderten Punkte sind bereits Teil der Planung und als solche durch die Vorhabenträgerin bereits vorgesehen. Eine Entscheidung und Regelung durch explizite Nebenbestimmungen ist damit obsolet.

Die Bemessung der Versickerungsanlagen gemäß DWA-Arbeitsblatt A138 wurde bereits seitens der Vorhabenträgerin gegenüber dem WWA nachgewiesen.

Dass über die Versickerungseinrichtungen nur die Bereiche entwässert werden dürfen, welche im vorliegenden Verfahren definiert wurden ergibt sich schon deshalb, da die Planunterlagen notwendiger Bestandteil vorliegender Genehmigung sind.

c) Die geforderte Sohl- und Flankenbeprobung wird durch Nebenbestimmung A.4.2.1 gesichert, siehe hierzu die Entscheidung unter B.4.

d) Eine darüber hinaus gehende Beweissicherung ist nicht zu erbringen, mit Schreiben vom 29.10.2019 hat das Wasserwirtschaftsamt erklärt, dass es die Auflage zum „Beweissicherungsverfahren“ als bereits geregelt ansieht.

e) Der Forderung wurde entsprochen, siehe hierzu die Nebenbestimmung A.4.2.1.

f) Die Forderung ist obsolet geworden, nachdem die Vorhabenträgerin im Verfahren dem Wasserwirtschaftsamt diese Schnittzeichnung vorgelegt hat; dies geschah im Rahmen der 1. Änderung im laufenden Verfahren, siehe hierzu plangenehmigte Unterlage 7.1 mit Stand vom 08.11.2019.

g) – h) Der Forderung wird nicht entsprochen. Art. 61 BayWG stellt eine landesrechtliche Verfahrensvorschrift dar. Gemäß Art. 87e Abs. 1 Satz 1 GG wird die Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes in bundeseigener Verwaltung geführt. Soweit diese Verwaltungszuständigkeit des Bundes reicht, sind die Länder von Verfassungs wegen nicht zur Wahrnehmung von Verwaltungsaufgaben gegenüber den Eisenbahnen des Bundes befugt. Art. 87e Abs. 1 Satz 2 lässt es zu, dass den Ländern durch Bundesgesetz Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung als eigene Angelegenheit übertragen werden; dies ist für den hier maßgeblichen Bereich der Bauabnahme nicht geschehen. Vielmehr regelt § 4 Abs. 6 Satz 1 Ziffer 2 AEG die ausschließliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes in Bezug auf Abnahmen. Durch § 4 Abs. 6 AEG wird klargestellt, dass sich die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes auf alle Abnahmen und Überwachungen erstreckt, soweit sie die Errichtung, Änderung, Unterhaltung und den Betrieb der Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zum Gegenstand haben. Mithin ist Art. 61 BayWG vorliegend nicht einschlägig, da sich gemäß Art. 31 GG die bundesrechtliche Regelung zur Zuständigkeitskonzentration in § 4 Abs. 6 AEG gegenüber der landesrechtlichen Regelung zu Bauabnahmen in Art. 61 BayWG durchsetzt.

i) Der Forderung wurde entsprochen, die Nebenbestimmung findet sich unter A.4.2.2.

4.2.3 Landratsamt Weilheim-Schongau vom 07.10.2019

(Az. 6324.02-Sb.41.4-6883)

Wird für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung oder die Bewilligung (§ 19 Abs. 1 WHG).

Im Falle des § 19 Abs. 1 WHG ist die Entscheidung im Einvernehmen, bei Planfeststellungen durch Bundesbehörden im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen.

Die Rechtsgrundlagen gelten analog für das Durchführen eines Plangenehmigungsverfahrens.

Seitens des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim wird der geplanten Niederschlagswasserbeseitigung aus wasserwirtschaftlicher Sicht nur zugestimmt, wenn die in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim vom 24.09.2019 geforderten Maßnahmen eingeplant werden.

Das Landratsamt Weilheim-Schongau, Sachbereich Wasserrecht, erteilt unter der Vorgabe der vollinhaltlichen Übernahme der Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie den weitergehenden Forderungen aus der wasserwirtschaftlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim vom 24.09.2019 das Benehmen nach § 19 Abs. 3 WHG für das im Betreff genannte und geplante Vorhaben.

Auf die Festsetzung der Antragsrechte nach § 19 Abs.4 WHG zugunsten des Landratsamtes Weilheim-Schongau, Sachbereich Wasserrecht, in der Plangenehmigung wird hingewiesen.

Entscheidung:

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen, eine Entscheidung ist entbehrlich.

Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes zur verfahrensgegenständlich Maßnahme wurde umfassend gewürdigt, siehe hierzu die Entscheidungen unter B.4.2.2. Die dort geforderten und festgesetzten Maßnahmen werden insoweit umgesetzt, dies wird zudem durch die Nebenbestimmungen unter A.4.2 gesichert. Soweit den Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes nicht vollinhaltlich gefolgt werden konnte, steht dies der Genehmigung nicht entgegen. Das Landratsamt wurde vorliegend als zuständige Wasserbehörde beteiligt, mithin das Benehmen im Sinne des § 19 Abs. 3 Halbsatz 2 WHG hergestellt.

Einer Festsetzung der Antragsrechte der zuständigen Wasserbehörde im Sinne des § 19 Abs. 4 WHG bedarf es nicht, da diese bereits gesetzlich geregelt sind.

Im Übrigen hat das Landratsamt Weilheim-Schongau auch der 1. Änderung im Verfahren (Stand 08.11.2019) hinsichtlich der Rohr-Rigole mit Schreiben vom 30.10.2019 zugestimmt.

4.2.4 Bürgerbahnhof Oberland GmbH & Co KG, Stellungnahme vom 11.09.2019 (ohne Az)

Im Vorfeld der Planung fanden diverse Abstimmungen statt, wobei einige Aspekte, die das Empfangsgebäude unmittelbar betreffen, bereits vorab geklärt wurden. Gegen die Maßnahme, soweit sie das Empfangsgebäude und mein Grundstück direkt betreffen, bestehen keine Einwände, mit einer Ausnahme.

- A) *In unmittelbarer Nachbarschaft südöstlich meines Grundstückes ist eine Baustelleneinrichtungsfläche (Nr. 15 des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 8 Baustelleneinrichtungs- und Erschließungspläne) vorgesehen. Um diese Fläche zu erreichen, muss zuerst mein Grundstück (DB hat Wegerecht) und dann der Seilzuggraben der Stellwerkstechnik überfahren werden. Dieser Seilzuggraben, der teilweise auf meinem Grundstück liegt, ist laut DB Netz marode und nicht mehr mit Fahrzeugen befahrbar. Die von DB Netz ersatzweise bestellten Platten sind nur noch für Fußgängerverkehr zugelassen und nicht stabil genug, um mit Kraftfahrzeugen darüber zu fahren. Aus meiner Sicht ist die Baustelleneinrichtungsfläche (Nr. 15 des Bauwerksverzeichnisses) von der Bahnhofsstraße her nicht mit Baufahrzeugen zu erreichen. Ein Angebot zur Kostenbeteiligung an der Sanierung des Seilzuggrabens hat die DB Netz abgelehnt. Ich kann für die Sicherheit des Seilzuggrabens, insbesondere für den Anteil auf meinem Grundstück, nicht garantieren.*
- B) *Grundsätzlich sehe ich den Wegfall des Bahnsteiges an Gleis 4 sehr kritisch. Sonderfahren in Richtung Landsberg, die in den letzten Jahren erfolgreich durchgeführt wurden (letztes Jahr und dieses Jahr im September und Oktober durch den Bahnpark Augsburg in Kooperation mit der Bürgerbahnhof Oberland GmbH & Co. KG), werden damit nicht mehr möglich sein. Ein freier Netzzugang für EVU geht damit verloren. Auch geht die betriebliche Flexibilität verloren, da einzig noch Gleis 3 für Personenzugfahrten nutzbar bleibt. Im Falle einer Fahrzeughavarie ist ein Ausweichen an eine zweite Bahnsteigkante nicht möglich. Weder Gleis 2 noch Gleis 3 besitzen eine Umfahrmöglichkeit, an Gleis 4 lassen sich dagegen derzeit noch Personenzüge umfahren.*

Die Bahnsteigkante an Gleis 2 wird auf absehbare Zeit nicht für Zugfahrten nutzbar sein. Sollte die Signaltechnik erneuert werden und damit Zugfahren aus Gleis 2 möglich werden, wäre aus Fahrgastsicht ein Hausbahnsteig auf westlicher Seite mit direktem Zugang vom Busbahnhof bzw. vom öffentlichen Raum deutlich sinnvoller, da sich die Wege verkürzen würde und ein Überqueren der Gleise nicht nötig wäre.

Ich bitte Sie zu prüfen, unter welchen Bedingungen auch nach Umbau der Verkehrsstation Personenzugsonderfahrten in Richtung Landsberg möglich sind. Auch bitte ich Sie zu prüfen, ob nicht ein kleiner Teil (ca. 50 Meter Länge) des Bahnsteiges am südlichen Ende des Gleis 4 erhalten werden kann. Die Mehrkosten für einen zusätzlichen Überweg über Gleis 3, der im Normalbetrieb abgesperrt sein kann, kann ich ggf. übernehmen.

Entscheidung:

Zu A)

Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Rückäußerung vom 30.09.2019 zugesichert, dass der Seilzuggraben bauzeitlich gesichert wird, sodass eine Überfahrt gewährleistet werden kann. Die Vorgaben werden in die Ausschreibung der Hauptbauleistung aufgenommen. Mithin wird seitens der Vorhabenträgerin dafür Sorge getragen, dass eine bauzeitliche Überfahrt mittels Fahrzeugen über den Seilzuggraben ermöglicht wird.

Zu B)

Der Forderung kann nicht entsprochen werden.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Rückäußerung vom 30.09.2019 nachvollziehbar vorgetragen, dass die gegenständlichen Planungen für den Umbau des Bahnhofs Schongau das Ergebnis umfassender Abstimmungen und Abwägung der Vor- und Nachteile diverser Varianten ist.

Als Ergebnis dieser Abwägung verschiedener Varianten hat die Vorhabenträgerin mit der bEG die Errichtung eines Mittelbahnsteigs zwischen Gleis 2 und 3 definiert. Durch diese Bahnsteiglage ist eine Neutrassierung des Gleises 3 erforderlich, in dessen Konsequenz sich der Gleisabstand zwischen Gleis 3 und 4 auf 4,50 m reduziert. Bei einem Gleisabstand von 4,50 m sei nach Aussage der Vorhabenträgerin ein Belassen der Bahnsteigkante an Gleis 4 auch abschnittsweise nicht möglich, weil ein gefahrloser Aufenthalt bei gleichzeitigen Zugfahrten in Gleis 3 nicht gegeben ist.

Eine Zugfahrt von Landsberg nach Gleis 4 und aus Gleis 4 nach Landsberg sei auch nach dem Umbau möglich. Reisesonderzugverkehr mit Ausstieg in Schongau sei mangels Infrastruktur grundsätzlich nicht möglich, es sei denn das Eisenbahnverkehrsunternehmen legt ein tragfähiges Konzept für die Reisendensicherung vor und erhält dafür die Zustimmung des Regionalnetzes Karwendel. Die Abstimmungsbereitschaft der DB Netz sei vorhanden (siehe hierzu auch 4.2.1 B).

Mithin ist der Umbau geprägt von beengten Verhältnissen. Die Vorhabenträgerin hat glaubhaft geschildert, dass unter Berücksichtigung beengter Verhältnisse und der Anforderungen an die Sicherheit, sowie der Bestellung der bEG eine Abwägung verschiedener Varianten und deren Vor- und Nachteile stattgefunden hat. Irgendwelche

Anhaltspunkte, dass die verfahrensgegenständliche Planung unzureichend oder fehlerhaft sein könnte, ist aus Sicht der Plangenehmigungsbehörde nicht erkennbar.

In der RiL 813.0201 („Bahnsteige konstruieren und bemessen“) ist unter Abschnitt 1 („Allgemeines“) Ziffer 3 definiert, dass *„Anzahl, Art, Lage der Bahnsteige sowie die jeweils erforderliche Systemhöhe und Bestelllänge ergeben sich aus dem Betriebsprogramm sowie aus der Aufgabenstellung zum Projekt.“*

Unter Berücksichtigung der beengten Verhältnisse und unter Beachtung der Bestellung der bEG hat die Vorhabenträgerin unter Abwägung verschiedener Varianten die Errichtung des Mittelbahnsteigs zwischen Gleis 2 und 3 beantragt. Zur Grundlage für das verfahrensgegenständliche Vorhaben wurde die verkehrliche Aufgabenstellung und das Betriebsprogramm gemacht; der genannte Sonderzugverkehr stellt demgegenüber eine nachgeordnete Rolle dar. Er wird im Übrigen nicht gänzlich unmöglich, seine Durchführung bedarf vielmehr eines tragfähigen Konzeptes, zur Reisenden Sicherung durch das EVU, wofür Abstimmungsbereitschaft bei der DB Netz AG vorhanden ist.

Die Möglichkeit einer Verlängerung der Strecke in Richtung Schongau Krankenhaus wurde optional in der Planung durch die Vorhabenträgerin berücksichtigt. Dies ergibt sich insbesondere aus der Gleistrassierung und technischer Streckenausrüstung. Durch die gegenständliche Planung wird jedenfalls die Möglichkeit einer späteren Anbindung nicht unterlaufen. Aktuell liegt allerdings von Seiten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft hierzu keine Bestellung vor.

Die vorangegangenen Ausführungen zusammengefasst fehlt es somit an einer entsprechenden Rechtsgrundlage, um der Vorhabenträgerin in verbindlicher Form auferlegen zu können, dem Sonderzugverkehr einen Ausstieg in Schongau zu ermöglichen sowie eine Verlängerung der Strecke in Richtung Schongau Krankenhaus aufzuerlegen.

Die Vorhabenträgerin hat verschiedene Varianten des Umbaus der Verkehrsstation gegeneinander abgewogen. Bestimmende Kriterien waren dabei insbesondere die beengten Verhältnisse innerhalb der Verkehrsstation, die Sicherheitsanforderungen sowie die Barrierefreiheit des neuen Bahnsteigs und die Bestellung der bEG.

Aus Sicht der Plangenehmigungsbehörde drängt sich keine andere Realisierungsvariante zum Umbau der Verkehrsstation als eindeutig vorzugswürdig auf. Eindeutig vorzugswürdig wäre eine Planungsvariante dann, wenn sie sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange gegenüber der Planvariante eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Lösung darstellt (BVerwG – 4 A 1/16). Das Gebot sachgerechter Abwägung wird dagegen nicht verletzt, wenn sich die Plangenehmigungsbehörde im Widerstreit verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung des anderen entscheidet. Vorliegend wird durch die Planungsvariante ein barrierefreier Ausbau ermöglicht, der zugleich die sichere Abwicklung des Regelverkehrs sicherstellt. Aufgrund beengter Verhältnisse und der Schwierigkeit der Zuwegung ist ein zusätzlicher Erhalt der Bahnsteigkante an Gleis 4 nicht möglich (s.o.).

Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin schlüssig vorgetragen, dass per se nicht ausgeschlossen ist, dass auch zukünftig Reisesonderzugverkehr in Schongau hält, sofern ein Konzept hierzu ausgearbeitet wird seitens des EVU. Das betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmen ist daher darauf zu verweisen, ein solches Konzept vorzulegen und mit der DB Netz AG abzustimmen, um auch weiterhin den Bahnhof Schongau als Ziel für die von ihm angebotenen Sonderfahrten nutzen zu können.

B.4.3 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.3 und B.4 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.4.4 Naturschutz

Die im Rahmen der vorläufigen Anordnung getroffenen Feststellungen zur Zulässigkeit der artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden vollumfänglich übernommen und für zulässig erklärt (siehe hierzu die besondere Entscheidung unter A.3.1).

Bezüglich der Einhaltung arten- und naturschutzrechtlicher Bestimmungen und Vorgaben wird auf die plangenehmigte Unterlage 11 verwiesen.

Aufgrund des von der Vorhabenträgerin beabsichtigten Baubeginns im Jahr 2020 und der damit verbundenen Problematik einer zeitlich ordnungsgemäßen Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen zum Umgang mit der Zauneidechse, wurden auf Antrag der Vorhabenträgerin zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Umsetzung gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, die artenschutzrechtlichen Maßnahmen der plangenehmigten Landschaftspflegerischen Begleitplanung der Vorhabenträgerin gemäß § 18 Abs. 2 AEG vorläufig angeordnet.

Die vorläufige Anordnung vom 22.07.2019, Az. 651ppi/005-2019#002, ordnete die vorzeitige Umsetzung der vorgezogenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme CEF1 „Ersatzhabitat Zauneidechse“ sowie die vorzeitige Umsetzung der folgenden vorgezogenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen an:

- V2 „Vergrämung der Zauneidechse aus dem Eingriffsbereich“
- V3 „Umsiedlung der Reptilien aus dem Eingriffsbereich“
- V4 „Errichtung eines Reptilienschutzzaunes um die CEF Fläche und die Bautabulflächen“

Neben der vorläufigen Anordnung der oben genannten Maßnahmen wurde der Vorhabenträgerin zur Begleitung der vorbereitenden Artenschutzmaßnahmen eine umweltfachliche Bauüberwachung mit Schwerpunkt Natur- und Artenschutz sowie eine Berichtspflicht nach ordnungsgemäßer Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen im Rahmen der vorläufigen Anordnung auferlegt.

Die vorläufige Anordnung vom 22.07.2019 wird mit Erlass der gegenständlichen Plangenehmigung aufgehoben (siehe A.3.1).

Die Festsetzungen der vorläufigen Anordnung werden jedoch vollumfänglich hiermit übernommen und durch vorliegende Plangenehmigung für zulässig erklärt.

Die artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen CEF1, V1, V2, V3 sowie V4 und V5 sind Bestandteil der plangenehmigten Unterlagen (Unterlage 11) und entsprechend der Ausführungen der Umweltplanung rechtzeitig vor Baubeginn umzusetzen, sodass die Funktionsfähigkeit dieser Maßnahmen gewährleistet ist.

Zur Sicherstellung der zeitlichen Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen sowie der unaufgeforderten Dokumentationspflicht der ordnungsgemäßen Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird auf die Nebenbestimmung A.4.4 verwiesen.

B.4.5 Wasserhaushalt

Eine wasserrechtliche Erlaubnis bzw. Bewilligung ist erforderlich.

1. Gemäß § 19 Abs. 1 WHG ist die Plangenehmigungsbehörde zuständig.
2. Das anfallende Niederschlagswasser des verfahrensgegenständlichen, geplanten Mittelbahnsteigs wird auf diesem gefasst und über eine neu herzustellende Versickerungsanlage unterhalb des Bahnsteigs geleitet und von dort zur Versickerung geführt. Die Entwässerung der Gleise erfolgt flächig unterhalb der Gleise. Die Entwässerung im Wege der Versickerung stellt die Benutzung eines Gewässers im Sinne des §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar.
 - a) Die Versickerung ist nicht erlaubnisfrei gemäß §§ 46 Abs. 2, 23 Abs. 1 WHG i. V. m. §§ 1, 3 NwFreiV. Denn die Versickerungsfläche befindet sich auf dem Flurstück mit der Flurnummer 710/0, Gemarkung und Stadt Schongau, welches im Altlastenkataster gemäß Art. 3 BayBodSchG registriert ist.

- b) Mithin ist eine erlaubnisfreie Versickerung gemäß § 1 NwFreiV ausgeschlossen.
- c) Aufgrund des öffentlichen Interesses an der verfahrensgegenständlichen Maßnahme ist eine gehobene Erlaubnis gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. § 15 Abs. 1 Satz 1 WHG auszusprechen.

B.4.6 Immissionsschutz

Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Regelungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ vom 19.08.1970, MABI 1/1970 S.2, zu beachten.

Die Vorhabenträgerin hat die von den Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bzw. von den Überschreitungen der Vorbelastungswerte betroffenen Anwohner rechtzeitig im Vorfeld über die geplanten Arbeiten zu informieren und diesen die Kontaktdaten der Ansprechstelle zu übermitteln. Lärmintensive Arbeiten zur Nachtzeit sind auf das unbedingt erforderliche Minimum zu begrenzen.

Sobald sich im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung der Ablauf der Bau- maßnahmen genauer bestimmen lässt, ist durch die Vorhabenträgerin die vorliegende schalltechnische Untersuchung dahingehend zu ergänzen, ob und an welchen Anwesen im Umfeld der Maßnahme sich Pegelwerte ergeben, welche die Grenze von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags überschreiten. In diesen Fällen hat die Vorhabenträgerin zugesichert, Ersatzwohnraum den Betroffenen anzubieten. (siehe hierzu plangenehmigte Unterlage 1, S. 9, 10).

Zu diesen bereits durch die Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen wird durch die Nebenbestimmung A.4.3 gesichert, dass die Vorhabenträgerin dies gegenüber der Plangenehmigungsbehörde in geeigneter Weise dokumentiert.

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.

1. Die Prüfung der Antragsunterlagen hat ergeben, dass für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist (siehe Entscheidung unter B.3). Ferner wurde die artenschutzrechtliche Zulässigkeit der Maßnahme festgestellt.
2. Die beteiligten Träger öffentlicher Belange haben sich mit dem Vorhaben einverstanden erklärt. Soweit Einwendungen erhoben wurden, bezogen sich diese auf Art und Weise der Vorhabenrealisierung bzw. die nähere zeitliche Ausgestaltung der Maßnahme.

In den festgesetzten Nebenbestimmungen A.4.2, A.4.3, A.4.4 wurden die Interessen der Anwohner sowie der Natur- und Boden- / Gewässerschutz noch einmal in gesonderter Form berücksichtigt.

Die öffentlichen Belange zum Wasserhaushalt wurden unter B.4.5 sowie B.4.2.2 gesondert bewertet.

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

3. Es ergeben sich keine Anhaltspunkte für irgendwelche Drittbetroffenheiten.

Die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme wird größtenteils auf bahneigenem Grund realisiert. Soweit in Bezug auf zwei Flurstücke, Grund eines Privaten bauzeitlich für die Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen beansprucht werden muss, liegt die Zustimmung des Privaten zu dieser vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme vor.

Im Übrigen werden bahnfremde Flächen von der Baumaßnahme nicht tangiert.

Hinsichtlich der zu erwartenden bauzeitlichen Lärmbeeinträchtigungen gilt das unter B.4.6 Ausgeführte. Unter Einhaltung der seitens der Vorhabenträgerin vorgesehenen, umfangreichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen werden die bauzeitlichen Lärmbelastigungen auf ein Mindestmaß beschränkt. Dies wird zudem noch einmal mit Erlass der Nebenbestimmung A.4.3 gesichert.

Die konzerninterne Abstimmung ist nach Aussage der Vorhabenträgerin erfolgt.

4. Insgesamt ist daher festzustellen, dass das plangenehmigte Vorhaben mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar ist. Die Erteilungsvoraussetzungen für eine Plangenehmigung gemäß § 74 Abs. 6 VwVfG sind somit gegeben.

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 02.12.2019
Az. 651ppi/005-2019#002
VMS-Nr. 3413570