

Ausfertigung



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Az. 611ppa/013-2015#004
Datum: 08.02.2018



Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

„Ausbaustrecke München - Lindau - Grenze D/A (ABS 48) –
Planfeststellungsabschnitt
Memmingen - Landesgrenze BY/BW (PFA 8);
Elektrifizierung und Ausbaumaßnahmen“

in der Stadt Memmingen und der Gemeinde Buxheim

Bahn-km 24,970 bis 30,540

der Strecke 4570 Leutkirch – Memmingen

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Richelstraße 3
80634 München

Bei der oben genannten Planung handelt es sich um ein bahninternes Projekt, das federführend von dem Projektverantwortlichen DB Netz AG, I-NG-S-A, Richelstraße 3, 80634 München, abgewickelt wird. Eine Abstimmung mit allen betroffenen Organisationseinheiten der DB AG und dem Eisenbahn-Bundesamt fand statt.

Immobilienrechtliche Belange der DB Immobilien werden durch die Planung nicht berührt. Wir haben daher weder Bedenken noch Anregungen vorzubringen.

Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird nicht für erforderlich erachtet.

Entscheidung:

Es ist keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

B.4.7.2 Folgende Träger öffentlicher Belange äußerten Bedenken, erhoben Forderungen und/oder gaben Empfehlungen ab:

1. Gemeinde Buxheim

Die Gemeinde Buxheim äußerte sich mit Schreiben vom 20.05.2016, Az. 850/2016, wie folgt zum Vorhaben:

Als betroffene Eigentümerin der Fl.Nr. 1083/3, Fl.Nr. 1207/31 und mehrerer die Bahnlinie unterquerenden bzw. parallel zur Bahnlinie verlaufenden Straßen, aber insbesondere als Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts darf die Gemeinde Buxheim im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung für das oben genannte Vorhaben folgende Einwendungen vorbringen.

1. Schallschutz

Nach den vorgelegten Unterlagen soll nur auf der Südseite der Bahnlinie zwischen km 25,200 und km 26,057 eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 3 m vorgesehen werden.

Wir sehen hier eine Ungleichbehandlung des Schutzes der nördlichen Bebauung gegenüber der südlichen Bebauung. Deshalb stellen wir die Forderung auf Errichtung von Schallschutzwänden auf beiden Seiten (nördlich und südlich der Bahntrasse) auf dem gesamten Gemeindegebiet.

2. *Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge*

Aus Gründen eines verbesserten Lärmschutzes stellen wir die Forderung auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge nachts im Dorfbereich auf 60 km/h.

3. *Einbau von Schallstegdämpfern*

Entgegen den Ausführungen in den oben genannten Unterlagen halten wir den Einbau von Schallstegdämpfern am Gleiskörper auf dem gesamten Gemeindegebiet für dringend erforderlich.

4. *Brückendröhnen*

a) *EÜ Hauptstraße Strecke 4570, km 25,742*

Der Einbau von hochelastischen Schienenlagern mit einer geringeren Stützpunktsteifigkeit ist unserer Meinung nach dringend erforderlich. Dies sollte im Zuge der Maßnahme unbedingt mit vorgenommen werden.

b) *EÜ über die Iller*

Der Einbau von hochelastischen Schienenlagern mit einer geringeren Stützpunktsteifigkeit wird ebenso als dringlich gesehen. Wir fordern deren Einbau im Zusammenhang mit der Ausbaumaßnahme ABS 48.

5. *Prognose Zugzahlen für 2025 und 2030*

Wir fordern die Zusage der Deutschen Bahn, die Auswirkungen der amtlichen Zugzahlen für 2030 auch nach Abschluss dieses Planfeststellungs-

verfahrens zu berücksichtigen und den Schallschutz gegebenenfalls nachzubessern.

Die Gemeinde Buxheim stellt jetzt schon den Antrag beim Eisenbahnbundesamt auf Aufnahme einer entsprechenden Auflage in den Planfeststellungsbeschluss.

6. *Gesamtlärmsituation*

Die Gesamtlärmsituation in Buxheim (Autobahn A7 und A96, AK Memmingen, Allgäu Airport und Eisenbahn) ist in den Planfeststellungsunterlagen unserer Meinung nach unzureichend dargestellt.

Wir stellen die Forderung, dass diese Gesamtlärmsituation im Bereich von Buxheim entsprechend geprüft und gewürdigt wird, zumal dies unseres Wissens nach in anderen Abschnitten der Maßnahme ABS 48 durchgeführt worden ist.

7. *Weiche zum Industriegleis*

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Rückbau der Weiche zum Industriegleis der Firma Kolb nach Abschluss der Arbeiten des Projektes ABS 48 erfolgen wird. Wir fordern jedoch eine definitive Aussage bezüglich des Zeitpunktes für den Rückbau der Weiche.

8. *Abschließend darf positiv festgestellt werden, dass unsere bereits vor geraumer Zeit gestellte Forderung, das bÜG im gesamten Gemeindegebiet vorzusehen, in den Planunterlagen entsprechend Berücksichtigung gefunden hat.*

Die Vorhabensträgerin hat hierzu erwidert:

Zu 1.: *Die Bundesregierung hat auf Grundlage des § 43 Abs. 1 Nr. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzver-*

ordnung - 16.BImSchV) erlassen. Diese Rechtsverordnung legt die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, die bei einem Neubau bzw. bei einer wesentlichen Änderung von Eisenbahnen entstehen, fest und schreibt das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels vor (Schall 03, Anlage zur 16.BImSchV).

Nach den Vorschriften der § 41, 43 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Absatz 1 der 16.BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht. Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf "Vollschutz" (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Absatz 1 der 16.BImSchV) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Absatz 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Absatz 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d.h. die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Die sich aus der Struktur des § 41 BImSchG ergebende Prüfungsreihenfolge hat der 11. Senat des BVerwG bereits im Urteil vom 21.04.1999 - 11 A 50/97 - dargelegt.

Die Variantenuntersuchung auf der Nordseite der Bahnstrecke in Buxheim kommt zu dem Ergebnis, dass bei keiner realisierbaren Variante mit Schallschutzwand die anfallenden Kosten und damit auch die

Kosten je gelöstem Schutzfall gegenüber Ihrer Wirkung als verhältnismäßig eingestuft werden können. Dabei wurde auch die Möglichkeit des Standorts einer SSW an der Oberkante der Einschnittlage in Betracht gezogen. Insofern wird die Anwendung des besonders überwachten Gleises (büG) empfohlen.

Die Wirksamkeit von innovativen Schallschutzmaßnahmen, sofern für das o.g. Berechnungsverfahren zugelassen, wurde in der Variantenuntersuchung ebenfalls überprüft und ihren Kosten gegenübergestellt. Gegenüber ihrer Wirkung werden die Kosten je gelöstem Schutzfall als unverhältnismäßig eingestuft.

Zu 2.: Geschwindigkeitsreduzierungen stellen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen im Sinne von § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) dar. Dies ergibt sich daraus, dass der für Vermeidungsmaßnahmen maßgebliche „Stand der Technik“ i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG auf eine Begrenzung der Emissionen einer Einrichtung bei gleichem Betriebs- und Leistungsvolumen abzielt. Die Vorhabenträgerin ist der Auffassung, dass das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren keine Rechtsgrundlage für - insbesondere nicht nur vorübergehende - betriebliche Regelungen zur Verfügung stellt. Unbeschadet dessen kommt die Vorhabenträgerin bei unterstellten, theoretisch möglichen betrieblichen Regelungen zu dem Ergebnis, dass betriebliche Regelungen aus Gründen des Schallschutzes aufgrund folgender Überlegungen ausscheiden: Ein schützenswerter öffentlicher Belang ist insbesondere der eines verkehrlich attraktiven, sicheren und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebs. Geschwindigkeitsreduzierungen und andere betriebliche Restriktionen stehen diesem Ziel entgegen und reduzieren die Kapazität der Strecke. Dies erklärt sich aus der Tatsache, dass der Schienenverkehr, anders als der Straßenverkehr, in einem fest vorgegebenen Blockabstand mit exakt geplanten Geschwindigkeiten geführt wird. Geschwindigkeitsbeschränkungen wirken sich folglich auf alle folgenden Züge aus. Das Vorhaben wurde auf Grundlage des prognostizierten Verkehrsbedarfs ausgerichtet und entsprechend der verkehrlichen Belange technisch dimensioniert.

Zu 3.: An den EÜ-Bauwerken, an denen gem. den Zeilen 1-3 nach der Tabelle 9 der Schall 03, aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden, werden Entdröhnungsmaßnahmen vorgenommen wie zum Beispiel hochelastische Schienenbefestigungen bzw. Unterschottermatten als weitere Schallminderungsmaßnahmen. Dies betrifft die EÜ über den Reutenbach, die EÜ über Hauptstraße sowie die EÜ über die Buchach.

Zu 4.: Für Gebäude, bei welchen die Kriterien der wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV erfüllt werden und welche damit Anspruch auf Lärmvorsorge haben, führt die Brückenentdröhnung der EÜ über die Iller nicht zur Erfüllung der Anforderungen, also zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV. Daher ist im Rahmen der Elektrifizierung der ABS 48 München – Lindau keine Brückenentdröhnung der EÜ über die Iller vorgesehen. Jedoch werden im Rahmen des tangierenden Projektes, Gleiserneuerung Tannheim - Memmingen, Brückenentdröhnungsmaßnahmen an der Iller Brücke vorgenommen.

Zu 5.: Auf der Grundlage des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr – des Eisenbahn-Bundesamtes vom Dezember 2012 sind im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen für die Betriebsprognose der Prognosehorizont 2025 zu berücksichtigen. Die Verkehrsprognose wurde 2010 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bei der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen auf der Grundlage der Verkehrsprognosen 2025 abgeschlossen.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 befindet sich in der Phase der Aufstellung und Bewertung der einzelnen Maßnahmen. Derzeit läuft die Öffentlichkeitsbeteiligung, an das sich das parlamentarische Verfahren anschließt. Es ist zu erwarten, dass der Beschluss im Bundestag erst im Jahr 2017 erfolgen wird.

Zu 6.: *Gesetzliche Grundlage für die Beurteilung der Schallimmissionen aus Straßen- und Schienenwegen ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BImSchV). Zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die in den einschlägigen Verordnungen angegebenen Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dabei ist jeder Verkehrsträger gesondert zu betrachten. Eine Summenpegelbildung und -beurteilung hat der Gesetzgeber grundsätzlich ausgeschlossen. Eine Bewertung der Gesamtlärmsituation wäre grundsätzlich nur notwendig, sofern eine weitere Erhöhung der Lärmbelastung oberhalb gesundheitlich bedenklicher bzw. in eigentumsrechtlich kritischer Höhe zu erwarten wäre. Aufgrund der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke wird sich jedoch die Gesamtlärmsituation zu Gunsten der Anwohner reduzieren.*

Zu 7.: *Der Rückbau der Anschlussweiche zum ehemaligen Gleisanschluss erfolgt bis zur Inbetriebnahme der ABS 48 im Jahr 2020. Ein genauer Rückbauzeitpunkt kann heute noch nicht genannt werden, da die baubetrieblichen Abläufe sowie die notwendige Anpassung der Software im Stellwerk Memmingen im Rahmen der Ausführungsplanung konkret festgelegt werden.*

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.: *Der Forderung der Gemeinde Buxheim kann nicht entsprochen werden.*

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Rückäußerung nachvollziehbar dargestellt, dass die 16.BImSchV, welche auf Grundlage des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassen worden ist, die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch

Verkehrsgerausche festlegt, die bei einem Neubau bzw. bei einer wesentlichen Änderung von Eisenbahnen entstehen. Zudem schreibt diese das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels vor (Schall 03, Anlage zur 16. BImSchV).

Nach den Vorschriften der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV ist nun beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt dies jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht. Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf "Vollschutz" (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d.h. die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren (siehe hierzu BVerwG, Az. 3 C 5/15). Im Rahmen dieser Verhältnismäßigkeitsprüfung ist dabei eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen (BVerwG, Az. 11 A 33/97).

Bei dieser Kosten-Nutzen-Analyse, welche die Reichweite des grundsätzlichen Vorrangs des aktiven Lärmschutzes bestimmt, kann die Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes nicht allein daraus hergeleitet werden, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären. Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, welcher Betrag für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (soge-

nannter Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Betroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung – deren Gewicht ist allerdings bei wesentlichen Änderungen des Verkehrsweges gemindert – die Schutzbedürftigkeit und die Größe des Gebiets, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen zulässig und geboten. So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (BVerwG, Az. 7 A 9/12).

Ausgehend von den genannten Grundsätzen kommt die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Variantenuntersuchung bezüglich des nördlich der Bahnstrecke gelegenen Ortsbereichs von Buxheim zu dem plausiblen Ergebnis, dass bei keiner realisierbaren Variante mit Schallschutzwand die anfallenden Kosten und damit auch die Kosten je gelöstem Schutzfall gegenüber Ihrer Wirkung als verhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG eingestuft werden können (siehe hierzu die schalltechnischen Untersuchung vom 20.05.2015 mit Tektur vom 31.10.2016 – Anlage 10.1 – Seite 34 ff.).

Selbst wenn dieser Berechnung Wandhöhen von ≥ 4 m zugrunde gelegt werden, verbliebe in jedem der Fälle eine große Anzahl von noch ungelösten Schutzfällen. Auch im Rahmen einer schrittweisen Absenkung dieser Wandhöhen (mit einer entsprechend einhergehenden Kostenreduzierung) bis hin zum Einsatz von „niedrigen Schallschutzwänden“ ergibt sich keine Relation, bei welcher der finanzielle Aufwand im Verhältnis zu den gelösten bzw. weiterhin ungelöst bleibenden Schutzfällen stünde (letztendlich überwiegt in fast jeder geprüften Variante die Anzahl der ungelösten bleibenden Schutzfälle). Schon unter diesem Aspekt bestehen daher hier erhebliche Zweifel an der Effizienz von aktivem Schallschutz in Form von Schallschutzwänden. Hinzu kommt, dass – wie auch das Sachgebiet 50 der Regierung von Schwaben zutreffend ausgeführt hat – bei dieser Abwägung der Verhältnismäßigkeit der Kosten zum Schutzzweck zu berücksichtigen ist, dass es sich um eine bereits vorbelastete Strecke handelt (siehe zur schutzmindernden Wirkung einer tatsächlichen und/oder plangegebenen Vorbelastung BayVGH, Az. 22 A 01.40089, 22 A 01.40107, 22 A 03.40012) und die mit dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben einhergehende Pegelerhöhung sehr gering ist (siehe hierzu B.4.7.2.5.1.2.1).

Auf Anregung seitens des Sachgebiets 50 der Regierung von Schwaben hin (siehe hierzu B.4.7.2.5.1.3.1) hat die Vorhabensträgerin ihre Prüfung noch zusätzlich dahingehend spezifiziert, ob eine kürzere Wand über einen Teilabschnitt zwischen der Straßenüberführung bei Bahn-km 26,050 und Bahn-km 26,300 einen wirtschaftlich verhältnismäßigen Schallschutz bewirken könnte. Hierfür wurde im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme des Büros Möhler+Partner vom 22.11.2016 für den nördlich der Bahnstrecke gelegenen Bereich von Bahn-km 26,050 bis Bahn-km 26,400 in der Gemeinde Buxheim eine ergänzende Berechnung durchgeführt.

Im Ergebnis ist jedoch – in Übereinstimmung mit dem Sachgebiet 50 der Regierung von Schwaben (siehe hierzu B.4.7.2.5.5) und unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien – festzuhalten, dass die für die Kombination BüG / Lärmschutzwand ermittelten Kosten von über 75.000 € je Schutzfall (im Falle einer Wandhöhe von 2 m) gem.

§ 41 Abs. 2 BImSchG ebenfalls außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Abschließend ist damit nochmals festzuhalten, dass die von der Vorhabensträgerin ihrer Planung zugrunde gelegte Variante „Besonders überwacht Gleis mit ergänzendem passiven Schallschutz“ als verhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG und somit auch gesetzeskonform zu bewerten ist.

Zu 2.: Der Forderung der Gemeinde Buxheim kann nicht entsprochen werden.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass der für die Erteilung des Planrechts zuständigen Behörde Betriebsregelungen als Mittel des Lärmschutzes anlässlich einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nicht prinzipiell verwehrt sind, so kann diese aber jedenfalls nur in Ausnahmefällen rechtlich verpflichtet sein, sie bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen; im Regelfall müssen Betriebsregelungen nicht erwogen und entsprechend in einem Planfeststellungsbeschluss auch nicht angesprochen werden.

Diese Reduzierung des Anwendungsbereichs folgt aus der Wertung der §§ 41 ff. BImSchG, dass ein angemessener Schutz vor Schienenverkehrslärm mit dem Instrumentarium dieser Vorschriften sichergestellt werden kann, also durch eine Gestaltung des Schienenweges (§ 41 Abs. 1), durch ergänzenden baulichen Schallschutz (§ 42 Abs. 1) und hilfsweise durch Entschädigung (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Daher kommt ein Rückgriff auf andere Maßnahmen nur in Fällen in Betracht, in denen sich die regelmäßige Wertung des Gesetzes als unzutreffend erweist. Das kann sich etwa ergeben, wenn bei abschnittsweiser Planung das planfestgestellte Vorhaben in einem Folgeabschnitt Beeinträchtigungen auslöst, die mit dem Regime des BImSchG nicht bewältigt werden können. Auch kann die Abgewogenheit der Planung infrage stehen, wenn aktiver Schallschutz nicht möglich oder gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zu gewähren ist und für eine Vielzahl von Betroffenen zumutbare Wohn-

verhältnisse auch durch andere Maßnahmen nicht hergestellt werden können. Hier ist besonders an Konstellationen zu denken, in denen bei Gewährung des regulären gesetzlichen Schutzes auf begrenztem Raum eine größere Zahl von Übernahmelagen geschaffen wird oder wegen schwer beherrschbarer Konflikte die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens in einem Streckenabschnitt insgesamt infrage steht. Es versteht sich, dass dabei nur solche Betriebsregelungen abwägungsfehlerfrei verfügt werden dürfen, die zur Zielerreichung geeignet und im Lichte gegenläufiger Interessen angemessen sind (siehe zu alledem BVerwG, Az. 3 C 5/15).

Die Vorhabensträgerin hat nun in ihrer Rückäußerung zu diesem Einwand durchaus zutreffend darauf hingewiesen, dass insbesondere der verkehrlich attraktive, sichere und wirtschaftliche Eisenbahnbetrieb einen schützenswerten öffentlichen Belang darstellt. Geschwindigkeitsreduzierungen und andere betriebliche Restriktionen stehen diesem Ziel entgegen und reduzieren zudem die Kapazität der Strecke. Dies erklärt sich nachvollziehbar aus der Tatsache, dass der Schienenverkehr, anders als der Straßenverkehr, in einem fest vorgegebenen Blockabstand mit exakt geplanten Geschwindigkeiten geführt wird. Geschwindigkeitsbeschränkungen wirken sich folglich auf alle folgenden Züge aus. Es liegt mithin durchaus auf der Hand, dass der Zweck des verfahrensgegenständlichen Vorhabens, welches auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsbedarfs ausgerichtet und entsprechend der verkehrlichen Belange technisch dimensioniert wurde, durch die Festsetzung einer solchen Geschwindigkeitsreduzierung zumindest in Frage gestellt würde.

Letzten Endes deutet aber – unter Berücksichtigung der dargestellten Rechtslage – auch nichts darauf hin, dass im vorliegenden Fall eine Konstellation gegeben ist, bei der das Nichterwägen von Betriebsregelungen abwägungsfehlerhaft sein könnte.

Eine solche ergibt sich nicht allein daraus, dass die nächtliche Belastung durch Schienenverkehrslärm die maßgeblichen Grenzwerte der 16.BImSchV bzw. sogar die für die Nachtzeit zu beachtende Zumut-

barkeitsgrenze von 60 dB(A) überschreitet. Auch derart erhebliche Geräuschbelastungen können nämlich nach dem Konzept der §§ 41 ff. BImSchG regelmäßig ausreichend kompensiert werden. Zwar kommt für den nördlich der Bahnstrecke gelegenen Bereich der Gemeinde Buxheim – wie vorangehend unter zu 1. dargestellt wurde – ein Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen in Gestalt des besonders überwachten Gleises in Kombination mit Schallschutzwänden nicht in Betracht; rechtlich ausreichend ist nach § 41 Abs. 2 i.V.m § 42 BImSchG jedoch baulicher passiver Schallschutz, der hier das – als aktive Lärmschutzmaßnahme vorgesehene – besonders überwachte Gleis ergänzt. Anhaltspunkte dafür, dass ein solcher passiver Schallschutz nicht möglich wäre, liegen nicht vor und wurden auch seitens der Gemeinde Buxheim nicht vorgetragen. Ebenso deutet – insbesondere unter Berücksichtigung des Vortrags der Einwender Nr. 1 - 16 (siehe hierzu nachfolgend B.4.7.3) – nichts darauf hin, dass trotz Gewährung aller gesetzlich zustehenden Schutzmaßnahmen Beeinträchtigungen verbleiben, welche die weitere Grundstücksnutzung unzumutbar machen und auf das Bestehen von Übernahmeansprüchen schließen lassen könnten (siehe hierzu nochmals BVerwG, Az. 3 C 5/15).

Zu 3.: Soweit auf den Eisenbahnüberführungen Lärmschutzwände errichtet werden, sind nach den ab 01.01.2015 geltenden Vorgaben zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Anlage 2 zur 16.BImSchV, Schallminderungsmaßnahmen mit einer Mindestwirksamkeit nach Tabelle 9 Spalte C vorzusehen und in der Berechnung zu berücksichtigen.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer diesbezüglichen Rückäußerung nochmals explizit zugesichert, diese – ohnehin verbindliche – Vorgabe umzusetzen und entsprechende Entdröhnungsmaßnahmen vorzunehmen. Konkret sind hiervon im Bereich der Gemeinde Buxheim die Brückenbauwerke über die Buxach (Bahn-km 25,264), über die „Hauptstraße“ (Bahn-km 25,742) sowie über den Reutenbach (Bahn-km 25,792) betroffen.

Im Übrigen kann der Forderung der Gemeinde Buxheim nicht entsprochen werden.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen ihrer schalltechnischen Untersuchung auch den Einsatz von Schienenstegdämpfern bzw. einer Schienenstegabschirmung im Bereich von Bahn-km 25,800 bis 26,700 geprüft (siehe hierzu die schalltechnischen Untersuchung vom 20.05.2015 mit Tektur vom 31.10.2016 – Anlage 10.1 – Seite 36). Sie ist dabei jedoch zum dem nachvollziehbaren Ergebnis gelangt, dass die hierfür ermittelten Kosten von ca. 70.000 € je Schutzfall gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ebenfalls außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (es wird insoweit nochmals auf die Ausführungen zu 1. verwiesen).

Zu 4.: Wie bereits zu 3. ausgeführt wurde, sind nach den ab 01.01.2015 geltenden Vorgaben zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Anlage 2 zur 16.BImSchV, auf Eisenbahnüberführungen, auf denen Lärmschutzwände errichtet werden, Schallminderungsmaßnahmen mit einer Mindestwirksamkeit nach Tabelle 9 Spalte C vorzusehen und in der Berechnung zu berücksichtigen. Da hiervon auch das Brückenbauwerk über die „Hauptstraße“ in Bahn-km 25,742 betroffen ist, hat die Vorhabensträgerin dort entsprechende Vorkehrungen zu treffen, was diese im Übrigen auch noch einmal explizit zugesichert hat.

Was die hiervon nicht betroffene Eisenbahnüberführung über die Iller in Bahn-km 24,970 anbelangt kann der Forderung der Gemeinde Buxheim nicht entsprochen werden.

Die Vorhabensträgerin hat in Bezug auf eine Entdröhnung dieses außerhalb der bebauten Ortslage von Buxheim liegenden Brückenbauwerks plausibel argumentiert, dass eine solche Maßnahme für die Gebäude, bei welchen die Kriterien der wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV erfüllt werden und denen somit ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zusteht, nicht zur Erfüllung der Anforderungen, also zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV führen würde. Dementsprechend kann im Rahmen des verfahrensgenständlichen Vorhabens eine solche auch nicht in verbindlicher Form vorgegeben werden.

Unabhängig hiervon hat die Vorhabensträgerin jedoch angekündigt, dass im Rahmen des tangierenden Projektes „Gleiserneuerung Tannheim – Memmingen“ Brückenentdröhnungsmaßnahmen an dieser Eisenbahnüberführung über die Iller im Zeitfenster 2018 bis 2020 fest eingeplant sind.

Zu 5.: Der Forderung der Gemeinde Buxheim kann nicht entsprochen werden.

Die schalltechnische Untersuchung vom 20.05.2015 mit Tektur vom 31.10.2016 – Anlage 10.1 – basiert sowohl hinsichtlich des Betriebs ohne Baumaßnahmen („Prognose-Nullfall“) als auch hinsichtlich des Betriebs unter Berücksichtigung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens („Prognosefall“) auf den von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Prognosezugzahlen für den Prognosehorizont 2025 (vgl. hierzu die Beilage 1 zur genannten Anlage).

In Ermangelung einer normativen Festlegung darf der Prognosehorizont grundsätzlich in Anknüpfung an die laufende Verkehrsplanung im Bundesverkehrswegeplan und den dort zu Grunde gelegten Prognosehorizont bestimmt werden. Zum Zeitpunkt der Einleitung dieses Planfeststellungsabschnittes war dies zutreffend der Prognosehorizont 2025.

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt die zukünftigen Entwicklungen in technischer Hinsicht sowie auch hinsichtlich verkehrs- und ordnungspolitischer wie auch hinsichtlich sozioökonomischer und soziodemographischer Rahmenbedingungen. Mit umfasst ist insbesondere auch die zukünftige nationale und internationale Entwicklung aufgrund der Liberalisierung des Schienenverkehrs. Die Vorgaben erweisen sich jedenfalls so lange als sachgerecht, wie die vorgegebene Datenbasis nicht offenkundig durch neuere Erkenntnisse überholt ist.

Vor diesem Hintergrund war es naheliegend, bei Vorhaben, die – wie die ABS 48 – im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf dargestellt sind, bei Anwendung der 16.BImSchV auf denselben Zeitpunkt abzustellen. Wie bereits eingangs erwähnt, hat die Vorhabenträgerin die Schallemissionen für das Jahr 2025 prognostiziert und daraus Beurteilungspegel (Immissionspegel) an maßgeblichen Gebäuden ermittelt. Die Zugrundelegung einer Prognose für das Schallschutzkonzept entspricht grundsätzlich der geltenden Rechtslage und ist daher ebenso wenig generell wie im konkreten gegenständlichen Planungsabschnitt zu beanstanden.

Auch unter Berücksichtigung des am 03.08.2016 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie des novellierten Bundesschienenwegausbaugesetzes erweisen sich die Prognosezugzahlen für den Prognosehorizont 2025 als Basis der schalltechnischen Untersuchung als zutreffend. Die Vorhabenträgerin hat auf eine diesbezügliche Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail-Schreiben vom 20.12.2017 noch einmal ausdrücklich bestätigt, dass die im Planfeststellungsverfahren des PFA 8 der Ausbaustrecke München – Lindau – Grenze D/A angesetzten und in den Schallgutachten verwendeten Zugzahlen für die einzelnen Verkehrsanteile des Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr auch über den Prognosezeitraum 2025 hinaus belastbar sind. Die Vorhabenträgerin teilt in diesem Zusammenhang glaubhaft mit, dass es auch im Hinblick auf den Prognosehorizont 2030 absehbar sei, dass sich keine Überschreitung dieser Prognosewerte einstellen wird.

Die Planfeststellungsbehörde hatte somit keinen begründeten Anlass zur Befürchtung, dass die Prognosezugzahlen für den Prognosehorizont 2025 zu einem anderen Lärmschutzkonzept führen würden. Sie geht daher davon aus, dass die den Unterlagen zugrunde liegenden Zugzahlen für den Prognosehorizont 2025 die zukünftige Belastung auf der der Strecke 4570 Leutkirch – Memmingen belastbar abbilden und darüber hinaus auch auf der sicheren Seite liegen.

Zu 6.: Entgegen der Auffassung der Gemeinde Buxheim besteht im vorliegenden Fall keine Veranlassung für eine Summenpegelbetrachtung.

Wie auch das Sachgebiet 50 der Regierung von Schwaben in seiner Stellungnahme vom 14.09.2016, Az. RvS-SG50-3544.1-, ausgeführt hat (siehe hierzu B.4.7.2.5.1.4), ist auf dem gesamten, durch Wohnbebauung führenden Streckenabschnitt das besonders überwachte Gleis vorgesehen, welches auch auf die Wohngebäude wirkt, für die keine Lärmschutzwand vorgesehen ist. Im Ergebnis reduziert sich somit durch das verfahrensgegenständliche Ausbauvorhaben die vorhandene Schienenlärmbelastung, so dass weitergehende Schutzmaßnahmen infolge eines gegenüber dem Ist-Zustand erhöhten Summenlärmpegels nicht veranlasst sind.

Zu 7.: Es ist keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer diesbezüglichen Rückäußerung nachvollziehbar ausgeführt, dass ein genauer Rückbauzeitpunkt derzeit noch nicht genannt werden kann, da zunächst die baubetrieblichen Abläufe sowie die notwendige Anpassung der Software im Stellwerk Memmingen im Rahmen der Ausführungsplanung konkret festgelegt werden müssen. Der Rückbau der Anschlussweiche zum ehemaligen Gleisanschluss wird jedoch bis zur Inbetriebnahme der ABS 48 im Jahr 2020 erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde geht in diesem Zusammenhang davon aus, dass die Vorhabensträgerin die Gemeinde Buxheim unverzüglich über den genauen Rückbauzeitpunkt in Kenntnis setzen wird, sobald dieser ihr selbst bekannt ist.

Zu 8.: Die Aussage der Gemeinde Buxheim wird zur Kenntnis genommen.

2. Stadt Memmingen

Die Stadt Memmingen äußerte sich mit Schreiben vom 12.05.2016 wie folgt zum Vorhaben: