

3547.23.2_B-107-1-1

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Neubau eines Bahnhaltepunkts in Unterwurbach durch die Stadt Gunzenhausen

München, 06.06.2024

**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);
Neubau eines Bahnhaltepunkts in Unterwurbach durch die Stadt Gunzenhausen
Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG**

Anlage: 1 Satz Planunterlagen (1 Ordner)
Kostenrechnung

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden **Planfeststellungsbeschluss:**

I. Der Plan der Stadt Gunzenhausen für den Neubau eines Bahnhaltepunkts in Unterwurbach wird auf deren Antrag vom 21.12.2023 hin mit den in Ziffer II. aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

- 1.1 Erläuterungsbericht
- 1.2 Verkehrliche Aufgabenstellung
- 1.3 Bedarfsprognose P+R, B+R
- 1.4 Planungsvereinbarung
2. Bestandslageplan M 1:500
3. Gesamtlageplan M 1:500
4. Lageplan Teil 1 M 1:250
5. Lageplan Teil 2 M 1:250
6. Regelquerschnitt Bahnsteig M 1:50
7. Regelquerschnitt Unterführung M 1:50
8. Regelquerschnitt Straße M 1:50
9. Regelquerschnitt P+R-Parkplatz M 1:50
10. Regelquerschnitt Fußweg M 1:50
11. Längsprofil Straße M 1:500/50
12. Längsprofil P+R-Parkplatz M 1:250/25
13. Querschnitt Unterführung M 1:100
14. Querschnitt Bahnsteig mit Rampe M 1:100
15. Schnitt Straße M 1:100
16. Detaillageplan Bahnsteig, Rampe, Treppe, Unterführung M 1:100
17. Wasserrechtliche Stellungnahme
18. Prüfung Niederschlagswasserbehandlung nach DWA-A 102
19. Regenwasserbehandlung nach DWA-Merkblatt M 153
20. Baugrundgutachten
21. Unterlage zur UVP-Vorprüfung
22. Landschaftspflegerischer Begleitplan - Umwelt-Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung inkl. Maßnahmenplanung
23. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
- 24.1 landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan M 1:1000
- 24.2 landschaftspflegerischer Maßnahmenplan M 1:500
- 24.3 landschaftspflegerischer Maßnahmenplan E1 M 1:500
25. Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV und TA Lärm
26. Fachgutachten Prognose zum Baulärm

II. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter I.:

1. Eisenbahnrecht; Eisenbahntechnik; Bauausführung; Baudurchführung

- 1.1 Abweichend von den planfestgestellten Unterlagen, insbesondere der Unterlage 4, Lageplan Teil 1 M 1:250, ist im Bahnsteigbereich zwischen Wartehaus und Bahnsteigende bei Bahn-km 37,200 auf das rückwärtige Gelände zu verzichten.
- 1.2 Die Ausrüstung des Bahnsteiges ist entsprechend den Vorgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft unter Beachtung der Nebenbestimmungen II.1.5 und II.1.6 auszuführen.
- 1.3 Sämtliche baulichen Anlagen sind nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke herzustellen. Die Bahnunterführung ist gemäß den geltenden statischen Vorgaben und Regelwerken unter Berücksichtigung des Lastmodells 71 auszuführen.
- 1.4 Die Stadt Gunzenhausen hat dafür Sorge zu tragen, dass die durch das Bauvorhaben entstehenden Bauwerke Bahnsteig und Unterführung in die Bestandsunterlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin aufgenommen und von dieser in den durch Gesetze und Regeln der Technik vorgegebenen Inspektionsintervallen begutachtet werden.
- 1.5 Die Beleuchtungsanlage muss in den Beleuchtungsstärken der DIN 12464-1 entsprechen. Für Bahnanlagen, insbesondere den Bahnsteig, und Personenunterführungen sowie Zuwegungen ist eine Mindestbeleuchtungsstärke von 50 lx einzuhalten.
- 1.6 Die 50 Hz-Anlage zur Versorgung der Verbraucher am Bahnsteig wie Fahrkartenautomat, Beleuchtung, Wartehaus etc. ist nach den einschlägigen Vorschriften des Verbands der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V. (VDE) auszulegen.
- 1.7 Vor Baubeginn ist eine eisenbahnfachliche Ausführungsplanung zu erstellen und in durch einen von der Landeseisenbahnaufsicht Südbayern anerkannten Prüfsachverständigen geprüftem Zustand der Regierung von Oberbayern, Landeseisenbahnaufsicht Südbayern, vorzulegen. Diese hat insbesondere folgende Unterlagen zu enthalten:
Niederspannungsverteileranlagen: Erläuterungsbericht, Lageplan mit Grundstücksgrenzen, Netzdaten und Leistungsbilanz, soweit erforderlich Kurzschlussberechnung mit Schutzeinstellwerten, Übersichtsschaltpläne und Schaltpläne mit Angabe des Netzsystems, Erdungsplan mit Anschlüssen an den Gleisen;
Elektrische Energieanlagen in Personenverkehrsanlagen:

Sicherheits- und Ersatzstromversorgungsanlagen: Erläuterungsbericht, Lageplan, Leistungsbilanz, Übersichtsschaltplan und Schaltpläne, Angaben zur Nennbetriebsdauer bzw. Kapazitätsnachweis, Angaben zu Umschaltzeiten und Umschaltbedingungen, Aufstellungsplan der Sicherheitsstromquelle mit Angaben zum Funktionserhalt einschließlich Kabellageplan, Angaben zur Überwachung, Brandschutzkonzept und Brandschutzgutachten sowie Nachweis der Stromstoßbelastbarkeit;

Allgemeinbeleuchtung: Erläuterungsbericht, Lageplan mit Angabe von zu beleuchtenden Verkehrsflächen und deren Übergangsbereichen bis zu anderen öffentlichen Verkehrsflächen, Lichtpunkten, Kabellage und Eigentumsgrenzen, Schaltplan mit Angabe des Netzsystems und der Schutzmaßnahme, lichttechnische Berechnung, geprüfte statische Berechnungen für Lichtmaste und Fundamente und Brandschutzkonzept mit Brandschutzgutachten;

Sicherheitsbeleuchtung: Erläuterungsbericht, Art der Notstromquelle, Nennbetriebsdauer, Aufstellungsplan der Sicherheitsstromquelle mit Angaben zum Funktionserhalt einschließlich der Art der Kabel- und Leitungsverlegung, Lageplan mit Einbauort und Art der Sicherheitsleuchten, lichttechnische Berechnung, Angaben zur Überwachung - technische Überwachung, Übertragung der Meldungen und Brandschutzkonzept mit Brandschutzgutachten und fahrwegbezogene elektrische Energieanlagen in Betriebsstellen der Infrastruktur: Erläuterungsbericht, Lageplan mit Grundstücksgrenzen, Netzdaten und Leistungsbilanz, soweit erforderlich Kurzschlussberechnung mit Schutzeinstellwerten, Übersichtsschaltpläne und Schaltpläne mit Angabe des Netzsystems, Erdungsplan mit Anschlüssen an den Gleisen, soweit erforderlich Brandschutzkonzept und Brandschutzgutachten, Ergebnisse der lichttechnischen Berechnungen für Gleisfelder, Bahnübergänge und sonstiger Verkehrsflächen sowie geprüfte statische Berechnungen für Lichtmaste und Fundamente.

Bei Planersteller, Planprüfer, Abnahmeprüfer und Inbetriebnahmeverantwortlichem muss es sich jeweils um verschiedene Personen handeln.

- 1.8 Vor Inbetriebnahme des neuen Bahnhofpunkts müssen die angepasste Bedienungsanweisung bzw. Anweisung für den Eisenbahnbetrieb der Regierung von Oberbayern, Landeseisenbahnaufsicht vorgelegt werden. Ebenfalls vor Inbetriebnahme müssen die Eisenbahnanlagen im planfestgestellten Bereich durch die Landeseisenbahnaufsicht einer Sonderprüfung unterzogen werden. Die Sonderprüfung ist spätestens einen Monat vor der geplanten Inbetriebnahme bei der Regierung von Oberbayern anzuzeigen.

2. Naturschutz; Artenschutz

- 2.1 Die planerischen und textlichen Festsetzungen der naturschutzfachlichen Unterlagen 22. Landschaftspflegerischer Begleitplan - Umwelt-Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung inkl. Maßnahmenplanung, 23. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, 24.1 landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan M 1:1000, 24.2 landschaftspflegerischer Maßnahmenplan M 1:500 und 24.3

landschaftspflegerischer Maßnahmenplan E1 M 1:500 sind vollständig zu beachten. Über die in diesen Unterlagen dargestellten Eingriffe hinaus sind keine Eingriffe in Natur und Landschaft zulässig. Die in diesen Unterlagen dargestellten Maßnahmen sind exakt umzusetzen, soweit nicht durch die folgenden Nebenbestimmungen eine Modifizierung erfolgt. Die in Umsetzung dieser Maßnahmen neu angelegten Strukturen sind dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen.

- 2.2 Die Grundstücksflächen, auf welchen sich die Ersatzhabitate und Kompensationsflächen befinden, sind auf Dauer für Zwecke des Biotop- und Artenschutzes zu verwenden. Alle anderen, dem in diesem Bescheid oder seinen Anlagen definierten Schutz- und Entwicklungsziel widersprechenden Nutzungen oder Handlungen sind zu unterlassen.

Der Unterhaltungszeitraum wird mit 25 Jahren festgesetzt. Die Pflege der Kompensations- und Habitatflächen ist für diese Dauer durchzuführen. Die Flächen sind so lange zu erhalten, wie der Eingriff wirkt. Eine Intensivierung, Umwandlung oder Beseitigung ist nur nach vollständigem Rückbau der planfestgestellten Anlagen zulässig und nur, wenn keine geschützten Biotope entstanden sind oder andere gesetzliche Regelungen dem entgegenstehen.

- 2.3 In Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung sind auch geeignete Maßnahmen zum Schutz der auf den Eingriffsflächen lebenden Blindschleichen durchzuführen, insbesondere Verbringung in Ersatzhabitate, soweit diese auf den für den Natur- und Artenschutz laut planfestgestellten Unterlagen vorgesehenen Flächen möglich sind.

- 2.4 Die Stadt Gunzenhausen hat alle festgesetzten naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen, auf denen dauerhafte Maßnahmen erfolgen, spätestens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses in Dateiformat, das von Inhalt und Umfang her im Einzelnen mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Mittelfranken abzustimmen ist, an das Bayerische Landesamt für Umwelt zur Aufnahme in das Ökoflächenkataster zu melden.

3. Immissionsschutz

- 3.1 Während der Bauarbeiten sind Überschreitungen der Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) nach dem Stand der Technik auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Hierzu sind insbesondere lärmarme Baumaschinen und Bauverfahren anzuwenden. Arbeiten mit lauten Baumaschinen sind zur Einhaltung des § 7 Abs. 1 der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie der AVV Baulärm ausnahmslos auf den Zeitraum von 7 Uhr bis 20 Uhr zu begrenzen.

- 3.2 Zum Schutz der Anwesen Hauptstr. 44a, Hauptstr. 42, Hauptstr. 40, Hauptstr. 46, Raiffeisenstr. 26, Raiffeisenstr. 24, Raiffeisenstr. 22, Raiffeisenstr. 20 und Raiffeisenstr. 18 sind in jeder Bauphase, in der laut Fachgutachten Prognose zum Baulärm, planfestgestellte Unterlage 26., eine Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) zu erwarten ist, mobile Lärmschutzwände einzusetzen.
- 3.3 Zur Eindämmung und Vermeidung von Staubemissionen sind während der Bauzeit geeignete Maßnahmen wie Beregnungseinrichtungen und Einsatz von Maschinen und Fahrzeugen mit Partikelfiltern zu treffen.
- III. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen zu der Entscheidung unter I. bleibt vorbehalten.**
- IV. Die Stadt Gunzenhausen hat die Kosten des Planfeststellungsverfahrens zu tragen.
Gebühren werden nicht erhoben.
Für Postzustellungen werden Auslagen in Höhe von 5,52 € erhoben.**

Gründe:

A. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern für die Eisenbahninfrastruktur der nach Streckenlänge überwiegend im Regierungsbezirk Schwaben belegenen Strecke Nördlingen-Gunzenhausen, in deren Zug der geplante Bahnhof liegt, und damit für den Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus § 18 AEG i. V. m. § 23 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk). Zusätzlich wurde die Strecke, da sie vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen BayernBahn GmbH betrieben wird, durch Verwaltungsvereinbarung vom 25.10.2005 zwischen der Regierung von Oberbayern und der Regierung von Mittelfranken der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zugeordnet.

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Eignungsfeststellungen und Zustimmungen entbehrlich gem. § 75 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).

Nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst ist lediglich nach § 19 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis, welche ebenfalls von der Planfeststellungsbehörde gesondert auszusprechen ist. Für das hier genehmigte Vorhaben ist jedoch, wie die Fachstellenanhörung ergeben hat, keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich.

B. Verfahren

1. Die Stadt Gunzenhausen, Marktplatz 23, 91710 Gunzenhausen, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte bei der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 21.12.2023, eingegangen bei der Regierung am 22.12.2023, den Plan für den Bau eines Bahnhaltdepot mit Park+Ride (P+R)- und Bike+Ride (B+R)-Parkplatz, Zufahrtsstraße und Fußweg mit Bahnunterführung im Ortsteil Unterwurbach an der nördlichen Hesselbergbahn – Strecke Nördlingen– Gunzenhausen - festzustellen.
2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Stadt Gunzenhausen, das Landratsamt Weißenburg-Gunzenhausen und das Wasserwirtschaftsamt Ansbach sowie als weitere Träger öffentlicher Belange die Regierung von Mittelfranken, die Bayerische Eisenbahngesellschaft und die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin der Strecke, die BayernBahn GmbH, an und beteiligte hausintern die technische Landeseisenbahnaufsicht. Ein Großteil der beteiligten Träger öffentlicher Belange äußerte sich innerhalb der gewährten Frist.
3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Stadt Gunzenhausen vom 13.02.2024 bis einschließlich 12.03.2024 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurde eine Einwendung gegen das Vorhaben erhoben, die sich auf Bau- und Betriebslärm im Zusammenhang mit dem Vorhaben bezog.
4. Zur Ergänzung der Unterlagen im Hinblick auf die erhobene Einwendung reichte die Antragstellerin eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme vom 30.04.2024 zum Bau- und Betriebslärm ein, die den Immissionsort der Einwender betraf. Diese wurde von der Regierung von Oberbayern an die Einwender mit der Gelegenheit zur ergänzenden Stellungnahme übersandt.
5. Die Antragstellerin nahm mit mehreren E-Mails bis zum 19.04.2024 ihrerseits zu den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange Stellung.
6. Auf die Durchführung eines Termins zur Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen wurde, nachdem den Einwendern hierzu Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden war, nach § 18a Abs. 5 AEG verzichtet.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens; Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine gesonderte Prüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist für das Vorhaben in seinem zur Entscheidung anstehenden Umfang nicht erforderlich.

Auf Grund von § 7 Abs. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.8.3.2 der Anlage 1 zum UVPG - Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen - war, da die Flächeninanspruchnahme für den Bahnhalt einschließlich seiner Nebenanlagen zwischen 2.000 und 5.000 m² liegt, eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls anzustellen. Aus den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen und den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ergab sich nach Prüfung, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Regierung von Oberbayern hat deshalb mit Bekanntmachung vom 03.06.2024 festgestellt, dass für das vorstehende Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung entfällt. Diese Einschätzung beruht im Wesentlichen auf folgenden Gründen:

Die standortbezogene Vorprüfung erfolgt in zwei Stufen.

Als erster Schritt erfolgt die Prüfung des Vorliegens besonderer örtlicher Gegebenheiten – Schutzkriterien - gemäß Anlage 3 Nr. 2.3 UVPG.

Im vorliegenden Fall ist das Schutzkriterium nach Anlage 3 Nr. 2.3.10 - Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG) – erfüllt. Es sind durch das Vorhaben Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte betroffen. Das Vorhaben befindet sich in Unterwurbach, einem Stadtteil von Gunzenhausen. Die Stadt Gunzenhausen ist gemäß Anhang 1 zum Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) als Zentraler Ort – Mittelzentrum – bezeichnet.

Somit folgt in einem zweiten Schritt die Prüfung des Vorliegens erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen, die die besondere Empfindlichkeit oder die Schutzziele des Gebietes betreffen und nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären gemäß den Kriterien in Anlage 3 UVPG.

Hinsichtlich Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, der Abrissarbeiten, im Sinne der Anlage 3 Nr. 1, ist festzustellen, dass es anlagenbedingt durch die Realisierung des Vorhabens zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von etwa 0,4 ha kommen wird. Abrissarbeiten sind lediglich in geringfügiger Form durch den Abbruch und Neubau einer Friedhofsmauer vorgesehen. Aufgrund seiner Größe und Ausgestaltung ist das Vorhaben nicht geeignet, erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt herbeizuführen.

Hinsichtlich des Zusammenwirkens mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten kann ausgeführt werden, dass sich das Vorhaben an der Bahnstrecke Nördlingen-Gunzenhausen befindet. Darüber hinaus wirkt es nicht mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten zusammen.

Hinsichtlich der Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt kann folgendes festgestellt werden:

Durch das Vorhaben kommt es zu insgesamt zu einer bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme von 0,62 ha. Die darin enthaltene baubedingte Flächeninanspruchnahme beträgt 0,22 ha. Baubedingt in Anspruch genommene Flächen werden nur bauzeitlich benötigt und nach Abschluss der Bauarbeiten

im ursprünglichen Zustand wiederhergestellt. Da sich das Vorhaben im Zentrum der bereits anthropogen geprägten Siedlung Unterwurmbach befindet, ist insgesamt mit keinen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen im Hinblick auf das Schutzgut Fläche zu rechnen.

Durch das Vorhaben kommt es zu einer anlagebedingten Nettoneuversiegelung von ca. 0,32 ha. Auf den versiegelten Flächen gehen die Boden- und Habitatfunktionen vollständig verloren. Zusätzlich werden ca. 0,08 ha überbaut, beispielsweise für neue Grünflächen und Böschungen. Diese Flächen werden nach Bauende wiederbegrünt, besitzen jedoch nicht mehr ihren ursprünglichen Biotopwert. Bauzeitlich werden etwa 0,22 ha in Anspruch genommen. Nach Bauende wird gemäß Antragsunterlagen auf diesen Flächen der ursprüngliche Biotoptyp wiederhergestellt. Eingriffe in den Boden werden im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung entsprechend bilanziert und ausgeglichen. In Anspruch genommene Flächen sollen wirksam wiederbegrünt werden. Insgesamt ist daher auch mit keinen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben auf das Schutzgut Boden zu rechnen.

Durch das Vorhaben ergeben sich keine Eingriffe in Grundwasser oder stehende und fließende Gewässer. Das Vorhaben befindet sich auch nicht in einem festgesetzten Trinkwasserschutz- oder Überschwemmungsgebiet.

Durch das Vorhaben kommt es zwar zu Beeinträchtigungen und Verlusten von potenziellen Fledermaushabitaten in Form von Höhlenbäumen sowie nachgewiesenen Zauneidechsenhabitaten insbesondere entlang des bestehenden Bahndammes. Weiterhin wurde im nahegelegenen Gehölz im Bereich des Friedhofes ein Brutpaar des Bluthänflings kartiert. Diesbezüglich wurden allerdings entsprechende Maßnahmen in der hierzu im Rahmen der Antragsunterlagen vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ausgearbeitet. Im Zuge der Umsetzung der geplanten Maßnahmen können negative Auswirkungen auf die vorgenannten Arten ausgeschlossen werden.

Durch das Vorhaben kommt es zu keinen Eingriffen in nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) oder Art. 23 des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) geschützte Biotope und es sind keine Biotope betroffen, die einem FFH-Lebensraumtyp zugeordnet werden können. Erforderliche Gehölzrodungen erfolgen außerhalb der Brutzeit. Eingriffe in die Vegetation werden im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung entsprechend bilanziert und ausgeglichen. Insgesamt ist daher mit keinen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben auf das Schutzgut Pflanzen zu rechnen.

Unter Berücksichtigung der in den Antragsunterlagen vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind auch keine negativen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt zu erwarten.

Durch das Vorhaben ist nicht mit anfallenden Abfällen in wesentlichem Ausmaß zu rechnen. Beim Bau anfallende Abfälle werden nach Abschluss der Arbeiten fachgerecht entsorgt.

Entlang der Zufahrt zur Hauptstraße ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dadurch wird es zu geringfügig erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen kommen. Entlang der Anbindung zur Raiffeisenstraße ist mit keinen wesentlichen

Belästigungen zu rechnen, da es sich um einen Fußweg im Bereich eines Spielplatzes handelt. Insgesamt werden durch das Vorhaben keine erheblichen Umweltverschmutzungen und Belästigungen hervorgerufen; durch den möglichen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Schienennahverkehr ergeben sich im Gegenteil auch positive Wirkungen.

Hinsichtlich der Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, ergeben sich hinsichtlich der verwendeten Stoffe und Technologie bei fachgerechter Bauausführung nach anerkannten Regeln der Technik durch das Vorhaben keine wesentlichen Risiken. Auch hinsichtlich der Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nr. 7 der Störfall-Verordnung (StörV), insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Abs. 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), ergeben sich keine Risiken.

Wesentliche Risiken für die menschliche Gesundheit, insbesondere durch Verunreinigung von Wasser oder Luft, ergeben sich bei fachgerechter Bauausführung nach anerkannten Regeln der Technik durch das Vorhaben ebenfalls nicht.

Gemäß Anlage 3 Nr. 2, insbesondere Nr. 2.1 und 2.2 UVPG, ist weiterhin die ökologische Empfindlichkeit des Gebiets, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, insbesondere hinsichtlich der Nutzungskriterien nach Nr. 2.1 und Qualitätskriterien nach Nr. 2.2 unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.

Hinsichtlich der bestehenden Nutzung des vorhabensgegenständlichen Gebietes handelt es sich zum Teil um eine Fläche für Siedlung und Erholung.

Die Fußgänger-Zuwegung zur Raiffeisenstraße südlich des geplanten Bahnhaltes quert den Rand eines Spielplatzes. An den Spielplatz grenzen Wohngebiete mit Einzelhausbebauung an. Die Zuwegung zur Hauptstraße ist eine Verlängerung der Zuwegung zum Friedhof. An die Hauptstraße und die Zuwegung zum Friedhof grenzen Wohngebiete mit Einzelhausbebauung an. An den Bahnhof selbst grenzen keine Wohngebiete unmittelbar an. Die Nutzung der vorhandenen Siedlungs- und Erholungsflächen wird durch das Vorhaben nicht erheblich nachteilig beeinträchtigt.

Ein weiterer Teil des Plangebiets beinhaltet land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen. Im Bereich des Vorhabens befinden sich landwirtschaftlich genutzte Äcker. Für den P+R-Parkplatz des Bahnhaltes kommt es auf einer Fläche von etwa 0,15 ha zu Versiegelungen auf Böden, die hinsichtlich der natürlichen Ertragsfähigkeit eine geringe Wertigkeit aufweisen. Forst- und fischereilich genutzte Flächen befinden sich nicht im Untersuchungsraum und werden deshalb vorhabensbedingt nicht tangiert. Die Beeinträchtigungen fallen insgesamt gering aus und sind daher nicht als erheblich nachteilig einzustufen.

Im Westen der Zufahrt zur Hauptstraße befindet sich zudem ein Friedhof. Die Nutzung des Friedhofs wird durch die Verlängerung der Zufahrt zum Bahnhalt nicht beeinträchtigt.

Das Vorhaben befindet sich an der Bahnstrecke Nördlingen-Gunzenhausen, die aktuell nur in geringem Umfang für den Güterverkehr bedient wird. Durch den zukünftigen Personenverkehr ist mit keinen erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die bisherige Nutzung für den Güterverkehr zu rechnen.

Ver- und Entsorgungsanlagen sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Hinsichtlich der Qualitätskriterien Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen ist folgendes festzustellen:

Die vom Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen umfassen im Wesentlichen landwirtschaftliche Ackerflächen, den Bahndamm, einen bewachsenen Grasweg sowie die Spielplatzfläche in Unterwurbach. Für die Flächeninanspruchnahme wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung in den Antragsunterlagen erarbeitet. Der Eingriff kann durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen vollständig im Sinne der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) ausgeglichen werden. Hinsichtlich des Bodens befinden sich im Untersuchungsraum des Vorhabens Gley-Braunerde, gering verbreitet Pseudogley aus Sand sowie pseudovergleyte Braunerde, teilweise über Schluffsand bis Sandlehm. Die Nutzungsfunktion der Böden im Untersuchungsraum beschränkt sich auf landwirtschaftliche Nutzung - Acker, Grünland -, Siedlung und Erholung. Bis auf die Bahnböschungen handelt es sich um bislang anthropogen nur wenig veränderte, unversiegelte Böden. Die natürlichen Bodenfunktionen - Retentionsvermögen, Rückhalt wasserlöslicher Stoffe und natürliche Ertragsfähigkeit - der als Ackerfläche eingestufte Fläche nördlich der Bahnlinie können mit mittel bewertet werden, die als Grünland eingestufte Fläche des Spielplatzes weist eine geringe Wertigkeit hinsichtlich der natürlichen Bodenfunktionen auf. Gley-Böden weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Verdichtung auf. Durch die Einschränkung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen auf das unbedingt erforderliche Maß, einen umsichtigen Umgang mit dem anfallenden Bodenmaterial, einer Begrünung überbauter Flächen sowie einer Wiederherstellung der bauzeitlich benötigten Flächen in den Ausgangszustand können erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden werden. Landschaftlich befindet sich der Eingriff in der Landschaftsbildeinheit „Altmühlau südlich Altmühlsee“ im Landschaftsraum Altmühltal sowie in der Landschaftsbildeinheit „Vorland der südlichen Frankenalb“. Landschaftsprägend sind insbesondere die landwirtschaftlich geprägten und vorzugsweise in Form von Grünland genutzten Zuflusstäler der nahegelegenen Altmühl. Im Untersuchungsraum des Vorhabens liegt eine deutliche anthropogene Überprägung durch die vorhandene Bebauung sowie die bestehende Bahnlinie vor. Eine wesentliche Beeinträchtigung auf das umliegende Landschaftsbild ist aufgrund der bereits vorliegenden anthropogenen Überprägung nicht zu erwarten. Im Untersuchungsraum befinden sich weder Trinkwasserschutz- noch Heilquellenschutz- oder festgesetzte Überschwemmungsgebiete. Oberflächengewässer werden nicht vom Vorhaben tangiert. Auf das Schutzgut Wasser sind durch das Vorhaben keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Im Zuge der durchgeführten Kartierungen konnten artenschutzrelevante Arten ausgemacht werden: Die Zauneidechse (*Lacerta agilis*), der Haussperling (*Passer do-*

mesticus), der Feldsperling (*Passer montanus*), der Bluthänfling (*Linaria cannabina*), der Stieglitz (*Carduelis carduelis*) und der Star (*Sturnus vulgaris*). Im Untersuchungsraum ist zudem mit dem Vorkommen von Fledermäusen zu rechnen. Durch die im Zuge der Antragsunterlagen erarbeiteten artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen sind keine negativen Auswirkungen auf die vorgefundenen schutzrelevanten Arten zu besorgen.

Gemäß der flächendeckend durchgeführten Vegetationskartierung kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Untersuchungsraum vor. Auch auf Grundlage der Bayerischen Artenschutzkartierung wurden keine Vorkommen von speziell geschützten Pflanzenarten im Untersuchungsraum nachgewiesen. Beeinträchtigungen sind somit nicht zu erwarten. Durch die Lage des Vorhabens inmitten der vorliegenden Bebauung von Unterwurmbach sowie der durch die bestehende Bahntrasse festzustellende Überprägung des Untersuchungsraumes ist zudem von einer geringen biologischen Vielfalt im Vorhabensbereich auszugehen. Der Bereich des Vorhabens ist durch den Bahndamm sowie die vorliegende Bebauung anthropogen überformt. Entlang des Bahndamms befinden sich Hecken, Säume und Einzelbäume, die die Landschaft strukturell bereichern. Teilflächen werden landwirtschaftlich genutzt. Im Untersuchungsraum befinden sich Wohnbauflächen mit den dazugehörigen Ortsverbindungsstraßen, Naherholungsflächen, insbesondere ein örtlicher Spielplatz sowie ein Friedhof. Geologisch gesehen befindet sich das Untersuchungsgebiet im System Quartär, der Serie Pleistozän bis Holozän und bildet die geologische Einheit Lehm, umgelagert, pleistozän bis holozän; die Gesteinsbeschreibung beschreibt das Gestein als Schluff, tonig, sandig, Frostbodenbildung, Hang- oder Schwemmlehm.

Hinsichtlich der Art und des Ausmaßes der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind, ist festzustellen, dass von den möglichen Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen die unmittelbar an das Vorhaben angrenzenden Wohngebäude in Unterwurmbach betroffen sind. Die drei Einzelhäuser an der Fußgängeranbindung zur Raiffeisenstraße sind bereits durch den dortigen Spielplatz und/oder die Bahnlinie vorbelastet. An der Straßenanbindung zur Hauptstraße befindet sich ein Einzelhaus, das voraussichtlich durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zum Parkplatz des Bahnhaltes hin betroffen sein wird. In unmittelbarer Nähe befinden sich die Hauptstraße, ein kleiner Spielplatz und der Friedhof. Insgesamt ist das Ausmaß der Auswirkungen gering einzuschätzen, da nur wenige Personen bzw. Einzelhäuser unmittelbar betroffen und teilweise bereits vorbelastet sind. Die möglichen Auswirkungen haben keinen grenzüberschreitenden Charakter und eine geringe Schwere und Komplexität.

Anlagebedingte Auswirkungen wie Flächenversiegelungen, Eingriffe in Gehölze und landwirtschaftliche Flächen sowie potenzielle Habitate sind grundsätzlich anzunehmen. Ein Ausgleich der Auswirkungen wurde in der in den Antragsunterlagen enthaltenen Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung mit Maßnahmenkonzept erarbeitet. Die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen wie Lärm- und Schadstoffemissionen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ist abhängig von der Nutzungsintensität des Bahnhaltes. Es ist von keiner maßgeblichen Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen durch das Vorhaben auszugehen.

Die möglichen baubedingten Auswirkungen des Vorhabens sind temporär. Die möglichen anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens treten nach Abschluss der Bauarbeiten ein und bestehen dauerhaft. Die Häufigkeit von potenziellen Lärm- und Schadstoffemissionen ist abhängig von der Nutzung des Bahnhalts und dem damit verbundenen Verkehrsaufkommen. Die Auswirkungen sind potenziell umkehrbar durch Stilllegung und Rückbau des Bahnhalts und der Zusatzeinrichtungen. Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen können durch die in den Antragsunterlagen enthaltene Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung mit Maßnahmenkonzept vermieden werden.

Es sind keine anderen Vorhaben bestehend oder zugelassen, mit denen das Vorhaben zusammenwirken kann.

Eingriffe in den Boden und die Vegetation werden im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung entsprechend bilanziert und ausgeglichen. Weiterhin ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht mit verbleibenden erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen.

Durch das vorliegende Maßnahmenkonzept können auftretende bau- und betriebsbedingte Wirkfaktoren vermieden oder zur Gänze ausgeglichen werden.

Auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen der Eingriffe ist daher im Ergebnis davon auszugehen, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen insgesamt der Feststellung der Pläne nicht entgegen.

D. Planrechtfertigung – planerische und verkehrliche Würdigung und Abwägung

Die Abwicklung eines möglichst hohen Verkehrsanteils mittels der Eisenbahn ist verkehrspolitische Zielsetzung im Freistaat Bayern, in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union. Aus diesem Grund liegt der Bau von Anlagen des Eisenbahnbetriebs allgemein im öffentlichen Interesse.

Die Planrechtfertigung des konkreten Vorhabens liegt vor.

Wie in der durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft als Bestellerin der öffentlichen Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Bayern erarbeiteten verkehrlichen Aufgabenstellung – planfestgestellte Unterlage 1.2 – zum Ausdruck kommt, besteht das verkehrliche Bedürfnis, den Personennahverkehr auf der Eisenbahnstrecke Wassertrüdingen – Gunzenhausen für einen Stundentakt an Montagen bis Freitagen und für einen Zweistundentakt an Samstagen und Sonntagen zu reaktivieren. Diese Reaktivierung entspricht dem fachplanerischen Ziel des § 1 Abs. 1 AEG, ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten. Der Bau eines Bahnhaltspunkts in Unterwurbach ist in der verkehrlichen Aufgabenstellung ausdrücklich vorgesehen; es wurde für diesen ein Fahrgastaufkommen von 200 Personen von Montag bis Freitag prognostiziert.

Eine Planrechtfertigung ist gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts ein Bedarf besteht,

die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies wurde hier von der Antragstellerin in ausreichendem Maße dargelegt.

Deren vorgelegtes Gesamtkonzept ist schlüssig.

Wie im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage 1.1, zutreffend dargestellt wird, verläuft die Eisenbahnstrecke im Stadtteil Unterwurbach auf einem höheren Bahndamm. Es wird ein Anschluss der auf beiden Seiten der Bahnstrecke gelegenen Siedlungsteile von Unterwurbach angestrebt. Zudem soll nahe dem neuen Haltepunkt ein P+R- sowie ein B+R-Parkplatz entstehen, da aufgrund einer Ermittlung des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg GmbH (VGN), die als Unterlage 1.3 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen ist, beim Betrieb des Haltepunktes ein Bedarf an 20-25 PKW-Stellplätzen sowie 40-50 überdachten und nach dem neuesten Standard ausgebauten Fahrradstellplätzen besteht.

Durch diese Kriterien ist der Standort des neuen Haltepunktes in unmittelbarer Nähe der Siedlung des Stadtteils Unterwurbach nur an der vorgesehenen Stelle möglich, da hier eine Zugangsmöglichkeit beidseits des Bahndamms besteht und die erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen. Keiner der von der Antragstellerin alternativ untersuchten Standorte konnte diese Kriterien erfüllen.

Aus der vorgesehenen Lage des Haltepunktes bei Bahnstrecken-km 37+150 ergibt sich die Lage der vorgesehenen P+R- und B+R-Parkplätze mit entsprechender Zuwegung. Es sind fußläufige Zuwegungen von beiden Seiten der Bahnstrecke vorgesehen. Hierzu wird von Süden eine Unterführung erforderlich, die den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht werden muss. Die geplanten Fußwege sind so breit, dass sie auch für Radfahrer freigegeben werden können. Für einen getrennten Geh- und Radweg steht, insbesondere von Süden kommend, nicht ausreichend Platz zur Verfügung. Es wird keine Verkehrsstärke an Fahrradverkehr erwartet, die eine Trennung von Fußgänger- und Radfahrerverkehr erfordern würde.

Die vorliegende Planungsvariante ist im Hinblick auf die Vermeidung umfangreicher Flächeneingriffe, der Zerschneidung unversiegelter Flächen und der Vermeidung der Inanspruchnahme von Grundstücken privater Dritter sinnvoll.

Nach Prüfung der Alternativenuntersuchung kommt die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis, dass die Errichtung des Bahnhaltelpunktes mit P+R- und B+R-Parkplatz, Zufahrtsstraße und Fußweg mit Bahnunterführung am konkreten Ort und in der konkret gewählten Form vernünftigerweise geboten ist. Die mit dem Planfeststellungsantrag gewählte Planung ist für die von der Abwägung berührten öffentlichen und privaten Belange die schonendste Planungsvariante. Eingriffe in Privatgrundstücke finden zudem nicht statt.

E. Auswirkungen des Vorhabens; Berücksichtigung öffentlicher Belange

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Errichtung eines 100 m langen und 2,50 m breiten Bahnsteiges auf der Nordwestseite des Gleises, beginnend bei Bahn-km 37+100 und endend bei Bahn-km 37+200. Die Bahnstrecke befindet sich im Bereich des Bahnsteigs auf einem etwa 4 m hohen Bahndamm. Sie verläuft mit einem Gefälle von etwa 5,2‰ in nordöstliche Richtung, so dass sie auf der Länge

des Bahnsteigs um etwa 52 cm abfällt. Das Gleis verläuft im gesamten Abschnitt in einer Linkskurve mit einem Radius von 1467 m und einer Überhöhung von 4 cm. Die Bahnsteighöhe ist mit 51,5 cm über Bahnsteigoberkante niedriger Strang vorgesehen.

Als Zuwegung für den Bahnsteig sind im südwestlichen Bereich eine barrierefreie, 2,20 m breite Rampe sowie eine Treppe mit zwei Zwischenpodesten geplant. Wiederum südwestlich hiervon ist eine barrierefreie Unterführung der Bahnstrecke durch einen 2,50 m breiten Fußweg, der auch für den Radverkehr freigegeben ist, vorgesehen, der nach Süden entlang des Spielplatzes bis zur Raiffeisenstraße führt. Nördlich der Bahnstrecke führt der Fußweg weiter auf der Nordwestseite des Bahndamms in südöstlicher Richtung; auf der bahnzugewandten Seite schließt sich an ihn die B+R-Anlage mit 30 überdachten und 10 nicht überdachten Fahrradstellplätzen an. Bei Bahn-km 37+040 erreicht der Gehweg die P+R-Anlage, die in Form einer Wendeschleife mit 22 innen angeordneten, 20mal 2,5 m und – für mobilitätseingeschränkte Personen - zweimal 3,5 m breiten Schrägparkplätzen geplant ist. Von dort soll gemäß den festgestellten Plänen in Richtung Nordwesten eine nordöstlich des Friedhofs verlaufende, 4,75 m breite asphaltierte Straße, an deren Südseite weiterhin der Gehweg, allerdings nur noch mit einer Breite von 1,75 m, entlangläuft, eine Verbindung zur Hauptstraße schaffen.

Die Bauarbeiten sollen tagsüber von 7-20 Uhr an Werktagen stattfinden. In Abstimmung mit der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin kann die Bahnstrecke während der Durchführung der Baumaßnahmen zeitweise gesperrt werden.

2. Grundstücke

Die Antragstellerin hat dargelegt, dass ihr die für das Vorhaben benötigten Grundstücke zur Verfügung stehen. Diese stehen in ihrem Eigentum bzw. werden von der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin überlassen, die das Vorhaben ausdrücklich unterstützt. Der Erwerb von Fremdgrund ist nicht erforderlich.

3. Eisenbahnrecht; Eisenbahntechnik; Bauausführung; Baudurchführung

Abweichend von den planfestgestellten Unterlagen, insbesondere der Unterlage 4, Lageplan Teil 1 M 1:250, ist im Bahnsteigbereich zwischen Wartehaus und Bahnsteigende bei Bahn-km 37,200 auf das rückwärtige Gelände zu verzichten. Aufgrund der geringen Böschungsneigung ist kein Gelände als Absturzsicherung erforderlich. Der Verzicht führt zu geringeren Kosten und einer besseren gestalterischen Qualität. Aspekte der Reisendenlenkung treten demgegenüber in den Hintergrund.

Betriebsanlagen der Bahn müssen gemäß § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die eisenbahntechnische Prüfung hat ergeben, dass die vorgelegte Genehmigungsplanung unter Beachtung der Nebenbestimmungen II.1.1 bis II.1.4 aus eisenbahntechnischer Sicht für die Zwecke der Planfeststellung vollständig ist und keine unzulässigen Planungsgrößen verwendet wurden.

Die relevanten Bereiche im Fachgebiet Maschinentechnik sind derzeit nur aus dem Erläuterungsbericht zu entnehmen. Die Bahnsteiganlage ist mit einer Beleuch-

tungsanlage auszustatten. Eine Bewertung dieser Anlage ist derzeit ebenfalls nicht möglich, da hierzu noch keine belastbaren Pläne vorhanden sind. Aus diesem Grund werden die Nebenbestimmungen II.1.5 bis II.1.7 festgesetzt.

Zur besseren Nachverfolgung von Änderungen, Prüfungen und Freigaben wird dringend die Verwendung von Farben in den gemäß Nebenbestimmung II.1.7 zu fertigenden Ausführungsplänen empfohlen. Die nachfolgend vorgeschlagene Farbfestlegung kann auch als Farbhinterlegung angewendet werden:

Einträge durch Planungskräfte und Ergänzungen auf der Baustelle:

Rot Einrichtungen, die bei Änderungen einzubauen sind,

Gelb Einrichtungen, die bei Änderungen auszubauen sind,

Braun Ergänzungen auf der Baustelle für Ein- und Ausbauten.

Einträge durch Planprüfer – Korrekturen, Vermerke und Eintragungen: Hellblau.

Einträge durch Abnahmeprüfer – Korrekturen, Vermerke und Eintragungen: Pink.

Einträge durch Mitarbeiter der Landeseisenbahnaufsicht – Korrekturen und Vermerke:

Grün im Rahmen der Überwachung des Teilprozesses Planung,

Lila im Rahmen der Überwachung des Teilprozesses Bauausführung.

Bei der Bauausführung der Gleisanlage sind die geltenden Rechtsvorschriften und Regeln der Technik zu beachten. Dazu gehören unter anderem die Eisenbahn-Signalordnung (ESO), die Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für nicht bundeseigene Eisenbahnen (Sig-VB-NE), die Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) samt Anhang, die Unfallverhütungsvorschrift "Schienenbahnen" der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) (DGUV Vorschrift 73) sowie die Unfallverhütungsvorschrift "Arbeiten im Bereich von Gleisen" der DGUV (DGUV Vorschrift 78). Dieser Entscheidung liegt zugrunde, dass alle einschlägigen Rechtsvorschriften beachtet werden sowie das allgemein anerkannte technische sowie das berufsgenossenschaftliche Regelwerk angewandt wird.

Des Weiteren sind die Verwaltungsvorschriften (VV) zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EIGV) in Bezug auf die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur (IBG Infrastruktur) insoweit zu beachten.

4. Naturschutz; Artenschutz

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft entstehen insbesondere durch Neuversiegelung und Überbauung von bislang weitestgehend unversiegelten Flächen. Weiterhin kommt es während der Bauzeit zu optischen und akustischen Störungen durch die Baumaschinen und den Baustellenverkehr. Die neue Zufahrt zum P+R-Parkplatz sowie der Bahnhalt werden zwar innerhalb der Ortschaft realisiert, die Flächen wurden aber bislang nur landwirtschaftlich oder extensiv genutzt. Durch den Neubau der Zufahrt mit Parkplatz, der Geh- und Radwege sowie des Bahnhaltes nehmen die akustischen und optischen Störungen durch menschliche Aktivitäten stark zu. Der naturschutzrechtliche Ausgleich ist durch die Aufwertung von Intensivgrünland durch ein angepasstes Mahdregime, Düngungsverzicht sowie partiellen Mähgutübertrag vorgesehen. Weiterhin erfolgt ein Teil der Kompensation

durch die geplanten CEF-Maßnahmen für den Bluthänfling und für die Zauneidechse in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort. Im Wesentlichen wird durch das geplante Vorhaben in geringwertige Biotope eingegriffen - Ackerland, Park- und Grünanlagen, Gleisanlagen und Grünland. Im Bereich des Friedhofes und des Spielplatzes müssen Einzelbäume gefällt werden. Die meisten Gehölze und Bäume befinden sich auf den Bahnböschungen, die zum Teil in der bayerischen Biotopkartierung gelistet, jedoch nicht nach § 30 BNatSchG oder Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützt sind. Dort finden auch die größten vorhabenbedingten Gehölzeingriffe statt. Die zu rodenden Gehölze besitzen einen mittleren Biotopwert. Durch das Vorhaben kommt es zu einer anlagenbedingten Nettoneuversiegelung von ca. 0,32 ha. Auf den versiegelten Flächen gehen die Boden- und Habitatfunktionen vollständig verloren. Zusätzlich werden ca. 0,08 ha ohne Versiegelung überbaut insbesondere für neue Grünflächen und Böschungen. Diese Flächen werden nach Bauende wiederbegrünt, besitzen jedoch nicht mehr ihren ursprünglichen Biotopwert. Bauzeitlich werden ca. 0,22 ha in Anspruch genommen. Nach Bauende wird auf diesen Flächen der ursprüngliche Biotoptyp wiederhergestellt. Fledermäuse und nachtaktive Insekten werden nicht beeinträchtigt, da auf eine nächtliche Beleuchtung durch künstliche Lichtquellen verzichtet und der Baustellenbetrieb während der aktiven Zeit der Fledermäuse auf die helle Tageszeit beschränkt wird. Potenzielle Fledermausquartiere werden von der laut planfestgestellten Unterlagen von der Antragstellerin einzusetzenden ökologischen Baubegleitung vor Rodungsbeginn gekennzeichnet sowie in der gesetzlich zugelassenen Rodungszeit außerhalb der Vogelbrutzeit geköpft und entastet, um Vogelbruten zu verhindern - dies betrifft einen potentiellen Quartierbaum. Mitte März werden die Höhlenquartiere entsprechend verschlossen und damit unbrauchbar gemacht, bevor eine Fällung erfolgen kann. Um die ökologische Funktionalität der Quartiersituation im räumlichen Zusammenhang zu erhalten, werden im Nahbereich des verlorenen potentiellen Quartierbaumes vor der Rodung Fledermauskästen aufgehängt.

Zum Schutz von hecken- und baumbrütenden Vogelarten erfolgen die Rodungen für das Vorhaben außerhalb der Vogelbrutzeiten. Zusätzlich wird zum Schutz des vorkommenden Bluthänflings sowie aller heckenbrütender Vögel eine weitere Bauzeitbeschränkung festgelegt. Die Baufeldfreimachung sowie der Baubeginn sollen entweder vor Anfang April oder nach Mitte August erfolgen. Für den Star ist die Ausbringung geeigneter Staren-Nistkästen vorgesehen, da nachgewiesene Brutbäume gerodet werden. Beeinträchtigungen von Zauneidechsen werden durch Vergrämung und Aufstellen eines Reptilienschutzzaunes während der Bauzeit vermieden. Gegebenenfalls nach der Vergrämung im Baufeld verbliebene Tiere werden abgefangen und in die vorher optimal hergerichteten Zauneidechsenlebensräume verbracht. Die Reptilienschutzzäune verhindern, dass die Eidechsen wieder in das Baufeld einwandern können. Die Maßnahmenumsetzung wird durch die ökologische Baubegleitung begleitet. Zum Schutz von wertvollen Biotoptypen, vor allem Bäumen und Hecken, sowie Habitatflächen geschützter Tierarten, insbesondere Zauneidechsenhabitaten und Höhlenbäumen, ist das Aufstellen von Biotopschutzzäunen vorgesehen. In gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG wird nicht eingegriffen.

Die von der Antragstellerin durchgeführte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für Fledermäuse,

Zauneidechsen und Vogelarten durch das Vorhaben möglicherweise erfüllt werden. Nachweise von Fledermausarten im Untersuchungsraum liegen im Rahmen von Artenschutz-Kartierungsdaten vor, eine vorhabenbezogene Kartierung von Fledermausarten wurde nicht durchgeführt. Im Zuge der Kartierungen wurde das Quartierpotential in den im Untersuchungsraum vorkommenden Gehölzen untersucht. Insgesamt wurden 12 potenziell für Baumfledermäuse geeignete Quartierbäume festgestellt. Durch das Vorhaben kommt es durch die vorgesehene Gehölzentnahme zum Verlust von möglichen Fledermaushabitaten. Aus diesem Grund kommen die konfliktvermeidenden Maßnahmen Verschluss von potenziellen Fledermausquartieren und Vermeidung von bauzeitlichen Störungen von Fledermäusen zum Tragen. Um den Verlust von einem Quartierbaum auszugleichen, werden im Vorfeld im nahen Umfeld Ersatzhabitate in Form von Fledermauskästen angebracht. Eine Beibehaltung der ökologischen Funktionalität der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt somit im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Im Zuge der Reptilienkartierungen wurden Zauneidechsen jeden Alters durch Sichtbeobachtung sowie das Einbringen künstlicher Verstecke mehrfach insbesondere entlang der Bahntrasse nachgewiesen. Die Nachweise lassen auf ein größeres Zauneidechsenvorkommen schließen. Als Vermeidungsmaßnahmen werden im Zuge des Bauprojektes die Maßnahmen Vergrämung von Zauneidechsen, Aufstellung eines Reptilienschutzzaunes sowie Anlage von Zauneidechsenhabitaten“ nötig. Die fachgerechte Maßnahmenausführung wird von der einzusetzenden ökologischen Baubegleitung überwacht. Zudem wurde eine Blindschleiche beobachtet, die allerdings nach aktueller Rechtslage nicht streng geschützt ist, dennoch aber als wildlebende Tierart unter den Schutz des BNatSchG fällt.

Um Beeinträchtigungen von Vögeln zu vermeiden, erfolgt die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit von Vögeln. Als Vermeidungsmaßnahmen wurden die Maßnahme Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit sowie die Maßnahme Bauzeitbeschränkung Gehölzbrutvögel, insbesondere Bluthänfling, festgelegt. Zum Ausgleich der verlorengegangenen Habitate wurden die CEF-Maßnahmen Anlage eines Ersatzhabitates für den Bluthänfling sowie Aufhängen von Staren-Nistkästen geplant. Gemäß der flächendeckend durchgeführten Vegetationskartierung kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Untersuchungsraum vor. Auch auf Grundlage der Bayerischen Artenschutzkartierung wurden keine Vorkommen von artenschutzrechtlich relevanten Pflanzenarten im Untersuchungsraum nachgewiesen. Solche Beeinträchtigungen sind somit nicht zu erwarten.

Als Kompensationsmaßnahmen dienen weiterhin die Entwicklung von Extensivgrünland sowie die Anlage von Ersatzhabitaten für Zauneidechse und Bluthänfling. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass gemäß § 40 Abs. 1 BNatSchG zur Herstellung dieser Flächen nur heimische Pflanzenarten aus gebietseigener Herkunft ausgebracht werden dürfen.

Bei Umsetzung der in den planfestgestellten naturschutzfachlichen Unterlagen 22. Landschaftspflegerischer Begleitplan - Umwelt-Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung inkl. Maßnahmenplanung, 23. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, 24.1 landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, 24.2 landschaftspflegerischer Maßnahmenplan und 24.3 landschaftspflegerischer Maßnahmenplan E1 festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nicht von einem Ein-

treten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG auszugehen. Auch im Übrigen können die Betroffenheiten von Natur und Landschaft sowie die Beeinträchtigung geschützter Tierarten durch die in den genannten planfestgestellten Unterlagen vorgesehenen Maßnahmen, hinsichtlich deren Einhaltung vorsorglich die Nebenbestimmung II.2.1 festgesetzt wird, und die zusätzliche Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen II.2.2 bis II.2.4, die auch die Einhaltung der Bestimmungen der §§ 15 und 17 BNatSchG sicherstellen, ausreichend kompensiert werden.

Zur langfristigen und dauerhaften Sicherung der Ersatzhabitate und Kompensationsflächen wäre entsprechend § 15 Abs. 4 BNatSchG i. V. m. § 11 BayKompV grundsätzlich eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit für die Kompensationsflächen zugunsten des Freistaates Bayern im ersten Rang in das Grundbuch eintragen zu lassen. Da die für die Kompensation in Anspruch genommenen Grundstücke hier im Eigentum der Stadt Gunzenhausen stehen, kann im vorliegenden Fall auf die Eintragung einer Dienstbarkeit verzichtet werden.

5. Immissionsschutz

a. Schutz vor Schalleinwirkungen aus dem Betrieb des Bahnhalt punkts und der P+R-Anlage

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen eine schalltechnische Untersuchung nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (TA Lärm) des Ingenieurbüros Müller-BBM beigelegt, welche als Unterlage 25 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen ist. In dieser werden der Betrieb des Bahnhalt punkts nach der 16. BImSchV sowie der Betrieb der P+R-Anlage nach TA Lärm beurteilt. Dieses kommt zum Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte der genannten Regelwerke an sämtlichen benachbarten Anwesen auch nach der Betriebsaufnahme sicher eingehalten und teilweise deutlich unterschritten werden.

Nach Beteiligung der Fachstellen im Verfahren hat die Regierung von Oberbayern keine Zweifel an der Plausibilität des Gutachtens. Schalleinwirkungen aus dem Betrieb des Bahnhalt punkts und der P+R-Anlage stehen somit der Genehmigung des beantragten Vorhabens nicht entgegen und es ist insoweit auch keine Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen erforderlich.

b. Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall

Auch hinsichtlich durch den Eisenbahn- und Straßenbetrieb verursachter Erschütterungen bestehen angesichts des geringen Umfangs der zusätzlichen Belastungen und der Entfernung der nächstgelegenen Gebäude von diesen keine Zweifel daran, dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden.

c. Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen und Erschütterungen während der Bauzeit

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit hat die Antragstellerin den Antragsunterlagen eine fachgutachterliche Prognose zum Baulärm des Ingenieurbüros Müller-BBM beigefügt, welche als Unterlage 26 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen ist. In dieser werden der Bau des Bahnhaltepunkts sowie der P+R-Anlage nach der AVV Baulärm beurteilt. Dieses kommt zum Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an einzelnen Anwesen, insbesondere den Anwesen Hauptstr. 44a, Hauptstr. 42, Hauptstr. 40, Hauptstr. 46, Raiffeisenstr. 26, Raiffeisenstr. 24, Raiffeisenstr. 22, Raiffeisenstr. 20 und Raiffeisenstr. 18 in einzelnen Bauphasen um mehr als 5 dB(A) überschritten werden.

Nach Beteiligung der Fachstellen im Verfahren hat die Regierung von Oberbayern keine Zweifel an der Plausibilität des Gutachtens. Zur Verbesserung des Schutzes der Anwohner gegen Baulärm werden vorsorglich die Nebenbestimmungen II.3.1 und II.3.2 angeordnet.

d. Schutz vor Staub- und Schadstoffbelastung

Eine relevante Erhöhung der Immissionen auf anliegenden Grundstücken findet durch den zukünftigen Betrieb des Bahnhaltepunkts gegenüber der bisherigen Situation nicht statt. Die bestimmungsgemäße Nutzung der Gleisanlagen führt zudem im Ergebnis zur Verminderung des überörtlichen Güterverkehrs auf der Straße; die hiervon als Straßenanlieger und Verkehrsteilnehmer betroffenen Menschen werden damit entlastet.

Die Festsetzung der Nebenbestimmung II.3.3 ist im Hinblick auf Staubemissionen während der Bauzeit ausreichend.

6. Wasserrecht

Das Vorhaben befindet sich außerhalb von Überschwemmungs- und Wasserschutzgebieten, daher sind insoweit keine Verbotstatbestände oder Genehmigungsvorbehalte gegeben. Eine Freilegung von Grundwasser während der Baumaßnahme ist nicht zu erwarten.

Der Bahnsteig wird mit einer Querneigung von 2% vom Gleis weg ausgeführt und entwässert über den niedrigen Rand in die Böschungsfäche. Rampe und Treppe entwässern über Einlaufrinne und Einläufe in eine neu zu erstellende Sickerrigole. Es wurde eine Beurteilung des Oberflächenwassers anhand des Arbeitsblatts A102-1 und des Merkblatts M 153 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) durchgeführt. Im Ergebnis ist eine Versickerung zulässig und eine gesonderte Behandlung nicht erforderlich.

Auch von der Verbindungsstraße zur Hauptstraße soll das über Straßeneinläufe gesammelte Oberflächenwasser über Mehrzweckrohrleitungen einer neu zu erstellenden Sickerrigole zugeführt werden.

Aus wasserwirtschaftlicher und wasserrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben, soweit die einschlägigen Arbeitsblätter und Merkblätter der DWA beachtet werden. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

F. Würdigung der Einwendung

Die Einwender sind Eigentümer und Bewohner eines Wohnhauses auf der Ostseite der Hauptstraße direkt nördlich des Bahnübergangs der Hauptstraße, welcher rund 500 m südwestlich der geplanten Anlage liegt.

Sie machen Beeinträchtigungen durch Baulärm des Bahnhalt punkts geltend. Zudem seien durch bereits begonnene Bauarbeiten für die Maßnahme Verschmutzungen auf ihrem Grundstück aufgetreten.

Weiterhin bestünden durch den Betrieb der Züge und der akustischen und optischen Signalanlage am Bahnübergang erhebliche Störungen. Ihr Außenwohnbereich – Garten und Terrasse - werde durch den künftigen regelmäßigen Zugverkehr auf der Strecke und die daraus resultierenden Störungen nur noch eingeschränkt nutzbar sein. Durch Zuglärm und akustische und optische Signale bestünden Schlafstörungen, die zu gesundheitlichen Schäden führen würden. Es werde um Prüfung gebeten, ob nicht auf den Signalton am Bahnübergang verzichtet und stattdessen eine Schranke errichtet werden könne. Auch Erschütterungen entstünden infolge des Zugbetriebs. Schutzmaßnahmen, insbesondere aktiver Schallschutz, seien erforderlich.

Durch die Lage an der Bahnlinie und die damit verbundenen vorgenannten Belästigungen erleide der Besitz der Einwender eine enorme Wertminderung, für die sie eine angemessene Entschädigung fordern.

Hinsichtlich des Baulärms und der baubedingten Verschmutzungen hat die Antragstellerin unter Vorlage eines ergänzenden Schallgutachtens schlüssig dargelegt, dass während der Bauarbeiten, die rund 500 m entfernt vom Anwesen durchgeführt werden, die Richtwerte der AVV Baulärm durchwegs eingehalten werden. Baumaßnahmen direkt am Grundstück der Einwendungsführer wurden von der Antragstellerin bisher nicht durchgeführt und wären vor Ergehen dieses Planfeststellungsbeschlusses auch nicht gestattet. Möglicherweise fanden Unterhaltungsmaßnahmen durch die BayernBahn GmbH an der Trasse oder dem bestehenden Bahnübergang statt.

Bauliche Änderungen am Bahnübergang der Hauptstraße sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses und müssten gesondert beurteilt und genehmigt werden. Hierbei sind vorrangig Vorschriften und technische Regeln der Sicherung maßgeblich.

Auch hinsichtlich des Betriebslärms hat die Antragstellerin unter Vorlage des ergänzenden Schallgutachtens schlüssig dargelegt, dass auch nach der Errichtung des Bahnhalt punkts und der P+R-Anlage und der damit verbundenen baulichen Änderungen die Richtwerte der 16. BImSchV und der TA Lärm am Anwesen der Einwender sicher eingehalten werden. Es ist auch nicht mit betriebsbedingten Erschütterungen zu rechnen, die die maßgeblichen Richtwerte überschreiten. Die Bahnstrecke Nördlingen-Gunzenhausen wird seit über 100 Jahren in genehmigter Weise betrieben, ohne dass behördliche Beschränkungen für Art und Umfang des darauf abgewickelten Verkehrs bestehen; Immissionen im gesundheitsgefährdenden Bereich sind für das Grundstück der Einwender auch nach einer Reaktivierung des Personenverkehrs nicht zu erwarten.

Bezüglich der von den Einwendern befürchteten Wertminderung ihres Grundstücks durch Immissionen durch den späteren Betrieb des Personenzugverkehrs kann eine solche in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Immissionen ausgingen. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Dass sie mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Grundstück der Einwender, das an einer bereits seit Jahrzehnten ununterbrochen in Betrieb befindlichen und Immissionen verursachenden Bahnstrecke liegt, nach Abschluss der Bauarbeiten eine fußläufig erreichbaren Bahnhofpunkt mit guten Anschlussmöglichkeiten bis nach Nürnberg bekommt, nicht ersichtlich, dass das Grundstück einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bliebe.

G. Gesamtergebnis

In der im Planfeststellungsverfahren zu leistenden Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der Umweltauswirkungen und der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens.

Der Bau eines Bahnhofpunkts in Unterwurmbach ist aus verkehrlicher Sicht sinnvoll und erforderlich.

Die Eisenbahnbetriebsanlagen können vollständig auf bereits im Besitz der Antragstellerin befindlichem Grund errichtet werden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Anwohner sowie der Allgemeinheit erscheinen hinnehmbar, insbesondere da auch hinsichtlich der Bauweise, soweit möglich, Rücksicht genommen wird.

Auch die durch das Vorhaben ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan erarbeiteten Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen und die angeordneten Nebenbestimmungen weitestgehend reduziert. Die bestimmungsgemäße Nutzung der Anlage führt zudem letztendlich zur Verminderung des Verkehrs auf der Straße, was sich auf den Naturhaushalt allgemein positiv auswirkt; auch die als Straßenanlieger und Verkehrsteilnehmer betroffenen Menschen werden damit im Ergebnis entlastet.

Die Pläne können deshalb unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

H. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf § 18 AEG i. V. mit Art. 1, 2 Abs. 1 Satz 1, 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 10 Abs. 1 Nr. 2 des Kostengesetzes (KG).

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **Klage** erhoben werden. Die Klage muss **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses** beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erhoben werden. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. **In der Klage muss der Kläger, der Beklagte (Freistaat Bayern) und der Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnet werden**, ferner sollen ein bestimmter Antrag gestellt und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angegeben werden. Der Klageschrift soll dieser Planfeststellungsbeschluss beigelegt werden - in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung -, ferner, soweit die Klage schriftlich erhoben wird, zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Seit 01.01.2022 muss der in § 55d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Possart
Regierungsdirektor