



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München

Az. 651ppü/010-2022#006
Datum: 06.10.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„Rückbau der Bahnübergänge in Bahn-km 69,667, Bahn-km 70,379,
Bahn-km 71,063 und Neubau von Ersatzwegen sowie einer
Eisenbahnüberführung in Bahn-km 69,725 “**

**in der Stadt Höchstädt an der Donau
im Landkreis Dillingen**

Bahn-km 69,650 bis 71,100

der Strecke 5381 Ingolstadt - Neuoffingen

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Viktoriastraße 3
86150 Augsburg**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	8
A.1	Feststellung des Plans	8
A.2	Planunterlagen	9
A.3	Besondere Entscheidungen	11
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	11
A.3.2	Konzentrationswirkung	12
A.4	Nebenbestimmungen	12
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	12
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	16
A.4.3	Artenschutz	17
A.4.4	Natur- und Artenschutz - Unterrichtungspflichten	17
A.4.5	Immissionsschutz	17
A.4.6	Abfallrecht, Altlasten und Bodenschutz	20
A.4.7	Land- und Forstwirtschaft	22
A.4.8	Denkmalschutz	22
A.4.9	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	24
A.4.10	Straßen, Wege und Zufahrten	24
A.4.11	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	25
A.4.12	Unterrichtungspflichten	26
A.5	Zusage/n der Vorhabenträgerin	26
A.5.1	Zusagen gegenüber der Regierung von Schwaben, Sachgebiet 60	26
A.5.2	Zusage gegenüber der Gemeinde Blindheim	26
A.5.3	Zusagen gegenüber P3	26
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	27
A.7	Sofortige Vollziehung	27
A.8	Gebühr und Auslagen	27
A.9	Hinweise	27
A.9.1	Hinweise zum Schutz der Bodendenkmäler	27
A.9.2	Hinweise zum Einbringen von Stoffen in Gewässer	30
B.	Begründung	31
B.1	Sachverhalt	31
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	31
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	31
B.1.3	Anhörungsverfahren	31
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	35
B.2.1	Rechtsgrundlage	35
B.2.2	Zuständigkeit	35
B.3	Umweltverträglichkeit	36

B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	36
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	36
B.4.1	Planrechtfertigung	36
B.4.2	Variantenentscheidung	37
B.4.3	Wasserhaushalt	40
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	46
B.4.5	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)	48
B.4.6	Artenschutz	49
B.4.7	Immissionsschutz	55
B.4.8	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	69
B.4.9	Land- und Forstwirtschaft	70
B.4.10	Denkmalschutz	74
B.4.11	Brand- und Katastrophenschutz	76
B.4.12	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	76
B.4.13	Straßen, Wege und Zufahrten	76
B.4.14	Kampfmittel	81
B.4.15	Sonstige öffentliche Belange	81
B.4.16	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	82
B.4.17	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen	86
B.5	Gesamtabwägung	90
B.6	Sofortige Vollziehung	92
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	92
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	93

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Vollform
a. a. O.	am angegebenen Ort
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AELF	Amt für Ernährung und Landwirtschaft
a.F.	alte Fassung
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
Az.	Aktenzeichen
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayNatSchG	Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (Bayerisches Naturschutzgesetz)
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
VollzBekBayFwG	Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministerium des Innern über den Vollzug des Bayerischen Feuerwehrgesetzes vom 28. Mai 2013
BayFW	Bayerisches Feuerwehrgesetz
AVBayRDG	Ausführungsverordnung zum bayerischen Rettungsdienstgesetz
BE	Baustelleneinrichtung
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverwaltung des Bundes
BGebG	Bundesgebührengesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
16. BlmSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BlmSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
26. BlmSchV	Verordnung über elektromagnetische Felder
32. BlmSchV	Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung
39. BlmSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BJ	Baujahr

Abkürzung	Vollform
BLFD	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BWVZ	Bauwerksverzeichnis
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
DB AG	Deutsche Bahn AG
ca.	zirka
CEF-Maßnahmen	Continuous ecological functionality-measures
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EG	Erdgeschoss
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EÜ	Eisenbahnüberführung
f./ff.	folgend/fortfolgend, die nächsten Seiten
FFH	Fauna-Flora-Habitat
Fl.-Nr.	Flurstück-Nummer
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FTG	Gesetz zum Schutz der Sonn- und Feiertage
GG	Grundgesetz
gem.	gemäß
GEV	Grunderwerbsverzeichnis
ggf.	gegebenenfalls
GWV	Grundwasserwanne
h	Höhe
ICE	Intercity-Express
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
IO	Immissionsort (z.B. Schall)
i.R.d	im Rahmen der/des

Abkürzung	Vollform
i.S.d.	im Sinne des/der
i.V.m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer in Bau-km oder Bahn-km
Kopp/Ramsauer	Kopp/Ramsauer, Kommentar VwVfG, 21. Aufl. 2020
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
l	Länge
l.d.B.	links der Bahn
LF	Leitfaden (hier: Leitfaden Antragsunterlagen des Eisenbahn-Bundesamtes)
lfd. Nr./lfdm	laufende Nummer oder laufender Meter
Lkw	Lastkraftwagen
LSW	Lärmschutzwand
M-RKP 1604	Randkappe mit aufgesetztem Kabeltrog auf massiven Eisenbahnbrücken (DB RIL 804.9030)
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
o.g.	oben genannt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pkw	Personenkraftwagen
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RAS-(Q)	Richtlinie für die Anlage von Straßen (Querschnitte)
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
r.d.B.	rechts der Bahn
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
Rn.	Randnummer
RiL	Richtlinie der DB
RLS-19 oder 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
s.a.	siehe auch
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SG	Sachgebiet
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr

Abkürzung	Vollform
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSA	Schienenstegabdämpfung
SSD	Schienenstegdämpfer
St	Staatsstraße z.B. St2063
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVOVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Stelkens/Bonk/Sachs	Stelkens/Bonk/Sachs, Kommentar zum VwVfG, 9. Aufl. 2018
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
USM	Unterschottermatte
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDI(-Richtlinie)	Verein Deutscher Ingenieure (Richtlinie)
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VHT	Vorhabenträger(in)
VLärmSchR	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VG	Verwaltungsgericht
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz)
WiB	Walzträger in Beton
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Auf Antrag der DB Netz AG , Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Augsburg, I.NA-S-N-AUG (Vorhabenträgerin, jetzt DB InfraGO AG) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Rückbau der Bahnübergänge in Bahn-km 69,667, Bahn-km 70,379, Bahn-km 71,063 und Neubau von Ersatzwegen sowie einer Eisenbahnüberführung in Bahn-km 69,725 “ in der Gemeinde Höchstädt an der Donau, im Landkreis Dillingen , Bahn-km 69,650 bis 71,100 der Strecke 5381 Ingolstadt - Neuoffingen, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Herstellung temporärer Baustelleneinrichtungsflächen und Zufahrten,
- Sicherung und ggf. Verlegung von Sparten,
- Herstellen eines gleisparallelen Weges zur Erschließung der landwirtschaftlichen Wege als Kompensation zur BÜ-Freimachung,
- Anpassung Feldwegenetz und Grundstückszufahrten im Planungsabschnitt,
- Errichtung der neuen Eisenbahnüberführung (EÜ) Grüner Weg am Bahn-km 69,7+25 der Strecke 5381 über einen Wirtschaftsweg,
- Absenkung des Feldweges Grüner Weg am neuen Kreuzungspunkt mit der Strecke,
- Änderung, bzw. Anpassung der Entwässerungsanlagen,
- Auflassung des Bahnübergangs Grüner Weg, vollständiger Rückbau des Kreuzungspunktes,

- Auflassung des Bahnübergangs Am Schleifweg, vollständiger Rückbau des Kreuzungspunktes,
- Auflassung des Bahnübergangs Hinteres Gewende, vollständiger Rückbau des Kreuzungspunktes.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 30.09.2025, 28 Seiten, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
2.1	Übersichtskarte, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 100.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 5.000	nur zur Information
3.1	Lageplan, Bau-km 69,650 – 70,300, Planungsstand: 30.09.2025, Maßstab 1: 1.000, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
3.2	Lageplan, Bau-km 70,300 – 71,000, Planungsstand: 30.09.2025, Maßstab 1: 1.000, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
3.3	Lageplan, Bau-km 71,000 – 71,100, Planungsstand: 30.09.2025, Maßstab 1: 1.000, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 30.09.2025, 7 Seiten, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
5.1	Grunderwerbsplan, Bau-km 69,650 – 70,300, Planungsstand: 30.09.2025, Maßstab 1: 1.000, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan, Bau-km 70,300 – 71,000, Planungsstand: 30.09.2025, Maßstab 1: 1.000, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan, Bau-km 71,000 – 71,100, Planungsstand: 30.09.2025, Maßstab 1: 1.000, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 30.09.2025, 7 Seiten, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
7	Bauwerksplan, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 100 / 1: 50	festgestellt
8.1	Höhenplan Grüner Weg, Achse 10, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 500 / 1: 50	festgestellt
8.2	Höhenplan, Anbindung seitlicher landwirtschaftlicher Flächen / Weg, Achse 50, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 500 / 1: 50	festgestellt
8.3	Höhenplan, Anbindung Richtung Unterglauheim, Achse 60, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 500 / 1: 50	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.4	Höhenplan, Verbindung der Wirtschaftswege entlang der Bahn, Achse 100, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 2.500 / 1: 250	festgestellt
9.1	Regelquerschnitt, Grüner Weg, Achse 10, Hauptwirtschaftswege / Wirtschaftswege, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 50	festgestellt
10.1	Kabel- und Leitungslageplan, Bau-km 69,650 – 70,300, Planungsstand: 11.08.2022, Maßstab 1: 1000 / 1: 250	festgestellt
10.2	Kabel- und Leitungslageplan, Bau-km 71,000 – 71,100, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 1000 / 1: 250	festgestellt
11	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Planungsstand: 28.04.2022, Maßstab 1: 500	festgestellt
12.1	Artenschutz - Fachbeitrag, Planungsstand: 28.04.2022, 21 Seiten	nur zur Information
12.2	Artenschutzrechtliche Stellungnahme, Planungsstand: 30.09.2025, 17 Seiten, 1. Planänderung, Index 0	nur zur Information
13.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, Planungsstand: 11.08.2022, 25 Seiten	festgestellt
13.2	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 30.09.2025, Maßstab 1: 1.400, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
13.3	Maßnahmenplan, Planungsstand: 30.09.2025, Maßstab 1: 1.400, 1. Planänderung, Index a	festgestellt
13.4	FINK-Maßnahmenblätter, Planungsstand: 28.04.2022	festgestellt
14	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Planungsstand: 28.04.2022	nur zur Information
15	Kampfmittelvorerkundung, Planungsstand: 28.04.2022	nur zur Information
16.1	Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmissionen, Bericht Nr. 21-4423/01 Planungsstand: 02.02.2022	nur zur Information
16.2	Untersuchung zu betriebsbedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen, Bericht Nr. 21-4423 / 02, Planungsstand: 04.07.2022	nur zur Information
17	Geotechnischer Bericht, Planungsstand: 28.04.2022	nur zur Information
18	Entwässerung, Planungsstand: 30.09.2025, 1. Planänderung, Index 0	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

A.3.1.1 Erlaubnis für das Versickern von Niederschlagswasser mittels

Entwässerungsmulden in den Untergrund (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG)

Der DB InfraGO AG und der Stadt Höchstädt a. d. Donau wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG in Form von Versickerung des Niederschlagswassers aus den festgestellten Verkehrsflächen über straßenbegleitenden Entwässerungsmulden in den Untergrund erteilt. Die Entwässerungsanlagen liegen in der Stadt Höchstädt a. d. Donau, Gemarkung Höchstädt a. d. Donau.

A.3.1.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der Beseitigung von bauzeitlich sowie dauerhaft anfallendem Niederschlagswasser im Bereich der Eisenbahnüberführung Bahn-km 69,725, Strecke 5381 Ingolstadt - Neuoffingen und des kreuzenden Wirtschaftsweges (Grüner Weg - Straßenfahrbahn) im Freistaat Bayern, Landkreis Dillingen a. d. Donau, Stadt Höchstädt a. d. Donau, Gemarkung Höchstädt a. d. Donau über straßenbegleitende Entwässerungsmulden in den Untergrund (Grundwasser).

Zu diesem Zweck sind die DB InfraGO AG sowie die Stadt Höchstädt a. d. Donau befugt, aus dem in Unterlage 18.0 (Abbildung 1, Planungsstand: 30.09.2025) dargestellten Einzugsgebiet Niederschlagswasser in den Untergrund einzuleiten. Die genaue Lage der festgestellten Entwässerungseinrichtungen ist in Unterlage 3.1, 1. Änderung, Index a, Stand 30.09.2025 dargestellt.

A.3.1.1.2 Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

A.3.1.1.3 Befristung

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.

A.3.2 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.1.1 Wasserschutzgebiet (WSG), Wassergewinnung Blindheim

Sofern in den Randbereichen der Flurstücke 352 und 351, Gemarkung Blindheim unvermeidliche bauliche Eingriffe im Zuge des Vorhabens erfolgen müssen, sind nachfolgende Maßgaben zu erfüllen:

- Großflächiger Bodenabtrag ist zu vermeiden.
- Auffüllungen zur Nivellierung des Geländes, für Baustraßen und zur Frostsicherung der Gründungen dürfen nur mit nachweislich unbelastetem Bodenmaterial erfolgen, eine Verwendung von Recycling-Baustoffen ist nicht zulässig.
- Die Baufläche ist baldmöglichst anzusäen.
- Jegliche Wartungsarbeiten an sowie Betanken von Fahrzeugen und Baumaschinen müssen während der Bauphase und im Zuge des Unterhaltes außerhalb des Wasserschutzgebietes erfolgen.
- Während der Bauarbeiten und auch im Zuge der Wartungsarbeiten ist sicherzustellen, dass keine Bodenverunreinigungen durch Kraft- und Betriebsstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe eintreten. Mit solchen Stoffen oder belastetem Bodenmaterial kontaminierte Fahrzeuge, Geräte und Maschinen dürfen nicht eingesetzt werden.

A.4.1.2 Erlaubnis für das Versickern von Niederschlagswasser in den Untergrund (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG)

Gewässerbenutzung und Betrieb der Abwasseranlage

- Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
- Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
- Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich den zuständigen Wasserbehörden anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
- Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen/Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen/Einleitstelle nicht zulässig.

Bau der Abwasseranlagen

- Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
- Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
- Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlage Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.

- Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.
- Es darf nur über unbelasteten Boden in das Grundwasser versickert werden. Es ist daher im Zuge der Arbeiten sicherzustellen, dass ggfs. ein Bodenaustausch bis in unbelastete Schichten erfolgt.

Allgemein

- In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
- Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

A.4.1.3 Oberflächengewässer - Verrohrung des Bitziggraben

Bauausführung

- Für die Planfeststellung sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Vorschriften maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Bedingungen und Auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- Beginn und Ende der Maßnahme sind dem Landratsamt Dillingen a. d. Donau schriftlich anzuzeigen. Der Beginn der Baumaßnahme ist vor Beginn der Bauarbeiten anzuzeigen.
- Die Ausführung der Arbeiten hat gemäß dem festgestellten Plan, den im Beschluss enthaltenen Bedingungen und Auflagen sowie unter Beachtung der geltenden Vorschriften, anerkannten Regeln der Technik und unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften zu erfolgen.
- Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind jegliche Maßnahmen zu unterlassen, die eine Verunreinigung bzw. Trübung oder sonstige nachteilige Veränderung von Eigenschaften des Grundwassers oder Gewässers besorgen lassen.

- Bei Erdarbeiten ist generell darauf zu achten, ob evtl. künstliche Auffüllungen, Altablagerungen o. Ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend die Kreisverwaltungsbehörde einzuschalten, die alle weiteren erforderlichen Schritte in die Wege leitet.
- Gegenstände oder Baustoffe, die während der Bauarbeiten in das Gewässerbett gelangen und nicht zur Umsetzung der Baumaßnahme gehören, sind nach Abschluss der Arbeiten wieder restlos zu beseitigen. Eine Lagerung in überschwemmungsgefährdeten Bereichen während der Bauzeit ist nicht gestattet.
- Das Aushubmaterial ist ordnungsgemäß zu beseitigen oder zu verwerten und darf nicht in Überschwemmungsgebieten abgelagert werden.
- Soweit die Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten nicht durch landesrechtliche Vorschriften geregelt ist, gilt Folgendes: Kraftstoffbehälter sowie Öl- und Schmierstoffe dürfen auf der Baustelle nur in einem abgeschlossenen Raum oder einem abschließbaren umzäunten Bereich der Baustelle, außerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebiets des Bitziggraben, gelagert werden. Der Lagerplatz ist so zu wählen, dass bei einem unvorhergesehenen Auslaufen von Behältern kein Kraft- oder Schmierstoff in den Untergrund oder ins Gewässer gelangen kann. Die Lagerung solcher Stoffe auf der Baustelle ist auf das zur Aufrechterhaltung des Betriebes notwendige Maß zu beschränken. Altöl und unbrauchbar gewordene Kraft- und Schmierstoffe dürfen weder in ein Gewässer geschüttet noch vergraben werden. Diese Stoffe sind in einem Behälter zu sammeln und einer Altölsammelstelle zuzuführen.
- Wenn hydraulisch arbeitende Geräte (z. B. Bagger, Radlader, usw.) eingesetzt werden, sollten sie mit biologisch abbaubaren Hydraulikflüssigkeiten arbeiten. Bei den Kompressoren ist darauf zu achten, dass sie kein Öl verlieren oder versprühen. Sollte Letzteres nicht zu vermeiden sein, dürfen die Geräte nicht im oberirdischen Gewässer aufgestellt werden, und es müssen besondere Vorkehrungen getroffen werden, um Schäden zu vermeiden.
- Die Durchgängigkeit ist zu gewährleisten. Entsprechend geeignetes Sohlsubstrat ist in die Verrohrung einzubringen.

- Auf eine Bauabnahme gemäß Art. 61 Abs. 2 BayWG kann nicht verzichtet werden. Ebenso sind damit Bestandspläne und -unterlagen vorzulegen.
- Im Rahmen der Abnahme durch den privaten Sachverständigen sind insbesondere folgende Punkte zu prüfen und zu bestätigen: (1) Einbau der neuen Verrohrung analog der Bestandsverrohrung (insbes. Querschnitt und Sohlhöhe), (2) Eibringen von geeignetem Sohlsubstrat in die Verrohrung, (3) Anbindung der Verrohrung an das bestehende Gewässer ohne Absturz (Stichwort Durchgängigkeit), (4) Ggf. nach ökologischer Bewertung erfolgte Ausgleichsbereich/-maßnahmen, (5) Zustand des Gewässers im Bereich des Baufeldes nach den Bauarbeiten.

Unterhaltung des Gewässers

- Der Gewässerunterhalt für den Bitziggraben als Gewässer III. Ordnung verbleibt unverändert bei der Stadt Höchstädt a. d. Donau.

Änderung und Beseitigung

- Bauliche Änderungen der Baumaßnahme (Herstellung des Retentionsraums) bedürfen einer erneuten Genehmigung durch das Landratsamt Dillingen a. d. Donau.

Vorbehalt weiterer Auflagen

- Die Festsetzung weiterer Bedingungen und Auflagen aus Gründen des öffentlichen Wohles, insbesondere im Interesse der öffentlichen Sicherheit, des öffentlichen Verkehrs, der Flussunterhaltung oder zur Erhaltung des Landschaftsbildes bleibt für den Fall vorbehalten, dass sich die bei Erlass dieses Bescheides bestehenden Verhältnisse ändern.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen

- Die geplanten Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechend der Beschreibungen und Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13) zu beachten bzw. durchzuführen.
- Die vorhabenbedingt beeinträchtigten Flächen sind unmittelbar nach Inanspruchnahme wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Umweltfachliche Bauüberwachung

- Der, bzw. die Vertreter der umweltfachlichen Bauüberwachung ist/sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, rechtzeitig vor Baubeginn bzw. rechtzeitig vor Beginn der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen mit den erforderlichen Kontaktdaten schriftlich zu benennen.
- Über sämtliche Maßnahmen ist ein Bericht zu erstellen, der dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen ist.

A.4.3 Artenschutz

- Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen für Reptilien und Bodenbrüter sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme entsprechend der genehmigten Planung durchzuführen (z.B. Vergrämung, Mähen der Fläche, Reptilienschutzzaun, Aufstellen der Flutterbänder, Kontrolle).
- Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG dürfen Gehölze nur außerhalb der Vogelbrutzeit, das heißt in der Zeit zwischen 1. Oktober und 28. Februar, gefällt werden (Art. 16 BayNatSchG bzw. § 39 Abs. 5 BNatSchG). Vor der Gehölzentnahme müssen die Bäume auf mögliche Habitatstrukturen überprüft werden.

A.4.4 Natur- und Artenschutz - Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns sowie der Vorabmaßnahmen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 1 sowie der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Dillingen a. d. Donau möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.5 Immissionsschutz

A.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.5.1.1 Allgemein

- Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.

- Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der 32. BImSchV i.V.m. der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen. Bei der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen ist sicher zu stellen, dass die Schallleistungspegel der eingesetzten Baumaschinen die Werte der Stufe II der Richtlinie 2000/14/EG nicht überschreiten.
- Die beauftragten Ausführungsfirmen sind zur Eigenüberwachung zu verpflichten, sodass die Belange des Lärmschutzes, insbesondere die AVV-Baulärm, berücksichtigt werden (Leerfahrten vermeiden, Abschalten von Baufahrzeugen und Baumaschinen in Bedienungspausen, Verhältnismäßigkeit der eingesetzten Geräte für die zu leistenden Arbeiten in Angebotsunterlagen darlegen).

A.4.5.1.2 Baulärm

- Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen–“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.
- Insbesondere während der besonders schutzbedürftigen nächtlichen Kernzeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr dürfen lärm- und/ oder erschütterungsintensive Arbeiten nur in unumgänglichen Ausnahmefällen stattfinden.
- Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen. Dieser hat die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, der Stadt Höchstädt a. d. Donau und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Die Vorhabenträgerin hat

sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

- Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben. Dem Eisenbahn-Bundesamt und der Stadt Höchstädt a der Donau sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer sowie ggf. geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner. Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeiten ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.
- Hinweis: Sofern für Baumaßnahmen an Sonn- und Feiertagen eine Befreiung nach dem bayerischen Gesetz über den Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz – FTG) erforderlich sein sollte, ist diese bei der zuständigen Gemeinde einzuholen.

A.4.5.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150, Teil 3, (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind zu beachten.

A.4.5.3 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen, sekundärer Luftschall

Die Übergänge von der freien Strecke auf das Brückenbauwerk sind konstruktiv so zu gestalten, dass höhere Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen durch lokale Störstellen vermieden bzw. minimiert werden.

A.4.5.4 Immissionen durch Licht

Die Vorhabenträgerin hat im Zuge der Bauausführung die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI, aktueller Stand) zum Schutz der Anwohner und der Allgemeinheit zu beachten.

A.4.5.5 Stoffliche Immissionen

- Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.
- Baubedingte Staubbelastungen sind weit möglichst zu reduzieren; d. h. bei Arbeiten, bei denen mit größeren Staubbildungen zu rechnen ist, sind Maßnahmen zur Verminderung (Abdeckung, Befeuchtung, etc.) vorzusehen.
- Das Merkblatt der Regierung von Oberbayern „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ ist bei der Ausschreibung der Bauleistungen und der Realisierung des Vorhabens zu beachten.
- Entsprechend §26 Abs. 3 der 39. BImSchV ist die bestmögliche Luftqualität aufrechtzuerhalten.

A.4.5.6 Sonstige Regelungen zum Immissionsschutz

Zur Sicherung der Baustelle vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind nur noch Automatische Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) zu verwenden, deren Warnsignalgeber über eine Automatische Pegelanpassung (APA) verfügen. Der Schallpegel der Warnsignalgeber darf an der unteren Grenze des Dynamikbereiches der automatischen Pegelanpassung maximal 97 dB (A) erreichen.

A.4.6 Abfallrecht, Altlasten und Bodenschutz

A.4.6.1 Abfallrecht

- Auf den Bereitstellungsflächen dürfen nur Abfälle zwischengelagert werden, die im Zuge der gegenständlichen planfestgestellten Baumaßnahme anfallen.
- Bei der Planung und Durchführung von Abbrucharbeiten sind zur Sicherstellung einer getrennten Erfassung und schadlosen Entsorgung schadstoffbelasteter oder gefährlicher Materialien die Vorgaben der Arbeitshilfe „Rückbau schadstoffbelasteter Bausubstanz, Arbeitshilfe Rückbau“ LfU (09/2019) zu beachten.
- Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und

schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.

- Gefährliche Abfälle im Sinne der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) sind in dichten Behältern so zur Abholung bereitzustellen, dass sie unbefugten Personen nicht zugänglich sind und Gefährdungen für Menschen bzw. Umwelt (z.B. Gewässerverschmutzung) ausgeschlossen sind (Art. 7 Abs. 2 Nr. 3 Landesstraß- und Verordnungsgesetz — LStVG).

A.4.6.2 Altlasten

- Aushub in kontaminationsverdächtigen Bereichen ist von einem Gutachter zu überwachen, welcher dann eine sensorische Trennung der unterschiedlichen Fraktionen vornimmt. Separationserfolg muss vor dem Abtransport überprüft werden.
- Sollten bei den Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich die zuständige Bodenschutzbehörde (Kreisverwaltungsbehörde) zu benachrichtigen (Mitteilungspflichten gem. Art. 1, 12 Abs. 2 BayBodSchG).
- Bei der Probenahme ist die LAGA-Mitteilung 32 - PN 98 bzw. das Merkblatt des Bayerischen Landesamtes für Umwelt "Beprobung von Boden und Bauschutt a. F." zu beachten.
- Zwischenlagerung vor Ort ist so zu gestalten, dass keine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehung oder Niederschlagwasser zu befürchten ist (ggf. befeuchten oder abdecken der Halden mit Planen).
- Wird beim Aushub auf Material gestoßen, welches in Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht den Voruntersuchungsergebnissen entspricht, so sind die Arbeiten an dieser Stelle sofort einzustellen und die zuständige Immissionsschutzbehörde zu informieren.
- Auszuhebender Gleisschotter ist entsprechend dem aktuellen Merkblatt „Verwendung und Beseitigung von Gleisschotter und sonstigen Gleisbaustoffen“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zu untersuchen und zu entsorgen.

- Eine gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser, z.B. mittels Rigolen, Schächten oder Mulden, durch verunreinigte Bodenschichten ist auszuschließen.
- Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Böden mit von Natur aus erhöhten Schadstoffgehalten (geogene Bodenbelastungen) vorliegen, welche zu zusätzlichen Kosten bei der Verwertung/Entsorgung führen können. Es wird daher empfohlen, vorsorglich Bodenuntersuchungen durchzuführen. Das Landratsamt Dillingen a. d. Donau ist von festgestellten geogenen Bodenbelastungen in Kenntnis zu setzen.

A.4.7 Land- und Forstwirtschaft

Die Zusagen unter der Ziffer A.5 sind einzuhalten.

A.4.8 Denkmalschutz

A.4.8.1 Allgemein

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass Bodendenkmäler oder archäologische Bodenfunde, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, der Meldepflicht nach Art. 8 BayDSchG unterliegen und unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen sind.

A.4.8.2 Auflagen i.V.m. der Erlaubnis nach Art. 7 BayDSchG

Treten beim Bodenabtrag bzw. Ausbau moderner Beläge Bodendenkmäler oder Bestandteile davon auf, so gelten die nachfolgenden Nebenbestimmungen dieses Beschlusses. Soweit beim Bodenabtrag bzw. Ausbau moderner Beläge keine Bodendenkmäler festgestellt werden, sind die nachfolgenden Nebenbestimmungen hinfällig.

- Die vorhandenen Bodendenkmäler, unabhängig davon, ob sie bekannt oder vermutet werden, sind sachgemäß auszugraben und zu bergen, soweit dies für die Durchführung des Vorhabens erforderlich ist. Die Arbeiten sind von einer(m) archäologisch im Fachbereich Vor- und Frühgeschichte, Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit qualifizierten Fachfirma/Wissenschaftler/Grabungstechniker durchzuführen.

- Die zwei großen BE -Flächen sind vor Beginn der Baumaßnahme mit einer flächendeckenden Metallprospektion nach Eisen und Buntmetallen zu begehen. Alle Fundstücke sind georeferenziert einzumessen. Weiterhin können sich in den Flurstücken 480-482 der Gemarkung Sonderheim sowie im Flurstück 351 der Gemarkung Blindheim Verschanzungen befunden haben. Daher ist dort der Oberboden vor Beginn der Baumaßnahme auf 20 % der beantragten Fläche mit Suchschnitten abzutragen und facharchäologisch zu begleiten. Werden dabei archäologische Befunde und Funde aufgefunden, sind die Flächen der Suchschnitte in der Ausdehnung des Bodendenkmals innerhalb der beantragten Fläche zu erweitern, auszugraben, zu dokumentieren und zu bergen.
- In der Vermutung V-7-7329-0021 ist in den Flurstücken 428 und 428/1 eine facharchäologische Ausgrabung vorzunehmen (siehe Karte), da bereits archäologische Befunde in diesem Bereich bekannt sind.
- Die aufgefundenen Bodendenkmäler sind vorgabenkonform bis zur bauseitig benötigten Tiefe archäologisch auszugraben sowie fotografisch und zeichnerisch in archivfähiger Form zu dokumentieren und zu beschreiben.
- Der Name und die Adresse der beauftragten Fachfirma und der Name und die Adresse der archäologisch qualifizierten Fachkraft (wissenschaftliche Grabungsleitung) sowie der Beginn der Maßnahme sind der Planfeststellungsbehörde sowie dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mindestens eine Woche vor Beginn der Grabungsarbeiten mitzuteilen.
- Das Ende der denkmalfachlichen Maßnahme ist der Planfeststellungsbehörde (sowie dem BLfD) spätestens am folgenden Werktag mit Datumsangabe anzuzeigen.
- Grabungsdokumentation; Der Grabungsbericht, die vollständige Grabungsdokumentation über alle für die Erfüllung der Auflagen Ziff. 1. 1. und 1.2. erforderlichen Arbeiten sind innerhalb von 8 Arbeitswochen nach Beendigung der bodendenkmalfachlichen Arbeiten vor Ort im Original vollständig dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege auszuhändigen.
- Weitere Auflagen, insbesondere zum Schutz von Bodendenkmälern, die sich aus dem Fortschritt der erlaubten Grabung oder der Überwachung der

denkmalfachlichen Arbeiten ergeben sollten, bleiben ausdrücklich vorbehalten
(Art. 36 Abs. 2 N r. 5 BayVwVfG).

A.4.9 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Rechtzeitig vor Baubeginn ist mit von der Baumaßnahme betroffenen Leitungsträgern Kontakt aufzunehmen, um die im Einzelnen notwendigen Maßnahmen zur Verlegung von Leitungen und Kabeln sowie zum Schutz von Leitungen und Kabeln vor etwaigen Beschädigungen durch den Baubetrieb einvernehmlich abstimmen zu können.

A.4.10 Straßen, Wege und Zufahrten

A.4.10.1 Allgemein

- Bei der Baudurchführung sind die maßgeblichen Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen zu beachten sowie dementsprechende Sicherheitsvorkehrungen und Schutzanlagen vorzusehen, so dass eine Gefährdung Dritter ausgeschlossen ist.
- Die ausführende Firma hat für die Arbeiten, die Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum haben, rechtzeitig vor Baubeginn eine verkehrsrechtliche Anordnung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzufordern und die darin gemachten Auflagen einzuhalten.
- Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin mit den Straßenbaulastträgern sowie mit betroffenen privaten Eigentümern eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen der planfestgestellten Baumaßnahme zuzurechnen sind.
- Die aufgrund der Baumaßnahme verschmutzten Straßen, Wege und Zufahrten sind von der Vorhabenträgerin oder deren Beauftragten ordnungsgemäß zu reinigen.

A.4.10.2 Kreisstraße DLG 36 Höchstädt - Schwennenbach – Einmündung

Hauptwirtschaftsweg

- Die Größe der Einmündung des Hauptwirtschaftsweges in die DLG 36 ist mit der Straßenbauverwaltung des Landkreises abzustimmen. Insbesondere muss das Rechtseinbiegen von der DLG 36 in den Wirtschaftsweg und das

Rechtausfahren vom Wirtschaftsweg in die DLG 36 für landwirtschaftliche Fahrzeuge ohne Nutzung der Gegenfahrspur möglich sein. Dies ist durch Schleppkurven nachzuweisen.

- Es darf kein Wasser vom Wirtschaftsweg auf die Kreisstraße abfließen.
- Auf der Kreisstraße ist ein Linksabbieger, Typ LA4 gemäß den Tabellen 27 und 28 der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) herzustellen.
- Um im Einmündungsbereich eine Begegnung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu ermöglichen, ist der Hauptwirtschaftsweg auf einer Länge von 30 m (gemessen vom Fahrbahnrand der Kreisstraße) mit 6,50 m Breite zu asphaltieren.
- Im Einmündungsbereich sind folgende Sichtfelder von Bepflanzungen freizuhalten, die sich höher als 0,80 m und weniger als 2,50 m über eine durch die Dreieckspunkte auf Fahrbahnhöhe gelegte Ebene erheben: Geh- und Radweg 30 m in beide Richtungen, gemessen 3 m von der Achse des Geh- und Radweges Kreisstraße 200 m in Richtung Oberglauheim und bis zur Einmündung in die Staatsstraße in Richtung Höchstädt, gemessen 3 m vom Fahrbahnrand der Kreisstraße Baumstämme und Pfosten im Bereich zwischen 0,80 m und 2,50 m Höhe bleiben unberücksichtigt, soweit sie die die Sicht nur unwesentlich beeinträchtigen.

A.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

- Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der §§ 22, 22a AEG in Verbindung mit dem Bayerischen Enteignungsgesetz (BayEG) die betroffenen Eigentümer wegen des erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grunderwerbs zu entschädigen.
- Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen, wiederhergestellt wird.
- Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass etwaige bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken angefahren werden können. Sofern dies in Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein sollte, sind die Betroffenen rechtzeitig zu unterrichten. Etwaige vorhabenbedingt erforderliche

Änderungen oder Verlegungen von Grundstückszufahrten sind den Betroffenen frühzeitig mitzuteilen.

A.4.12 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth sowie der Stadt Höchstädt a. d. Donau möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Zusage/n 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 dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

A.5.1 Zusagen gegenüber der Regierung von Schwaben, Sachgebiet 60

Die Vorhabenträgerin sichert eine schonende Bauausführung zu. Der Oberboden wird zu Beginn der Maßnahme abgeschoben und seitlich gelagert. Nach dem Abschluss der Arbeiten wird der Untergrund gelockert und der Oberboden wieder aufgetragen. Alle genutzten Flächen werden auf Kosten der Vorhabenträgerin in den Ausgangszustand versetzt. Die Vorhabenträgerin wird im Vorfeld der Maßnahme alle betroffenen Landwirte informieren.

A.5.2 Zusage gegenüber der Gemeinde Blindheim

- Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass die Anbindungen der neuen Feldwege an das bestehende Feldwegenetz der Gemeinde Blindheim vollumfänglich wiederhergestellt und technisch einwandfrei ausgeführt werden.

A.5.3 Zusagen gegenüber P3

- Für die Bauausführung werden öffentlich gewidmete Feldwege und Straßen sowie vom Baudurchführenden zu erstellende Baustraßen genutzt.
- Der Baudurchführende wird vor der Baumaßnahme sowie nach deren Abschluss eine Beweissicherung der von den Bauarbeiten betroffenen Flächen und Straßen/Wege durchführen.

- In der vorliegenden Planung sind gut befahrbare Feldwege als Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen geplant bzw. werden teilweise erhalten.
- Es wird darauf geachtet, dass während Bauzeit die landwirtschaftlichen Flächen möglichst keinen Schaden nehmen. Sollten dennoch Schäden entstehen, werden diese umgehend behoben.
- Die Erreichbarkeit der umliegenden Grundstücke wird sichergestellt. Während der Bauphase sind ggfs. vereinzelt kurze Wartezeiten in Kauf zu nehmen, welche so gering wie möglich gehalten werden.
- Die maßgeblichen Wirtschaftswege sind in Asphaltbauweise geplant und werden plangemäß ausgeführt.
- Das Bauvorhaben wurde und wird flächenschonend und wirtschaftlich geplant.

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 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

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

A.9 Hinweise

A.9.1 Hinweise zum Schutz der Bodendenkmäler

- Die denkmalfachlichen Arbeiten werden in zwei Abschnitten durchzuführen sein (Schritt 1: Oberbodenabtrag bzw. Ausbau moderner Bodenbeläge, Schritt 2: Qualifizierte Ausgrabung). Art und Umfang der qualifizierten Ausgrabung richtet sich nach der denkmalfachlichen Leistungsbeschreibung. Das Ende der Ausgrabung ist mit dem Formblatt „Änderungsanzeige Maßnahme der

Bodendenkmalpflege“ der Planfeststellungsbehörde und dem BLfD anzuzeigen (siehe A.4.9.2).

- Firmenauswahl; Aus wettbewerbsrechtlichen Gründen können die Planfeststellungsbehörde wie auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege keine Empfehlungen für archäologische Grabungsfirmen aussprechen. Bitte informieren Sie sich selbstständig, z.B. im Internet (unter verschiedenen Schlagworten (z.B. Grabungsfirma, Archäologie, Ausgrabungen, Region) finden Sie dort einzelne Anbieter wie auch listenartige Zusammenstellungen). Es wird empfohlen, die Leistungen mit einem schriftlichen Vertrag zu beauftragen, in dem die in der Erlaubnis festgelegten fachlichen Leistungen enthalten sind (dazu zählt insbesondere auch die fristgerechte Vorlage der Dokumentation und des Berichtes).
- Das BLfD erstellt auf Anforderung kostenfrei eine Leistungsbeschreibung für den notwendigen Umfang der Ausgrabung und berät die Vorhabenträgerin kostenfrei auf Anforderung bei dessen Ausschreibung und Vergabe. Soll eine Förderung aus Mitteln der Denkmalpflege beantragt werden, sind Leistungsbeschreibung, Ausschreibung und Vergabe mit dem BLfD abzustimmen. Im Rahmen der Beratung werden in geeigneten Fällen Kosten- und Zeitgrenzen für Ausgrabungen festgelegt
- Der Oberbodenabtrag bzw. Ausbau moderner Bodenbeläge darf nur unter Aufsicht einer archäologisch qualifizierten Fachkraft durchgeführt werden. Vom Veranlasser ist Gerät und Personal bereit zu stellen. Für den maschinellen Abtrag sind ungezähnte Böschungsschaufeln vorzuhalten. Für die Feststellung erhaltener Bodendenkmäler ist ein Feinplanum zur archäologischen Beurteilung anzulegen. Festgestellte Bodendenkmäler sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen und einzumessen. Aufmaß und Kurzbericht des Oberbodenabtrags bzw. Ausbau moderner Bodenbeläge sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen.
- Grundlage der fachtechnischen Arbeiten sind die Vorgaben zur Dokumentation archäologischer Ausgrabungen in Bayern sowie die Vorgaben zur Fundbehandlung sowie der linearen Projekte; abrufbar auf der Internetseite des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege unter https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/dokuvorgaben_april_2020.pdf,

https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/dokuvorgaben_lineare_projekte_2017.pdf und

https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/fundvorgaben_april_2020.pdf.

- Bei der Ausgrabung geborgene Funde stellen trotz der Bergung einen Teil des denkmalfachlich wie -rechtlich einheitlichen Bodendenkmals dar und sind deshalb dauerhaft zu erhalten. Das Fundgut ist dem BLfD zur fachlichen Prüfung vorzulegen. (zu streichen im Falle einer Anordnung gem. Art. 9 BayDSchG).
- Der Erlaubnisinhaber haftet für alle durch die Ausnutzung der Erlaubnis, insbesondere für die durch die Grabung entstehenden Schäden, und für solche, die dem Grundstückseigentümer oder anderen Personen bei der Durchführung der Grabung oder sonst im Zusammenhang mit dem Gebrauch der Erlaubnis entstehen. Er ist für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften verantwortlich.
- Die Verkehrssicherungspflicht in den von der Maßnahme betroffenen Flächen obliegt während der gesamten Dauer dem Erlaubnisinhaber oder sonstigen zivilrechtlich Verantwortlichen.
- Die Kosten zur Erfüllung der im Beschluss festgesetzten Auflagen sind im Rahmen des Zumutbaren von der Vorhabenträgerin zu tragen. Private Vorhabenträger, die die Voraussetzungen des § 13 BGB (Verbrauchereigenschaft) erfüllen, sowie Kommunen können im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gefördert werden.
- In der Regel wird eine unverhältnismäßige Belastung dann anzunehmen sein, wenn die Kosten der Ausgrabung einen Anteil von 15 % an den Gesamtinvestitionskosten der Maßnahme übersteigen. Für das Verfahren zur Förderung von denkmalbedingten Mehraufwendungen (Ausgrabungen und Umplanungen etc.) sind die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen für Denkmalschutz und Denkmalpflege in der geltenden Fassung anzuwenden. Informationen sind unter nachfolgendem Link abrufbar:
http://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/publikationen/denkmalpflege-sonderinfo_2016_foerderung_steuern.pdf.

A.9.2 Hinweise zum Einbringen von Stoffen in Gewässer

- Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
- Die Bohrtiefen, angetroffenen Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in einer Dokumentation aufzunehmen.
- Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.
- Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.
- Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich, altlastenverdächtige Bereiche (z. B. künstliche Auffüllen, Bodenverunreinigungen) oder Auffälligkeiten im Grundwasser festgestellt werden, sind die Arbeiten umgehend einzustellen und das Eisenbahn-Bundesamt sowie die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
- Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z. B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.
- Für Schäden, die Dritten im Zusammenhang mit der Baumaßnahme entstehen, haftet grundsätzlich der Verursacher.
- Die Kampfmittelfreiheit des Untergrundes ist ggf. vorab zu prüfen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Rückbau der Bahnübergänge in Bahn-km 69,667, Bahn-km 70,379, Bahn-km 71,063 und Neubau von Ersatzwegen sowie einer Eisenbahnüberführung in Bahn-km 69,725 “ hat die Neuordnung der Verkehrsführung und damit des Feldwegenetzes zur Reduzierung der höhengleichen Kreuzungen im Planungsabschnitt zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 69,650 bis 71,100 der Strecke 5381 Ingolstadt - Neuoffingen in Höchstädt an der Donau.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Augsburg, I.NA-S-N-AUG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 28.04.2022, Az. I.NA-S-N-AUG, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Rückbau der Bahnübergänge in Bahn-km 69,667, Bahn-km 70,379, Bahn-km 71,063 und Neubau von Ersatzwegen sowie einer Eisenbahnüberführung in Bahn-km 69,725 “ beantragt. Der Antrag ist am 06.05.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, eingegangen.

Mit Schreiben vom 21.06.2022 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 07.09.2022 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 19.09.2022, Az. 651ppü/010-2022#006, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
2.	Gemeinde Blindheim
3.	Große Kreisstadt Dillingen a. d. Donau
4.	Landratsamt Dillingen a. d. Donau
5.	Regierung von Schwaben
6.	Verwaltungsgemeinschaft Höchstädt a. d. Donau
7.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Wertingen
8.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
9.	Staatliches Bauamt Krumbach
10.	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth
11.	Bayerische Rieswasserversorgung
12.	bayernnets GmbH
13.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
8.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) Stellungnahme vom 17.01.2023, o. Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 20.03.2023, Az. P-2019-892-2_S2
2.	Gemeinde Blindheim Stellungnahme vom 21.02.2023, o. Az.
4.	Landratsamt Dillingen a. d. Donau Stellungnahme vom 02.03.2023, Az. 32-148.2
5.	Regierung von Schwaben (Sachgebiete 24, 34.1, 50, 51, 52 und 60) Stellungnahme vom 06.03.2023, o. Az.
7.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Wertingen Stellungnahme vom 24.01.2023, o. Az.
9.	Staatliches Bauamt Krumbach

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 06.02.2023, o. Az.
10.	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth Stellungnahme vom 03.06.2023, Az. 2-3535-1916/2023
11.	Bayerische Rieswasserversorgung Stellungnahme vom 25.01.2023, o. Az.
13.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Stellungnahmen vom 03.02.2023 und 19.11.2025, Az. 65614-656ti/004-2023#003

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Verwaltungsgemeinschaft Höchstädt a. d. Donau, Herzog-Philipp-Ludwig-Str. 10, 89420 Höchstädt a. d. Donau, 1. Stock, Zimmer 15 vom 16.01.2023 bis 15.02.2023 und in der Stadtverwaltung Dillingen, Königsstraße 37/38, 89407 Dillingen a. d. Donau, II. OG, Zimmer C 210 vom 29.03.2023 – 28.04.2023 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Verwaltungsgemeinschaft Höchstädt a. d. Donau am 14.12.2022, in der Gemeinde Blindheim am 16.12.2022 und in der großen Kreisstadt Dillingen a. d. Donau am 22.03.2023 jeweils durch Aushang und durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist waren in der Verwaltungsgemeinschaft Höchstädt a. d. Donau und der Gemeinde Blindheim der 01.03.2023 sowie in der Großen Kreisstadt Dillingen a. d. Donau der 12.05.2023.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG (Fassung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 164) geändert worden ist) auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.5 Einleitung des Planänderungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit einer Nachreichung über das Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben des Bundes vom 10.08.2026 geänderte Planunterlagen (1. Planänderung) für das gegenständliche Vorhaben vorgelegt.

B.1.3.6 Anhörungsverfahren zur Planänderung

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden von den geänderten Plänen betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur 1. Planänderung gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
4.	Landratsamt Dillingen a. d. Donau, Sachgebiet Wasserrecht
10.	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
10.	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth Stellungnahme vom 27.08.2026, Az. 2-3535-27272/2026

B.1.3.7 Öffentliche Planauslegung

Auf eine erneute öffentlichen Planauslegung hat die Anhörungsbehörde verzichtet, da durch die geänderten Sachverhalte keine neuen oder zusätzlichen Betroffenen Dritter hervorgerufen werden.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Aufgrund der Übergangsregelung des § 38 Abs. 9 AEG werden die Vorschriften in den folgenden Fassungen angewendet: das AEG in der Fassung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 164) geändert worden ist; das VwVfG in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist. Alle in diesem Beschluss zitierten Vorschriften beziehen sich auf die genannten Fassungen. Die durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz vom 22.07.2026 eingebrachten Änderungen finden damit auf dieses Vorhaben keine Anwendung, sofern dies nicht ausdrücklich kenntlich gemacht wurde.

Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Augsburg, I.NA-S-N-AUG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG und § 14a UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben wird entsprechend dieses Planfeststellungsbeschlusses zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist.

Das Staatliche Bauamt Krumbach plant derzeit eine neue Trassenführung der Bundesstraße B 16, die Ortsumfahrung der Stadt Höchstädt a. d. Donau. Die „B16 neu“ stellt in der Gesamtraumordnung eine neue Raum-/Verbindungsachse dar, deren Verlauf nicht nur für den motorisierten überregionalen Verkehr einen gänzlich neuen Korridor abbildet, sondern auch eine gesonderte Betrachtung und Neuorientierung für den vorhandenen landwirtschaftlichen Verkehr erfordert.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Neukonzeption des Feldwegenetzes südlich und nördlich der B16 und Bahnlinie unter Beachtung der Erreichbarkeiten sowie ersatzweise Verbindungs- und Erschließungsfunktionen für die Landwirtschaft sowie unter Berücksichtigung der eisenbahnbetrieblichen Belange der DB InfraGO AG. Grundlage der gegenständlichen Planung ist deshalb im Vorgriff auf die Neuordnung der Bundesstraße B16 die Höhenfreimachung von drei Bahnübergängen (BÜ) im Streckenabschnitt Blindheim – Höchstädt a. d. Donau der Eisenbahnstrecke 5381 Seehof – Neuoffingen durch den geplanten Neubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ) als Ersatz, dabei werden die bestehenden Bahnübergänge im Plangebiet zurückgebaut. Die Bahnübergänge befinden sich an den Streckenkilometern 69,667 („Grüner Weg“), Bahn-km 70,379 („Am Schleifweg“) und Bahn-km 71,063 („Hinteres Gewende“). Der neue Kreuzungspunkt wird durch das Brückenbauwerk am Bahn-km 69,725 gebildet und ermöglicht ein Kreuzen der

Verkehrsanlagen in verschiedenen Ebenen. Das Bauvorhaben liegt in der Stadt Höchstädt a. d. Donau, Landkreis Dillingen, Regierungsbezirk Schwaben, Freistaat Bayern. Um die Erschließung der umliegenden Flächen weiterhin zu ermöglichen, wurde seitens des Straßenbaulastträgers (Stadt Höchstädt a. d. Donau) ein Feldwegekonzept geplant, welches die vorhandenen Wegebeziehungen neu strukturiert. Das Konzept ist Teil der Planfeststellungsunterlage.

Die Planung dient der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur von Schiene und Straße im Planungsabschnitt, denn die beschriebenen Bahnübergänge sind technisch abgängig und entsprechen aufgrund Ihrer Ausrüstung mit Blinklichtanlagen nicht mehr dem aktuellen technischen Regelwerk. In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger hat sich die Vorhabenträgerin unter Prüfung sämtlicher Varianten für eine Höhenfreimachung des Bahnübergangs „Grüner Weg“ mittels einer Eisenbahnüberführung entschieden. Ausschlaggebend waren hierbei der geplante Ausbau der nahe gelegene B16 durch das Staatliche Bauamt (StBA) Krumbach sowie die Einbeziehung der beiden angrenzenden Bahnübergänge „Am Schleifweg“ und „Hinteres Gewende“. Des Weiteren ermöglicht die neue Eisenbahnüberführung eine höhenfreie Kreuzungsmöglichkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs vom südlichen zum nördlichen Feldwegenetz, wodurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses für Straße und Schiene geschaffen wird. Das beantragte Vorhaben dient damit der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und der Straßenverkehrsteilnehmer im Planungsabschnitt, der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt und stellt damit eine Verbesserung des Schienenverkehrs dar.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Die Planung ist damit im Sinne des Fachplanungsrechts „vernünftigerweise geboten“ (vgl. § 1 Abs. 1 AEG). Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben.

B.4.2 Variantenentscheidung

Bei der Ermittlung der Planungsalternativen sind diejenigen Varianten in die Abwägung miteinzubeziehen, die nach Stand der Dinge eine ernsthafte Alternativgestaltung beinhalten. Die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante der Baumaßnahme muss dabei lediglich darauf überprüft werden, ob sie für eine zweckmäßige Gestaltung erforderlich ist und ob sich eine andere Variante nicht als

eindeutig vorzugswürdig darstellt und sich als sachgerechtere Lösung für den Ausgleich öffentlicher und privater Belange geradezu aufdrängt.

Im Verfahren wurden die nachfolgenden Varianten untersucht und gegeneinander abgewogen.

B.4.2.1 Grundlage der Planung

Nordöstlich von Höchstädt durchquert die geplante Trasse der „B16 neu“ landwirtschaftliches Gebiet, und soll nach der geplanten Überführung über die Bahnlinie Seehof – Neuoffingen in die bestehende Trasse der B16 eingeschleift werden. In diesem Bereich verlaufen drei maßgebliche Nord-Süd-Achsen der Wirtschaftswegverbindungen, „Hinteres Gewende“, „Schleifweg“ und „Grüner Weg“. Diese drei Wirtschaftswegachsen queren derzeit höhengleich die in nordöstlicher Richtung verlaufende Bahnlinie sowie die parallel geführte bestehende B16. Bei der Wahl und Festlegung der Varianten wurden seitens der Vorhabenträgerin und der Stadt Höchstädt an der Donau sowohl das bestehende Wegenetz, die Belange des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Eisenbahnverkehrs, der erforderliche Grunderwerb als auch die Belange der zu querenden öffentlichen Straßen und Gemeindeverbindungen in die Überlegungen miteinbezogen. Für die notwendige Kreuzung der Strecke 5381 durch das Feldwegenetz stehen nach Einschätzung der Vorhabenträgerin nachfolgende Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung:

B.4.2.2 Erneuerung der Bahnübergänge

Die bestehenden Bahnübergänge entsprechen nicht mehr dem aktuellen technischen Regelwerk und müssen im Zuge der Maßnahme erneuert werden. Dies würde sowohl im Hinblick auf die Bauzeit als auch auf den Grunderwerb den geringsten Eingriff der Baumaßnahme im Vergleich zu den anderen Varianten bedeuten. Allerdings wird mit der Erneuerung weder eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs noch des Eisenbahnverkehrs erzielt. Weiterhin besteht durch die nicht höhenfreie Kreuzung der Verkehrswege ein Unfallpotenzial an drei Stellen der Strecke 5381. Die Sicherung der Bahnübergänge ist zudem mit einem hohen Instandhaltungsaufwand, vor allem im Hinblick auf die Leit- und Sicherungstechnik der Bahn, verbunden. Aus den genannten Gründen wurde sich für den Rückbau der Bahnübergänge und gegen eine Erneuerung entschieden.

B.4.2.3 Errichtung einer Straßenüberführung

Eine weitere Variante stellt die Errichtung einer Straßenüberführung über die Strecke 5381 dar. Mit dieser kann der Instandhaltungsaufwand reduziert werden, wobei

gleichzeitig eine höhenfreie Kreuzung entsteht, wodurch das Gefährdungspotenzial der Verkehrsteilnehmer sinkt. Auch können somit drei Kreuzungspunkte zu einem zusammengefasst werden, was zum einen dem Verkehrsaufkommen gerecht wird und zum anderen die Verkehrswege stärker räumlich trennt. Die Strecke 5381 verläuft im Planungsbereich in etwa in Geländegleichlage, woraus resultiert, dass aufgrund der vorhandenen Elektrifizierung der Strecke ein Höhenunterschied von ca. 6,50 m gemäß Regelwerk als lichte Höhe überwunden werden muss. Daraus ergeben sich lange Entwicklungslängen des Feldweges und den sich anschließenden Dammbauwerken. Auch beim Ansatz einer maximalen Längsneigung des überführten Feldweges müssen die Bauwerke eine Länge von ca. 80 m aufweisen, was zu mehr und stärkeren Betroffenheiten im Bereich des Grunderwerbs führt. Generell ist durch die hohen Rampen eine Anbindung an das bestehende Netz stark eingeschränkt. So wird der Feldweg „Grüner Weg“ im Bereich der Bundesstraße B16 bereits unterführt. Die Überführung des Feldweges über die Bahnstrecke und Unterführung des Feldweges unter der B16 ist somit mit hohen Aufwendungen verbunden. Aufgrund des großen zu überwindenden Höhenunterschiedes und des damit verbundenen Eingriffs wird die Variante verworfen.

B.4.2.4 Errichtung einer Eisenbahnüberführung - Vorzugslösung

Die Variante der Eisenbahnüberführung bringt vergleichbare Vorteile wie die Errichtung einer Straßenüberführung mit sich. Der Instandhaltungsaufwand einer EÜ ist im Vergleich zu dem der drei Bahnübergänge deutlich geringer und es ist möglich, die Kreuzung der Verkehrswege höhenfrei auszubilden. Dadurch wird das Unfallpotential gemindert und die Verkehrsabwicklung verbessert. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass gemäß der Forderung des Straßenbaulastträgers nur eine lichte Höhe der Überführung von 4,50 m ermöglicht werden muss. Hierdurch werden die Entwicklungslänge des Feldweges und die Betroffenheiten von Dritten erheblich minimiert, da der benötigte Grunderwerb geringer ausfällt. Aufgrund der genannten Vorteile gegenüber den anderen Varianten wird der Errichtung einer EÜ der Vorzug gegeben. Der neue Kreuzungspunkt wird im räumlichen Zusammenhang mit der bereits bestehenden Straßenüberführung der B16 über den „Grünen Weg“ gewählt. Dadurch sind eine gerade Verkehrsachse sowie ein nahezu rechtwinkliger Kreuzungswinkel möglich. Durch die gerade Straßenführung kann der Grunderwerb reduziert werden, während durch den Kreuzungswinkel die Aufwendungen bezüglich der Eisenbahnüberführung verringert werden könne

B.4.2.5 Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Das Vorhaben erfordert voraussichtlich einen Erwerb von Grundflächen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), der Gemeinde Blindheim und privater Dritter in Höhe von ca. 16.659 m². Der Umfang der vorübergehenden Beanspruchung von Grundflächen der vor genannten Eigentümer ist mit ca. 46.812 m² zu beziffern. Dingliche Sicherungen sind nicht erforderlich.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt nach eingehender Prüfung aller Planungsvarianten fest, dass die gegenständliche Variante zwar mit nicht unerheblichen dauerhaften und temporären Grundinanspruchnahmen verbunden ist, aber dennoch unter Betrachtung der verkehrlichen Zielsetzung des Vorhabens dem Minimierungsgebot entspricht. Sie ist mit verträglichen Eingriffen in Rechte Dritter und den Naturraum verbunden und überzeugt zudem durch ihren gelungenen Interessensausgleich zwischen allen Beteiligten. Des Weiteren berücksichtigt sie alle gebotenen Möglichkeiten zur Kostenoptimierung gegenüber den anderen untersuchten Varianten. Trotz der unterschiedlichen Interessen vor Ort, gelingt es damit den Kreuzungsbeteiligten, die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsträger Schiene und Straße sowie den betroffenen Anwohnern bzw. Anliegern, angemessen und richtlinienkonform zu berücksichtigen. Die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante ist damit als zweckdienlich zu bewerten. Im Vergleich dazu sind die weiteren Varianten nicht eindeutig vorzugswürdig im o.g. Sinn.

B.4.3 Wasserhaushalt

B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Durch das Vorhaben werden wasserrechtliche Tatbestände erfüllt, die der Erlaubnis bedürfen (§ 8 Abs. 1 WHG).

Im Verfügenden Teil A, Ziffer A.3 werden die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse ausgesprochen. Die zuständigen Wasserbehörden wurden gemäß § 19 Abs. 3 WHG als Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt.

Die Erlaubnisse nach Maßgabe der Planunterlagen zu nachfolgend beschriebenen wasserrechtlichen Tatbeständen können erteilt werden, da aufgrund der geplanten Anlagen in Verbindung mit den im Plan bereits vorgesehenen und mit den im verfügenden Teil A aufgeführten Vorkehrungen schädliche Gewässeränderungen nicht zu erwarten sind (§ 12 und §§ 10 Abs. 1, 11 WHG). Nachteilige Auswirkungen

auf Rechte oder rechtlich geschützte Interessen Dritter sind ebenfalls nicht zu befürchten.

B.4.3.1.1 Einbringen von Stoffen in Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG)

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben werden durch den Neubau der Eisenbahnbrücke die Fundamentplatte aus Stahlbeton und die Verbauträger zur bauzeitlichen Stützung unterhalb des Bemessungsgrundwasserstandes (ca. 419,70 m (DB-Ref)) eingebracht. Das Einbringen von Stoffen in Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar und erfordert eine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG. Gemäß § 49 Abs. 1 WHG ist abweichend von § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine Erlaubnis allerdings nur erforderlich, wenn sich das Einbringen nachteilig auf die Grundwasserbeschaffenheit auswirken kann. Die Gründung des Bauwerkes erfolgt in einer Höhe von 418,80 m (DB Ref) und liegt somit 90 cm unter dem Bemessungswasserstand. Die Kubatur je Fundamentplatte beträgt ca. 30 m³. Die Vorhabenträgerin kommt zu der Einschätzung, dass negative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper nicht zu erwarten sind, da die Bauteile nur punktuell in den Grundwasserleiter einbinden. Zudem liegt der mittlere höchste Grundwasserstand (MHGW) mit 418,30 m ca. 50 cm unter der Fundamentsohle. Die Herstellung der Stahlbetonbauteile erfolgt entsprechend den Planunterlagen in einer trockenen Baugrube, sodass Schwebstoffe oder andere Schadstoffe nicht in das Grundwasser gelangen können. Zur Stützung der Baugruben werden Verbauträger in den Untergrund eingebracht. Die Verbauträger (Querschnitt: 30 cm x 30 cm) sind stählerne Walzprofile und werden in den Untergrund eingerüttelt. Die Planung sieht maximal 40 Träger in einem Abstand von $\geq 1,20$ m vor. Die Baugrubenverbauten müssen in Form von Tragglieder und Verpresskörper aus Beton rückverankert werden. Nach Fertigstellung der Bauarbeiten werden die Verbauten bis 1,70 m unterhalb Schienenoberkante (SO) zurückgeschnitten. Negative Auswirkungen auf den Grundwasserleiter durch die Verbauteile sind nicht zu erwarten, da die Bauteilabmessungen sehr gering sind und ein umströmen weiterhin gewährleistet ist. Aufgrund der vorliegenden Argumentation im Fachbeitrag zur WRRL (Unterlage 18, Stand: 30.09.2025) kann davon ausgegangen werden, dass es zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit im Zuge der Baumaßnahme kommt. Daher ist für das Einbringen der Fundamentplatte und der Verbauteile eine Anzeige ausreichend und keine wasserrechtliche Erlaubnis im Sinne

des § 8 Abs. 1 WHG notwendig. Die Hinweise unter A.9.2 sind entsprechend zu beachten.

B.4.3.1.2 Erlaubnis für das Einleiten von Stoffen in Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG)

Im Zuge der Bauwerkserstellung bei Bahn-km 69,725 („EÜ Grüner Weg“) ist zur Ableitung der bauzeitlich und dauerhaft anfallenden Niederschlagsabflüsse aus den Bereichen der Straßen und Schiene die Anlage von Versickerungsmulden an den Rändern der asphaltierten Fahrbahn vorgesehen. Zur Entwässerung der anfallenden Niederschlagsspenden werden neun Muldenversickerungen entlang der Straßenführung des Bauvorhabens als Straßengräben geplant. In diesen Gräben werden die in Unterlage 18 ermittelten Einzugsgebiete auf Höhe des Bahn-km 69,724 eingeleitet. Für den Abfluss wird laut dem Baugrundgutachten eine Durchlässigkeit von stark durchlässig bis durchlässig für glazifluviale Ablagerungen angenommen. Die Proben und Gutachten erfolgten nur auf den Baugrundflächen und werden für die weiteren Berechnungen genutzt. Der Durchlässigkeitsbeiwert entspricht 1×10^{-3} – 1×10^{-5} m/s und wird mit 5×10^{-4} m/s für die Berechnungen angesetzt. Der mittlere höchste Grundwasserstand (MHGW) sollte laut Empfehlung des Baugrundgutachters bei 418,3 m (DB-Ref) bemessen werden. Die Sohle der Versickerungsmulde liegt bei ca. 419,3 m (DB-Ref) und hält damit laut DWA-A 138-1 einen Mindestabstand von 1 m zum mittleren höchsten Grundwasserstand ein. Gemäß dem bayerischen Landesamt für Umwelt befindet sich unmittelbar in der Nähe der Versickerungsanlagen ein Trinkwasserschutzgebiet. Die Versickerungsmulden greifen jedoch nicht in das Gebiet ein. Somit kann das Trinkwasserschutzgebiet vernachlässigt werden. Außerdem befindet sich kein Heilquellenschutzgebiet im Bereich der Versickerung.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen die beschriebenen Entwässerungsmaßnahmen keine Bedenken, solange dieses gemäß den eingereichten Unterlagen sowie unter Einhaltung und Beachtung der nachstehenden Nebenbestimmungen und Hinweise umgesetzt werden.

Gewässerbenutzung und Betrieb der Abwasseranlage

- Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.

Begründung: Die Einleitung entsprechender Wässer ist in der Regel in der kommunalen Abwassersatzung untersagt. Die Abwassersatzung stellt eine

entgegenstehende öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG dar.

- Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.

Begründung: Die Befugnis zur Vornahme entsprechender Maßnahmen folgt aus § 101 Abs. 1 WHG.

- Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich den zuständigen Wasserbehörden anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

Begründung: Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 USchadG normierte Gefahrenabwehrpflicht.

- Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen/Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen/Einleitstelle nicht zulässig.

Begründung: Die Nebenbestimmung stellt für Versickerungsanlagen die Einhaltung des § 48 WHG (Reinhaltung des Grundwassers) und die Berücksichtigung der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 138 sicher. Für Einleitungen in Oberflächengewässer dient die Nebenbestimmung der Einhaltung des § 32 Abs. 2 WHG (Reinhaltung oberirdischer Gewässer) sowie der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 102.

Bau der Abwasseranlagen

- Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die

einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.

Begründung: Die Nebenbestimmung konkretisiert den Verweis in § 60 Abs. 1 WHG auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik.

- Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.

Begründung: Gem. § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen.

- Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlage Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.

Begründung: Gem. § 101 Abs. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen. Die Mitteilung der geänderten Sachlage ist erforderlich, um prüfen zu können, ob eine wesentliche Änderung der Verhältnisse vorliegt, die eine Änderung der Erlaubnis erforderlich macht.

- Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.

Begründung: Der Einbau schädlich belasteter Bodenmaterialien würde aufgrund der hohen Durchlässigkeiten im Bereich der Versickerungsanlage zu einem Schadstoffeintrag unmittelbar in das Grundwasser führen. Es darf daher nur unbelastetes Material entsprechend der ErsatzbaustoffV verwendet werden (siehe Abschnitt 5.3.1 DWA-Arbeitsblatt A 138-1)

- Es darf nur über unbelasteten Boden in das Grundwasser versickert werden. Es ist daher im Zuge der Arbeiten sicherzustellen, dass ggfs. ein Bodenaustausch bis in unbelastete Schichten erfolgt.

Allgemein

- In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.

Begründung: Die Möglichkeit nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen folgt aus § 13 Abs. 1 WHG.

- Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

Begründung: Die wasserrechtliche Erlaubnis ist gem. § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.

B.4.3.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei ordnungsgemäßigem Betrieb der Anlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Abwassertechnik und unter Berücksichtigung der angeordneten Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht zu besorgen.

Das Vorhaben befindet sich weder in einem wasserwirtschaftlichen Vorrang- und Vorbehaltsgebiet noch einem hochwassergefährdeten Gebiet, es tangiert allerdings im Bereich der geplanten Eisenbahnüberführung die Schutzzone III des Wasserschutzgebietes (WSG) Blindheim der Bayerischen Rieswasserversorgung (BRW).

Die Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth, der unteren Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Dillingen a. d. Donau, der Bayerischen Rieswasserversorgung und des Eisenbahn-Bundesamtes, Sachbereich 6 (Wasserbehörde Eisenbahnbetriebsanlagen) sowie der übrigen Fachbehörden zum Vorhaben wurden berücksichtigt.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde und der im Anhörungsverfahren beteiligten Wasserbehörden ist bei plangemäßer Ausführung und Beachtung der im Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen nicht mit nachteiligen Auswirkungen auf Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes sowie Belange und Rechte Dritter zu rechnen.

Die – im Rahmen des Anhörungsverfahrens – von den Fachbehörden geforderten Auflagen sind unter Ziffer A.4.1 des Verfügenden Teils A dieses Beschlusses als Nebenbestimmungen aufgenommen, sofern sie Gegenstand der Planfeststellung sind und sofern aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Regelungen zur Sicherung der Belange der Wasserwirtschaft zu treffen sind.

B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Sowohl durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als auch durch die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden bzw. vollständig ausgeglichen. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet.

B.4.4.1 Rechtsgrundlagen

§ 14 Abs. 1 BNatSchG definiert Eingriffe in Natur und Landschaft als Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach § 15 Abs. 1 u. 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen zeitgleich mit der Realisierung des Vorhabens durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in nicht angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

B.4.4.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Das genehmigte Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden.

Die Beeinträchtigungen sind gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG in den Planunterlagen in der Unterlage 13 erfasst. Die Konflikte, die durch das Vorhaben verursacht werden, werden aufgezeigt.

B.4.4.3 Beeinträchtigungen gemäß §15 Abs. 1 und 2 BNatSchG

B.4.4.3.1 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen, Schutzmaßnahmen

Die vorliegende Planung wird dem Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen nach § 15 Abs. 1 BNatSchG, nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde gerecht.

Die Vermeidungs-/Minderungs-/Schutzmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13.1, 13.3-13.4, Erläuterungsbericht, Maßnahmenpläne und Maßnahmenblätter) dargestellt:

- **001_V_VA** - Umweltfachliche Bauüberwachung
- **002_VA** – Vergrämung durch Mahd, Reptilienschutzzaun und Habitatmodule,
- **003_VA** – Vergrämung von Bodenbrütern,
- **004_V** – Rückbau und Rekultivierung,
- **005_V** – Wiederbegrünung bauzeitlich beanspruchter Flächen und Böschungen.

B.4.4.3.2 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Alle weiteren mit diesem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind unvermeidbar. Zumutbare Alternativen i.S. des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG „am gleichen Ort“ sind nicht erkennbar.

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Eisenbahnausbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu; sie haben aber besonderes Gewicht im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben in der genehmigten Form für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Es verbleiben allerdings noch vom Vorhaben ausgehende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken.

Demnach ergeben sich gemäß der Punktebewertung aus der BayKompV (siehe Unterlage 13.1 der Planfeststellungsunterlage) durch die temporären, dauerhaften und betriebsbedingten Beanspruchungen der betroffenen Biotop- und Nutzungstypen im Eingriffsraum Beeinträchtigungen in einem Umfang von 53.795 Wertpunkten. Nach Anrechnung des Kompensationsumfangs durch den Rückbau der nicht mehr benötigten Verkehrsanlagen sowie die Begrünung der Böschungen verbleibt ein Kompensationsbedarf von 17.823 WP.

In Folge der geplanten 2.600 m² große Ausgleichsfläche (Flst. 628, Gemeinde Dillingen a.d. Donau, Gemarkung Steinheim) südwestlich von Höchstädt (Str. 5381, km 74,71 - 74,86) mit Aufwertung von Intensivgrünland (G11) durch einen Streuobstbestand im Komplex mit extensiv genutztem Grünland (Ausgleichsmaßnahme 006_A), ergibt sich ein Gesamtwert der Kompensationsmaßnahmen von 18.200 Wertpunkten gemäß der BayKompV.

Die genannten Rekultivierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13.1, 13.3-13.4, Erläuterungsbericht, Maßnahmenpläne und Maßnahmenblätter) dargestellt und beschrieben. Hierauf sei im Einzelnen verwiesen.

Ergebnis: Nach eingehender Prüfung der Planfeststellungsbehörde und der im Anhörungsverfahren beteiligten Naturschutzbehörden ist das Nachfolgende festzustellen: Die den Planfeststellungsunterlagen beiliegende Landschaftspflegerische Begleitplanung gewährleistet, dass die Vorhabenträgerin vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterlässt sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen zeitgleich mit der Realisierung des Vorhabens durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgleichen kann.

B.4.5 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Besondere Schutzgebiete nach § 32 BNatSchG (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der Europäischen Union, Richtlinie 92/43/EWG) sind im Plangebiet nicht ausgewiesen. Es sind auch keine Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 29 Bundesnaturschutzgebiet im Plangebiet vorhanden.

B.4.6 Artenschutz

Artenschutzbelange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

B.4.6.1 Rechtsgrundlagen

Zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten vor Beeinträchtigungen durch den Menschen sind auf gemeinschaftsrechtlicher und nationaler Ebene umfangreiche Vorschriften erlassen worden.

Europarechtlich ist der Artenschutz in den Artikeln 12, 13 und 16 der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) sowie in den Artikeln 5 bis 7 und 9 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG) verankert.

Im nationalen deutschen Naturschutzrecht ist der Artenschutz in den Bestimmungen der §§ 44 und 45 BNatSchG verankert.

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unterscheidet hierbei besonders geschützte (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) und streng geschützte (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) Arten. Streng geschützte Arten bilden eine Teilmenge der besonders geschützten Arten.

Bei Vorhaben, die der Eingriffsregelung unterliegen, sind gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur die Europäischen Vogelarten (besonders geschützte Arten) und die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (streng geschützte Arten) relevant.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält für die besonders geschützten und streng geschützten Arten folgende Verbotstatbestände (Zugriffsverbote):

- Verbot des Nachstellens, Fangens, Verletzen oder Töten von wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen von wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- Verbot der erheblichen Störung von wildlebenden Tieren der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),
- Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG),

- Verbot der Entnahme von wildlebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen, Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von wildlebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten sowie Verbot der Beschädigung oder Zerstörung ihrer Standorte (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

B.4.6.2 Artenschutzbezogene Aussagen in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung

Im Artenschutz-Fachbeitrag und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan sind Aussagen zum Artenschutz (Unterlage 12 + 13) enthalten. Hierauf wird im Einzelnen verwiesen.

Ein Vorkommen saP-relevanter Pflanzenarten ist im Untersuchungsgebiet, also in den Eingriffsbereichen und im näheren Umfeld (randlicher Vernetzung von mindestens 25 Meter) nicht ersichtlich und aufgrund der vorhandenen Biotoptypen, Strukturen und Nutzungen auch nicht zu erwarten.

Artenschutzrechtlich relevant und vertieft untersucht (Konfliktanalyse) wurde das Vorkommen von Fledermäusen, Reptilien sowie die Gilde der Vögel (Bodenbrüter, Baum- und Gebüschbrüter), Baum- und Gebüschbrüter sind meist weit verbreitet und ungefährdet. In der Konfliktanalyse wird geprüft, ob für die in den Wirkungsräumen des Vorhabens vorkommenden oder nicht ausgeschlossenen prüfungsrelevanten Arten die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG bzw. von Art. 12 und 13 der FFH-RL bzw. Artikel 5 der VSR voraussichtlich einschlägig sind.

Das gutachterliche Fazit der artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zur Erfüllung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlage) lautet wie folgt:

„Im Rahmen der Untersuchungen zur artenschutzrechtlichen Prüfung für das geplante Bauvorhaben wurden die bewertungsrelevanten Arten (Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie der Vogelschutzrichtlinie) erfasst und ihr Vorkommen vor dem Hintergrund der Verbotstatbestände des § 44 (1) i. V. m. (5) BNatSchG bewertet. Die Realisierung des Vorhabens ist mit Auswirkungen auf einige der potentiell vorkommenden bewertungsrelevanten Arten verbunden, wodurch jedoch keine Verbotstatbestände des § 44 (1) i. V. m. (5) BNatSchG erfüllt werden, sofern die beschriebenen geeignete konfliktvermeidende Maßnahmen umgesetzt werden.“

Untermauert wurde diese Einschätzung seitens der Vorhabenträgerin im Jahr 2025 durch eine ergänzende Kartierung der feldbrütenden Vogelarten, auf die Unterlage 12.2 wird an dieser Stelle verwiesen. Demnach ergeben sich für die 2025 nachgewiesenen Feldbrüterarten Feldlerche, Rebhuhn und Wachtel im Rahmen des Vorhabens keine signifikanten Beeinträchtigungen. Des Weiteren konnte der Kiebitz im Untersuchungsraum im Jahr 2025 nicht nachgewiesen werden, eine potenzielle Brut im Wirkraum des Vorhabens wird zudem aufgrund suboptimaler Standortverhältnisse (mangelnde Bodenfeuchte, Entfernung zu flächigen Feuchtstellen) weitgehend ausgeschlossen. Die Art ist daher nicht betroffen.

Ergebnis:

Zur größtmöglichen Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sind Maßnahmen für die Zauneidechse erforderlich (Maßnahme Nr.: 002_VA - Vergrämung durch Mahd, Reptilienschutzzaun und Habitatmodule). Weiter werden zur Vermeidung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG vorsorglich Vermeidungsmaßnahmen für bodenbrütende Vogelarten geplant (Maßnahme Nr.: 003_VA - Vergrämung von Bodenbrütern).

Zur Wahrung der Belange des Artenschutzes ordnet die Planfeststellungsbehörde überdies die hierfür erforderlichen Nebenbestimmungen unter den Punkten A.4.3 und A.4.4 in diesem Beschluss an.

B.4.6.3 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die Umweltfachliche Bauüberwachung Naturschutz und Artenschutz wird angeordnet, da die Vorhabenträgerin die Festsetzung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung in der Umweltplanung hinsichtlich der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung nach § 14 BNatSchG und der Abwendung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG als erforderlich eingeschätzt hat und das Eisenbahn-Bundesamt sowie die am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden die Festsetzung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung im Einzelfall wegen eines besonderen Gefährdungspotenzials für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt nach § 2 Abs. 1 UVPG für erforderlich halten.

Ergebnis: Zur Wahrung der Belange des Artenschutzes nimmt die Planfeststellungsbehörde die erforderlichen Nebenbestimmungen unter Pkt. A.4.2 in diesen Bescheid auf.

B.4.6.4 Belange der Naturschutzbehörden im Anhörungsverfahren

B.4.6.4.1 Belange der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Dillingen a. d.

Donau

Seitens der unteren Naturschutzbehörde wurden im Anhörungsverfahren keine Einwendungen erhoben.

B.4.6.4.2 Belange der höheren Naturschutzbehörde

Stellungnahme der Regierung von Schwaben (Sg 51) vom 06.03.2023

Nach Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde berücksichtigen die Unterlagen die naturschutz-fachlichen und -rechtlichen Belange mit Ausnahme der beiden nachfolgenden Punkte:

Kulissenwirkung Eisenbahnüberführung (1)

Die vorgesehene Eisenbahnüberführung „Grüner Weg“ weist eine Höhe von mind. 4,5 m auf und grenzt an die Feldvogelkulisse Kiebitz „Oberglauheim-Ohrenbach“ an. Die Feldvogelkulisse – hier mit Schwerpunkt Kiebitz – umfasst Flächen, die von Vögeln der Agrarlandschaft als Lebensräume genutzt werden, wurden oder in naher Zukunft, nach erfolgter Habitataufwertung wieder als Feldvogellebensraum zur Verfügung stehen sollen. Es ist davon auszugehen, dass das neue Bauwerk eine negative Kulissenwirkung auf den Kiebitz und ggf. weitere Feldvögel ausüben wird; an sich geeignete Lebensräume werden dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Nach Garniel & Mierwald (2012) kann der Kiebitz dadurch dauerhaft Flächen in bis zu 100 m Distanz zum neuen Bauwerk verlieren. Diese anlagebedingten Wirkungen werden im LBP noch nicht (ausreichend) berücksichtigt. Wir schlagen vor, die Flächenverluste, die sich aus der negativen Kulissenwirkung der Überführung ergeben, an geeigneten Stellen auszugleichen. Dazu können an die Feldvogelkulisse angrenzende Flächen entwickelt werden und die Feldvogelkulisse um diese Flächen entsprechend erweitert werden. Die aktuell vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen, z.B. die Anlage von Streuobstbestand mit extensiv genutztem Grünland, können sich dadurch dann verringern.

Besonderer Artenschutz – Vergrämung und Störungstatbestand (2)

Der Kiebitz wurde in der Vergangenheit innerhalb der Feldvogelkulisse nachgewiesen; aktuelle Erfassungen der Avifauna wurden im Zuge der Planungen nicht durchgeführt. Der beschriebene Lebensraumverlust kann sich daher auch auf

den besonderen Artenschutz gem. § 44 Abs. 1 i.V. m. Abs. 5 BNatSchG auswirken. In den Unterlagen werden zudem als Vergrämuungsmaßnahme der Einsatz von Flatterbändern vorgeschlagen. Nach Runge et al. (2021; BfN-Skripten 606) sind „Vergrämuungsmaßnahmen (z. B. Vergrämuungsstangen, Vergrämuung durch „vorfristigen Baubeginn“) als Störung zu werten, die für bestimmte Arten im Einzelfall zum Eintritt des Störungstatbestands im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG führen können, wenn sich durch die Durchführung der Maßnahme eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ergeben kann. In solchen Fällen sind Vergrämuungsmaßnahmen nicht geeignet, um erhebliche Störungen oder einen störungsbedingten Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die betroffene Art zu vermeiden.“ Es ist zu prüfen, ob Flatterbänder als Vergrämuung geeignet sind; ansonsten muss auf diese Vergrämuungsmaßnahme verzichtet werden. Eine Beurteilung ist nur möglich, wenn Informationen zur lokalen Population vorliegen (z.B. durch Kartierungen).

Werden die genannten Punkte in den Unterlagen geändert/ergänzt, werden die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange im Verfahren ausreichend berücksichtigt. Wir bitten darum, Änderungen in den Unterlagen kenntlich zu machen (z.B. durch farbliche Hinterlegungen).

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Zu 1) Die EÜ „Grüner Weg“ wird keine Höhe von 4,5 m über der aktuellen Geländeoberkante aufweisen. Die Straße wird abgesenkt und die EÜ sozusagen „in die Tiefe“ gebaut, sodass die Gleisanlage unverändert bleibt (siehe Abbildung).

Anlagebedingt sollte die geplante EÜ somit keine Störung für den Kiebitz darstellen. Baubedingt ist hingegen vorübergehend mit einer optischen Störung zu rechnen. Auch liegt die bereits oben erwähnte BE-Fläche in der Feldvogelkulisse.

Da durch den Bau der EÜ anlagebedingt keine optischen Verschlechterungen eintreten, besteht diesbezüglich keine Störung des Kiebitzes.

Zu 2) Während der Bauphase wird der Kiebitz kurzzeitig potenziell optisch gestört, mit den BE-Flächen werden auch möglicherweise Brutflächen des Kiebitzes beansprucht. Die Feldvogelkulisse – Kiebitz erstreckt sich jedoch noch weitere 2 Kilometer in Richtung Norden mit einer Breite von über einem Kilometer, so dass ausreichend Fläche im räumlichen Anschluss vorhanden ist. In Verbindung mit den Vergrämuungsmaßnahmen, die auch in RUNGE et al. (2021) beschrieben werden, kann so ein Verbotstatbestand ausgeschlossen werden. Bezüglich der Vermeidung

baubedingter Störungen des Kiebitzes besteht ein Dissens zwischen der Vorhabenträgerin und der hNB. Zu dieser Thematik fanden Abstimmungen zwischen dem von der Vorhabenträgerin beauftragten Umweltplanungsbüro und der hNB statt. Die hNB fordert über das Aufstellen von Flutterbändern als Vergrämuungsmaßnahme hinaus eine Bauzeitenbeschränkung bis Ende Juni, welche von Seiten der DB jedoch baulegistisch nicht durchführbar ist. Da zu diesem Punkt keine Einigung erzielt werden konnte, könnte ggf. ein Erörterungstermin seitens des Eisenbahn-Bundesamtes sachdienlich sein, um evtl. doch noch eine Lösung zu finden. Sollte dem Ermessen nach keine Erörterung durchgeführt werden, bittet die Vorhabenträgerin um eine Entscheidung im Rahmen der Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Zu 1) Die Vorhabenträgerin räumt das Missverständnis überzeugend aus, denn durch den Bau einer Eisenbahnüberführung wird die Kulissenwirkung im Plangebiet nur unwesentlich verändert. Die massiven Bauteile des Brückenbauwerks erreichen in ihrer Endlage maximal die Höhe der Schienenoberkante. Nur die der Absturzsicherung dienenden Geländer auf den Randkappen überragen die Schienenoberkante um ca. einen Meter, die den Bahndamm säumenden Gehölzbestände sind deutlich höher.

Zu 2) Nach Forderung der Planfeststellungsbehörde im Anhörungsverfahren hat die Vorhabenträgerin im Jahr 2025 eine ergänzende Kartierung der feldbrütenden Vogelarten durchführen lassen, auf die Unterlage 12.2 wird an dieser Stelle verwiesen. Demnach ergeben sich für die 2025 nachgewiesenen Feldbrüterarten Feldlerche, Rebhuhn und Wachtel im Rahmen des Vorhabens keine signifikanten Beeinträchtigungen. Des Weiteren konnte der Kiebitz im Untersuchungsraum im Jahr 2025 nicht nachgewiesen werden, eine potenzielle Brut im Wirkraum des Vorhabens wird zudem aufgrund suboptimaler Standortverhältnisse (mangelnde Bodenfeuchte, Entfernung zu flächigen Feuchtstellen) weitgehend ausgeschlossen. Die Art ist daher nicht betroffen. Hinsichtlich der im LBP auch weiterhin vorsorglich geplanten Vergrämuungsmaßnahmen in Form von Stangen mit Flutterbändern bestehen jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach Prüfung der Örtlichkeit keine Zweifel, dass die gewählte Vergrämuungsmaßnahme im gegenständlichen Fall geeignet erscheint. So ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population immer dann anzunehmen, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig

verringert. Keine Verschlechterung des Erhaltungszustands tritt ein, wenn sich die Anzahl der eine Fortpflanzungsgemeinschaft bildenden Individuen nicht in einer populationsrelevanten Weise verringert. Es kommt mithin auf die Überlebenschancen, den Bruterfolg bzw. die Reproduktionsfähigkeit der lokalen Population an (Marcus Lau in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, 4., völlig neu bearbeitete Auflage, § 44 BNatSchG 2009). Der Eingriffsraum lehnt sich in relativ kurzen Distanzen an ein technisch erheblich vorbelastetes Gebiet mit bereits gestörter Kulissenwirkung an, wohingegen in nördlicher und nordöstlicher Richtung ein großer und offener Landschaftsraum anschließt, der weitaus geeignetere Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die betroffene Art bieten kann. Alleine die Feldvogelkulisse umfasst eine Fläche von ca. 325 ha, bei einem Nachweis von nur 2 Brutpaaren im Jahr 2019 in ca. 900 Meter Entfernung zum Planfeststellungsumgriff. Die seitens der Vorhabenträgerin befürchtete Bauzeitenbeschränkung hat die höhere Naturschutzbehörde gegenüber der Planfeststellungsbehörde zu keinem Zeitpunkt eingefordert. Diese würde ohnehin, unter den gegebenen Umständen und den nun vorliegenden Kartierungsergebnissen den Eingriffsraum betreffend, eine unverhältnismäßige Einschränkung der Vorhabenträgerin darstellen, für deren Vorhaben ein öffentliches Interesse besteht und welches gleichzeitig der Verkehrssicherheit auf Straße und Schiene dient.

B.4.7 Immissionsschutz

B.4.7.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Während der Bauzeit treten Schall- und Erschütterungsimmissionen sowie sonstige Immissionen u. a. durch den Einsatz von Baugeräten und Baumaschinen aus dem Baustellenbetrieb auf. Diese bauzeitlichen Auswirkungen sind bei der Planfeststellung zu berücksichtigen.

Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 9.1.2) und in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 16.1, Bericht-Nr. 21-4423/01 vom 02.02.2022) werden die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Anwohner sowie die verschiedenen Maßnahmen zur Minimierung dieser Auswirkungen aufgezeigt.

B.4.7.1.1 Baulärm

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden; die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens

erfolgt nicht nur im Hinblick auf das fertig gestellte Vorhaben, sondern umfasst auch dessen Herstellung. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

B.4.7.1.2 Rechtliche Grundlagen

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig.

Baulärm führt entsprechend § 3 Abs. 1 BImSchG zu schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn er nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet ist, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Für die Beurteilung der baubedingten Lärmimmissionen ist gemäß § 66 BImSchG weiterhin die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (AVV-Baulärm) maßgebend, da bislang keine entsprechenden Rechtsverordnungen oder allgemeine Verwaltungsvorschriften nach dem BImSchG in Kraft getreten sind.

Die AVV-Baulärm gilt für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen und enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von den Baumaschinen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren sowie über Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Bei der Einhaltung der Immissionsrichtwerte kann von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden.

Unter Ziffer 3.1.1 der AVV-Baulärm sind Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Überschreitungen von erheblichen Belästigungen durch Baumaschinen ausgegangen werden kann. Als Nachtzeit gilt dabei die Zeit von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr.

Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV-Baulärm von der Vorhabenträgerin bzw. den Bauunternehmen zu beachten. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann nach Ziffer 4.1 allerdings insbesondere dann abgesehen

werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Geräte und Maschinen dürfen darüber hinaus nur entsprechend den Vorschriften des § 7 Satz 1 der 32. BImSchV betrieben werden. Für Bundesfernstraßen und Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes gilt die Einschränkung der Betriebsdauer gemäß § 7 Satz 2 der 32. BImSchV zwar nicht, diese Ausnahmeregelung bezieht sich jedoch anerkanntermaßen nur auf den Betrieb der Schienenwege und nicht auf den Bau der Schienenwege.

B.4.7.1.3 Baulärmprognose in der schalltechnischen Untersuchung

In der Baulärmuntersuchung (Unterlage 16.1, Bericht-Nr. 21-4423/01 vom 02.02.2022) sind im Einzelnen die zu erwartenden Schallimmissionen aus den Bautätigkeiten anhand der vorläufigen Beschreibung der Arbeits- bzw. Bauphasen prognostisch für die nächstgelegene Bebauung zur Tag- und Nachtzeit berechnet und beurteilt worden.

Die Immissionsberechnung wurde anhand der Ansätze zu den Arbeitsgeräten mit deren Schalleistungswirkpegeln und ohne Berücksichtigung eventuell möglicher Minderungsmaßnahmen durchgeführt. Sie zeigt somit zunächst die Größenordnung auf, in welcher die Immissionen aus den Bautätigkeiten liegen können, sofern keine weiteren Minderungsmaßnahmen ergriffen werden. In Baulärberechnungen werden im Übrigen regelmäßig z.T. deutlich höhere Pegel prognostiziert, als sie beim Betrieb der entsprechenden Baumaschinen tatsächlich auftreten. So wird insbesondere der Maschinen-Schalleistungspegel gegenüber dem praktischen Baubetrieb in der Regel zu hoch angesetzt (u.a. Ermittlung bei andauernder Nenndrehzahl, Überbewertung geräuschintensiver Einzelvorgänge im Betriebsmix).

Als Ergebnis der Untersuchung zeigt sich, dass die grundsätzlich maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm im Tag- und Nachtzeitraum durch den räumlichen Abstand der Vorhabensorte zur Wohnbebauung prognostisch weitestgehend eingehalten werden.

Die Bauarbeiten zum Neubau der gegenständlichen Eisenbahnüberführung Bahn-km 69,725 und dem Rückbau der Bahnübergänge Bahn-km 69,667, Bahn-km 70,379 und Bahn-km 71,063 sowie die weiteren Folgebaumaßnahmen lassen sich dabei in folgende immissionsrelevante Baulärmsituationen (BLS) mit teilweise geringfügig

prognostizierten Überschreitungen der grundsätzlich in der AVV-Baulärm festgesetzten gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte unterteilen:

- BLS 1 - Tag/Nacht – Gleisbau; Vor Beginn des Neubaus werden die Gleise getrennt, die Schienen demontiert und der Oberbau rückgebaut.
- BLS 2 - Tag/Nacht - Rammen Verbau; Um die Baugruben zu sichern, wird ein Verbau errichtet. Da gemäß den Angaben des Auftraggebers die nach statisch-konstruktiven Erfordernissen auszuführende Art des Verbaus - Trägerverbau / Spundwandverbau - noch nicht festgelegt ist, wird von der „lauteren“ Situation ausgegangen. Dabei werden Spundwände mittels Rammen in den Boden eingebracht.
- BLS 3 - Tag/Nacht - Einbau Hilfsbrücke; Nachdem die Baugruben gesichert wurden, werden die Hilfsbrücken eingebaut.
- BLS 4 - Tag/Nacht – Einhub; Der Überbau wird nach Anlieferung in die korrekte Endposition eingehoben.
- BLS 5 - Tag/Nacht - Rückbau BÜ; Nach Fertigstellung der neuen Trogbrücke werden die bestehenden BÜs „Grüner Weg“, „Am Schleifweg“ und „Hinteres Gewende“ rückgebaut.

B.4.7.1.4 Berücksichtigung der Lärmvorbelastung in der Baulärmuntersuchung

Entsprechend der Ziffer 4.1 der AVV-Baulärm wird aufgrund der beim Baustellenlärm regelmäßig auftretenden Schwankungen der Lärmbelastung zunächst nur bestimmt, dass Maßnahmen zur Minderung der Geräusche grundsätzlich erst dann angeordnet werden sollen, wenn die nach AVV-Baulärm ermittelten Beurteilungspegel die „erheblich belästigenden“ Immissionen (Immissionsrichtwerte) um mehr als 5 dB(A) überschreiten. Von Maßnahmen gegen Baulärm kann abgesehen werden, soweit durch den Baubetrieb infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten. Dies gilt (auch bei rechnerischen Prognosen) bis zu einer unter Berücksichtigung der tatsächlich vorhandenen Vorbelastung projektspezifisch zu ermittelnden fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle. So kann der auftretende Baulärm bis zur Höhe der Vorbelastung durchaus zumutbar sein, ohne dass von diesem „nachteilige Wirkungen“ ausgehen.

Im gegenständlichen Fall hat das Gutachten wegen der nur relativ geringen Verkehrsbelastung der eingleisigen Strecke jedoch keine Verkehrslärmvorbelastung berücksichtigt.

B.4.7.1.5 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zum Schutzkonzept

Für die oben benannten lärmintensiven Bauphasen ist die im Baulärmgutachten vorgenommene Prognose von Betroffenheiten und die Verhältnismäßigkeitsbetrachtung zur Beurteilung von Lärmschutzvorkehrungen nicht zu beanstanden.

Die Baumaßnahme erfolgt im öffentlichen Interesse. Der Baulärm ist einmalig und zeitlich begrenzt. Aus diesem Grund sind einzelne Überschreitungen hinzunehmen, vorausgesetzt, dass insbesondere lärmarme Bautechniken und Baugeräte nach dem Stand der Technik eingesetzt werden und ergänzende Maßnahmen wie z.B. die frühzeitige Information der Betroffenen und Benennung eines Ansprechpartners (Lärmschutzbeauftragter) sowie ggf. Messungen zur Beweissicherung durchgeführt werden.

Durch die Auflagen unter Punkt A.4.5 wird gewährleistet, dass das Vorhaben während der Bauzeit mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch den Baubetrieb insbesondere durch Baulärm vereinbar ist.

Diese Vorgaben werden durch die umweltfachliche Bauüberwachung bzw. den einzusetzenden Immissionsschutzbeauftragten kontrolliert.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet dabei die Zumutbarkeit der Belastung für die Anwohner im Einzelnen wie folgt:

Die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft sind anhand plausibler Ansätze ermittelt und die jeweiligen Zeiträume maßgeblicher Beeinträchtigungen der verschiedenen Bautätigkeiten aus der vorläufigen Bauablaufplanung nach dem derzeit verfügbaren Erkenntnisstand auf der sicheren Seite liegend abgeleitet worden. Anhand dieser Daten kann das voraussichtliche Ausmaß von Baulärmbetroffenheiten ausreichend genau beurteilt und die gebotene Abwägung hinsichtlich der Art und des Umfangs verhältnismäßiger Schutzvorkehrungen getroffen werden. Wie bereits ausgeführt, sind die exakten Bauabläufe und die einzusetzenden Baumaschinen zum jetzigen Zeitpunkt zwar noch nicht endgültig bekannt, wegen der nur sehr begrenzten Einwirkungsdauer prognostizierter Pegelüberschreitungen sind die im Rahmen der Abwägung insoweit festgelegten konkreten Schutzvorkehrungen jedoch bereits

einerseits als verhältnismäßig und gerechtfertigt, aber auch als ausreichend zu werten.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer orientierenden Baulärmuntersuchung für die einzelnen Bauphasen die jeweilige auf die vorhandene Wohnbebauung einwirkenden Immissionen ermittelt, um zunächst im Verhältnis zu den Immissionsrichtwerten der AVV-Baulärm die Belastung abschätzen zu können. Auf den Abschnitt 5 der Unterlage 16.1 (Bericht-Nr. 21-4423/01 vom 02.02.2022) wird an dieser Stelle verwiesen.

Zusammenfassend kann unterstellt werden, dass es aufgrund von Art und Umfang der Baumaßnahmen rechnerisch im kompletten Bauzeitraum tags zu keinen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm in der Nachbarschaft kommt.

Im Nachtzeitraum sind mit Ausnahme der Baulärmsituation BLS 5 – „Rückbau Bahnübergänge innerhalb von drei Nächten“, keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm in der Nachbarschaft prognostiziert. Gleichzeitig können für alle Bauphasen Überschreitungen der „grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle“ von 70/60 dB(A) Tag/Nacht ausgeschlossen werden. Um die verbleibenden Beeinträchtigungen der Nachbarschaft infolge des Baubetriebes zu minimieren, sind der Vorhabenträgerin zur Minderung der baubedingten Immissionen im Verfügbaren Teil A unter Ziffer A.4.5 dieses Beschlusses vorsorglich einschlägige Nebenbestimmungen auferlegt worden.

So hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass vermeidbarer Baulärm vermieden und unvermeidbarer Baulärm – insbesondere zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen – auf das unumgängliche Maß reduziert wird. In diesem Sinne hat sie u.a. bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen, und für die Zeit der Bauausführung einen Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu benennen. Dieser sorgt bei bevorstehenden Belästigungen für Vorabinformationen und steht als Ansprechpartner im Beschwerdefall zur Verfügung. Ebenfalls der Information und Kommunikation dient die Vorgabe, dass die Bauablaufdaten, insbesondere der geplante Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten

rechtzeitig im Vorfeld den Anliegern wie auch der betroffenen Kommune in geeigneter Weise mitzuteilen sind.

B.4.7.1.6 Ergebnis

Bei Beachtung bzw. Umsetzung dieser Vorgaben seitens der Vorhabenträgerin kann davon ausgegangen werden, dass die baubedingten Lärmimmissionen soweit als möglich reduziert werden und die Interessen der Anwohner im Hinblick auf die verbleibende, unvermeidbare Lärmbelastung im gebotenen Umfang Berücksichtigung finden.

B.4.7.1.7 Belange der Immissionsschutzbehörden

Stellungnahme der Regierung von Schwaben (Sg 50) vom 27.02.2023

Die höhere Immissionsschutzbehörde der Regierung von Schwaben hat im Anhörungsverfahren keine Bedenken vorgebracht und geht zurecht davon aus, dass die hausinternen Leitfähden des Eisenbahnbundesamts Anwendung finden. Auf die Anwendung der AVV-Baulärm wird entsprechend verwiesen.

B.4.7.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des betrieblichen Lärmschutzes vereinbar. Von der bestehenden Bahnstrecke 5381 Ingolstadt - Neuoffingen und den zu verlegenden Wirtschaftswegen, gehen vor und nach dem Neubau der geplanten Eisenbahnüberführung Schallemissionen aus. Diese sind in den Planunterlagen näher beschrieben und prognostiziert. Sie werden von der Allgemeinheit und der Nachbarschaft als Schallimmissionen wahrgenommen.

Für den Schienenwegebau bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 – 43 BImSchG sowie die 16. BImSchV und die 24. BImSchV den (weiteren) gesetzlichen Rahmen zur Wahrung der Belange des Schallschutzes. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz.

§ 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG verabschiedete Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Die 16. BImSchV legt in § 2 Abs. 1 Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung, u.a. von Schienenwegen der Eisenbahnen, fest. Weiter ist nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Eine weitere Konkretisierung in diesem Zusammenhang stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG verabschiedete Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) dar. Sie legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung, u.a. von Schienenwegen der Eisenbahnen, die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist im verfahrensgegenständlichen Vorhaben eröffnet, da der Neubau der Eisenbahnüberführungen am Bahn-km 69,725 der Strecke 5381, einen räumlich auf den Bauabschnitt begrenzten erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV darstellt.

B.4.7.2.1 Schalltechnische Untersuchung

Zur Beurteilung der Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb, die durch dieses Vorhaben hervorgerufen werden, hat die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung (Bericht Nr. 21-4423 / 02 – 1 vom 04.07.2022) durch einen anerkannten schalltechnischen Sachverständigen anfertigen lassen. Bei dieser schalltechnischen Untersuchung handelt es sich um eine gutachterliche Äußerung, welche die Vorhabenträgerin zur Grundlage ihrer Entwurfsplanung gemacht und den Planunterlagen (vgl. Unterlage 16.2) zur allgemeinen Information beigelegt hat.

B.4.7.2.2 Erheblicher baulicher Eingriff

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist im verfahrensgegenständlichen Vorhaben eröffnet. Im vorliegenden Fall stellt der geplante Neubau der Eisenbahnüberführung Bahn-km 69,725 einen erheblichen baulichen Eingriff dar.

B.4.7.2.3 Wesentliche Änderung und Ergebnis

Eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird (Nr. 1) oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird (Nr. 2). Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff (geringfügig) erhöht wird, vgl. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV.

Das Schallgutachten führt diesbezüglich korrekt aus, dass für Eisenbahnüberführungen gegenüber der freien Strecke sogenannte Brückenzuschläge (für die erhöhte Lästigkeit der Schallabstrahlung von Brücken) zu berücksichtigen sind. So ergibt sich gemäß der Rechenvorschrift Schall 03 für den besonderen stählernen Überbau ein Brückenzuschlag von $K_{Br} = 3 \text{ dB}$. Aufgrund der großen Abstände zur Ortslage von ca. 900 m und der Wohnbebauung außerhalb des Baubereiches führt der Pegelzuschlag von 3 dB an der EÜ (auch unter Berücksichtigung, dass die Auflassung der Bahnübergänge zu einer Pegelabnahme führt) insgesamt nicht zu einer immissionsrelevanten Geräuschpegelerhöhung an den schutzbedürftigen Nutzungen. Eine wesentliche Änderung der Geräuschsituation im Sinne der 16. BImSchV wird durch den Neubau der EÜ mithin nicht verursacht, ein Anspruch auf passive oder aktive Lärmschutzmaßnahmen an Immissionsorten in der Nachbarschaft zum Plangebiet bestehen nicht.

B.4.7.2.4 Belange der Immissionsschutzbehörden

Stellungnahme der Regierung von Schwaben (Sg 50) vom 27.02.2023

Die höhere Immissionsschutzbehörde der Regierung von Schwaben hat im Anhörungsverfahren keine Bedenken vorgebracht und kommt zu der Einschätzung, dass durch den Rückbau von Bahnübergängen gemäß Schall-03 mit einer Lärminderung zu rechnen sei. Der Neubau der Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 69,7 führe zwar zu einer Pegelerhöhung, jedoch sei auf Grund der großen Entfernung zur nächsten schutzwürdigen Bebauung nicht mit Ansprüchen auf Lärmschutz zu rechnen.

B.4.7.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

B.4.7.3.1 Untersuchung und Ergebnis

Für das Vorhaben wurde eine Untersuchung zu den zu erwartende baubedingten Erschütterungsimmissionen (Unterlage 16.1, Bericht-Nr. 21-4423/01 vom 02.02.2022) vorgelegt. Demnach kann ausgeschlossen werden, dass aufgrund der geplanten Bauarbeiten unter Berücksichtigung der großen Abstände zu den nächstgelegenen Gebäuden Erschütterungen auftreten, die die Anhaltswerte der DIN 4150 – Teil 3 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ sowie der DIN 4150 – Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen von Menschen in Gebäuden“ überschreiten können. Damit sind auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde weder Gebäudeschäden noch Belästigungen der Anwohner zu erwarten, besondere Maßnahmen zum Erschütterungsschutz sind nicht angezeigt.

B.4.7.3.2 Belange der Immissionsschutzbehörden

Die zuständigen Immissionsschutzbehörden haben diesbezüglich im Anhörungsverfahren keine Bedenken vorgetragen.

B.4.7.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

B.4.7.4.1 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. Die von den Zügen ausgelösten Schwingungen können über den (Gleis)-Oberbau, das Planum und das umgebende Erdreich in die Fundamente benachbarter Gebäude übertragen werden. Von dort werden die Schwingungen im Gebäude weitergeleitet und können zu spürbaren Deckenschwingungen (Erschütterungen) in den Räumen führen. In der Regel können lästigkeitsrelevante Erschütterungen in Gebäuden auftreten, die näher als 40 m zur Bahnlinie liegen. Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb sind dagegen nicht zu erwarten.

B.4.7.4.2 Rechtliche Einordnung des Erschütterungsschutzes

Erschütterungen sind Emissionen bzw. Immissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 und 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsimmissionen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt für den Bau

oder die Änderung von Eisenbahnen allerdings nur „nach Maßgabe der §§ 41 – 43“ (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG).

In diesen Vorschriften wird nur der Verkehrslärm behandelt. Daraus folgt, dass das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die darauf beruhenden Rechtsverordnungen einschließlich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) keine Regelungen zum Erschütterungsschutz aus (Eisenbahn-)Verkehr treffen.

Damit enthält das deutsche Immissionsschutzrecht keine Regelungen über Grenzwerte zumutbarer Erschütterungsimmissionen. Für Eisenbahnstrecken gibt es derzeit auch keine andere gesetzliche Regelung und auch keine Grenzwerte hinsichtlich zumutbarer Erschütterungseinwirkungen.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Der Grundsatz, schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, gilt auch für Erschütterungseinwirkungen aus Eisenbahnverkehr auf Menschen in Gebäuden.

Während Verkehrslärm durch das homogene Medium Luft übertragen wird, hängt die Stärke von Erschütterungseinwirkungen aufgrund der Übertragung durch den Boden von vielen Variablen ab (Oberbau, Untergrund, Bedingungen auf dem Übertragungsweg – Grundwasser/Baugrubenabschlüsse etc. –, Eigenschaften des angeregten Gebäudes).

Es entspricht einer gefestigten Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde, zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ anzuwenden. Dort sind in Tabelle 1 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen in Abhängigkeit von der Nutzungsart der Umgebung von Einwirkungsorten enthalten, bei deren Einhaltung jedenfalls eine erhebliche Belästigung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG nicht anzunehmen ist. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt jedoch klar, dass selbst bei deren Überschreitung – anders als bei Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Sie sind also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen.

Die DIN 4150 Teil 2 differenziert zwischen Neu- und Ausbaustrecken der Eisenbahn. Für neu zu bauende Strecken gelten die Anhaltswerte Au und Ar nach Tabelle 1 Ziffer

6.5.3.4.a) der DIN 4150 Teil 2. Als „neu“ im Sinne dieser Norm wird eine Strecke jedoch nur dann angesehen, wenn ihre Trasse so weit von bestehenden Trassen entfernt verläuft, dass die Erschütterungseinwirkungen bestehender Trassen für die Beurteilung vernachlässigbar sind. Der im Zusammenhang mit diesem Vorhaben betroffene Streckenabschnitt der Strecke 5500 ist nicht als „neu“ in diesem Sinne einzuordnen, so dass an allen Gebäuden von einer entsprechenden Vorbelastung auszugehen ist. Deswegen orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an den Ausführungen der DIN 4150 Teil 2 zu bestehenden Schienenwegen in Ziffer 6.5.3.4.c).

Die Grenze der Zumutbarkeit kann danach nur im Einzelfall festgestellt werden. Dabei sind u.a. verschiedene Beurteilungskriterien zu berücksichtigen:

- Historische Entwicklung der Belastungssituation,
- die Duldungspflichten nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme,
- Höhe und Häufigkeit der Anhaltswerteüberschreitungen.

Bei Schienenwegen, die geändert werden, sind betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen unzumutbar, wenn die maßgeblichen Anhaltswerte aus der Tabelle 1 der DIN 4150-2 vom Juni 1999 überschritten werden und die Erschütterungsimmission, bezogen auf die Beurteilungsschwingstärke KBF_{Tr}, vorhabenbedingt um mindestens 25 % gegenüber der Vorbelastung (Prognosenullfall) zunimmt.

Für neu zu bauende Schienenwege ist der sekundäre Luftschall aus dem Betrieb unzumutbar, wenn der Beurteilungspegel im Raum den Korrektursummanden D der Anlage der 24. BImSchV, Tabelle 1, Spalte 2 unter Hinzurechnung eines Korrekturwerts von 3 dB (nachfolgend zulässiger Innenschallpegel genannt) überschreitet. Bei Schienenwegen, die geändert werden, ist die Einwirkung aus sekundärem Luftschall unzumutbar, wenn gleichzeitig die Vorbelastung um mehr als 3 dB(A) zunimmt und der o. g. Innenschallpegel überschritten wird. Grundsätzlich ist dabei keine Summenbildung mit den Einwirkungen des primären Luftschalls zu berücksichtigen.

Daraus folgt für das gegenständliche Vorhaben:

Von den bereits seit langem bestehenden Bahnstrecke 5381 Ingolstadt - Neuoffingen geht eine Erschütterungsvorbelastung aus, welche die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne die Brückenbauvorhaben weiterhin zu dulden hätte.

Da das geltende Recht der Vorhabenträgerin keine Einhaltung von Erschütterungsgrenzwerten vorschreibt, die Nachbarschaft ohne den Bahnausbau die derzeit bestehende Erschütterungsvorbelastung weiter hinzunehmen hätte und diese Vorbelastung als solche an keinem Immissionsort zu Auswirkungen führt, die für sich als nicht mehr zumutbar anzusehen sind, ist es im Interessenausgleich aller Beteiligten sachgerecht, dass die Nachbarschaft auch nach dem Bahnausbau Erschütterungsbelastungen im Umfang der gegenwärtigen Erschütterungsvorbelastung zu dulden hat.

Andererseits entspricht es den berechtigten Interessen der Nachbarschaft, dass sich diese Vorbelastung nicht weiter erhöht. Denn eine weitergehende Belastung hat bislang nicht bestanden, so dass die Nachbarschaft eine solche auch nicht hinzunehmen hat. Die Vorhabenträgerin kann sich nicht darauf berufen, dass die Nachbarschaft auch mit einer baulichen Änderung der Bahnstrecke und daraus resultierenden Erschütterungsmehrbelastungen rechnen musste.

Soweit vorhabenbedingte Erschütterungsmehrungen allerdings nicht wahrgenommen werden (können), besteht kein Anlass, diese unwesentlichen Mehrungen zu unterbinden. Denn die DIN 4150-2 baut insofern nicht auf Zahlwerte auf, sondern geht von rein faktischen Wahrnehmungen aus. Sie korrespondiert insoweit zu § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, der auf eine beachtliche Erhöhung und weiter auf eine damit verbundene zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung abstellt.

Als Maß der Erhöhung im Sinne einer unzumutbaren Beeinträchtigung wird in der Regel eine Erhöhung der Vorbelastung aus Erschütterungen von 25 % festgesetzt (Signifikanzkriterium), welches auch die Vorhabenträgerin in ihrer erschütterungstechnischen Untersuchung zugrunde gelegt hat.

Mit der Festlegung des Signifikanzkriteriums von 25 % im Hinblick auf eine Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen vor Erschütterung setzt die Planfeststellungsbehörde somit auf jeden Fall einen anerkannten Wert fest, der im Einklang mit der aktuellen Rechtsprechung steht.

B.4.7.4.3 Erschütterungstechnische Untersuchung und Beurteilung

Die Vorhabenträgerin hat zur Beurteilung der Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb, die durch dieses Vorhaben hervorgerufen werden könnten, eine erschütterungstechnische Beurteilung (Bericht Nr. 21-4423 / 02 – 1 vom 04.07.2022) durch einen anerkannten Sachverständigen anfertigen lassen. Bei dieser erschütterungstechnischen Beurteilung handelt es sich um eine gutachterliche

Äußerung, welche die Vorhabenträgerin zur Grundlage ihrer Entwurfsplanung gemacht und den Planunterlagen (vgl. Unterlage 16.2) zur allgemeinen Information beigefügt hat. Darin wird dargelegt, dass im Bereich der neuen Brücke der Übergangsbereich zwischen Erd- und Kunstbauwerk gemäß der DB-Richtlinie 836.4106 (Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerk) konstruktiv als kontinuierlicher Übergang vom Bahndamm zur EÜ gestaltet wird. Einer signifikanten Erhöhung der Erschütterungen wird damit im Umfeld des Brückenbauwerks vorgebeugt. Damit kann aufgrund der konstruktiven Gestaltung des Bauwerks sowie der Entfernung von ca. 900 Meter zur nächsten Wohnbebauung, eine relevante Zunahme der Erschütterungen ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die oben angeführte Einschätzung abschließend für plausibel; sie deckt sich mit den Erfahrungswerten vergleichbarer Vorhaben vergangener Jahre. Eine Überschreitung des Signifikanzkriteriums von 25% gegenüber der Belastung ohne Ausbau und damit eine wesentliche Änderung werden geometrisch bedingt nicht erwartet, weitergehende Maßnahmen zum Erschütterungsschutz sind somit nicht angezeigt.

B.4.7.4.4 Belange der Immissionsschutzbehörden

Die zuständigen Immissionsschutzbehörden haben diesbezüglich im Anhörungsverfahren keine Bedenken vorgetragen.

B.4.7.5 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Das Vorhaben ist nicht mit zusätzlichen Immissionen durch elektromagnetische Felder verbunden, da die Oberleitungsanlagen der im Bestand bereits elektrifizierten Bahnstrecke nicht geändert werden. Hinsichtlich der Bestandsanlagen hat die Zentrale der DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG) gegenüber dem EBA in jüngerer Vergangenheit die Einhaltung der Grenzwerte nach 26. BImSchV, § 3(2) (Anhang 1a) für die im Bereich der Eisenbahnen des Bundes (EdB) verwendeten Oberleitungsstandardkonfigurationen allgemein nachgewiesen. Die erbrachten Nachweise wurden zuletzt mit dem Schreiben des EBA, Az.: 22.17-22sav/080-2205#002 vom 18.10.2017 bestätigt.

B.4.7.6 Lichtimmissionen

Das Vorhaben ist in der Bauphase temporär hinsichtlich der Baustellenbeleuchtung mit Lichtimmissionen verbunden. Licht gehört gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG zu den

Immissionen und gem. § 3 Abs. 3 BImSchG zu den Emissionen i. S. des Gesetzes. Lichtimmissionen gehören nach dem BImSchG zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) finden Anwendung zur Beurteilung der Wirkung von Lichtimmissionen auf Menschen durch Licht emittierende Anlagen aller Art, soweit es sich dabei um Anlagen oder Bestandteile von Anlagen i. S. des § 3 Abs. 5 BImSchG handelt. Schädliche Umwelteinwirkungen liegen dann vor, wenn die Nachbarschaft oder die Allgemeinheit erheblich belästigt wird. Die o.g. Hinweise der LAI geben Maßstäbe zur Beurteilung der Lästigkeitswirkung an. Eine erhebliche Belästigung i. S. des § 5 Abs. 1 Nr. 1 oder des § 22 Abs. 1 BImSchG tritt in der Regel auf, wenn die unter Nr. 4.1 bzw. Nr. 5.2 dieser Hinweise angegebenen Immissionsrichtwerte überschritten werden. Damit eine erhebliche Belästigung der angrenzenden Nachbarschaft durch baubedingte Lichtimmissionen nicht zu besorgen ist, hat die Vorhabenträgerin im Zuge der Bauausführung die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) entsprechend zu beachten.

B.4.7.7 Stoffliche Immissionen

Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass durch den Baubetrieb keine signifikanten Belastungen mit Luftschadstoffen zu erwarten sind, auch wenn einzelne Emissionen, wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung, nicht gänzlich zu vermeiden sein werden.

B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Abfallwirtschaft, Altlasten, Abfallrecht und Bodenschutz vereinbar. Altlastverdachtsflächen sind im direkten Bereich der Baumaßnahme nicht kartiert.

Für die Entsorgung und Verwertung des anfallenden Aushub- und Abbruchmaterials wird durch die Vorhabenträgerin projektbegleitend ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept erarbeitet, welches die Behandlung der Materialien entsprechend den rechtlichen Bestimmungen gewährleistet.

Entsprechende Nebenbestimmungen sind im Verfügenden Teil A unter Ziffer A.4.6 aufgenommen.

B.4.9 Land- und Forstwirtschaft

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden landwirtschaftliche Flächen Dritter vorübergehend durch die Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen und Zufahrten in Anspruch genommen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden diese Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand durch Bodenlockerungen und dem Auftragen der bisher vorhandenen Humusschicht versetzt. Die Planfeststellungsbehörde hat diesbezüglich die im Anhörungsverfahren seitens der Vorhabenträgerin gemachten Zusagen im verfügenden Teil A unter Ziffer A.5 dokumentiert, die entsprechenden Stellungnahmen der Fachbehörden aus dem Anhörungsverfahren wurden hierbei berücksichtigt. Die geplante Neuordnung des Feldwegenetzes erfordert auch eine dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen mit landwirtschaftlicher Nutzung, diese ist unvermeidbar und mit den Grundstückseigentümern abgestimmt, die jeweiligen Einverständniserklärungen der Betroffenen liegen der Planfeststellungsbehörde vor. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen durch die Planfeststellungsbehörde ergeben abschließend, dass das Bauvorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist.

B.4.9.1 Belange der Regierung von Schwaben, Sachgebiet 60

Das im Anhörungsverfahren beteiligte Sachgebiet 60 der Regierung von Schwaben führt hierzu in seiner Stellungnahme vom 01.03.2023 das Nachfolgende aus:

Der Bahnkörper wird unterhalb des neuen Kreuzungspunktes dauerhaft zurückgebaut. Nach Errichtung der neuen Eisenbahnüberführung werden Regelböschungen mit einer Neigung von 1:1,5 ausgebildet. Die Überführungstrasse soll in einer Breite von 5,5 m ausgeführt werden. Des Weiteren sichert die neue Eisenbahnüberführung eine höhenfreie Kreuzungsmöglichkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs vom südlichen zum nördlichen Feldwegenetz: Die nach der Auflassung der beiden Bahnübergänge „Hinteres Gewende“ und „Am Schleifweg“ nördlich der Bahnlinie endenden Wirtschaftswege werden über einen parallel zur Bahnlinie verlaufenden Hauptwirtschaftsweg an den „Grünen Weg“ angebunden und mit der westlich gelegenen Anfahrtsmöglichkeit über die DLG 36 (Oberglauheimer Straße) verbunden. Der bisherige landwirtschaftliche Verkehr der Verbindungsachsen

„Hinteres Gewende“ und „Am Schleifweg“ wird sich zukünftig auf den Hauptwirtschaftsweg „Grüner Weg“ als verbleibende Nord-Süd-Verbindung und den parallel zur Bahnlinie verlaufenden Hauptwirtschaftsweg verlagern. Die Erschließungsstraße soll eine Breite von 5,5 m und eine lichte Höhe von 4,5 m unter der Überführung haben. Die Erschließung der Baustelle soll über vorhandene Feldwege erfolgen. Zu beachten ist hierbei, dass durch die Reduzierung der Querungsmöglichkeiten von drei Übergängen auf eine Überführung in dem Bereich dieser Überführung eine deutlich höhere Frequentierung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge stattfinden wird. Entsprechend breit sollte die Fahrbahn ausgebaut werden, so dass entgegenkommende Fahrzeuge ungehindert aneinander vorbeifahren können. Im Bereich Höchstädt sind die Unterlagen zur Wegeführung nicht schlüssig. In der Unterlage 3.3 ist auf Fl.-Nr. 2591 eine Trasse skizziert; in den Unterlagen 5.3 und 6 ist kein Grunderwerb verzeichnet. Wir sprechen uns für einen Ausbau auf der Fl.-Nr. 2608/1 aus, weil dies flächensparend ist. Zusätzlich könnte auch der Ausgleichsflächenbedarf reduziert werden. Zur Errichtung der Überführung sind eine Hilfsbrücke und Baueinrichtungsflächen notwendig. Aus unserer Sicht ist eine schonende Bauausführung sicherzustellen. Eine fachgerechte Lagerung und der sorgfältige Wiedereinbau des Oberbodens als Voraussetzung für eine landwirtschaftliche Nutzung ist zu gewährleisten. Während der Bauphase sind die Behinderungen der Landwirtschaft zu minimieren. Die Zufahrten zu den Grundstücken müssen durchwegs gegeben sein. Die Feldwege sind zu schonen und ebenso wie für den Bau vorübergehend genutzte landwirtschaftliche Fläche nach Abschluss der Baumaßnahme auf Kosten des Vorhabenträgers wieder in den Ausgangszustand zu versetzen. Eine zeitnahe Information der betroffenen Landwirte über den Beginn der Bauarbeiten und evtl. Besonderheiten ist sicherzustellen.

Ausgleichsregelung

Anlagebedingt werden 1,9 ha Fläche beansprucht. Baubedingt werden 0,15 ha benötigt. 0,12 ha werden zurückgebaut, was 35.972 Wertpunkten entspricht. Der Eingriff wird mit 53.795 Wertpunkten bewertet. Es werden Vermeidungsmaßnahmen ergriffen. Nach Anrechnung des Kompensationsumfangs durch den Rückbau sowie die Begrünung der Böschungen verbleibt ein Kompensationsbedarf von 17.823 Wertpunkten. Dieser wird über eine ca. 2.600 m² große Ausgleichsfläche (Flst. 628, Gemeinde Dillingen a. d. Donau, Gemarkung Steinheim) südwestlich von Höchstädt realisiert. Es erfolgt die Aufwertung von Intensivgrünland (G11) einen

Streuobstbestand im Komplex mit extensiv genutztem Grünland. Die genannte Fl.-Nr. wird nicht landwirtschaftlich genutzt.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Im Bereich der Unterführung des „Grünen Weges“ unter der Bahnlinie und der SÜ B 16 beträgt die Regelfahrbahnbreite 5,5 m. Zwischen den Bauwerken SÜ B 16 und der EÜ wird die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 20 m als Ausweichbucht für den Begegnungsfall mit großen Erntemaschinen auf eine Fahrbahnbreite von 6,5 m aufgeweitet. Zusätzlich werden die Bankette tragfähig befahrbar mit einer Breite von 0,75 m hergestellt. Die Vorhabenträgerin dankt für den Hinweis und den Vorschlag für einen Ausbau auf dem Flurstück 2608/1. Dies ist jedoch nicht möglich, da gemäß Angaben der Stadt Höchstädt der zukünftige Bebauungsplan berücksichtigt werden soll, welcher eine Nutzung der beschriebenen Flächen ausweist. Zu den Planunterlagen erfolgt von der Vorhabenträgerin der Hinweis, dass im Grunderwerbsplan nur der Grunderwerb (dauerhaft oder vorübergehend) von Dritten dargestellt wird. Das Flurstück 2591 befindet sich im Besitz der Stadt Höchstädt, welche ebenfalls als Vorhabenträgerin auftritt.

Die Vorhabenträgerin sichert eine schonende Bauausführung zu. Der Oberboden wird zu Beginn der Maßnahme abgeschoben und seitlich gelagert. Nach dem Abschluss der Arbeiten kann dieser wieder aufgetragen werden. Alle genutzten Flächen werden auf Kosten der Vorhabenträgerin in den Ausgangszustand versetzt. Die Vorhabenträgerin wird im Vorfeld der Maßnahme alle betroffenen Landwirte informieren. Die Vorhabenträgerin bestätigt die dargestellte Vorgehensweise zur Ausgleichsregelung.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Die Vorhabenträgerin erfüllt mit den gewählten Abmessungen die einschlägigen Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2016 bzw. DWA-A904-1) für Hauptwirtschaftswege, insofern kann die Forderung nach einer ausreichenden Breite der Fahrbahn im Kreuzungsbereich als erfüllt angesehen werden. Des Weiteren hat die Vorhabenträgerin hinsichtlich des Flurstücks 2608/1 korrekt dargelegt, dass die Stadt Höchstädt a. der Donau dieses für die zukünftige Ortsentwicklung benötigt und deshalb die Feldwegtrasse entsprechend der Planung verlegt werden muss.

Der Hinweis bezüglich der dauerhaften Inanspruchnahme des Flurstücks 2591 in Verbindung mit einem fehlenden Eintrag in den Grunderwerbsunterlagen ist berechtigt, eine entsprechende Tektur wurde von der Planfeststellungsbehörde

veranlasst. Die Vorhabenträgerin hat zwar in ihrer Erwiderung richtig dargelegt, dass sich das betreffende Flurstück bereits im Eigentum der Stadt Höchstädt a. d. Donau befindet und die Kommune entsprechend Eigentum und Baulast des geplanten Feldwegenetzes übernimmt, dennoch sind gemäß Antragsleitfaden EBA nur die geplanten Inanspruchnahmen vorhabenträgereigener Grundstücke, also DB-Grundstücke, in den Grunderwerbsunterlagen nicht zu berücksichtigen. Das gegenständliche Flurstück unterliegt einer vorübergehenden Inanspruchnahme (Nutzungsbefugnis) durch die Vorhabenträgerin, ein Grunderwerb ist jedoch nicht angezeigt. Die Zusagen der Vorhabenträgerin zum Schutz der betroffenen Landwirte und deren Flächen werden seitens der Planfeststellungsbehörde begrüßt und im Beschluss entsprechend dokumentiert (siehe Ziffer A.5.).

B.4.9.2 Belange des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Nördlingen/Wertingen

Das im Anhörungsverfahren beteiligte AELF Nördlingen / Wertingen führt hierzu in seiner Stellungnahme vom 18.01.2023 (Az. L2.2-7276-2-3) das Nachfolgende aus:

Beim Bauvorhaben sollen drei vorhandene Bahnübergänge rückgebaut werden und durch eine Überführung ersetzt werden. Die Erschließung der Baustelle soll über vorhandene Feldwege erfolgen. Zu beachten ist hierbei, dass durch die Reduzierung der Querungsmöglichkeiten von drei Übergängen auf eine Überführung in dem Bereich dieser Überführung eine deutlich höhere Frequentierung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge stattfinden wird. Dementsprechend breit sollte die Fahrbahn ausgebaut werden, so dass entgegenkommende Fahrzeuge ungehindert aneinander vorbeifahren können.

Es entsteht ein Eingriff, für welchen nach Rückbau der drei Bahnübergänge und der geplanten Böschungsbegrünung ein Kompensationsbedarf von ca. 17.823 Wertpunkten verbleibt. Der Ausgleich soll auf der Flur-Nr. 628 der Gemarkung Steinheim umgesetzt werden. Auf der derzeit intensiv genutzten Grünlandfläche von ca. 2.600 m² soll eine „hohe Aufwertung“ zu Streuobst mit extensivem Grünland erfolgen. Es gibt eine geringe Überkompensation von $18.200 - 17.823 = 377$ Wertpunkten. Verbleibende Wertpunkte sollten grundsätzlich immer dem Ökokonto für spätere Baumaßnahmen gutgeschrieben werden. Aus unserer Sicht ist eine schonende Bauausführung sicherzustellen. Eine fachgerechte Lagerung und der sorgfältige Wiedereinbau des Oberbodens als Voraussetzung für eine landwirtschaftliche Nutzung ist zu gewährleisten. Während der Bauphase sind die

Behinderungen der Landwirtschaft zu minimieren. Die Zufahrten zu den Grundstücken müssen durchwegs gegeben sein. Die Feldwege sind zu schonen und ebenso wie für den Bau vorübergehend genutzte landwirtschaftliche Fläche nach Abschluss der Baumaßnahme auf Kosten des Vorhabenträgers wieder in den Ausgangszustand zu versetzen. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang die laut Genehmigungsplanung vorgesehene begleitende Dokumentation. Eine zeitnahe Information der betroffenen Landwirte über den Beginn der Bauarbeiten und evtl. Besonderheiten ist sicherzustellen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Im Bereich der Unterführung des „Grünen Weges“ unter der Bahnlinie und der SÜ B 16 beträgt die Regelfahrbahnbreite 5,5 m. Zwischen den Bauwerken SÜ B 16 und der EÜ wird die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 20 m als Ausweichbucht für den Begegnungsfall mit großen Erntemaschinen auf eine Fahrbahnbreite von 6,5 m aufgeweitet. Zusätzlich werden die Bankette tragfähig befahrbar mit einer Breite von 0,75 m hergestellt.

Die Vorhabenträgerin bedankt sich für die Hinweise und sichert eine schonende Bauausführung zu. Der Oberboden wird zu Beginn der Maßnahme abgeschoben und seitlich gelagert. Nach dem Abschluss der Arbeiten kann dieser wieder aufgetragen werden. Alle genutzten Flächen werden auf Kosten des Baudurchführenden in den Ausgangszustand versetzt.

Die Baudurchführenden werden im Vorfeld der Maßnahme alle betroffenen Landwirte informieren.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Die Vorhabenträgerin erfüllt mit den gewählten Abmessungen die einschlägigen Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2016 bzw. DWA-A904-1), insofern kann die Forderung nach einer ausreichenden Breite der Fahrbahn im Kreuzungsbereich als erfüllt angesehen werden. Die Zusagen der Vorhabenträgerin zum Schutz der betroffenen Landwirte und deren Flächen werden seitens der Planfeststellungsbehörde begrüßt und im Beschluss entsprechend dokumentiert (siehe Ziffer A. 5).

B.4.10 Denkmalschutz

Im Plangebiet sind keine Baudenkmäler aber Bodendenkmäler und Vermutungen bekannt. Das Vorhaben ist dennoch mit den Belangen des Denkmalschutzes

vereinbar. Zum Schutz der Bodendenkmäler sind im Verfügenden Teil dieses Beschlusses vorsorglich unter der Ziffer A.4.8 Nebenbestimmungen und Hinweise aufgeführt, die eine Schädigung dieser Bodendenkmäler bzw. deren Schutz gewährleisten sollen. Hierzu gehört auch die grundsätzliche Verpflichtung zur Anzeige der Entdeckung von Bodendenkmälern nach Art. 8 Abs. 1 BayDSchG und die Regelungen zum Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern.

B.4.10.1 Belange des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege und der unteren Denkmalschutzbehörde

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat im Anhörungsverfahren mit Stellungnahme vom 20.03.2023 ausgeführt, dass im Bereich der Planungsfläche keine Baudenkmäler, aber nachfolgende Bodendenkmäler und Vermutungen bekannt seien:

- Gemeinde Blindheim, Landkreis Dillingen a.d.Donau Schlachtfeld 1704, Battle of Blenheim, Inv.Nr. V-7-7329-0021, betrifft die Flurstücke 338; 347; 349; 350; 351; 352, Gemarkung Blindheim sowie die Flurstücke 427; 427/2; 428; 428/1; 428/2; 428/3; 438; 477; 480; 481; 482; 482/1; 485; 538; 594/2, Gemarkung Sonderheim.
- Stadt Höchstädt a.d.Donau, Landkreis Dillingen a.d.Donau, Straße der römischen Kaiserzeit, Inv.Nr. D-7-7329-0090, betrifft die Flurstücke 3288/2, Gemarkung Höchstädt a.d.Donau und 594/2, Gemarkung Sonderheim.
- Stadt Höchstädt a.d.Donau, Landkreis Dillingen a.d.Donau, Schlachtfeld, 1704, Battle of Blenheim, Inv.Nr. V-7-7329-0022, betrifft die Flurstücke 2552; 2591; 2592; 2593; 2597; 2604/1; 2605; 2606; 2607; 2608; 2608/1, Gemarkung Höchstädt a.d.Donau].

Daher sei eine archäologische Begleitung dort erforderlich, wo im Bereich des bekannten Bodendenkmals und der Vermutung in den Boden eingegriffen werden soll. Falls archäologische Befunde und Funde erkennbar seien, seien diese vor Beginn der Baumaßnahme auszugraben, zu dokumentieren und zu bergen.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

In Umsetzung des verfassungsrechtlichen Auftrags zum Schutz des kulturellen Erbes (Art. 3 Abs. 2, Art. 141 Abs. 1 Satz 4, Abs. 2 der Bayerischen Verfassung) wird der Vorhabenträgerin eine für das Vorhaben erforderliche Erlaubnis nach Art. 7 BayDSchG erteilt, sofern die im Verfügenden Teil A dieses Beschlusses unter der

Ziffer A.4.8 angeordneten Nebenbestimmungen und die unter Ziffer A.9.1 aufgeführten Hinweise, die eine Schädigung dieser Bodendenkmäler bzw. deren Schutz gewährleisten sollen, von der Vorhabenträgerin beachtet und umgesetzt werden. Hierzu gehört auch die grundsätzliche Verpflichtung zur Anzeige der Entdeckung von Bodendenkmälern nach Art. 8 Abs. 1 BayDSchG und die Regelungen zum Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern. Die Vorhabenträgerin hat im Anhörungsverfahren die Beachtung der Hinweise und Erfüllung der Nebenbestimmungen zugesagt. Die untere Denkmalschutzbehörde am Landratsamt Dillingen a. d. Donau hat im Anhörungsverfahren korrekt auf die Erforderlichkeit einer Grabungserlaubnis gem. Art 7 BayDSchG hingewiesen, diese muss jedoch nicht im Nachgang seitens der Vorhabenträgerin bei den zuständigen Landesbehörden beantragt werden, denn neben der Planfeststellung sind auf Grund ihrer Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG keine weiteren Entscheidungen anderer Behörden erforderlich, insbesondere u. a. nicht die Genehmigungen nach den Denkmalschutzgesetzen der Länder, sondern diese werden im Rahmen der Konzentrationswirkung im Zuge des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens erteilt.

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes vereinbar. Dies wird durch die Vorhabenplanung entsprechend gewährleistet. Die Bedeutung des Brand- und Katastrophenschutzes wird angemessen berücksichtigt.

B.4.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Das Bauvorhaben kann die Belange verschiedener Leitungsträger berühren, da deren sich im Vorhabenbereich befindliche Leitungen und Kabel angepasst, verlegt oder gesichert werden müssen, bzw. diese in sonstiger Weise von den Baumaßnahmen betroffen sind. Im Verfügenden Teil unter A 4.9 wurden daher allgemein gültige Nebenbestimmungen zum Schutz der Leitungsträger verfügt. Vorsorglich ist festzuhalten, dass Kostenregelungen grundsätzlich nicht Gegenstand einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung sind.

B.4.13 Straßen, Wege und Zufahrten

Das Vorhaben ist mit einer Anpassung bzw. Erneuerung des bestehenden Feldwegenetzes und dessen Straßenanbindungen im Planungsabschnitt verbunden, des Weiteren werden für die Durchführung des Vorhabens Straßen und Wege von

Baumaschinen und Baufahrzeugen befahren, die durch die intensive Nutzung ggf. auch beschädigt werden könnten. Die Vorhabenträgerin hat deshalb nach Vorlage der Baulogistik durch den beauftragten Bauunternehmer die notwendigen Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger durchzuführen und entsprechende Anträge zu stellen. Im verfügenden Teil A dieses Beschlusses sind hierzu entsprechende Nebenbestimmungen unter A.4.10 aufgenommen.

B.4.13.1 Belange des Staatlichen Bauamt Krumbach, Stellungnahme vom 06.02.2023

Das Staatliche Bauamt Krumbach plant derzeit die Ortsumgehung Höchstädt der Bundesstraße 16 (B16, OU Höchstädt), diese ist mithin als tangierende Planung im gegenständlichen Verfahren zu berücksichtigen. Das Staatliche Bauamt Krumbach hat deshalb im Anhörungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nachfolgende Forderung vorgebracht, über welche die Planfeststellungsbehörde abschließend entscheidet:

Im von Ihnen geplanten Bereich kreuzt auch die von unserer Seite geplante Ortsumfahrung von Höchstädt (Ausbau Bundesstraße B16). Dieser Ausbau ist auch in Ihrem Erläuterungsbericht bereits mehrfach aufgeführt. In Ihrem Bauwerksverzeichnis ist u.a. unter Nr. 16 ein vorhandener Feldweg beinhaltet. Dieser unbefestigte Feldweg soll im Zuge Ihrer Arbeiten mit einer Asphaltbefestigung verstärkt werden. Dadurch könnten sich bei Umsetzung unserer Ausbaumaßnahme Mehrkosten für uns und eventuell für Sie ergeben. Durch das laufende Planfeststellungsverfahren für die Ortsumfahrung von Höchstädt ist hier eine Veränderungssperre anhängig. Wenden Sie sich bitte für eine Aufhebung bzw. Abänderung der Veränderungssperre in Teilen Ihrer Planung, zuständigkeithalber an die Regierung von Schwaben. Die Regierung von Schwaben ihrerseits wird uns als Staatliches Bauamt dann für die detaillierte Planungen in diesem Bereich, zur Stellungnahme mit einbeziehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Es wird die Aufhebung bzw. Abänderung der Veränderungssperre der geplanten Ortsumfahrung von Höchstädt (Ausbau Bundesstraße B16) in den Teilen, welche Berührungspunkte mit dem vorliegend betroffenen Bauvorhaben aufweisen, bei der Regierung von Schwaben beantragt. Hierzu bittet die Vorhabenträgerin um vorherige Rücksprache mit dem Eisenbahn-Bundesamt zum genaueren Vorgehen.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Die Einschätzung des Staatlichen Bauamtes Krumbach wird seitens der Planfeststellungsbehörde geteilt, da eine Veränderungssperre gemäß § 9a (1) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für ein Straßenbauvorhaben in Kraft tritt, wenn die Veröffentlichung der Pläne im Internet, bzw. ihre Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, begonnen hat oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen oder er ihnen zugänglich gemacht wird. Nach Auskunft der zuständigen Anhörungsbehörde (Regierung von Schwaben) startete die Veröffentlichung der Pläne für das Straßenbauvorhaben bereits im Jahr 2016, eine Veränderungssperre nach §9a (1) FStrG ist daher für das Plangebiet existent. Die Regierung von Schwaben hat allerdings mit einem Schreiben vom 02.05.2025 mitgeteilt, dass das Planfeststellungsverfahren „B 16, OU Höchstädt“ derzeit ruht. Nach Auskunft des SG 32 der Regierung von Schwaben kollidierte die ursprüngliche Planung mit einem Wasserschutzgebiet, welches nunmehr durch die Stadt Höchstädt verlegt wurde. Die Tektur zu dem vorgenannten Verfahren soll im nächsten Jahr eingeleitet werden.

Um weitere Verzögerungen auch für das gegenständliche Vorhaben zu vermeiden, hat die Planfeststellungsbehörde deshalb entschieden, das Straßenbauvorhaben „B 16, OU Höchstädt“ nachrichtlich in die Planung des Eisenbahnvorhabens aufzunehmen und in den Überschneidungsbereichen wertsteigernde Maßnahmen zu unterlassen. Die Vorhabenträgerin hat die Planung entsprechend tektiert. Hiervon betroffen ist der Ausbau eines Teilstückes des Wirtschaftsweges im Bereich des aktuell noch bestehenden Bahnübergangs Bahn-km 70,379 „Am Schleifweg“ (siehe Unterlagen 3.1 und 3.2). Der Stadt Höchstädt a. d. Donau als Trägerin der Straßenbaulast und den betroffenen Landwirten entsteht dadurch kein Nachteil, denn das betreffende Teilstück des Wirtschaftsweges kann seitens der Stadt in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Krumbach genehmigungsfrei baulich ergänzt werden, sobald die neue Planungsvariante der B 16, Ortsumfahrung Höchstädt abschließend feststeht und das hierfür erforderliche Planfeststellungsverfahren in die Anhörung geht, bzw. das derzeit ruhende Planfeststellungsverfahren seitens der Regierung von Schwaben (Planfeststellungsbehörde) eingestellt wird.

Der Neu- und Umbau des Wirtschaftsweges (Anlage des Straßenbaulastträgers) stellt im Übrigen für das Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG eine Folgemaßnahme im Sinne des § 75 (1) VwVfG dar, weshalb ein späterer Ausbau des Teilabschnittes durch die Stadt keine Änderung des gegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses

nach §18d AEG erfordert. Die Planfeststellungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) legt diesbezüglich unter Pkt. 32, Abs. 12 fest:

„Sollen Anlagen Dritter, die als Folgemaßnahmen Gegenstand des Planes sind, geändert werden, ist zu prüfen, ob diese Änderungen durch das Eisenbahnbauvorhaben oder durch ein eigenes Planungskonzept eines Dritten veranlasst werden. In diesen Fällen ist Abs. 6 Satz 4 dieser RL zu beachten. Bei Veranlassung durch das Eisenbahnbauvorhaben ist das Planänderungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt durchzuführen. In den anderen Fällen sind die Zulassungsverfahren durch die ansonsten zuständige Genehmigungsbehörde nach den für sie geltenden Rechtsvorschriften durchzuführen. In diesen Fällen ist das EBA als TÖB zu beteiligen.“ Die Planfeststellungsbehörde vertritt deshalb die Einschätzung, dass der fehlende Ausbauabschnitt später in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Krumbach genehmigungsfrei durch die Stadt Höchstädt ergänzt werden kann.

B.4.13.2 Belange der Gemeinde Blindheim, Stellungnahme vom 21.02.2023

Die Gemeinde Blindheim bewertet das Vorhaben in ihrer Stellungnahme grundsätzlich positiv, fordert allerdings, dass die Anbindung der neuen Feldwege an das bestehende Feldwegenetz der Gemeinde Blindheim vollumfänglich wiederhergestellt werden müsse und technisch einwandfrei auszuführen sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin bedankt sich für die Zustimmung und sichert die vollumfängliche, technisch einwandfreie Ausführung der Anbindung des Feldwegnetzes zu.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist durch die festgestellte Planung in Verbindung mit den Zusagen der Vorhabenträgerin entbehrlich.

B.4.13.3 Belange des Landkreises Dillingen a. d. Donau, Stellungnahme vom 02.03.2023, Az.: 32-148.2

Die Straßenbauverwaltung des Landkreises Dillingen sowie der örtliche Verkehrssicherheitsbeauftragte begrüßen das Vorhaben sehr, da durch den Rückbau der 3 höhengleichen Bahnübergänge und den Bau der Eisenbahnüberführung

(höhenfreie Querung) die Verkehrssicherheit beim Queren der Bahnlinie maßgeblich verbessert werde. Es sei geplant, dass einer der Ersatzwege als Hauptwirtschaftsweg in die Kreisstraße DLG 36 Höchstädt — Schwennenbach (Abschnitt 180 bei Straßen-Km ca. 0+170 rechts) einmündet. Damit bestehe Einverständnis, wenn folgende Auflagen erfüllt würden:

- Die Größe der Einmündung des Hauptwirtschaftsweges in die DLG 36 ist mit der Straßenbauverwaltung des Landkreises abzustimmen. Insbesondere muss das Rechtseinbiegen von der DLG 36 in den Wirtschaftsweg und das Rechtausfahren vom Wirtschaftsweg in die DLG 36 für landwirtschaftliche Fahrzeuge ohne Nutzung der Gegenfahrspur möglich sein. Dies ist durch Schleppkurven nachzuweisen.
- Es darf kein Wasser vom Wirtschaftsweg auf die Kreisstraße abfließen.
- Auf der Kreisstraße ist ein Linksabbieger, Typ LA4 gemäß den Tabellen 27 und 28 der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) herzustellen.
- Um im Einmündungsbereich eine Begegnung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu ermöglichen, ist der Hauptwirtschaftsweg auf einer Länge von 30 m (gemessen vom Fahrbahnrand der Kreisstraße) mit 6,50 m Breite zu asphaltieren.
- Im Einmündungsbereich sind folgende Sichtfelder von Bepflanzungen freizuhalten, die sich höher als 0,80 m und weniger als 2,50 m über eine durch die Dreieckspunkte auf Fahrbahnhöhe gelegte Ebene erheben: Geh- und Radweg 30 m in beide Richtungen, gemessen 3 m von der Achse des Geh- und Radweges Kreisstraße 200 m in Richtung Oberglauheim und bis zur Einmündung in die Staatsstraße in Richtung Höchstädt, gemessen 3 m vom Fahrbahnrand der Kreisstraße Baumstämme und Pfosten im Bereich zwischen 0,80 m und 2,50 m Höhe bleiben unberücksichtigt, soweit sie die die Sicht nur unwesentlich beeinträchtigen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die genannten Auflagen der Tiefbauverwaltung und des Verkehrssicherheitsbeauftragten des Landkreise Dillingen zur Einmündung des Hauptwirtschaftsweges in die DLG 36 wurden mittlerweile von der Stadt Höchstädt (Straßenbaulastträger) mit der Tiefbauverwaltung des Landkreise Dillingen abgestimmt. Die Ergebnisse werden im Zuge der Ausführungsplanung seitens des

Baudurchführenden (Stadt Höchstädt) eingearbeitet und bei der Ausführung berücksichtigt.

Sichtfelder sind auf der Kreisstraße bis zur Kurve vor der Einbindung in die Staatsstraße bis ca. 125 m (wo jedoch anfangs eine verminderte Geschwindigkeit angenommen werden kann [Schenkellänge 110 m bei Anfahrtsichtfeld bei 70 km/h]) gegeben.

Zur Sicherstellung ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h im Bereich von der Einmündung der Staatsstraße bis zum Hauptwirtschaftsweg mit der Verkehrsrechtsbehörde im weiteren Planungsverlauf abzustimmen

Die Sichtfelder werden entsprechend den Regelwerken freigehalten.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Die Forderungen der Tiefbauverwaltung sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt und werden von der Vorhabenträgerin akzeptiert. Fachliche Abstimmungen sind diesbezüglich bereits im Anhörungsverfahren erfolgt, die Ergebnisse werden entsprechend in die Ausführungsplanung einfließen. Vorsorglich nimmt die Planfeststellungsbehörde entsprechende Nebenbestimmungen unter A.4.10 in den verfügenden Teil dieses Beschlusses auf, um die Verkehrssicherheit der betreffenden Straßenkreuzung dauerhaft zu gewährleisten.

B.4.14 Kampfmittel

Gemäß dem Auswertungsprotokoll der Kampfmittelvorerkundung vom 14.06.2019, Az.: 190327717 konnte im Plangebiet keine potentielle Kampfmittelbelastung ermittelt werden.

B.4.15 Sonstige öffentliche Belange

Der Vorhabenträgerin steht in der Erarbeitung ihres Planes weitgehend Gestaltungsfreiheit zu, dessen Schranken sich jedoch u.a. aus den Rechtsnormen zwingenden Rechts wie auch aus den anerkannten Regeln der Technik ergeben. Die Vorhabenträgerin ist daher auch verantwortlich für die Einhaltung dieser Vorschriften und Normen.

Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass die gesetzlichen Regelungen, Regeln der Technik und DIN-Vorschriften, insbesondere auch die für die bauliche

Maßnahme einschlägigen Verwaltungsvorschriften, beachtet werden und durch die ausführenden Baufirmen auch eingehalten werden.

B.4.16 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für das Vorhaben und die damit verbundenen Folgemaßnahmen sowie für landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen wird in eigentumsrechtliche Belange von Grundeigentümern und sonstigen Berechtigten in unterschiedlicher Weise eingegriffen. Wie im Folgenden noch erläutert wird, setzt sich das Vorhaben gegen die widerstreitenden Belange der betroffenen Eigentümer, deren Grundstücke durch Grunderwerb, Grunddienstbarkeiten oder vorübergehend in Anspruch genommen werden, durch. Tatsachen, die auf ein besonders hohes, über den Umstand des Eigentumsentzugs als solches hinausgehendes Gewicht der Belange von Betroffenen hindeuten und im Rahmen der Abwägung nicht überwindbar wären, liegen insoweit nach Würdigung der Einwendungen und Stellungnahmen unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht vor.

B.4.16.1 Grundinanspruchnahme

Die Realisierung des Vorhabens erfordert den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme von privaten und öffentlichen Grundstücken. Die Vorhabenträgerin hat den erforderlichen Grunderwerb im Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen entsprechend dargestellt (vgl. Unterlage 5 und 6).

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung ist das, unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu betrachten. Dem Eigentum nahezu gleichgestellt zu beurteilen sind Miet- und Pachtrechte an in Anspruch genommenen Grundstücken. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG nicht tangiert, da Art. 14 GG als Grundrecht nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachesgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage ebenfalls in der Abwägung zu berücksichtigen.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken stellt einen Eingriff für die betroffenen Eigentümer dar, doch genießt das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, keinen absoluten Schutz. Belange der

betroffenen Eigentümer können daher bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Wie bereits oben im Kapitel Planrechtfertigung (B.4.1) dargelegt, kommt den gegenständlichen Kreuzungsmaßnahmen eine wichtige Verkehrsfunktion zu. Das Vorhaben dient dem sicheren Betrieb der Eisenbahn, der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene und der Aufrechterhaltung der Grundlagen für die beste Verkehrsbedienung. Das Vorhaben dient damit dem Wohl der Allgemeinheit. Da für das Vorhaben gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Es besteht auch keine Möglichkeit für geringfügige Verschiebungen zugunsten einzelner Betroffener. Abgesehen davon würden derartige kleinräumige Verschiebungen in Einzelbereichen nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen und folglich in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen werden müsste.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher insgesamt zum Ergebnis gelangt, dass die Vorhabenträgerin alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft hat, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich zu halten. Die planerischen Ziele lassen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht realisieren.

Demgegenüber haben die Einwender kein derart überragendes Interesse an den Flächen, dass sie das öffentliche Interesse an dem Neubau der gegenständlichen Eisenbahnüberführung als Ersatz für die Bahnübergänge Bahn-km 69,667, Bahn-km 70,379 und Bahn-km 71,063 überwiegen könnten. Auch wenn die Grundstücke der Einwender dauerhaft in Anspruch genommen werden, verbleibt ihnen auch nach der Belastung ihrer Grundstücke ganz überwiegend ein vernünftiger Spielraum zur wirtschaftlichen Nutzung. Die sich aus der Belastung ergebenden Einschränkung des Grundeigentums ist daher den Einwendern im Ergebnis zumutbar und Ausdruck der verfassungsrechtlichen Sozialbindung des Eigentums.

Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Verkehrsprojekts überwiegt somit das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer

haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Ergebnis: Das Vorhaben setzt sich gegen die widerstreitenden Belange der betroffenen Eigentümer, deren Grundstücke durch Grunderwerb, Grunddienstbarkeiten oder vorübergehend in Anspruch genommen werden, durch. Entsprechend der Planungsziele sind die Eingriffe in das Grundeigentum verhältnismäßig und zumutbar.

B.4.16.2 Entschädigung durch unmittelbare Inanspruchnahme von Eigentum (Enteignung)

Für die eintretenden Rechtsverluste haben die Betroffenen einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen die Vorhabenträgerin gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 22, 22a AEG i.V.m. Art. 8 ff. BayEG.

In der Planfeststellung wird über Entschädigungsfragen wegen unmittelbarer Inanspruchnahme von Grundeigentum nur dem Grunde nach entschieden. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, welche die Vorhabenträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder – falls dabei keine Einigung erzielt werden kann – in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln. Die Planfeststellung hat diesbezüglich eine enteignungsrechtliche Vorwirkung (vgl. §§ 21, 22 AEG) für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren. Das bedeutet, dass der Planfeststellungsbeschluss der Vorhabenträgerin damit den Zugriff auf privates Eigentum eröffnet, aber keinen Rechtsverlust für die Betroffenen bewirkt. Die Planfeststellungsbehörde geht insgesamt davon aus, dass die wirtschaftlichen Interessen der in ihrem Eigentum Betroffenen im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens angemessen berücksichtigt werden, sofern es zwischen der Vorhabenträgerin und den Grundstückseigentümern zu keiner Einigung kommen sollte.

B.4.16.3 Private Einwendungen zum Thema Grunderwerb

B.4.16.3.1 Einwendung P1

Der Einwendungsführer wendet sich mit Schreiben vom 23.02.2023 gegen die Grundinanspruchnahme seines landwirtschaftlich genutzten Eigentümergrundstücks mit der Flurnummer 428/1, Gemarkung Sonderheim und verknüpft seine Bereitschaft

zur Veräußerung der für das Vorhaben benötigten Flächenanteile mit Änderungsforderungen und Verbesserungsvorschlägen.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Sowohl die Vorhabenträgerin, als auch die Stadt Höchstädt a. d. Donau als Trägerin der Straßenbaulast für das geplante Feldwegenetz, haben im Zuge des Anhörungsverfahrens das Gespräch mit P 1 gesucht und eine Einigung in der beschwerten Sache herbeigeführt. Im Ergebnis hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde eine Einverständniserklärung von P1, mit Datum 17.12.2025 unterzeichnet, zur Bau und Betretungserlaubnis für das Flurstück 428/1, Gemarkung Sonderheim vorgelegt, insofern haben sich die Einwendungen für die Planfeststellungsbehörde erledigt.

B.4.16.3.2 Einwendung P 2

Der Einwendungsführer legt mit seiner Stellungnahme vom 25.02.2023 pauschal Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben „Rückbau der Bahnübergänge im Streckenabschnitt Blindheim – Höchstädt a. d. Donau in Bahn-km 69,667 (Grüner Weg), Bahn-km 70,379 (Am Schleifweg), Bahn-km 71,063 (Hinteres Gewende) und Neubau von Ersatzwegen sowie einer Eisenbahnüberführung in Bahn-km 69,725“ ein, ohne den Einspruch näher zu begründen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt den Einspruch zur Kenntnis. Mangels Konkretisierung der Einwendung kann hierauf nicht weiter eingegangen werden.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung steht dem Vorhaben nicht entgegen und wird daher zurückgewiesen, denn grundsätzlich muss eine Einwendung erkennen lassen, in welcher Hinsicht Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planfeststellung - aus der Sicht des Einwendenden - bestehen könnten. Das Vorbringen muss so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll (vgl. Beschlüsse vom 12. Februar 1996 - BVerwG 4 VR 19.95 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 109 S. 78 und vom 16. Oktober 2001 - BVerwG 4 VR 20.01 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 165 S. 83).

B.4.17 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

B.4.17.1 Einwendung P3

Die Einwendungsführerin vertritt einen Verband, der sich für die Interessen seiner Mitglieder aus dem Bereich Landwirtschaft einsetzt, sie wendet sich mit zwei Stellungnahmen (vom 01.03.2023 und 30.03.2023) gegen Teile der gegenständlichen Planungen:

Stellungnahme vom 01.03.2023; Die Planung könne nur oberflächlich bewertet werden, weil keine offizielle Beteiligung erfolgt sei. Es sei dringend erforderlich, dass der von ihr vertretene Verband als Träger öffentlicher Belange am weiteren Verfahren beteiligt werde.

Nach mündlicher Mitteilung sollen drei bestehende Bahnübergänge zwischen Blindheim und Höchstädt durch ein Brückenbauwerk sowie ein erweitertes Wegenetz ersetzt werden. Die ersatzlose Beseitigung eines Bahnüberganges bedeute grundsätzlich eine Bewirtschaftungserschwerung für betroffene Landwirte und sei mit Mehrkosten wegen der längeren Anfahrtswege (Umwege, Mehrwege) zu den Nutzflächen verbunden.

Stehe der Nutzen der Schließung des Bahnüberganges nicht in grobem Missverhältnis zu den wirtschaftlichen Nachteilen der betroffenen Betriebe und sei diese aus Wirtschaftlichkeits- und Modernisierungsgründen unvermeidlich, so seien die daraus entstehenden Nachteile den Landwirten zu entschädigen.

Es dürften keine Feldwege für die Bauphase benutzt werden. Baustraßen seien herzustellen. Der Zustand des gesamten Feldwegenetzes müsse mit einer Beweissicherung dokumentiert werden. Der Zustand der Feldwege sollte nach dem Ende der Baumaßnahmen durch eine Begehung begutachtet werden.

Bei einem möglichen Rückbau des Bahnübergangs müsse den Landwirten gut befahrbare Feldwege als Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Grundstücken erhalten bleiben.

Zudem sei während der Bauzeit darauf zu achten, dass keine Schäden an landwirtschaftlichen Nutzflächen auftreten. Sowohl während als auch nach Abschluss der Bauphase müsse die Erreichbarkeit der umliegenden Grundstücke sichergestellt sein.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

P3 hat sich als Träger öffentlicher Belange am Planfeststellungsverfahren beteiligt. Sollten Änderungen am Verfahren bzw. offene Fragen im Laufe des Genehmigungsprozesses eintreten, wird P3 selbstverständlich erneut einbezogen, sofern die entsprechenden Belange ihn betreffen.

Der Rückbau der drei Bahnübergänge und der Ersatz mittels einer Eisenbahnüberführung dient der Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und damit dem Wohle der Allgemeinheit.

Die Feldwege, welche derzeit über die zukünftig aufzulassenden Bahnübergänge führen, werden mittels der in den Antragsunterlagen dargestellten Anpassung des Feldwegenetzes an die neue Eisenbahnüberführung angebunden. Diese neue Wegeführung ist aus Sicht der Vorhabenträgerin zumutbar, eine Entschädigung der Landwirte erscheint daher unverhältnismäßig und nicht gerechtfertigt.

Für die Bauausführung werden öffentlich gewidmete Feldwege und Straßen sowie vom Baudurchführenden zu erstellende Baustraßen genutzt.

Der Baudurchführende wird vor der Baumaßnahme sowie nach deren Abschluss eine Beweissicherung der von den Bauarbeiten betroffenen Flächen und Straßen/Wege durchführen.

In der vorliegenden Planung sind gut befahrbare Feldwege als Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen geplant bzw. werden teilweise erhalten.

Es wird darauf geachtet, dass während Bauzeit die landwirtschaftlichen Flächen möglichst keinen Schaden nehmen. Sollten dennoch Schäden entstehen, werden diese umgehend behoben.

Die Erreichbarkeit der umliegenden Grundstücke wird sichergestellt. Während der Bauphase sind ggfs. vereinzelt kurze Wartezeiten in Kauf zu nehmen, welche so gering wie möglich gehalten werden.

Unter Beachtung der Planung B16 Ortsumfahrung Höchstädt ist ein Wirtschaftsweg, südwestlich der Bahnlinie mit einer breiteren bzw. zusätzlichen Brücke dauerhaft nicht erforderlich. Die maßgeblichen Wirtschaftswegen sind in Asphaltbauweise geplant. Das Bauvorhaben wurde flächenschonend und wirtschaftlich geplant.

Würdigung der Planfeststellungsbehörde

Thema Präklusion:

Im gegenständliche Anhörungsverfahren waren Einwendungen gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG bis einschließlich 01.03.2023 gegen den Plan zu erheben. Nach Ablauf der genannten Frist sind Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen (§ 18 Abs. 1 Satz 3 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG). Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind nach Ablauf dieser Frist ebenfalls ausgeschlossen (§ 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG). Die Stellungnahme von P3 vom 30.03.2023 ist somit als präkludiert zu betrachten.

Die fristgerecht vorgebrachten Einwendungen von P 3 stehen dem Vorhaben nicht entgegen und werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen wurde.

Thema TÖB:

Der Planfeststellungsbehörde ist bekannt, dass die bayerischen Bezirksregierungen, bzw. deren Anhörungsbehörden, in der Vergangenheit den von P3 vertretenen Verband regelmäßig als Träger öffentlicher Belange an den jeweiligen Verwaltungsverfahren beteiligt hatten, wie auch vereinzelt das EBA in der Funktion als Anhörungsbehörde nach Einführung des §18a AEG. Die offizielle Rechtsauffassung der Bundesverwaltung ist jedoch eine andere, so sind Träger öffentlicher Belange (TÖB) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, deren öffentlich-rechtlicher Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt ist. Eine Behörde ist jede Stelle, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt (§ 1 Abs. 4 VwVfG), die ihr aufgrund materieller Gesetze aufgegeben sind. Sie sind Organe der Bundes-, Landes oder Kommunalverwaltung. Behörden in diesem Sinne sind auch juristische Personen des privaten Rechts oder natürliche Personen, denen hoheitliche Befugnisse durch oder aufgrund eines Gesetzes übertragen wurden (Beliehene, wie z. B. Sachverständige des TÜV). Daneben zählen dazu auch Körperschaften des öffentlichen Rechts, denen als juristische Personen des öffentlichen Rechts hoheitliche Aufgaben durch Gesetz oder Satzung zugewiesen wurden, wie z. B. Industrie- und Handelskammern, Planungsverbände, Wasser- und Bodenverbände, Landwirtschaftskammern. Sonstige Träger öffentlicher Belange sind juristische Personen des privaten Rechts, die öffentliche Aufgaben vor allem der Daseinsvorsorge wahrnehmen (z. B. Leitungs- und Versorgungsträger, Verkehrsunternehmen). Nicht hierzu gehören Interessenverbände wie z. B. Fahrgastverbände, Bürgerinitiativen, Bauernverbände oder Behindertenverbände. Soweit sich Interessenverbände im Verfahren beteiligen, sind sie Einwender.

Insofern war die Einstufung des durch P3 vertretenen Verbandes im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren als private Interessensvertretung korrekt.

Thema Umwege und Bewirtschaftungerschwernis

Hinsichtlich der von P3 beklagten Mehrwege und ggf. Bewirtschaftungerschwernisse für Landwirte, bzw. auftretender Mehrkosten wegen längeren Anfahrtswegen ist zunächst festzustellen, dass die betroffenen Landwirte im Anhörungsverfahren diesbezüglich keine Einwendungen, bzw. Forderungen vorgetragen haben. Im gegenständlichen Fall sind Ansprüche dieser Art auch nicht berechtigt, denn durch den geplanten Ersatz der drei Bahnübergänge durch eine Eisenbahnüberführung werden vereinzelt zwar Mehrwege für Landwirte entstehen, diese sind aber gemäß höchstrichterlicher Rechtsprechung zumutbar und deshalb von den Betroffenen hinzunehmen, denn der Fortbestand einer bestimmten Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz stellt keine geschützte Rechtsposition dar, solange jedenfalls irgendeine zumutbare Anbindung besteht (VG Düsseldorf, Az. 16 K 2041/94). Sollte dies nicht der Fall sein, müsste durch Folgemaßnahmen i. S. d. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG für eine zumutbare Anbindung der landwirtschaftlich genutzten Grundstücke gesorgt werden und genau dies sieht die gegenständliche Planung durch die Erweiterung des Feldwegenetzes im Plangebiet vor. Die Anfahrt mit landwirtschaftlichen Maschinen kann über die Wirtschaftswege „Grüner Weg“, „Am Schleifweg“ und „Hinteres Gewende“ erfolgen, eine Kreuzungsmöglichkeit der Bahnstrecke verbleibt durch den Neubau der EÜ am Bahn-km 69,725. Damit kann maximal eine zusätzliche Wegstrecke von ca. 1.300 Meter einfach entstehen, im Gegenzug entfallen mögliche Wartezeiten an den im Bestand höhengleichen Bahnübergängen und ein sicheres Kreuzen der Bahnstrecke ist zukünftig jederzeit möglich. In seiner Entscheidung vom 07.10.2009 (Az.:22 A 09.40002) hielt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof eine konkrete Umweglänge von 1780 m für zumutbar. Diese Entscheidung ist in ihrer Kernaussage mit dem vorliegenden Fall vergleichbar. Dort waren von Bahn-km 8,231 bis 8,689 insgesamt 3 Bahnübergänge vorhanden, die alle aufgelassen werden sollten. Der Ersatzbahnübergang befand sich in Bahn-km 8,932. Der Ersatzweg führte über die vielbefahrene Staatsstraße B 304. Der Umweg (Mehrweg!) von rund 1,8 km wurde für zulässig gehalten, obwohl bei einzelnen Landwirten eine Fläche von 35 ha betroffen war. Bei den restlichen Klägern stellte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof fest, dass ein Großteil der Felder betroffen war. Die Auffassung wurde dennoch für zulässig gehalten.

In einem Beschluss des Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holstein vom 03.03.2012 (1 MR 5/10) wurde festgestellt, dass ein Umweg (im Sinne der gegenüber der bisherigen Wegeverbindung zusätzlichen Wegstrecke) von 2,6 km weit unterhalb der Referenzfälle der Rechtsprechung liege, in denen der Umweg für zumutbar gehalten wurde. In seiner Entscheidung vom 19.05.2010 (Az. 1 O 8/09) geht das Thüringer Oberverwaltungsgericht davon aus, dass die Nachteile, die sich durch eine Änderung der bisherigen günstigen Verkehrslage ergeben, hinzunehmen sind, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zum öffentlichen Wegenetz besitzen. Das OVG führt weiter aus, dass der Umweg von maximal 6 km aufgrund der besonderen Umstände des Einzelfalles noch für zumutbar gehalten wird. Der Bahnübergang sei lediglich 30-mal pro Jahr benutzt worden und hätte nur drei Wiesengrundstücke erschlossen.

Grundsätzlich muss bei Auflassung eines Bahnübergangs lediglich gewährleistet sein, dass die Grundstücke erschlossen bleiben und der landwirtschaftliche Betrieb nicht unmöglich gemacht wird. Dies ist hier der Fall. Umwege bis zu 3 km werden von der höchststrichterlichen Rechtsprechung für hinnehmbar erachtet, so Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 28.01.2004, AZ: 9A 27/03. Aufgrund des Vorhandenseins zumutbarer Wegeverbindungen für die Landwirtschaft links und rechts der Bahnstrecke, sind mit der Auflassung der gegenständlichen Bahnübergänge verbundenen Nachteile entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. BVerwG 9. Senat, Urteil vom 21.12.2005, Az.: 9 A 12/05 – juris mit weiteren Nachweisen).

Thema Ausführung

Die Vorhabenträgerin hat den Forderungen von P3 diesbezüglich weitestgehend entsprochen und entsprechende Zusagen erteilt, die Planfeststellungsbehörde hat die Zusagen unter Ziffer A.5.3 dokumentiert.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse.

Das planfestgestellte Bauvorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Auf Grundlage der vorgelegten Planunterlagen sowie den im Laufe des

Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentliche Belange und Einwendungen Dritter wurden – sofern seitens der Vorhabenträgerin keine entsprechenden Zusagen vorliegen – die notwendigen Festsetzungen getroffen, um sicherzustellen, dass keine öffentlichen und/oder privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden.

Insbesondere sind im Hinblick auf die Wahrung der öffentlichen Interessen hierbei nochmals die Festsetzungen unter A.4.1 (Wasserwirtschaft und Gewässerschutz), A.4.2 (Naturschutz und Landschaftspflege sowie Artenschutz), A.4.6 (Abfallrecht, Altlasten und Bodenschutz) sowie A.4.8 (Denkmalschutz) zu nennen. Durch die Festsetzungen unter A.4.10 und A.4.9 finden ferner die Belange der Straßenbaulast- sowie Spartenräger Berücksichtigung.

Soweit es infolge des verfahrensgegenständlichen Vorhabens ungeachtet der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu erheblichen Eingriffen im Sinne der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung kommt, sieht die Planung der Vorhabenträgerin in ausreichendem Umfang geeignete Kompensationsmaßnahmen vor. Hinsichtlich der Belange des Artenschutzes wurde festgestellt, dass es zu keiner Verletzung der in § 44 Abs. 1 BNatSchG aufgeführten Verbotstatbestände kommt.

Hinsichtlich der Lärm-, Erschütterungs- und Staubbelastung während der Bauzeit wurden – auch in Umsetzung entsprechender Forderungen der im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligten Fachbehörden – unter A.4.5 die erforderlichen Festsetzungen getroffen.

Um den berechtigten Anliegen der betroffenen Landwirte Rechnung zu tragen und um die Auswirkungen auf die Landwirtschaft in der Realisierungsphase des Bauvorhabens zu minimieren, hat die Vorhabenträgerin entsprechende Zusagen im Anhörungsverfahren erteilt, die im gegenständlichen Planfeststellungsbeschluss unter den Ziffern A.5.1 und A.5.3 dokumentiert sind.

Soweit die Vorhabenträgerin für die Realisierung ihrer Planung temporär bzw. dauerhaft Fremdgrund benötigt, hat sie im Hinblick auf die hiervon betroffenen Grundstückseigentümer die Festsetzungen unter A.4.11 zu beachten.

Da am verfahrensgegenständlichen Vorhaben somit ein öffentliches Interesse besteht, diesem keine zwingenden Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbaren Belange entgegenstehen, weder von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten durchgreifende Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen wurden, die berechtigten Interessen jeweils angemessen berücksichtigt wurden und

auch die artenschutzrechtliche Verträglichkeit sowie die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu bejahen sind, war der Plan entsprechend dem Antrag der Vorhabenträgerin festzustellen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss 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. Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Ludwigstraße 23

80539 München

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München

München, den 06.10.2026

Az. 651ppü/010-2022#006

EVH-Nr. 3476325

Im Auftrag

(Dienstsiegel)