

Gz.: 23.2-3547-S 41



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Ertüchtigung der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn der SWU
Verkehr GmbH für den regelmäßigen Personennahverkehr
einschließlich Neubau von Bahnsteigen und Änderungen an
Bahnübergängen**



SWU Verkehr GmbH
Bauhoferstraße 9
89077 Ulm

Bearbeitet von Sachgebiet 23.2	Telefon / Fax +49 (89) 2176-0 / -2914	Zimmer poststelle@reg-ob.bayern.de	E-Mail poststelle@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Geschäftszeichen 23.2-3547-S 41	München, 19.02.2013

**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
Ertüchtigung der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn der SWU Verkehr GmbH
für den regelmäßigen Personennahverkehr einschließlich Neubau von Bahn-
steigen und Änderungen an Bahnübergängen**

Anlage:

1 Satz Planunterlagen (3 Ordner)

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I.

- Der Plan** der SWU Verkehr GmbH für die Ertüchtigung ihrer Bahnstrecke Senden – Weißenhorn für den regelmäßigen Personennahverkehr einschließlich Neubau von Bahnsteigen und Änderungen an Bahnübergängen **wird festgestellt.**

Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München

U4/U5 Lehel
Tram 17/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 (89) 2176-0

Telefax
+49 (89) 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de

Internet
www.regierung-oberbayern.de



Band	Anlage			Bezeichnung	Maßstab
1				Inhaltsverzeichnis	
	1			Erläuterungsbericht	
	2			Übersichten	
	2	1		Übersichtslageplan	1:10.000
	2	2		BÜ- und LST Übersichtsplan - nur zur Information	1:5.000
	3			Bauwerksverzeichnis	
	4			Lagepläne mit Baulogistik	1:1.000
	4	1		Lageplan, km 0,9+10 - km 1,7+23	1:1.000
	4	2		Lageplan, km 1,7+23 - km 2,5+94	1:1.000
	4	3		Lageplan, km 2,5+94 - km 3,4+97	1:1.000
	4	4		Lageplan, km 3,4+97 - km 3,9+37	1:1.000
	4	5		Lageplan, km 3,9+37 - km 4,5+87	1:1.000
	4	6		Lageplan, km 4,5+87 - km 5,0+23	1:1.000
	4	7		Lageplan, km 5,0+23 - km 5,8+78	1:1.000
	4	8		Lageplan, km 5,8+78 - km 6,3+29	1:1.000
	4	9		Lageplan, km 6,3+29 - km 7,1+92	1:1.000
	4	10		Lageplan, km 7,1+92 - km 8,0+90	1:1.000
	4	11		Lageplan, km 8,0+90 - km 8,5+84	1:1.000
	4	12		Lageplan, km 8,5+84 - km 9,0+36	1:1.000
	4	13		Lageplan, km 9,0+36 - km 9,8+23	1:1.000
	5			Höhenplan	1:10.000/200
	6			Querschnitte	
	6	1		Regelquerschnitte	1:100
	6	2		Kennzeichnende Querschnitte km 2,6+00, km 4,5+80 und km 5,8+50	1:100
	6	3		Kennzeichnende Querschnitte km 6,5+00, km 9,4+70 und km 9,5+70	1:100
	7			Stationen	
	7	1		Hp Wullenstetten	
	7	1	1	Lageplan	1:500
	7	1	2	Querprofil km 2,0+32	1:50
	7	1	3	Querprofil km 2,0+92	1:50
	7	1	4	Querprofil Parkplatz A-A	1:50
	7	1	5	Querprofil Gehweg entlang der Heerstraße B-B	1:50
	7	2		Hp Witzighausen	
	7	2	1	Lageplan	1:500
	7	2	2	Querprofil km 4,0+95	1:50
	7	2	3	Querprofil km 4,1+29	1:50

	7	2	4	Querprofil km 4,1+37	1:50
	7	2	5	Querprofil km 4,1+63	1:50
	7	2	6	Querprofil P+R Witzighausen (km 0,0+06)	1:50
	7	3		Hp Weißenhorn-Eschach	
	7	3	1	Lageplan	1:500
	7	3	2	Querprofil km 7,8+06	1:50
	7	3	3	Querprofil km 7,8+36	1:50
	7	4		Bf Weißenhorn	
	7	4	1	Lageplan	1:500
	7	4	2	Querprofil km 9,5+55	1:50
	7	4	3	Querprofil km 9,5+77	1:50
	7	4	4	Querprofil km 9,6+00	1:50
2	8			Bahnübergänge	
	8	1		BÜ Heerstraße, km 2,149	
	8	1	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan, Schleppkurvenplan	1:200
	8	1	2	Höhenplan, Querschnitte	1:250/50, 1:100
	8	2		BÜ Römerstraße, km 2,852	
	8	2	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan, Schleppkurvenplan	1:200
	8	2	2	Höhenplan, Querschnitt	1:250/50, 1:100
	8	3		BÜ Illerberger Straße, km 4,022	
	8	3	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan, Schleppkurvenplan	1:200
	8	3	2	Höhenplan, Querschnitt	1:250/50, 1:100
	8	4		BÜ Witzighausen, km 5,151	
	8	4	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan, Schleppkurvenplan	1:200
	8	4	2	Höhenplan, Querschnitte	1:250/50, 1:100
	8	5		BÜ Wirtschaftsweg, km 6,168	
	8	5	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan, Schleppkurvenplan	1:200
	8	5	2	Höhenplan, Querschnitte	1:250/50, 1:100
	8	6		BÜ Illerberg, km 6,743	
	8	6	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan, Schleppkurvenplan	1:200
	8	6	2	Höhenplan, Querschnitte	1:250/50, 1:100
	8	7		BÜ Daimlerstraße, km 7,877	
	8	7	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan	1:200
	8	8		BÜ Adalbert-Stifter-Weg, km 8,720	
	8	8	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan, Schleppkurvenplan	1:200
	8	9		BÜ Adolf-Wolf-Straße, km 9,280	
	8	9	1	Kreuzungsplan, Verkehrszeichenplan, Schleppkurvenplan	1:200
	8	9	2	Höhenplan, Querschnitte	1:250/50, 1:100
	9			Ingenieurbauwerke	
	9	1		Eisenbahnüberführung in km 1+095	
	9	1	1	Bauwerksplan; Grundriss, Schnitte	1:100, 1:50
	10			Leitungslagepläne	
	10	1		Leitungslageplan, km 0+580 - 1+940, Blatt 1	1:1.000
	10	2		Leitungslageplan, km 1+820 - 3+100, Blatt 2	1:1.000

	10	3		Leitungslageplan, km 3+100 - 4+380, Blatt 3	1:1.000
	10	4		Leitungslageplan, km 4+340 - 5+660, Blatt 4	1:1.000
	10	5		Leitungslageplan, km 5+580 - 6+920, Blatt 5	1:1.000
	10	6		Leitungslageplan, km 6+920 - 7+960, Blatt 6	1:1.000
	10	7		Leitungslageplan, km 7+960 - 8+980, Blatt 7	1:1.000
	10	8		Leitungslageplan, km 8+980 - 9+820, Blatt 8	1:1.000
	11			Grunderwerbsverzeichnis	
	12			Grunderwerbspläne	1:1000
	12	1		Grunderwerbsplan, km 0,9+10 - km 1,7+23	1:1.000
	12	2		Grunderwerbsplan, km 1,7+23 - km 2,5+94	1:1.000
	12	3		Grunderwerbsplan, km 2,5+94 - km 3,4+97	1:1.000
	12	4		Grunderwerbsplan, km 3,4+97 - km 3,9+37	1:1.000
	12	5		Grunderwerbsplan, km 3,9+37 - km 4,5+87	1:1.000
	12	6		Grunderwerbsplan, km 4,5+87 - km 5,0+23	1:1.000
	12	7		Grunderwerbsplan, km 5,0+23 - km 5,8+78	1:1.000
	12	8		Grunderwerbsplan, km 5,8+78 - km 6,3+29	1:1.000
	12	9		Grunderwerbsplan, km 6,3+29 - km 7,1+92	1:1.000
	12	10		Grunderwerbsplan, km 7,1+92 - km 8,0+90	1:1.000
	12	11		Grunderwerbsplan, km 8,0+90 - km 8,5+84	1:1.000
	12	12		Grunderwerbsplan, km 8,5+84 - km 9,0+36	1:1.000
	12	13		Grunderwerbsplan, km 9,0+36 - km 9,8+23	1:1.000
	13			- bleibt frei -	
3	14			Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)	
	14	1		Textteil	
	14	2		Bestands- und Konfliktpläne	
	14	2		Legende zu Bestand und Konflikte	
	14	2	1	Bestand und Konflikte, Blatt 1	1:500
	14	2	2	Bestand und Konflikte, Blatt 2	1:500
	14	2	3	Bestand und Konflikte, Blatt 3	1:500
	14	2	4	Bestand und Konflikte, Blatt 4	1:500
	14	2	5	Bestand und Konflikte, Blatt 5	1:500
	14	2	6	Bestand und Konflikte, Blatt 6	1:500
	14	2	7	Bestand und Konflikte, Blatt 7	1:500
	14	2	8	Bestand und Konflikte, Blatt 8	1:500
	14	2	9	Bestand und Konflikte, Blatt 9	1:500
	14	2	10	Bestand und Konflikte, Blatt 10	1:500
	14	2	11	Bestand und Konflikte, Blatt 11	1:500
	14	2	12	Bestand und Konflikte, Blatt 12	1:500
	14	2	13	Bestand und Konflikte, Blatt 13	1:500
	14	2	14	Bestand und Konflikte, Blatt 14	1:500
	14	2	15	Bestand und Konflikte, Blatt 15	1:500
	14	2	16	Bestand und Konflikte, Blatt 16	1:500
	14	2	17	Bestand und Konflikte, Blatt 17	1:500

	14	2	18	Bestand und Konflikte, Blatt 18	1:500
	14	2	19	Bestand und Konflikte, Blatt 19	1:500
	14	2	20	Bestand und Konflikte, Blatt 20	1:500
	14	3		Maßnahmenpläne	
	14	3		Legende zu Maßnahmen	
	14	3	1	Maßnahmen, Blatt 1	1:500
	14	3	2	Maßnahmen, Blatt 2	1:500
	14	3	3	Maßnahmen, Blatt 3	1:500
	14	3	4	Maßnahmen, Blatt 4	1:500
	14	3	5a	Maßnahmen, Blatt 5a	1:500
	14	3	5b	Maßnahmen, Blatt 5b	ohne
	14	3	6	Maßnahmen, Blatt 6	1:500
	14	3	7	Maßnahmen, Blatt 7	1:500
	14	3	8	Maßnahmen, Blatt 8	1:500
	14	3	9	Maßnahmen, Blatt 9	1:500
	14	3	10	Maßnahmen, Blatt 10	1:500
	14	3	11	Maßnahmen, Blatt 11	1:500
	14	3	12	Maßnahmen, Blatt 12	1:500
	14	3	13	Maßnahmen, Blatt 13	1:500
	14	3	14	Maßnahmen, Blatt 14	1:500
	14	3	15	Maßnahmen, Blatt 15	1:500
	14	3	16	Maßnahmen, Blatt 16	1:500
	14	3	17	Maßnahmen, Blatt 17	1:500
	14	3	18	Maßnahmen, Blatt 18	1:500
	14	3	19	Maßnahmen, Blatt 19	1:500
	14	3	20	Maßnahmen, Blatt 20	1:500
	14	4		Artenschutzrechtliche Relevanzuntersuchung	
	15			schalltechnische Untersuchung	
	15	1		Textteil/Bericht	
	15	2	1	Beurteilungspegel aus der P+R - Anlage Wullenstetten	1:1000
	15	2	2	Beurteilungspegel aus der P+R - Anlage Witzighausen	1:1000
	15	2	3 1	Bf Weißenhorn, Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Bestand	1:1000
	15	2	3 2	Bf Weißenhorn, Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Planfall	1:1000
	15	2	4 1	Teilpegeltabelle zu Anlage 15.2.1	
	15	2	4 2	Teilpegeltabelle zu Anlage 15.2.2	
	15	2	4 3	Teilpegeltabelle zu Anlage 15.2.3.1 (15.2.4.3.1 - 15.2.4.3.3)	
	15	2	4 4	Teilpegeltabelle zu Anlage 15.2.3.2 (15.2.4.4.1 - 15.2.4.4.3)	

2. Der SWU Verkehr GmbH wird die **gehobene wasserrechtliche Erlaubnis** gemäß § 15 in Verbindung mit § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes erteilt, Niederschlagswasser aus dem Bahnkörper und von den Bahnsteigen der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn durch Versickerung mittels Rigolen in das Grundwasser einzuleiten.

3. Folgende Nebenbestimmungen werden festgelegt:

3.1 Eisenbahnrecht, Eisenbahntechnik

3.1.1 Der Regierung von Oberbayern sind die Unterlagen der Ausführungsplanung vor Baubeginn der jeweiligen Gewerke zur Durchsicht vorzulegen. In diesen sind alle Bahnanlagen nach folgenden Gewerken darzustellen:

- Bautechnik: Oberbau (Gleistrassierung, Schienenbefestigung), Weichen (Güteprüfblätter Werksabnahme), Bahnübergänge, Stützbauwerke, Brückenbauwerke, Rangierwege, Leitungskreuzungen, Entwässerung
- Telekommunikationstechnik (Zugfunk):
- Leit- und Sicherungstechnik: PT 1 - und PT 2 – Ausführungsplanung von einem anerkannten Sachverständigen geprüft - ;
- Elektrotechnik:
- Betriebliche Unterlagen: Betriebskonzept, Sammlung betrieblicher Vorschriften, Schnittstellenvereinbarung

3.1.2 Für alle Bauteile, die im Druckbereich von Eisenverkehrslasten zum Liegen kommen, ist der Regierung von Oberbayern im Rahmen der Ausführungsplanung ein Nachweis (i.d.R. Prüfberichte, Typzulassungen) vorzulegen.

3.1.3 Drei der Bahnübergänge befinden sich in unmittelbarer Nähe von Haltepunkten. Hier ist bei der Berechnung der Einschaltstrecken darauf zu achten, dass durch die haltenden Züge die Sperrzeit von 240 s nicht überschritten wird.

3.1.4 Die Änderung von Anlagen der Deutschen Bahn AG darf nur in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn erfolgen. Hierzu ist mit der DB Services Immobilien GmbH, Barthstraße 12, 80339 München, Kontakt aufzunehmen. Im Zusammenhang hiermit weisen wir insbesondere auf nachstehende Pflichten der Deutschen Bahn AG gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt als deren Aufsichtsbehörde hin:

- 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.
- Sofern über den in den Planunterlagen dargestellten Änderungen an Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes hinaus weitere bauliche Änderungen an solchen Betriebsanlagen erforderlich sein sollten, wären hierfür die Anträge von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Es ist zu beachten, dass für Verfahren nach § 18 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes antragsberechtigt sind. Sofern die vorzunehmenden Änderungen an den Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes unter die vorgenannten Verwaltungsvorschriften fallen, ist zu beachten, dass nur die darin Genannten beim Eisenbahn-Bundesamt vorlageberechtigt sind.

3.2. Naturschutz und Landschaftspflege

- 3.2.1 Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist als Gestaltungsmaßnahme G 1 die Neuansaat von Landschaftsrasen vorgesehen. Hier ist autochthones Saatgut mit einem Kräuteranteil von mindestens 50% zu verwenden. Im Bereich der Ausgleichsmaßnahme A 4- „Einbindung der Park- und Ride-Anlagen“ ist ebenfalls nur autochthones Saatgut mit einem Kräuteranteil von mindestens 50% zu verwenden.
- 3.2.2 Bei den vorgesehenen Baumpflanzungen sind, sofern das jeweilige Platzangebot ausreicht, heimische Laubbäume 1.Ordnung mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm zu verwenden. Bei den Strauchpflanzungen sind ebenfalls heimische Laubgehölze mit einer Pflanzgröße von mindestens 60 cm zu verwenden.
- 3.2.3 Die Schutzmaßnahme S 5 gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan - Anlage eines Ersatzbiotops bei Bahn-km 7,00 für die Zauneidechse - und die Umsiedlung der Zauneidechsen aus Bahn-km 6,80 und 7.70 dorthin müssen vor Beginn der Eisenbahnbauarbeiten in diesem Bereich der Bahnstrecke erstellt bzw. abgeschlossen sein.
Die hierzu unter Ziffern 4.4, 5.1 und 5.2 der artenschutzrechtlichen Relevanzprüfung (Anlage 14.4 der Antragsunterlagen) genannten fachlichen Anforderungen sind einzuhalten.
- 3.2.4 Die Reprofilierung der Bahnböschungen im Bereich der Ortslage Witzighausen bei Bahn-km 4,20 bis 4,65 ist nicht gestattet. Einem Abweichen von der entsprechenden Regel der Technik (Richtlinie 836 der DB Netz AG) wird hiermit zugestimmt. Die erforderlichen Anlagen zur Entwässerung sind im vorhandenen Böschungsprofil anzuordnen. Entfernung oder Rückschnitt von bruchgefährdeten, in das Lichtraumprofil ragenden oder die Standsicherheit der Böschung beeinträchtigenden Bäumen und Sträuchern sind jedoch zulässig.
- 3.2.5 Die Ausgleichsmaßnahme A 5 gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan ist auszuführen wie in der Anlage 14.1, ergänzende Seite 37a, textlich beschrieben und im Plan 14.3 Blatt 5a dargestellt. Dieser Plan ersetzt Plan 14.3 Blatt 5 der Antragsunterlagen in der Ausgangsfassung.
- 3.2.6 Auf der Ausgleichsfläche A 6 gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan - dortiger Lageplan in Anlage 14.1, Seite 37 – sind Maßnahmen durchzuführen, die auf der ergänzenden Seite 37b beschrieben und im ergänzenden Plan 14.3 Blatt 5b dargestellt sind.
- 3.2.7 Es ist eine qualifizierte ökologische Baubegleitung vorzusehen und dem Landratsamt Neu-Ulm - untere Naturschutzbehörde - namentlich bekannt zu geben. Deren Aufgaben müssen insbesondere die fachliche Begleitung und Überwachung aller Natur- und Artenschutzbelange (u.a. Sicherstellung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zum Artenschutz - CEF-Maßnahme -) sowie die Bewältigung von Konflikten zwischen bautechnischen Erfordernissen und Ökologie während der Bautätigkeit umfassen. Der unteren Naturschutzbehörde sind frühzeitig der Beginn und unverzüglich die Fertigstellung sämtlicher genehmigten Eingriffs-, Schutz-, CEF- und Ausgleichsmaßnahmen anzuzeigen. Der unteren Naturschutzbehörde sind für einen Zeitraum von fünf Jahren jährliche Berichte über die Ergebnisse des Monitorings (Erfolgskontrolle) dieser Maßnahmen vorzulegen.

- 3.2.8 Nach Abschluss sämtlicher im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen, einschließlich der vorgesehenen artenschutzrechtlichen CEF- Maßnahme, ist eine gemeinsame Schlussabnahme mit der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.

3.3. Wasserrecht

- 3.3.1 In den Rigolen darf nur das im Bahngraben gesammelte Niederschlagswasser und Sickerwasser aus dem Bahnkörper sowie Niederschlagswasser von Bahnsteigen versickert werden.
- 3.3.2 Die Konstruktionsunterkante der neuen Brücke über den Landgraben darf nicht tiefer liegen als die der bisherigen, abzubrechenden Brücke.
- 3.3.3 Bei Sanierung und Neubau von Durchlässen für Oberflächenwasser darf der bestehende Querschnitt nicht verringert werden, um keine nachteiligen Abflussveränderungen für Ober- und Unterlieger zu verursachen.
- 3.3.4 Nach Fertigstellung des Vorhabens ist dem Landratsamt Neu-Ulm, Fachbereich Wasserrecht und Bodenschutz, ein Bestandsplan der Versickerungsanlagen für die Aufnahme in das Wasserbuch zu überlassen.
- 3.3.5 Die Versickerungsanlagen sind nach Art. 61 Abs. 1 Bayer. Wassergesetz (BayWG) durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft (PSW), der für den Anerkennungsbereich „Bauabnahme“ zu gelassen ist, abnehmen zu lassen. Insbesondere bei unterirdischen Versickerungsanlagen (z.B. Rigolen, Sickerrohre) sind Teilbauabnahmen während der Bauzeit erforderlich. Deshalb ist der PSW bereits vor Baubeginn zu beauftragen und es sind mit ihm die Termine für die ggf. erforderlichen Teilbauabnahmen zu bestimmen. Die aktuelle Liste der PSW kann auf der Internetpräsentation des Bayer. Landesamtes für Umwelt (LfU) über den folgenden Link abgerufen werden:
http://www.lfu.bayern.de/wasser/sachverstaendige/wasserrecht/psw/doc/01rbz_liste.pdf
 Eine Ausfertigung des Bauabnahmeprotokolls des Sachverständigen ist dem Landratsamt Neu-Ulm, Fachbereich Wasserrecht und Bodenschutz, für die Aufnahme in das Wasserbuch zu überlassen.

3.4. Straßenverkehrsrecht

Die Verkehrszeichenpläne, die auf den Planblättern 8.1.1 bis 8.9.1 wiedergegeben sind, sind mit den nachstehend aufgeführten Änderungen umzusetzen. Die Beschilderung der Bahnübergänge ist im Zusammenwirken mit dem jeweils zuständigen Baulastträger vorzunehmen.

Bahnübergang km 2,149 - Heerstraße:

Für die Ankündigung des Bahnübergangs sind nicht die Zeichen 150, sondern 151 StVO (Bahnübergang) zu verwenden.

Im I. Quadrant fehlt vor der Kreuzung das Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren). Das Zeichen 306 StVO (Vorfahrtstraße) ist gegen das Zeichen 301 StVO (Vorfahrt) auszutauschen und vor der Kreuzung aufzustellen.

Im IV. Quadrant ist das Zeichen 306 StVO gegen das Zeichen 301 StVO auszutauschen.

Bahnübergang km 2,852 - Wirtschaftsweg:

Für die Ankündigung des Bahnübergangs sind nicht die Zeichen 150, sondern 151 StVO (Bahnübergang) zu verwenden.

Im I. und IV. Quadrant sind die Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) gegen die Zeichen 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) auszutauschen.

Beim IV. Quadrant fehlt vor der Einmündung das Zeichen 306 StVO mit dem Zusatzzeichen 1002-20.

Bahnübergang km 4,022 - Kreisstraße NU 9 (Illerberger Straße) in Witzighausen mit Fuß- und Radweg in km 4,011:

Beim Verkehrszeichenplan ist im Text der 2. Satz „Zeichen 151 (unbeschränkter Bahnübergang) wird durch Zeichen 150 ausgetauscht“ zu streichen.

Bahnübergang km 5,151 - Wirtschaftsweg:

Für die Ankündigung des Bahnübergangs sind nicht die Zeichen 150, sondern 151 StVO (Bahnübergang) zu verwenden.

Bei den Andreaskreuzen sind Haltlinien anzuordnen.

Bahnübergang km 6,168 - Wirtschaftsweg:

Für die Ankündigung des Bahnübergangs sind nicht die Zeichen 150, sondern 151 StVO (Bahnübergang) zu verwenden.

Beim I. Quadrant ist das Zeichen 306 StVO (Vorfahrtstraße) gegen das Zeichen 301 StVO (Vorfahrt) auszutauschen; es ist vor der Kreuzung aufzustellen.

Auch im IV. Quadrant ist für die Regelung der Vorfahrt das Zeichen 301 StVO anstelle von 306 StVO zu verwenden.

Bahnübergang km 6,743 - Wirtschaftsweg:

Für die Ankündigung des Bahnübergangs sind nicht die Zeichen 150 StVO, sondern 151 (Bahnübergang) zu verwenden.

Sämtliche Nummernangaben der Vorfahrt regelnden Beschilderung im Verkehrszeichenplan (205/306) sind gegeneinander auszutauschen.

- Im I. Quadrant sind die Zeichen 306 StVO (Vorfahrtstraße) gegen die Zeichen 301 StVO (Vorfahrt) auszutauschen.

- Im II. Quadrant ist ebenfalls das Zeichen 306 StVO gegen das Zeichen 301 StVO auszutauschen, die Schilderkombination mit dem Zeichen 209-30 StVO (gerade aus) vor der Einmündung aufzustellen und im einmündenden Weg das Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) anzubringen.

Bahnübergang km 9,280 - Adolf-Wolf-Straße:

Beim Text im Verkehrszeichenplan ist der Satz: „Zeichen 151 (unbeschränkter Bahnübergang) wird durch Zeichen 150 ausgetauscht“ zu streichen.

Über dem Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) vor der Einmündung der Herzog-Georg-Straße ist zudem das ZZ 1000-32 StVO (Radfahrer kreuzen von rechts und links) anzubringen.

Die Rotphase bei den vorgeschalteten Lichtzeichen in der Herzog-Georg-Straße (Staatsstraße) ist auf den Schließvorgang zu beschränken.

4. Vorbehalt

Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

II.

Die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen dieses Beschlusses Rechnung getragen wird oder sie sich nicht durch Vereinbarungen der Einwender mit der Vorhabensträgerin erledigt haben.

III.

Die SWU Verkehr GmbH hat die Kosten des Planfeststellungsverfahrens zu tragen.

Die Höhe der Verwaltungskosten wird mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

Gründe:

A. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus § 18 AEG i.V.m. §§ 1, 23 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen vom 22.12.1998 (GVBl. S. 1025). Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung macht grundsätzlich alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Eignungsfeststellungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 15 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

B. Verfahren

1. Die SWU Verkehr GmbH beantragte bei der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 15.12.2011 den Plan für die Ertüchtigung der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn festzustellen.
2. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden in den Städten Senden, Vöhringen und Weißenhorn auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Zeit vom 10.02. bis 12.03.2012 (Senden) sowie 06.02. bis 09.03.2012 (Vöhringen und Weißenhorn) während der Sprechzeiten zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher öffentlich bekannt gemacht worden.
3. Der Antrag wurde den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeleitet. Alle beteiligten Stellen haben sich geäußert.
4. Innerhalb der Einwendungsfrist haben 464 Personen Einwendungen erhoben bzw. schriftliche Stellungnahmen abgegeben, davon 444 in der Form von Unterschriften auf Listen.

5. Der Termin zur Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen fand nach ordnungsgemäßer öffentlicher Bekanntmachung am 01.10.2012 in Senden statt.

C. Planrechtfertigung – planerische und verkehrliche Würdigung

Die Abwicklung eines möglichst hohen Verkehrsanteils mittels der Eisenbahn ist verkehrspolitische Zielsetzung im Freistaat Bayern, in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union.

Aus diesem Grund liegen der Bau und die Weiterentwicklung von Anlagen des öffentlichen Eisenbahnbetriebs allgemein im öffentlichen Interesse.

Die Planrechtfertigung des konkreten Vorhabens wurde erbracht. Die Bahnstrecke Senden – Weißenhorn befindet sich bereits langjährig in Betrieb; warum an ihrer Lage im Raum nichts geändert werden soll, wurde unter 3.3 und 6.1 des Erläuterungsberichts (Anlage 1 der Planunterlagen) überzeugend dargelegt.

Zur Wahl der Standorte der neuen Personenhaltepunkte hat die Vorhabensträgerin eine Untersuchung von Standortalternativen angestellt.

Die Standortalternativenprüfung für die Personenhaltepunkte hat auf Grundlage einer umfassenden Bewertung der Standortkriterien - einschließlich der Umweltverträglichkeitsgesichtspunkte – stattgefunden. Die Vorhabensträgerin hat ihren Antrag dementsprechend für die von ihr am geeignetsten befundenen Standorte entlang der Strecke gestellt.

Nach Prüfung der Alternativenuntersuchung kommt die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis, dass die Errichtung der Haltepunkte an den beantragten Stellen vernünftigerweise geboten ist.

Insbesondere kommen diese an den vorliegend genehmigten Stellen ohne behördliche Regelung der Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter aus; auch gehen davon keine Lärmemissionen aus, die an Wohnanwesen die gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte bzw. -richtwerte überschreiten.

Zur Wahl des Standorts für den Haltepunkt Wullenstetten hat sie nach dem Vortrag der Stadt Senden und mehrerer Bürger im Erörterungstermin auf Anforderung der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 13.11.2012 folgende vertiefende Betrachtung zum beantragten Standort Heerstraße und zu dem von der Stadt und von Privateinwendern favorisierten Standort Unter der Halde vorgelegt:

„Im Rahmen des Projektes „Ertüchtigung der Bahnstrecke Senden-Weißenhorn“ soll der Sendener Stadtteil Wullenstetten durch einen neu zu errichtenden Haltepunkt erschlossen werden. Hierfür wurde im Rahmen der Vorplanungsstudien ein Variantenvergleich mit 5 Standorten erstellt, der verschiedene Indikatoren zu den möglichen Standorten, wie prognostizierte Personenfahrten/Werktag, Angaben zu den P+R-Anlagen, Investitionskosten, Grunderwerb von Dritten, Umwelteingriffe sowie soziale Kontrolle (Einsehbarkeit von der Bebauung), berücksichtigt. Ausgehend von dieser Untersuchung und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den SPNV hat sich der Vorhabensträger (im Weiteren SWU Verkehr) entschieden den Standort Heerstraße für den Hp Wullenstetten im Planfeststellungsverfahren zu beantragen.“

Im Folgenden sind die einzelnen Eckdaten zu den beiden Standorten Heerstraße und Unter der Halde aufgeführt, welche als Grundlage für die Abwägung im Planfeststellungsverfahren dienen. Für die Erarbeitung der Einzugsbereiche für die Ermittlung der Einwohnerzahlen wurden die tatsächlichen Fußwegbeziehungen und -entfernungen berücksichtigt.

Stadtteil Wullenstetten

Wullenstetten liegt nördlich der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn, welche tangential zur Bebauung verläuft. Insgesamt leben 3.155 Einwohner in Wullenstetten. In den kommenden Jahren wird laut Prognose der Stadt die Bevölkerung weiter steigen. Im Nordwesten von Wullenstetten wird das neue Wohngebiet „Am Stadtpark“ entstehen. Laut Aussage der Stadt Senden sollen hier zukünftig 700 Einwohner leben. Gemäß des Bauherrn, der August Inhofer Wohnbau GmbH, wird die Bebauung im Jahr 2013 beginnen. Bis zum Jahr 2018 soll eine Besiedlung von 50% erreicht werden. Diese Rahmenbedingungen sind in der Ermittlung der Fahrgastpotenziale entsprechend berücksichtigt.

Standort „Unter der Halde“

Der Standort „Unter der Halde“ befindet sich auf der nördlichen Seite der Bahnstrecke Senden - Weißenhorn am südlichen Ende der Straße Unter der Halde in der Nähe der Straßenüberführung der St 2019 (Römerstraße) über die Bahnstrecke. Der Zu- und Abgang zum Haltepunkt erfolgt über die Straße Unter der Halde, die von der Römerstraße abzweigt. Ihre Fahrbahnbreite beträgt rund 5,0 m, im unteren Bereich an der Bahnstrecke nur 3,0 m, welche entsprechend zu erweitern wäre. Die P+R-Anlage mit 20 Parkplätzen ist auf der Rückseite des Bahnsteiges geplant. Vom Parkplatz zum Bahnsteig beträgt der durchschnittliche Fußweg 35 m.

Von der Bebauung aus ist der Bahnsteig während der Vegetationszeit zu rund 50% einsehbar. Das nähere Einzugsgebiet bis 750 m Entfernung umfasst die bestehende Wohnbebauung südwestlich der Straße Hirschweihe und erstreckt sich bis zum Eichenweg bzw. der Rauthstraße und beinhaltet einen Anteil des geplanten Wohngebietes „Am Stadtpark“. In diesem Bereich ist mit einer zukünftigen Anwohnerzahl von 1.540 zu rechnen. Für das neue Wohngebiet „Am Stadtpark“ wurde hierbei eine vollständige Aufsiedlung berücksichtigt.

Im weiteren Einzugsgebiet bis 1.000 m werden insgesamt 2.270 Anwohner erschlossen. Dieses erstreckt sich über rund zwei Drittel des geplanten Wohngebietes „Am Stadtpark“, über Zedernstraße bis Lange Straße und im Süden bis Kirchweihe und Heerstraße. Die östlich darüber hinaus liegenden Ortsbereiche liegen außerhalb des Einzugsgebietes von 1.000 m. Der Abstand vom geplanten Haltepunkt Unter der Halde zum Bahnhof Senden beträgt rund 1450 m, wodurch sich eine Überlagerung der Einzugsgebiete bis 1.000 m für diese beiden Stationen ergibt.

Die prognostizierten werktäglichen Personenfahrten betragen 377 bei einer vollständigen Besiedlung des neuen Wohngebietes. Bei einer Aufsiedlung des neuen Wohngebietes „Am Stadtpark“ zu nur 50% sinken die prognostizierten Personenfahrten pro Werktag auf 349 (-7,4%).

Aufgrund des bestehenden Brückenbauwerks der St 2019 ergibt sich ein Zwangspunkt für die östliche Lage des geplanten Bahnsteigs. Durch die zu berücksichtigende Länge von 140 m (Vorgabe der BEG) ergibt sich durch die notwendige Umverlegung des angrenzenden Weges im westlichen Bereich ein Eingriff in Privatgrund von 30 m². Aufgrund der Zwangspunkte kann durch eine Umplanung an diesem Standort der Eingriff nicht vermieden werden.

Durch die Lage des Bahnsteiges im Bogen ergibt sich zu dem ein größerer Abstand zwischen Bahnsteigkante und Gleismitte. Je nach eingesetztem Fahrzeugtyp führt dies zu ungünstigeren Einstiegsverhältnissen. Aufgrund der Lage des Bahnsteigs im Vorsignalabstand zum Einfahrsignal des Bahnhofes Senden wird ein zusätzlicher Vorsignalwiederholer benötigt.

Standort „Heerstraße“

Der beantragte Haltepunkt befindet sich für den Standort „Heerstraße“ auf der nördlichen Seite der Bahnstrecke Senden - Weißenhorn, westlich der Heerstraße. Diese Straße dient als Zufahrt zu den Aussiedlerhöfen südlich der Bahnstrecke sowie zu den Kleingärten und landwirtschaftlichen Flächen in diesem Bereich. Die Straßenbreite beträgt an der engsten Stelle im Bereich der Kirche rund 4,5 m und ist bereits heute auf 30 km/h begrenzt. Zukünftig

tig soll die Heerstraße als Zugang zum Haltepunkt bzw. als Zufahrt zur P+R-Anlage des geplanten Haltepunkts mit 23 Parkplätzen dienen. Die P+R-Anlage liegt neben dem alten Sportplatz und soll über einen Gehweg mit dem Haltepunkt verbunden werden. Der Gehweg entlang der Heerstraße wird so gestaltet, dass ein Eingriff in den Baumbestand vermieden wird. Die mittlere Distanz vom P+R-Platz zum Bahnsteig beträgt rund 140 m. Von der angrenzenden Bebauung ist der gesamte Bahnsteig einsehbar. Dauerhafter Grunderwerb von Dritten ist für diesen Standort nicht notwendig. Die P+R-Anlage befindet sich auf städtischem Grund.

Das nähere Einzugsgebiet für diesen Standort bis 750 m erstreckt sich über den alten Ortskern mit Johann-Glocker-Straße sowie Römerstraße und den von ihr abzweigenden Straßen. In diesem Gebiet wohnen insgesamt 1.160 Menschen.

Durch das weitere Einzugsgebiet des Haltepunktes bis 1.000 m ist ein Großteil von Wullenstetten erschlossen (siehe Abbildung 2). Nur die sich im Norden bzw. Nordosten befindenden Straßenzüge liegen außerhalb dieses Einzugsgebietes. Diese sind insbesondere die Straßen Herbartstraße, Max-Planck-Straße, Albert-Schweizer-Straße, Am Waldblick und die Sudetenstraße. Das geplante Wohngebiet „Am Stadtpark“ ist bei dieser Betrachtung auch teilweise erschlossen. Innerhalb des Einzugsgebietes von 1.000 m leben insgesamt 2.560 Anwohner, inklusive der erschlossenen Bereiche des geplanten Wohngebietes. Insgesamt werden bei einer vollständigen Besiedlung des neuen Wohngebietes für diesen Standort 345 Personenfahrten pro Werktag prognostiziert. Diese Fahrtenanzahl reduziert sich auf 326 (-5,5%) Personenfahrten pro Werktag, falls die Aufsiedlung des Wohngebietes nur bis zu 50% erfolgt.

Der Bahnsteig kann für diesen Standort in der Gerade errichtet werden, wodurch sich keine negativen Auswirkungen auf das Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante ergeben. Da der Bahnsteig außerhalb des Vorsignalabstandes zum Einfahrsignal in den Bf Senden liegt, wird kein zusätzlicher Vorsignalwiederholer benötigt.“

Die Regierung von Oberbayern beurteilt die Genehmigungsfähigkeit des Haltepunktes Wullenstetten wie folgt:

1. Verkehrswirksamkeit:

Der Standort Heerstraße weist im näheren Einzugsgebiet (bis 750 m Entfernung) eine etwas geringere Zahl an Wohnbevölkerung auf als der Standort Unter der Halde, im weiteren Einzugsgebiet (bis 1 km) eine etwas höhere Zahl. Der Standort Unter der Halde wird hierbei konkurriert vom vorhandenen Bahnhof Senden der Deutschen Bahn AG (Abstand etwa 1 km). Die Berechnung für den Standort Unter der Halde geht dabei von der vollständigen Errichtung des derzeit geplanten neuen Wohnviertels „Am Stadtpark“ aus. Der Unterschied in der Verkehrswirksamkeit, gemessen an der prognostizierten Fahrgastzahl, beträgt etwa 10 % zu Gunsten des Standorts Unter der Halde.

2. Eisenbahntechnische Gesichtspunkte:

Standort Unter der Halde, Bahn-km 1,305 – 1,445

a) Mit dem Standort Unter der Halde wären häufigere Verzögerungen im Fahrtablauf verbunden.

Der Haltepunkt Unter der Halde käme zwischen dem Vorsignal „b“ (km 1,610) und dem Hauptsignal „B“ (km 0,910) des Bahnhofs Senden zu liegen.

Dies hätte betriebliche Erschwernisse für Züge in Fahrtrichtung Senden zur Folge, insbesondere eine Verlängerung der Fahrzeit durch eine sich aus der Signalkonfiguration ergebende Geschwindigkeitsbeschränkung. Der Richtung Senden verkehrende Zug erhält ggf. am Einfahrvorsignal „b“ das Signalbild Vr0 („Halt erwarten“). Damit wird ihm aufgetragen, vor dem Hauptsignal „B“, in 700 m Entfernung gelegen, stehenzubleiben. Hierbei muß der Lokführer, überwacht durch das Geschwindigkeitsüberwachungssystem PZB, den Zug verlangsamen. Wird hierbei eine Geschwindigkeit von 10 km/h für 15 sek. unterschritten – wie

dies beim Halt am Bahnsteig Unter der Halde der Fall wäre – darf nicht wieder über einen Wert von 45 km/h beschleunigt werden, und zwar nicht nur bis zum Einfahrsignal „B“ selbst, sondern nach dessen Wechsel auf das Signalbild Hp1 oder Hp2 („Fahrt“) auch für die folgenden 1000 m (das bedeutet bis Bahn-km 0,360, etwa Bahnsteigbereich des Bahnhofs Senden). Dies ergibt sich aus der erneuten automatischen Geschwindigkeitsprüfung am Einfahrsignal „B“ aufgrund der dortigen Vorsignaltafel für die Ausfahrtsignale N3 bis N5 des Bahnhofs Senden in Richtung Ulm. Da eine Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit eine Zwangsbremmung auslösen würde und die Geschwindigkeitsmesseinrichtung der Fahrzeuge keine Ablesung auf den Kilometer genau zulässt, fahren die Lokführer in vergleichbaren Fällen mit ca. 40 km/h; dies ist auch für den vorliegenden Fall zu erwarten. Diese Fahrt über eine längere Strecke mit geringer Geschwindigkeit ist den Fahrgästen schwer zu vermitteln.

b) Ferner müsste am Standort Unter der Halde ein weiteres Signal (sog. Vorsignalwiederholer) aufgestellt und in die Sicherungsanlage der DB Netz AG integriert werden, das dem Lokführer nach dem Halt am Bahnsteig die Stellung des Einfahrsignales B nochmals ankündigt. Die Kosten hierfür betragen nach Schätzung der Regierung von Oberbayern ca. 35.000 EUR.

c) Der Bahnsteig Unter der Halde bietet weniger sichere und komfortable Einstiegsverhältnisse. Er käme im Gleisbogen mit $R = 1000$ m zu liegen. Unter Zugrundelegung des Planungsregelwerks (hier DB-Richtlinie 813.0201) ergibt sich ein aufgrund des Bogenzuschlages zu vergrößernder Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug. Dies hat ungünstigere Einstiegsverhältnisse zur Folge, nämlich eine größere Spalte zwischen Fahrzeug und Bahnsteig. Der Gleisbogen weist auch eine Überhöhung auf. Das bedeutet, dass die Schienenfahrzeuge leicht um die Längsachse geneigt am Bahnsteig stehen würden und sich der Fußboden im Fahrzeug ebenfalls in der Neigung befindet.

Standort Heerstraße, Bahn-km 1,982 – 2,282

Der Haltepunkt Heerstraße liegt außerhalb des Vorsignalabstandes zum Hauptsignal B des Bahnhofs Senden. Die Züge können nach dem Halt an der Heerstraße wieder bis zur zulässigen Streckengeschwindigkeit beschleunigen, bis sie durch das Einfahrvorsignal „b“ ggf. eine noch nicht freigegebene Einfahrt angezeigt bekommen. Aus einer zunächst nicht freigegebenen Einfahrt in den Bahnhof Senden ergeben sich keine über das Einfahrsignal „B“ hinausreichenden Geschwindigkeitseinschränkungen.

Der Haltepunkt Heerstraße liegt zu etwa 45 % seiner Länge im geraden Gleis, zu etwa 40 % in einem Übergangsbogen und zu etwa 15 % im Gleisbogen $R = 1005$ m. Die Einstiegsverhältnisse sind damit auf etwa der halben Länge nicht durch eine Lage im Bogen beeinträchtigt.

3. Gesamtergebnis:

Ein Haltepunkt Unter der Halde ist insgesamt ungünstiger als ein Haltepunkt an der Heerstraße. Der Haltepunkt am Standort Heerstraße ermöglicht eine flüssigere Verkehrsabwicklung aufgrund der signaltechnischen Gegebenheiten und bessere Einstiegsverhältnisse durch die Lage des Bahnsteigs teilweise am geraden Gleis. Die Prognose einer etwas höheren Verkehrswirksamkeit eines Haltepunkts Unter der Halde beurteilt die Regierung von Oberbayern als weniger gewichtig.

D. Auswirkungen des Vorhabens, Berücksichtigung öffentlicher Belange

Allgemeines

Der Planfeststellungsantrag der SWU Verkehr GmbH umfaßt die Erteilung von Genehmigungen für den Bau von Bahnsteigen einschließlich deren Entwässerungseinrichtungen, für die Änderung von Bahnübergängen einschl. Herstellung von Bahnübergangs-Signalanlagen, für die Schließung eines Bahnübergangs, die Herstellung der P&R-Plätze Wullenstetten und Witzighausen sowie die Änderung der Gleisanlagen im Bahnhof Weißenhorn.

Arbeiten zur Instandhaltung der bereits vorhandenen Anlagen, u. a. der Entwässerungseinrichtungen entlang der Strecke, sowie der Rückschnitt der Vegetation gemäß dem eisenbahntechnischen Regelwerk sind Pflichten des Eisenbahnbetreibers gemäß dem allgemein geltenden Eisenbahnrecht und damit nicht gesondert planfeststellungspflichtig.

Grundstücke

Die Antragstellerin hat dargelegt, dass ihr die für das Vorhaben einschließlich der notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen benötigten Grundstücke zur Verfügung stehen. Mit der Inanspruchnahme von Grundstücken, die nicht im Eigentum der Antragstellerin stehen, besteht nach ihrer Angabe seitens der Eigentümer Einverständnis. Einwendungen hierzu wurden im Verfahren nicht erhoben.

Eisenbahnrecht

Die eisenbahntechnische Prüfung hat ergeben, dass die vorgelegte Genehmigungsplanung aus eisenbahntechnischer Sicht für die Zwecke der Planfeststellung vollständig ist, und keine unzulässigen Planungsgrößen verwendet wurden. Der Entscheidung liegt auch zugrunde, dass alle einschlägigen Rechtsvorschriften beachtet werden sowie das allgemein anerkannte technische sowie das berufsgenossenschaftliche Regelwerk angewandt wird.

Die eisenbahnfachlichen Nebenbestimmungen werden zur Einhaltung der bautechnischen Standards und zur Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung angeordnet.

Ein Signal- bzw. Streckensicherungssystem einzubauen, das eine Bedienung der Strecke mit mehreren Zügen gleichzeitig ermöglicht, damit auch der Güterverkehr oder Sonderzüge tagsüber abgefertigt werden könnten, wurde vereinzelt im Verfahren der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung verlangt. Es besteht jedoch keine eisenbahnrechtliche Grundlage, den Vorhabensträger hierzu zu verpflichten.

Umweltauswirkungen des Vorhabens

Eine gesonderte Prüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist für das Vorhaben nicht erforderlich.

Auf Grund von § 3c Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m. Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls anzustellen.

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, Landschaftsschutzgebiete, ebenso keine Natura 2000-Gebiete (FFH bzw. Europäische Vogelschutzrichtlinie).

Die Antragstellerin legte eine ausführliche Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) vor. Diese führt eine Reihe von Beeinträchtigungen auf, die insgesamt aber nicht als erheblich eingestuft werden.

Im einzelnen:

Schutzgut Boden:

Eingriff in das Schutzgut Boden durch den Verlust und die Beeinträchtigung (Neuversiegelung) von Böden mit Bedeutung als Standort für natürliche Vegetation. Diese erfolgt punktuell an den Standorten der neuen Bahnsteige und der P&R-Anlagen (ca. 0,2 ha) sowie dort, wo Straßenverkehrsflächen an Bahnübergängen ausgeweitet werden (ca. 0,1 ha). Insgesamt werden ca. 0,3 ha Fläche neu versiegelt.

Schutzgut Wasser:

Für das Schutzgut Wasser sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Im Bereich der Bahnsteige und P&R-Anlagen anfallendes Oberflächenwasser wird vor Ort versickert.

Schutzgut Klima, Luft:

Neue Schienenverkehrswege werden nicht hergestellt. An neuen Straßenverkehrsflächen kommen die P&R-Anlagen Wullenstetten und Witzighausen hinzu. Die Auswirkungen der dort verkehrenden Pkw und Krafträder auf das Schutzgut Klima/Luft werden als nicht erheblich bewertet.

Schutzgut Flora und Fauna:

Der Eingriff in das Schutzgut Tiere und Pflanzen durch die Gesamtheit der im Zuge des Vorhabens vorgesehenen Maßnahmen wird als erheblich bewertet. Ein beträchtlicher Teil davon sind Arbeiten zur Streckeninstandhaltung wie Gehölzrückschnitt und Freiräumen der Bahngräben, die unabhängig von der beantragten Erhaltung der Strecke von Bahnbetreibern turnusmäßig durchzuführen sind. Nach Abschluß der Maßnahmen steht der nicht zur Versiegelung bestimmte Teil der betroffenen Flächen auch künftig als Standort bzw. Lebensraum zur Verfügung.

Schutzgut Landschaftsbild/Erholungsnutzung:

Das Vorhaben der Änderung und Ergänzung der Bahnanlagen stellt insgesamt keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar, in das die Bahnstrecke seit ihrer Herstellung im Jahr 1878 integriert ist.

Schutzgut Mensch:

An neuen Straßenverkehrsflächen kommen die P&R-Anlagen Wullenstetten und Witzighausen hinzu. Die Lärm- und Schadstoffemissionen der dort verkehrenden Pkw und Krafträder auf das Schutzgut Mensch werden als nicht erhebliche Beeinträchtigungen bewertet.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter:

Hier wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Die Antragsunterlagen sehen eine Reihe von Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen vor. Die Vorhabensträgerin wird zu deren Verwirklichung verpflichtet. Trotz umweltrelevanter Konflikte wird deshalb im Ergebnis von einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens ausgegangen.

Unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien ist nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinn des § 3c Abs. 1 UVPG zu rechnen.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich bei der Genehmigung des Vorhabens auf die umweltrelevanten Aussagen im Antrag, die Stellungnahme des Landratsamts Neu-Ulm als zuständiger Umweltbehörde sowie die zusätzliche Überprüfung verschiedener Themen durch die Fachstellen der Regierung von Oberbayern.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen der Feststellung der Pläne nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde hat dies am 07.12.2012 im Amtsblatt der Regierung von Oberbayern öffentlich bekanntgemacht.

Bauplanungsrecht und Bauordnungsrecht

Die Flächen, auf denen Bahnsteige errichtet werden sollen, sind in den Flächennutzungsplänen zutreffend nachrichtlich als Bahnanlagen dargestellt. Die Flächen, auf denen die P&R-Anlagen entstehen sollen, stehen im Eigentum der Stadt Senden. Die Fläche der P&R-Anlage Wullenstetten dient bereits jetzt als Parkplatz einer nur unregelmäßig genutzten Sportanlage; die Fläche der P&R-Anlage Witzighausen ist derzeit als Ackerfläche genutzt.

Naturschutz einschließlich Artenschutz

Die Flächen, auf denen das Vorhaben verwirklicht werden soll, sind weitgehend bereits als Eisenbahnbetriebsanlage in Betrieb. Neu überplant werden die Flächen der P&R-Anlagen Wullenstetten und Witzighausen.

Die Vorhabensträgerin hat den Antragsunterlagen einen Landschaftspflegerischen Begleitplan beigelegt.

Mit der Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplans werden die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur ausgeglichen. Die untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Neu-Ulm hat sich mit den vorgesehenen Maßnahmen einverstanden erklärt.

Immissionsschutz

Mit den Antragsunterlagen wurde eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt (Anlage 15.1).

Die Berechnung und Beurteilung von Geräuschen des Schienenverkehrs, die durch Neubau und Änderung von Schienenwegen hervorgerufen werden, regelt die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung).

Eine Änderung von Gleisanlagen ist vorliegend beantragt, nämlich der Abbruch und um ca. 1,5 m verschobene Neubau des Gleises 1 im Bahnhofsbereich Weißenhorn.

Die Berechnung und Beurteilung von Geräuschen des Straßenverkehrs, die durch Neubau und Änderung von Straßen hervorgerufen werden, regelt ebenfalls die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung).

Es ist beantragt, nahe der Bahnsteige in Wullenstetten und Witzighausen Parkplätze mit Zufahrtswegen zu errichten.

Vorliegend war zu untersuchen, ob die vom Betrieb des verlegten Gleises 1 in Weibenhorn und der P&R-Anlagen ausgehenden Lärmimmissionen die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) zur Tagzeit und 49 dB(A) zur Nachtzeit an Wohnanwesen überschreiten werden.

Nach Anlage 2 zur 16. BImSchV ist bei der Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen eine Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringen Störwirkung des Schienenverkehrslärms in Ansatz zu bringen. Die Beurteilung der Geräuschsituation hat für die über die gesamte Tag- (06:00 bis 22:00 Uhr) und Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) gemittelten Schalldruckpegel auf Basis der in § 2 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte zu erfolgen. Eine Beurteilung der Schienenverkehrsgeräuschsituation anhand von Einzelereignissen und Maximalpegeln (z. B. analog zur Beurteilungspraxis des Fluglärms) ist in der 16. BImSchV nicht vorgesehen.

Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte schalltechnische Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die vom Betrieb des verlegten Gleises 1 und der P&R-Anlagen ausgehenden Lärmimmissionen die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) zur Tagzeit und 49 dB(A) zur Nachtzeit an keinem Wohnanwesen überschreiten.

Nach Prüfung durch die Regierung von Oberbayern sind Durchführung und Ergebnis des schalltechnischen Gutachtens nicht zu beanstanden.

Insgesamt ergibt die rechtliche Bewertung der schalltechnischen Untersuchung, dass Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

Wasserrecht

Die beabsichtigte Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers stellt eine Benutzung des Grundwassers im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) dar. Die Benutzung eines Gewässers bedarf gemäß § 8 Abs. 1 WHG grundsätzlich der Erlaubnis oder der Bewilligung. Die Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung für das Vorhaben ist gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG beim Einleiten von Stoffen in Gewässer unzulässig. Gemäß § 15 Abs. 1 WHG kann jedoch eine gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers besteht. Die gehobene Erlaubnis dient dazu, die Rechtsstellung des Gewässerbenutzers gegenüber Abwehransprüchen Dritter im Vergleich zur beschränkten Erlaubnis (vgl. Art. 15 des Bayer. Wassergesetzes - BayWG) stärker abzusichern (vgl. § 16 Abs. 1 WHG). Auf die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis hat der Antragsteller keinen Rechtsanspruch. Die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis steht im Ermessen der zuständigen Behörde.

Da der Betrieb der Personenbahnsteige und der P&R-Plätze auch einen ordnungsgemäßen Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser erfordert und die Abwasserbeseitigung für die Realisierung des Vorhabens von hoher Bedeutung ist,

wird für die Versickerung von Niederschlagswasser im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde (Landratsamt Neu-Ulm) eine gehobene Erlaubnis erteilt.

Die fachliche Prüfung der Antragsunterlagen im Hinblick auf die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis im Sinne des § 12 WHG erfolgte durch das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Dienststelle Krumbach.

Zum fachgerechten Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser werden die Nebenbestimmungen unter 3.3 angeordnet.

Straßenverkehrsrecht

Die Nebenbestimmungen unter 3.4 dieses Beschlusses ergeben sich aus der Prüfung der Antragsunterlagen durch das Landratsamt Neu-Ulm als unterer Verkehrsbehörde.

Für die Bahnstrecke Senden – Weißenhorn wurde, seit sie von der SWU Verkehr GmbH betrieben wird, noch keine Bahnübergangsschau der Straßenverkehrsbehörden durchgeführt. Diese hat zum Ziel, jeden Bahnübergang einzeln auf die Ordnungs- und Zweckmäßigkeit der Straße, der Bahnanlage, der Beschilderung und ggf. der Sichtflächen zu prüfen. Teilnehmer sind die Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträger, die Polizei, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnaufsichtsbehörde. Die Regierung von Oberbayern rät, im Zuge der Eröffnung der Bahnstrecke eine Bahnübergangsschau abzuhalten (vgl. Hinweise am Schluß dieses Beschlusses)

Straßen- und Tiefbau

Die im Antrag dargestellte Kuppen- und Wannenausrundung der Straßenoberfläche des Bahnübergangs Weißenhorn, Daimlerstraße (Bahn-km 7,877) war vorgesehen, um die bisher vorhandenen Neigungswechsel in der Gradienten unmittelbar vor und nach den Gleisen im Rahmen der Möglichkeiten besser auszurunden, ohne die Gleise verändern zu müssen. Die Stadt Weißenhorn als Straßenbaulastträgerin hat jedoch erklärt, dass die Neigungswechsel in der Gradienten belassen werden sollen. Die SWU Verkehr GmbH hat daraufhin ihren Antrag insoweit zurückgenommen. Damit hat sich der den Umbau darstellende Plan 8.7.2 erledigt; im Plan 8.7.1 wird ein Korrekturbeitrag vorgenommen.

E. Würdigung der Einwendungen

Es wurden von verschiedener Seite Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

1.

Verschiedene Einwander sprechen sich gegen die Schließung des Bahnübergangs des öffentlichen Weges Im Gerinne (Bahn-km 1,841) in Wullenstetten aus. Darunter sind auch die Inhaber eines an dieser Straße gelegenen landwirtschaftlichen Betriebs, die geltend machen, bei einer Schließung wirtschaftliche Nachteile durch die notwendigen Umwegfahrten von ca. 250 m pro Fahrt zu erleiden. Zur Entlastung der Engstelle bei der Kirche müsse außerdem ein Wirtschaftsweg direkt nördlich der Bahnstrecke errichtet werden.

Die Antragstellerin führt im Erläuterungsbericht aus, die Schließung erfolge in Abstimmung mit der Stadt Senden als Straßenbaulastträgerin. Die Kosten für einen

Erhalt und Ausbau des Bahnüberganges km 1,841 betragen ca. 300.000 EUR, hinzu kämen jährliche Unterhaltsaufwendungen von ca. 5.000 EUR.

a) Auswirkungen auf die Allgemeinheit.

Die Regierung von Oberbayern verkennt nicht, dass durch die Beseitigung des Bahnübergangs die bestehende Wegeverbindung unterbrochen wird. Jedoch sind die dadurch bedingten Umwege zumutbar, auch für Fußgänger, Radfahrer und Reiter. Ein ausreichender Ersatz besteht im Bahnübergang Heerstraße (Bahn-km 2,149). Der nötige Umweg für Personen, die nördlich der Bahn wohnen und sich südlich der Bahn begeben wollen, beträgt je nach Wohnlage und Ziel einige hundert Meter bis etwa einen Kilometer und führt über die Johann-Glocker-Straße und Heerstraße. Die sich für die Einwender aus dem Wegfall des Bahnübergangs ergebenden Umwege sind zumutbar, insbesondere für die hier weit überwiegende Nutzung im Rahmen des Freizeitverkehrs. In ihrem grundrechtlich geschützten Anliegergebrauch werden sie nicht verletzt, da die Verbindung ihrer Grundstücke zum öffentlichen Wegenetz bestehen bleibt. Ein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer besonders vorteilhaften Verkehrswegeverbindung besteht nicht. Zudem ist hier nicht die Erschließung der Wohngrundstücke der Einwender im baurechtlichen Sinn betroffen. Nach allgemeiner Lebenserfahrung geht die Regierung von Oberbayern davon aus, dass Freizeitverkehr sich grundsätzlich ohne besondere Schwierigkeiten auf geänderte Verkehrsverbindungen zu den gewünschten Zielen einstellen kann. Stellt die Fortbewegung selbst das Ziel der Verkehrsteilnahme dar (Spaziergang/Spazierfahrt), so wird in der Regel auf andere verfügbare Wegstrecken ausgewichen. Die Wegstrecke über die Johann-Glocker-Straße und Heerstraße zu den Flächen südlich der Bahnstrecke weist keinen Durchgangsverkehr auf und erscheint der Regierung von Oberbayern nach mehrfacher Ortseinsicht als geeignet für den Freizeitverkehr.

b) Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb Im Gerinne:

Eine ins Gewicht fallende Einschränkung des landwirtschaftlichen Betriebes durch das Vorhaben ist nicht zu erkennen, da den Einwendern keine Rechtsposition auf Beibehaltung des Bahnübergangs zusteht. Der Bahnübergang Im Gerinne stellt für die Einwender lediglich eine günstige Verkehrslage dar, was die Verbindung zwischen der Hofstelle und den zu bewirtschaftenden landwirtschaftlichen Grundstücken angeht. Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat der Anlieger einer Straße jedoch keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibt. Hat eine Planung die Verschlechterung der für ein Grundstück bisher bestehenden günstigen Verkehrsverhältnisse zur Folge, so wird der Anlieger dadurch grundsätzlich nicht in seinen Rechten verletzt (BVerwG vom 28.1.2004 NVwZ 2004, 990; BVerwG vom 21.12.2005 NVwZ 2006, 603).

Ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang, so die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Haben die Einwender danach keinen selbstständigen Anspruch auf Aufrechterhaltung der ihnen günstigen Bahnüberquerung, so heißt dies gleichwohl nicht, dass ihre Anliegerinteressen rechtlich unerheblich wären. Den mit der ersatzlosen Beseitigung des Bahnübergangs für landwirtschaftliche Fahrzeuge verbundenen Erschwernissen der Zuwegung zu den jeweiligen Betriebsgrundstücken kommt vorliegend jedoch nur ein geringes Gewicht zu.

Die Regierung von Oberbayern ist der Ansicht, dass den Inhabern des Landwirtschaftsbetriebs Im Gerinne der mit der Schließung des Bahnübergangs verbundene Umweg zumutbar ist; verbleibende Nachteile sind entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Kosten der Umwegfahrten mit Kraftfahrzeugen. Die Nachteile einer Änderung der bisherigen günstigen Verkehrslage sind hinzunehmen, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen. Ein Ersatzweg ist dabei nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (BVerwG vom 21.12.2005 NVwZ 2006, 603).

Die Umweglänge von einfach etwa 250 m, die die Betriebsinhaber geltend machen, ist weder für die Bewältigung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen noch für das Führen oder Reiten von Pferden unzumutbar. Auch stellt sie keine erhebliche wirtschaftliche Belastung dar.

Die Umwegstrecke begegnet auch keinen rechtlichen Bedenken, als es um die Zumutbarkeit der Umwegstrecken unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit geht. Dabei handelt es sich nicht nur um einen Belang des Allgemeinwohls, sondern auch um einen den Einwendern zuzurechnenden Belang, da sie als Verkehrsteilnehmer von erhöhten Unfallgefahren ebenfalls betroffen wären. Es handelt sich um Gemeindestraßen, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

Ein Verbot für bestimmte Verkehrsarten besteht nicht; teilweise ist die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Bei verschiedenen Ortsterminen ist die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis gekommen, dass insbesondere die Heerstraße – deren Eignung von verschiedenen Einwendern in Frage gestellt wird – eine genügend übersichtliche Führung aufweist, so dass auch ein künftig höheres Verkehrsaufkommen durch den Fahr- und Fußgängerverkehr zur Bahnhaltestelle ebenso wie durch den Verkehr, der bisher den Bahnübergang Im Gerinne benutzte, abgewickelt werden kann.

Die Stadt Senden ist Trägerin der Straßenbaulast und örtliche Straßenverkehrsbehörde für die Umwegstrecke.

Bei einer Beibehaltung des Bahnübergangs hätte die Stadt Senden nach den Bestimmungen des §13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ein Drittel der Aufwendungen für die erforderliche technische Sicherung zu übernehmen. Die weiteren Drittel sind nach dieser Bestimmung vom Bahnbetreiber sowie vom Land (hier: Freistaat Bayern) zu tragen.

Die Stadt Senden erhob im Verfahren keine Bedenken gegen die Schließung des Bahnübergangs Im Gerinne. Auf Nachfrage der Regierung von Oberbayern im Erörterungstermin erklärte sie dies ausdrücklich. Die Regierung geht daher davon aus, dass der Verlegung des Verkehrs auf die Johann-Glocker-Straße und Heerstraße nichts entgegensteht. Im übrigen sind auf diesen Straßen bereits heute alle Verkehrsarten vertreten. Ein Miteinander von Fußgängern, Reitern, landwirtschaftlichem Verkehr und anderem Kraftverkehr ist bereits heute gegeben und zu bewältigen. Besonders den Fahrern großer Fahrzeuge wie Landmaschinen obliegt es dabei, in ihrem Verhalten Rücksicht zu nehmen auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Dem landwirtschaftlichen Betrieb Im Gerinne sind die Gegebenheiten auf diesen Straßen bekannt, nachdem seine Fahrzeuge bereits heute dort verkehren, wie die Regierung bei ihren Ortsterminen festgestellt hat.

Aus den vorgenannten Gründen kommt es auch nicht in Betracht, die Vorhabens-trägerin zu Errichtung und Unterhalt eines Wirtschaftsweges direkt nördlich der Bahnstrecke zu verpflichten. Die SWU Verkehr GmbH hat unabhängig davon die Rahmenbedingungen und Kosten im Vorfeld der Antragstellung ermittelt. Hier-nach würden Kosten von etwa 100.000 EUR für die bauliche Herstellung entste-hen. Nach Angabe der SWU Verkehr GmbH hätten die Eigentümer der benöti-gten Flächen eine Flächenveräußerung abgelehnt. Eine Verpflichtung der Eigen-tümer, Eingriffe in private Grundstücksflächen hinzunehmen, um einen solchen Verbindungsweg herzustellen, kann die Planfeststellungsbehörde nur aus zwin-genden Gründen des öffentlichen Interesses aussprechen. Diese sind vorliegend nicht gegeben, da die – geringen -Verkehrsaufgaben des entfallenden Bahn-übergangs Im Gerinne vollständig von der Verbindung Johann-Glockner-Straße - Heerstraße bewältigt werden können.

2.

Bei der Regierung von Oberbayern sind Unterschriftenlisten auf der Grundlage ei-nes Vordrucks eingegangen, die von Personen aus dem gesamten Stadtgebiet Senden mit Namen versehen und unterzeichnet wurden. Ein Ersteller oder Inver-kehrbringer des Vordrucks ist darauf nicht genannt.

Im Vordruck wird erklärt, die Unterzeichner seien gegen die Reaktivierung der Bahnstrecke Senden – Weißenhorn.

Die Begründung lautet im wesentlichen:

- a) *Nicht zumutbare Lärmbelästigung; es würden zukünftig für den Personen-verkehr im Tageszeitraum (zwischen 6:00 und 22:00 Uhr) insgesamt 32 Fahrten und im Nachtzeitraum insgesamt 6 Fahrten (in beide Richtungen), zeitweise mit Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten, stattfinden. Der Güterverkehr werde mit derselben Frequentierung wie im Bestand in den Nachtzeitraum verlegt*
- b) *Erhöhte Luftverschmutzung, da der Zug mit Diesel betrieben wird. Die Zug-kilometer kommen zu den Buskilometern, der auch mit Diesel fährt, dazu. Also doppelter Dieserverbrauch und das heißt doppelte Luftverschmutzung*
- c) *Drei sichere und gut erreichbare Bushaltestellen werden eingestellt auf Kos-ten der guten und schnellen Erreichbarkeit und der Sicherheit*
- d) *Der einzige Haltepunkt in Wullenstetten ist viel zu weit entfernt vom Ort und besonders für weibliche Fahrgäste bei Dunkelheit nicht zumutbar. Dieser Haltepunkt ist auch für ältere Menschen die schlecht zu Fuß sind, unzumut-bar*
- e) *Das geplante Nahverkehrskonzept bringt den Bürgern von Wullenstetten und Witzighausen in erster Linie gravierende Nachteile*
- f) *Einen geeigneten Zugang/Zufahrt zur Bahnlinie in Wullenstetten gibt es nicht. Weder Halde noch Heerstraße sind geeignet. Zu schmal für Gegen-verkehr und keine Möglichkeit für einen Fußweg. Dieser aber ist zwingend für die Sicherheit der Bürger*
- g) *Der Bahnübergang Am Gerinne in Wullenstetten darf nicht geschlossen werden da er stark frequentiert wird durch Reiter (Koppeln sind alle hinter der Bahnlinie), landwirtschaftliche Maschinen (Traktoren usw), Fußgänger, Radfahrer, Spaziergänger*
- h) *Die Reaktivierung kostet die Stadt Senden 600.000.- Euro oder mehr. Das jährliche Defizit der Bahn von 500.000.- Euro kommt Jahr für Jahr dazu. Es entstehen ferner Kosten in unbekannter Höhe für eine Lösung am Bahn-übergang Senden/Hauptstraße. Das Ganze wird ein Fass ohne Boden und das alles bei einer momentanen Verschuldung von etwa 20 Millionen Euro.*

Bei der Regierung von Oberbayern sind weitere Einwendungsschreiben von Privatpersonen aus Senden-Wullenstetten eingegangen. Die Personen wohnen in der Heerstraße, Johann-Glocker-Straße, Schützstraße, am Kirchenweg, Rehweg sowie Im Gerinne. Ferner hat auch eine Privatperson aus Weißenhorn Einwendungen erhoben.

Diese Personen führen jeweils einige der oben unter a) bis h) genannten Gesichtspunkte und der folgenden weiteren an:

- i) *Anlieger der Heerstraße befürchten die Verschmutzung ihres Grundstücks durch Abfälle, die von Verkehrsteilnehmern weggeworfen werden, die Beschädigung ihres Gartenzauns durch Verkehrsteilnehmer sowie verstärkten Vandalismus am Denkmal „Käppele“.*
- j) *Anlieger der Heerstraße befürchten nachteilige Einwirkungen auf ihr Gebäude durch Erschütterungen aus dem Schienenverkehr.*
- k) *Anlieger der Heerstraße befürchten nachteilige Einwirkungen auf ihr Gebäude bzw. die Vergrößerung von Rissen an ihrer Gartenmauer durch Einwirkungen des verstärkten Straßenverkehrs auf der Heerstraße.*
- l) *Die Bewohner eines Anwesens an der Heerstraße befürchten Überflutungsschäden aufgrund der Entwässerung des Bahnsteigs auf die angrenzende Wiese.*
- m) *Die Eigentümerin einer landwirtschaftlichen Fläche an der Heerstraße befürchtet eine Minderung von Ernteerträgen während der Bauzeit, eine Veräussung durch die Entwässerung des Bahnsteigs, allgemein eine Wertminderung sowie Einschränkung der Verpachtungsmöglichkeiten.*
- n) *Ein Einwohner aus Weißenhorn befürchtet, dass die direkte Busverbindung von Weißenhorn nach Ulm entfallt und auch im Ortsgebiet von Weißenhorn weniger Busverbindungen bestünden.*
- o) *Der Bau des Haltepunkts Wullenstetten an der Heerstraße erzeuge ein erhöhtes Straßenverkehrsaufkommen auf der Heerstraße, wofür diese nicht ausgelegt sei. Die Benutzung der Heerstraße durch Fußgänger werde gefährlicher. In verschiedenen Teilstrecken der Heerstraße sei ein Halteverbot nötig.*
- p) *Es bestehe eine Unfallgefahr darin, dass bei Schließung des Bahnübergangs Im Gerinne Personen das Gleis an unzulässiger Stelle überqueren.*
- q) *Aufgrund des verstärkten Zugverkehrs sei eine Haltung von Tieren nur noch im Haus möglich, damit diese nicht von den Zügen überfahren würden.*

Die Regierung von Oberbayern bewertet diese Einwendungen wie folgt:

zu a) und b)

Gesetzliche Vorschriften über zulässige Schall- und Abgasemissionen von Schienenfahrzeugen bestanden lange Zeit nicht; für neu zu bauende Fahrzeuge wurden sie in den letzten Jahren europaweit in Kraft gesetzt.

Fahrzeuge, die einmal eine Zulassung erhalten haben, dürfen ohne Einschränkung weiter betrieben werden. Sie sind in ordnungsgemäßem Zustand zu halten und den vorgeschriebenen Untersuchungen zu unterziehen. Nachrüstpflichten bestehen nur z.B. für Funkanlagen, Zugsicherungseinrichtungen und ähnliche Bestandteile der jeweils aktuellen betrieblichen Sicherheitsstandards im Eisenbahnnetz.

Bahnanlagen dürfen – ebenso wie die Fahrzeuge – im einmal genehmigten Umfang weiter betrieben werden. Auch den Bahnbetreibern, wie jedem Bauherrn, bietet ihre Baugenehmigung einen sehr weitgehenden Schutz vor späteren Nachforderungen.

Nachforderungen können von den Behörden nur gestellt werden, wenn konkrete Nachrüstpflichten oder andere Einschränkungen gesetzlich festgelegt wurden. Dies ist in Bezug auf Eisenbahnlärm, Fahrzeugabgase und Betriebszeiten auf bestehenden Bahnanlagen momentan aber nicht der Fall. Für solche Einschränkungen gibt es zur Zeit keine Rechtsgrundlage; die Aufsichtsbehörde könnte sie nicht anordnen. Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) mit den darin genannten Grenzwerten gelten für die Berechnung und Beurteilung von Geräuschen des Schienenverkehrs, die von Neubau- und Änderungsvorhaben hervorgerufen werden, und die Genehmigungsfähigkeit von Neu- und Umbauten. Näheres hierzu siehe oben unter **D** – Immissionschutz.

Die Eisenbahnstrecke Senden - Weißenhorn genießt daher in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht Bestandsschutz. Eine Untersuchung der Lärmimmissionen bei erhöhtem Zugaufkommen ist deshalb nicht erforderlich.

Die lärmtechnischen Untersuchungen für die neu hinzukommenden Anlagen der P&R-Plätze ergaben ebenfalls keine Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte. Schallschutzmaßnahmen werden somit nicht erforderlich.

Die vorgesehenen baulichen Maßnahmen, mittels Bettungsreinigungsmaschine und Vlieseinlage oder Geokunststoff den Bahnkörper zu stabilisieren, sind übliche Standardmaßnahmen zum Unterhalt und zur Instandhaltung von Bahnstrecken. Eine rechtlich relevante Änderung der Lärmsituation stellt dies nicht dar.

Die Belastungen für das Wohlbefinden der Anwohner, die sich aus dem Wohnen neben einem Bahnhof oder einer Eisenbahnstrecke ergeben können, sind von diesen also grundsätzlich hinzunehmen.

Das prognostizierte Fahrgastaufkommen des geplanten Schienennahverkehrs läßt wegen der damit verbundenen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs insgesamt in der Summe eine Verringerung der Luftschadstoffbelastung erwarten. Im Übrigen sind auch moderne Dieseltriebwagen mit Partikelfiltern ausgestattet.

zu c), e) und n)

Ziele der Verkehrsplanung sprechen in hohem Maß für das Vorhaben.

Der Schienennahverkehr bildet für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region Donau-Iller die Rückgratfunktion. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Neu-Ulm aus dem Jahr 2000 ist festgehalten, dass die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs sicherzustellen und auszubauen ist. Eine Maßnahme hierzu stellt die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Senden - Weißenhorn dar.

Durch die Ertüchtigung der Strecke Senden - Weißenhorn und die Wiederaufnahme des Schienennahverkehrs auf der Relation Weißenhorn - Ulm kann die Reisezeit gegenüber dem bestehenden Busangebot wesentlich reduziert werden. Hierdurch kann ein umfassendes Wachstum der Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr im Einzugsbereich der neuen Schienenverkehrsstationen erzielt werden. In einem Gutachten werden rund 1.825 Fahrten pro Werktag für den Abschnitt zwischen Weißenhorn und Senden prognostiziert. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrgastnachfrage für diese Strecke nach und nach steigen und eine Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr erfolgen wird. Dies wird wiederum zur Reduktion von Schadstoffen als auch der Verkehrsbelastung insbesondere auf der Staatsstraße 2019 führen.

Des Weiteren wird in der Region Donau-Iller im Auftrag des Regionalverbandes die Einrichtung eines S-Bahn-Systems geplant. Die Strecke Senden - Weißenhorn ist Bestandteil dieser Planung und soll hierbei eine Pilotfunktion übernehmen. Mit der

Realisierung sollen die weiter zunehmenden Pendlerströme in das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm zu einem möglichst großen Anteil auf die Schiene verlagert werden. Dies wird zu einer Entlastung der Straßen beitragen.

Mit der Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Senden - Weißenhorn ist auch eine Anpassung des Busangebotes durch den Landkreis Neu-Ulm geplant. Das Busangebot soll insbesondere besser auf die Bahnhöfe in Weißenhorn und Senden und die verkehrenden Züge ausgerichtet werden und eine Zubringer- bzw. Verteilerfunktion übernehmen. Somit wird sich nicht nur das Nahverkehrsangebot im Raum Weißenhorn verbessern, sondern auch in Senden, da durch die Überlagerung der Züge aus Memmingen und Weißenhorn in Richtung Ulm über einen Großteil des Tages 2 Züge pro Stunde verkehren sollen. Für den Stadtteil Wullenstetten, und insbesondere dessen Bereiche, welche weiter entfernt von der Bahnstrecke liegen, soll im Rahmen der Anpassung des Busnetzes eine Buslinie zum Bahnhof Senden entstehen. Hierdurch entsteht für die Bevölkerung von Wullenstetten keine Verschlechterung des Nahverkehrs, sondern vielmehr eine wesentliche Verbesserung.

Die Fahrzeit von Weißenhorn nach Ulm (Hauptbahnhof) über Wullenstetten und Senden verringert sich von bisher 41 bis 54 Minuten mit dem Omnibuslinienverkehr auf zukünftig 25 Minuten mit dem Zug. Durch Buszubringerverkehre entstehen i.d.R. auch für von den Bahnhaltepunkten weiter entfernt wohnende Fahrgäste Fahrzeitgewinne.

Nicht überall können jedoch Buszubringerverkehre wirtschaftlich und sinnvoll eingerichtet werden.

Die Schaffung nutzergerechter Park&Ride-Anlagen trägt in solchen Fällen wesentlich dazu bei, daß – vor allem im Berufsverkehr - wenigstens ein Teil der täglichen Strecke mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt werden kann. Daher soll der Pendlerverkehr möglichst schon im Umland größerer Städte vom Auto auf die Bahn gelenkt werden. P&R trägt dazu bei, die Innenstädte vom Pkw-Verkehr zu entlasten. Der knappe Parkraum kann dort wieder vor allem für Anwohner, Besucher und Kunden des Einzelhandels zur Verfügung gestellt werden.

Zur Umsetzung der Änderungen im Buslinienverkehr und zur Verwirklichung eines bestimmten Fahrplans im Schienenverkehr kann die SWU Verkehr GmbH als Betreiberin der Schieneninfrastruktur jedoch nicht verpflichtet werden. Sie hat nämlich keinen Einfluß darauf, wie die Aufgaben des Bayerischen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (BayÖPNVG) von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft betreffend den Schienenverkehr (Art. 15, 16 BayÖPNVG) sowie vom Landkreis Neu-Ulm betreffend den Straßenverkehr (Art. 8 BayÖPNVG) wahrgenommen werden.

zu d), f) und o)

Da die Bahnlinie am Rande des Stadtteils Wullenstetten gelegen ist, wird ein Bahnhaltepunkt – gleich an welchem Standort - immer in Randlage zur Bebauung liegen und sich somit auch ein durchschnittlich längerer Fußweg für die meisten Bewohner ergeben, verglichen mit den Bushaltestellen im Ortsinneren. Die Nahverkehrsplanung sieht vor, dass eine Busanbindung von Wullenstetten nach Senden verbleibt.

Die Bewältigung der Wegstrecke von den Wohngebieten Wullenstettens zum Bahnhaltepunkt wird den meisten Personen ohne Schwierigkeiten möglich sein. Die Erfahrung in ähnlichen Fällen zeigt, dass je nach Entfernung und Verfügbarkeit die meisten Fahrgäste zu Fuß oder mit dem Fahrrad an die Haltestelle gelangen.

Die Bedenken wegen der Fußgängersicherheit auf der Heerstraße bewertet die Regierung folgendermaßen: Durch den Fahr- und Fußgängerverkehr zur Bahnhaltestelle ebenso wie durch den Verkehr, der bisher den Bahnübergang Im Gerinne benutzte, ist mit höheren Verkehrszahlen des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs zu rechnen. Die Bahnhaltestelle ist wie jedes Bauvorhaben, das Kunden- oder Besucherverkehr mit sich bringt, zu bewerten. Sie liegt an einer öffentlichen Straße, deren Ausbau gemäß der Verkehrsbedeutung eine Aufgabe der Gemeinde ist. Es obliegt der Stadt Senden als Straßenbaulastträgerin und örtlicher Straßenverkehrsbehörde, den Ausbauzustand und die Verkehrsregelung ggf. einer gestiegenen Belastung anzupassen. Gegenwärtig ist kein abgegrenzter Fußgängerbereich vorhanden, so dass Fußgänger die Fahrbahn mitbenützen. Für den Fahrverkehr gilt gegenwärtig eine Beschränkung auf 30 km/h. Straßen in dieser Ausstattung zu benutzen, ist jedem Fußgänger geläufig und deshalb auch zumutbar.

Die Bedenken wegen der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste auf dem Weg zur Haltestelle beurteilt die Regierung von Oberbayern wie folgt: Die Bahnhaltestelle kommt zwar an einer im Vergleich mit den bestehenden Bushaltestellen abgelegenen Stelle zu liegen; die Befürchtung, die Gegend werde sich zu einem Ort krimineller Handlungen entwickeln, findet jedoch keine Bestätigung in ähnlichen der Regierung von Oberbayern bekannten Projekten. Viele Bahnhaltestellen befinden sich in Ortsrandlage, nachdem die Trassierung der Bahnstrecken oft keine andere Möglichkeit bietet.

zu g)

Die Schließung des Bahnübergangs Im Gerinne wird vorstehend unter E. 1.a) behandelt. Auf diese Ausführungen wird verwiesen.

zu h)

Die Aussage in der Unterschriftenliste, die Stadt Senden müsse ein Defizit der Bahn von 500.000 EUR jährlich tragen, entbehrt jeglicher Grundlage. Das wirtschaftliche Risiko des Bahnbetriebs trägt die SWU Verkehr GmbH, die nach den Vorschriften des § 14 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes von den die Gleisanlage nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen Entgelte erhebt.

Sofern sich für die Stadt Senden aus dem Vorhaben Kosten oder andere Verpflichtungen ergeben, hat sie dies selbst zu bewerten. Im Genehmigungsverfahren hat sie jedoch nicht vorgebracht, nachteilige Wirkungen nicht tragen zu wollen. Einwendungen von Bürgern, die Gemeinde werde durch ein beantragtes Vorhaben wirtschaftlich belastet, sind im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigungsfähig.

zu i)

Die befürchteten Wirkungen gehen nicht vom Vorhaben selbst aus, sondern werden den Benutzern der öffentlichen Straße zugeschrieben, die zur künftigen Bahnhaltestelle führt. Für deren Verhalten im öffentlichen Raum geradezustehen, kann der Vorhabensträgerin aber nicht auferlegt werden.

zu j)

Die Eisenbahnstrecke Senden - Weißenhorn genießt in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht Bestandsschutz. Eine Untersuchung der Erschütterungsimmissionen bei erhöhtem Zugaufkommen ist deshalb nicht erforderlich.

Ergänzend ist festzuhalten: Erschütterungseinwirkungen aus Schienenverkehr werden nach dem Stand der Technik gemäß DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, beurteilt. Diese legt Anhaltswerte fest, ab welchen Erschütterungseinwirkungen mit schädlichen Umwelteinwirkungen auf Menschen, und ab welchen Einwirkungen mit

Schäden an Bauwerken zu rechnen ist.

Erfahrungsgemäß treten an oberirdischen Schienenverkehrswegen relevante Erschütterungen im Sinn dieser Norm bis zu einem seitlichen Abstand von 40 m auf. Bis zu diesem Abstand können an stark befahrenen Schienenverkehrswegen die in der Norm genannten Anhaltswerte zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen auf Menschen im Einzelfall überschritten werden. Bauwerksschäden aus Schienenverkehr treten jedoch erfahrungsgemäß auch in diesem Nahbereich von Bahnstrecken nicht auf, bzw. die diesbezüglichen Anforderungen der DIN 4150 werden bei Überwachungsmessungen stets eingehalten.

Bauwerksschäden durch den Bahnbetrieb sind mithin am Anwesen der Einwender zu j) nicht zu befürchten.

zu k)

Bauliche Änderungen an der Heerstraße im Bereich der Anwesen der Einwender finden im Rahmen des Vorhabens nicht statt.

Die Heerstraße ist eine öffentliche Gemeindestraße, deren Ausbau und Unterhaltung gemäß der Verkehrsbedeutung eine Aufgabe der Gemeinde ist. Es obliegt der Stadt Senden als Straßenbaulastträgerin, den Ausbauzustand ggf. einer gestiegenen Belastung anzupassen. Befürchten Anlieger, der Zustand ihrer Bauwerke verschlechtere sich aufgrund von Einwirkungen einer öffentlichen Straße, so ist dies gegenüber dem Straßenbaulastträger zu rügen.

zu l)

Zwischen der Wiese nördlich des Bahnsteiges des Haltepunktes Wullenstetten und den bebauten Grundstücken an der Heerstraße befindet sich der Gländgraben.

Die Fläche, die über den Gländgraben entwässert wird, vergrößert sich durch das Bauvorhaben nicht. Damit vergrößert sich auch die zu bewältigende Niederschlagsmenge nicht. Das Niederschlagswasser, das auf die derzeitige Bahndammfläche – künftige Bahnsteigfläche – trifft, fließt derzeit in den Bahnseitengraben, der wiederum in den Gländgraben mündet. Niederschlagswasser von den Bahnflächen, das bei nicht aufnahmefähigem Boden nicht versickern kann, fließt aufgrund der bestehenden Gefälleverhältnisse nördlich der Bahn auch künftig weiterhin in den Bahnseitengraben. Der Bau des Bahnsteiges erhöht nicht das Überflutungsrisiko für Grundstücke der Einwender.

zu m)

Die Annahme einer Wertminderung der im Bereich der Heerstraße an die Bahn angrenzenden Grundstücke wird im Einwendungsschreiben nicht näher begründet. Eine Minderung der Pacht hat gemäß dem Einwendungsschreiben bisher nicht stattgefunden.

Flächen der Einwenderin werden vom Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Schäden, die durch die Baumaßnahmen dennoch im Einzelfall entstehen, müssen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften (Bürgerliches Gesetzbuch) vom Verursacher ersetzt werden. Die SWU Verkehr GmbH hat der Regierung von Oberbayern zugesagt, im Zuge der Bauvorbereitung genügende Schutzvorkehrungen zu treffen.

Zur Entwässerung der Bahnflächen siehe vorstehend unter l).

Nach der Erfahrung ist davon auszugehen, daß Flächen in der Nähe eines neu eröffneten Bahnhofpunktes an Wert eher zunehmen; in jedem Fall dann, wenn eine Bebauung rechtlich möglich wird.

zu p)

Daß Gleisanlagen von Personen außerhalb von Stellen überquert werden, die dafür eingerichtet und freigegeben sind (Bahnübergänge), ist leider ein häufiger Vorgang,

gerade in der ersten Zeit nach Schließung eines Bahnübergangs. Es obliegt jedem Menschen selbst, sich von gefährlichen Situationen fernzuhalten, wie sie das unbefugte Betreten von Gleisanlagen meist mit sich bringt. Dieses Verhalten stellt darüber hinaus eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 64b Abs. 2 Nr. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung dar.

Für Betreiber von Gleisanlagen besteht keine gesetzliche Pflicht, diese einzuzäunen. Es besteht auch keine Rechtsgrundlage für die Regierung von Oberbayern, dies vom Vorhabensträger zu verlangen. Daher ist es nicht möglich, der vorgetragenen Gefahr, die sich bei einem Fehlverhalten Einzelner möglicherweise verwirklicht, umfassend zu begegnen.

zu q)

Jedem Halter von Haustieren obliegt die Entscheidung – im Rahmen der bestehenden öffentlichen Rechtsvorschriften - selbst, ob er den von ihm gehaltenen und zu beaufsichtigenden Tieren freien Auslauf gewährt. Ob ein Risiko gegeben ist, das Haustier komme außerhalb des Wohngrundstücks – und typischerweise im öffentlichen Verkehrsraum - zu Schaden, hat er im Rahmen seiner Entscheidung selbst zu beurteilen.

Insgesamt ergibt sich, dass die Personen, die Einwendungen zu den Gesichtspunkten 2. a) bis q) erhoben haben, durch das Vorhaben nicht in eigenen Rechten verletzt werden.

Aus diesem Grund können die Einwendungen keinen Erfolg haben und müssen zurückgewiesen werden.

3.

Es liegt ein Schreiben von 15 Anwohnern des Tulpenweges, des Flieder- und des Lilienweges sowie der Dahlienstraße in Senden-Witzighausen vor, in dem verlangt wird, die vorgesehene Rodung der Bäume entlang der Bahnstrecke im Ortsbereich Witzighausen zu unterlassen. Der Bund Naturschutz e.V., Kreisgruppe Neu-Ulm, wandte sich ebenfalls gegen die Rodung der Bäume.

Die Bäume seien prägend für das Ortsbild, ein Verlust wirke sich außerdem negativ auf das örtliche Klima und die Belange des Naturschutzes aus.

Die SWU Verkehr GmbH hat nach Aufforderung durch die Regierung von Oberbayern die Notwendigkeit der Rodung überprüft und teilt mit, die Baumrodung sei vorgesehen worden, um die ursprünglichen Böschungsverhältnisse und somit die ursprünglich vorhandene Grabenentwässerung des Bahnkörpers wiederherzustellen und funktionsfähig zu machen. Außerdem stünden einzelne Bäume so nah an der Bahntrasse, daß die Betriebssicherheit des Bahnverkehrs gefährdet sei.

In Reaktion auf die Einwendungen werde nun auf eine Reprofilierung der Böschung im betreffenden Abschnitt verzichtet. Die erforderlichen Anlagen zur Entwässerung würden nun im vorhandenen Böschungsprofil angeordnet. Aus Gründen der betrieblichen Sicherheit und der Standsicherheit der Böschung könne es jedoch erforderlich werden, dass im Rahmen von Pflegemaßnahmen einzelne Gehölze entfernt oder zurückgeschnitten werden müssten. Dies wirke sich jedoch nicht erheblich auf den Gesamteindruck bzw. auf das Erscheinungsbild des Gehölzbestands aus.

Die Regierung von Oberbayern ist aus eisenbahntechnischer Sicht mit der Planänderung einverstanden.

Diesen Einwendungen kann somit durch Umplanung des Vorhabensträgers im wesentlichen entsprochen werden.

F. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet. Im einzelnen siehe hierzu unter **D**.

G. Gesamtergebnis

Bei Abwägung der Interessen der Antragstellerin sowie der öffentlichen und privaten Belange kommt die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis der Feststellbarkeit der Pläne.

In den Nebenbestimmungen wurden u. a. umweltrechtliche Pflichten angeordnet sowie eisenbahnfachliche Festlegungen getroffen.

Die Pläne konnten deshalb unter den gesetzten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

H. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf § 18 AEG i. V. mit Art. 1, 2, 4 und 19 des Kostengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.02.1998 (GVBl. S. 43) und Tarif-Nr. 5.II.1/1.10.1 und 5.III.3/1.10.2 des Kostenverzeichnisses vom 12.10.2001 (GVBl. S. 766).

Bitte die Kosten erst nach Erhalt einer gesonderten Rechnung bezahlen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München, erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid befügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Die Anfechtungsklage gegen die Planfeststellung unter I.2 dieses Bescheides hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Hinweise:

1.

Bei der Bauausführung sind die geltenden Rechtsvorschriften und Regeln der Technik zu beachten. Ihre Bestimmungen sind hier nicht eigens aufgeführt. Dazu gehören u.a.:

- *Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),*
- *Eisenbahn-Signalordnung (ESO),*
- *Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) und Anhang zu den Oberbau-Richtlinien (AzObri-NE),*
- *Technische Information Nr. 24 des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen „Bahnübergangsbefestigungen und Eindeckungen von Gleisen“,*
- *Unfallverhütungsvorschrift "Schienenbahnen" (BGV D 30),*
- *Unfallverhütungsvorschrift "Arbeiten im Bereich von Gleisen" (BGV D 33)*

2.

Zum Zweck der nochmaligen Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden während der Bauausführung empfiehlt die Regierung von Oberbayern, eine Bahnübergangsschau abzuhalten. Am Bahnübergang km 6,743 sollte ein Linksabbiegeverbot (von Nordosten kommend) geprüft werden, damit die Aufweitung des Feldweges im IV. Quadranten möglichst gering gehalten werden kann.

Katzameyer
Regierungsdirektor