



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: RPT0240-0513.2-72/2 Planfeststellungsverfahren Bahnunterführung HP Friedrichshafen-Fischbach

# Planfeststellungsbeschluss

vom 12.12.2024

**für den Neubau einer Bahnunterführung am Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach bei Bahn-km 46,834 der Strecke 4331**

**Betroffene Gemeinde: Stadt Friedrichshafen (Bodenseekreis)**

<b>A. ENTSCHEIDUNG</b> .....	<b>4</b>
<b>I. Feststellung des Plans</b> .....	<b>4</b>
<b>II. Weitere Entscheidungen:</b> .....	<b>4</b>
<b>III. Planunterlagen</b> .....	<b>5</b>
<b>IV. Nebenbestimmungen</b> .....	<b>6</b>
1. Naturschutz .....	6
2. Artenschutz .....	7
3. Wasserrecht .....	7
4. Bodenschutz und Abfall .....	7
5. Immissionsschutz .....	9
6. Denkmalschutz .....	12
7. Deutsche Bahn AG .....	12
8. Eisenbahn-Bundesamt .....	13
<b>V. Zusagen</b> .....	<b>14</b>
<b>VI. Entscheidung über die Einwendungen</b> .....	<b>15</b>
<b>VII. Kostenentscheidung</b> .....	<b>15</b>
<b>B. BEGRÜNDUNG</b> .....	<b>15</b>
<b>I. Verfahren</b> .....	<b>16</b>
<b>II. Planungsgegenstand</b> .....	<b>16</b>
1. Aktuelle Lage .....	16
2. Geplantes Vorhaben .....	17
3. Tangierende Planungen .....	18
<b>III. Planrechtfertigung</b> .....	<b>18</b>
<b>IV. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>19</b>
<b>V. Nichterforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung</b> .....	<b>20</b>
<b>VI. Variantenprüfung</b> .....	<b>21</b>
1. Darstellung der von der Vorhabenträgerin untersuchten Varianten .....	21
2. Vergleich der Varianten .....	24
3. Entscheidung für die Ausführungsvariante .....	25
<b>VII. Zwingende materiell – rechtliche Anforderungen</b> .....	<b>26</b>
1. Immissionsschutz .....	26
2. Erschütterungen .....	37
3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	40
4. Bodenschutzrechtliche Belange .....	46
5. Natura 2000 – Gebiete .....	47
6. Gesetzlich geschützte Biotope und sonstige Schutzgebiete .....	47
7. Artenschutzrechtliche Prüfung .....	47
<b>VIII. Öffentliche Belange</b> .....	<b>54</b>
1. Wasserrechtliche Belange .....	54
2. Verkehrliche Belange .....	58
3. Schutzgut Luft und Klima sowie Schutzgut Landschaft .....	58
4. Kampfmittelbeseitigung .....	59
5. Altlasten und Abfallwirtschaft .....	60
6. Forstwirtschaftliche Belange .....	61
7. Landwirtschaft .....	61
8. Raumordnung .....	61
9. Denkmalschutz .....	61
10. Belange der Eisenbahn .....	61
11. Kommunale Belange .....	66

<b>IX. Private Belange .....</b>	<b>66</b>
1. Private Einwender .....	66
2. Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben .....	66
3. Belange der Leitungsträger .....	66
<b>X. Gesamtwägung und Ergebnis .....</b>	<b>67</b>
<b>XI. Begründung der Kostenentscheidung .....</b>	<b>69</b>
<b>C. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....</b>	<b>69</b>
<b>D. HINWEISE .....</b>	<b>70</b>

## **A. ENTSCHEIDUNG**

### **I. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Neubau einer Bahnunterführung am Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach bei Bahn-km 46,834 der Strecke 4331 wird einschließlich der sonstigen durch die Baumaßnahmen verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen gemäß §§ 37 ff. des Straßengesetzes Baden-Württemberg (LStrG) i. V. m. §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 3 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) i. V. m. §§ 10 ff. des Umweltverwaltungsgesetzes Baden-Württemberg (UVwG BW) festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst den Bau eines Fußweges als Gemeindestraße. Die Fußwegverbindung erfolgt in Form einer Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 46,834 der Strecke 4331. Der Neubau dieser Eisenbahnüberführung wird als notwendige Folgemaßnahme gemäß § 75 Abs. 1 LVwVfG mit planfestgestellt.

Als notwendige Folgemaßnahmen umfasst die Planfeststellung u.a. weiterhin den Neubau zweier Personenaufzüge, die Anpassung von Bahnbetriebsanlagen (Bahnsteig, Streckenfernmeldekabel sowie Telekommunikationsleitungen im U-Kabelkanal), die Erweiterung des bestehenden Gehwegs zur Anbindung der Fußgängerunterführung an die bestehende Hohentwielstraße sowie die Anpassung der bestehenden Lärmschutzwand der sog. Bodenseegürtelbahn auf Seite der Eisenbahnstraße.

Die Planfeststellung erstreckt sich auch auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere sind die darin enthaltenen Maßnahmen sowie die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen mitumfasst.

Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Entscheidungen und Erlaubnisse für Gewässerbenutzungen. Über diese wird folgend unter Abschnitt A., II. dieses Beschlusses gesondert entschieden.

### **II. Weitere Entscheidungen:**

Mit dieser Planfeststellung wird nach Maßgabe der wassertechnischen und sonstigen Planunterlagen die wasserrechtliche Erlaubnis für den Eingriff ins Grundwasser gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sowie die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einbringen von Stoffen ins Grundwasser (Baugrubenverbau) und die erforderliche Bauwasserhaltung gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erteilt.

### III. Planunterlagen

Die Planfeststellung umfasst die folgenden von der Stadt Friedrichshafen als Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen:

<b>Band</b>	<b>Nummer</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Datum</b>	<b>Maßstab</b>
1	0	Inhaltsverzeichnis	15.11.2024	
	1a	Erläuterungsbericht	15.11.2024	
	2.1	Übersichtskarte	05.02.2024	1:10.000
	2.2	Luftbild	05.03.2024	1:2.500
	2.3a	Übersichtslageplan	15.11.2024	1:250
	3.1a	Lageplan	15.11.2024	1:100
	3.1.2a	Längsschnitt K' - K und Querschnitt	15.11.2024	1:50
	3.2.2a	Schnitte und Baugrubenver- bau	15.11.2024	1:100
	3.3	Lageplan Rückbaumaßnah- men	05.03.2024	1:250
	4a	Bauwerksverzeichnis	23.08.2024	
	5.1a	Grunderwerbsverzeichnis	05.03.2024	
	5.2a	Grunderwerbsplan	13.11.2024	1:250
	6	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan	05.03.2024	1:250
	7	Kabel- und Leitungslage- pläne	05.03.2024	1:250
8.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	08.11.2024		
8.2	LBP Bestands- und Konflikt- plan	13.03.2024	1:500	
8.3a	LBP-Maßnahmenplan	08.11.2024	1:500	
8.4a	Artenschutzfachbeitrag	08.11.2024		
2	9.1	Schalltechnische Untersu- chungen	14.02.2024	
	9.2	Prognose der Baustellener- schütterungen	29.01.2024	
	10	Hydrologie	März 2024	
	11.1	Baugrundbeurteilung und Gründungsberatung	20.09.2017	

	11.2	Lageplan zum Baugrundgutachten	14.09.2017	1:250
	11.3	Längsschnitt zum Baugrundgutachten	18.09.2017	1:100
	12	Kampfmitteluntersuchung	22.11.2004	

Änderungen, die sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farblich kenntlich gemacht.

Der Planfeststellungsbehörde lagen zudem nachrichtlich folgende Unterlagen vor:

- Isometrische Ansichten vom 15.11.2024 (Unterlage 3.4a)
- Fotodokumentation (Unterlage 13)
- Besprechungsprotokoll vom 23.11.2023 der DB Netz AG
- Kostenschätzung vom Januar 2024
- Ergänzende Stellungnahmen zur Schalltechnischen Untersuchung vom 23.09.2024 und vom 05.12.2024

#### **IV. Nebenbestimmungen**

Der Vorhabenträgerin wird die Einhaltung folgender Nebenbestimmungen verbindlich auferlegt:

##### **1. Naturschutz**

1.1 Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Planunterlage 8.1a) aufgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen (LBP-Maßnahmen, Kapitel 3.3 und 3.4) sind nach Maßgabe des Maßnahmenplans (Planunterlage 8.3a), dem Lageplan (Planunterlage 8.2) und der Beschreibungen im LBP umzusetzen.

1.2 Der Vorhabenträgerin wird auferlegt für die Dauer der Gesamtmaßnahme einschließlich der Vorbereitungen, welche bereits die Einrichtung der Baustelle umfassen, und für die Umsetzung der Maßnahmen nach dem LBP eine ökologische Baubegleitung (ÖBB) einzurichten, die einen unmittelbaren Zugang zur Bauleitung der Vorhabenträgerin hat. Die Baustellenprotokolle der ÖBB sind der Planfeststellungsbehörde sowie der Unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.

1.3 Die Lage der Bauzäune entsprechend der Maßnahme 005\_V (Ausweisung von Tabubereichen) ist entsprechend des Maßnahmenplanes (Planunterlage 8.3a) in die Ausführungsplanung zu übernehmen. Zu beachten ist, dass der Baumschutz grundsätzlich den Kronenbereich zuzüglich 1,5 m Radius umfasst. Sollte die Baumkrone in die versiegelten

Flächen hineinreichen, ist der Bauzaun an der Grenze der versiegelten Fläche aufzustellen, ansonsten in 1,50 m Abstand zur Baumkrone.

## **2. Artenschutz**

2.1 Die in den Planunterlagen zum Artenschutz (Artenschutzfachbeitrag, Planunterlage 8.4a, Kapitel 4) dargestellten Maßnahmen sind so auszuführen und zu unterhalten wie sie in den Planunterlagen dargestellt sind.

2.2 Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Fläche für die Vergrämung der Zauneidechse und die Lage der Amphibienschutzzäune in die Pläne der Ausführungsplanung zu übertragen sowie in diesen Ausführungsplänen die Ausführungszeiträume der jeweiligen Arbeiten zu benennen.

2.3 Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, im Rahmen der Maßnahme 006\_Insektenfreundliche Beleuchtung die Anzahl der Lampen und deren Standorte im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu konkretisieren und festzulegen. Hierbei ist sicherzustellen, dass die Lichtemissionen so weit wie möglich reduziert werden.

## **3. Wasserrecht**

3.1 Die Vorhabenträgerin hat es unverzüglich beim Landratsamt Bodenseekreis, Amt für Wasser- und Bodenschutz, anzuzeigen, sollte im Zuge der Bauarbeiten Grundwasser erschlossen werden (wassergesättigter Bereich).

3.2 Die Vorhabenträgerin hat das bei der Bauwasserhaltung anfallende Grundwasser über einen Absetzcontainer in den Mischwasserkanal einzuleiten.

3.3 Die Vorhabenträgerin hat für die Einleitung in den Mischwasserkanal im Vorfeld von der Stadt Friedrichshafen (Eigenbetrieb Stadtentwässerung) die Zustimmung einzuholen und die Einleitmenge sowie Einleitgrenzwerte abzustimmen.

3.4 Sämtliches anfallendes Oberflächenwasser, sowie das anfallende Sickerwasser während der Bauzeit, sind dem städtischen Mischwasserkanal / Schmutzwasserkanal zuzuführen.

## **4. Bodenschutz und Abfall**

4.1 Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass der Anfall von Abfällen (wie vorliegend vorwiegend Bodenaushub) minimiert wird und ein Erdmassenausgleich angestrebt wird. Für den Fall, dass dies nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin zu beachten, dass ab dem 01.01.2024 grundsätzlich verwertbare Böden nicht mehr auf Deponien verbracht werden können (§ 7 Abs. 3 Deponieverordnung - DepV). Fallen belastete mineralische Abfälle an, die kein Boden sind (z. B. teerhaltiger Asphalt, Bauschutt, Kriegsschutt), hat die

Vorhabenträgerin die Entsorgung mit der Unteren Abfallrechtsbehörde im Landratsamt Bodenseekreis abzustimmen.

4.2 Die Vorhabenträgerin beachtet, dass ab dem 01.08.2023 für die Entsorgung von mineralischen Abfällen (Recycling und Böden) in technischen Bauwerken, wie z. B. Straßen, Gebäude, etc., die Analytik und die darauf basierende Einstufung nach den Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung vorzunehmen ist und bisherigen Untersuchungen nicht mehr anwendbar sind, da die ErsatzbaustoffV nun andere Untersuchungsmethoden vorsieht. Sollen mineralische Abfälle (Recycling und Böden) außerhalb von technischen Bauwerken entsorgt werden (z. B. in Verfüllungen, etc.), sind die dafür vorgesehenen Abfälle nach den Anforderungen der ebenfalls ab dem 01.08.2023 geltenden BBodSchV zu analysieren und einzustufen.

4.3 Die Vorhabenträgerin hat zu beachten, dass entsprechend § 2 Abs. 4 LKreiWiG Bauleistungen so zu planen und ausgeschrieben werden sollen, dass -soweit möglich- geeignete und gütegesicherte Recyclingbaustoffe, insbesondere als Schüttmaterial, Material für Tragschichten, etc., gleichberechtigt mit Baustoffen herkömmlicher Art angeboten werden können. Ist dies nicht möglich, sind die Gründe dafür zu dokumentieren.

4.4 Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, der Unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde am Landratsamt Bodenseekreis vor Baubeginn für den gesamten bei der Verwirklichung des Vorhabens anfallenden Erdaushub ein detailliertes und beurteilbares Wiederverwendungs- und Entsorgungskonzept zur Prüfung vorzulegen.

Im Wiederverwendungs- bzw. Entsorgungskonzept sind getrennt zu erfassen, sofern diese anfallen:

- der humose Oberboden (A-Horizont)
- der kulturfähige Unterboden (B-Horizont)
- der tiefere Untergrund (C-Horizont)
- Bodenmaterial mit Verunreinigungen an Asphalt, Bauschutt, etc.

Das Wiederverwendungs- bzw. Entsorgungskonzept muss nachvollziehbar darlegen, welche Mengen der oben genannten Horizontbereiche anfallen, und wo bzw. zu welchem Zweck diese wiederverwendet bzw. entsorgt werden sollen.

Die Vorhabenträgerin hat das von der Unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde geprüfte und bestätigte Wiederverwendungs- und Entsorgungskonzept zu beachten.

4.5 Der anfallende Erdaushub ist durch einen fachkundigen Gutachter hinsichtlich evtl. vorhandener Schadstoffbelastungen zu begutachten. Der Entsorgungs-/Verwertungsweg ist entsprechend der Einstufung des fachkundigen Gutachters zu wählen und im Verwertungs-/Entsorgungskonzept zu berücksichtigen.

4.6 Für den Fall, dass entsprechende Schadstoffbelastungen festgestellt werden, behält sich die untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde vor, die Bestellung eines Fachbauleiters Altlasten/Boden zur Überwachung der Aushubarbeiten und der ordnungsmäßigen Entsorgung des anfallenden Bodens zu verlangen.

4.7 Die Vorhabenträgerin beachtet, dass in Kiesgruben und für Auffüllungen in der freien Landschaft nur reines, mineralisches und unbelastetes Erdaushubmaterial ohne jegliche Verunreinigungen mit Bauschutt, Asphalt o.ä. verwendet werden darf. Die Kiesgrubenbetreiber sind verpflichtet, von ihren Lieferanten vor Anlieferung von Erdaushub verbindliche Unbedenklichkeitserklärungen bezüglich der Schadstoffgehalte des Aushubmaterials zu verlangen. Bei früheren altlastenrelevanten und/oder baulichen Nutzungen des Baugrundstücks ist diese Unbedenklichkeitserklärung regelmäßig durch einen entsprechenden Fachgutachter zu erbringen. Falls im Zuge der Baumaßnahme (z. B. zur Baugründung, zur Herstellung des Unterbaus, o. ä.) Bauschuttrecyclingmaterial verwendet werden soll, beachtet die Vorhabenträgerin die Voraussetzungen für den Einbau nach der „Ersatzbaustoffverordnung - ErsatzbaustoffV“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz vom 09. Juli 2021.

## **5. Immissionsschutz**

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

5.2 Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte zum Einsatz kommen, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen, insbesondere die den garantierten Schalleistungspegel der Stufe II der europäischen Richtlinie 2000/14/EG einhalten und damit der 32. BImSchV entsprechen.

5.3 Die Vorhabenträgerin informiert die Anlieger rechtzeitig über die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten.

5.4 Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem vom Baulärm betroffenen Personenkreis eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn besondere Probleme im Zusammenhang mit Geräuschemissionen auftreten.

5.5 Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Bauzeit der lärmverursachenden Tätigkeiten auf den Zeitraum von 7 – 20 Uhr beschränkt wird. Lärmintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken. Eine Verlegung der Arbeiten vom Nacht- in den Tageszeitraum ist soweit wie möglich vorzunehmen.

5.6 Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

5.7 Die Vorhabenträgerin hat den betroffenen Anwohnern von Immissionsorten mit einem Beurteilungspegel von mindestens oder mehr als 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume bzw. von mindestens oder mehr als 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume für den Zeitraum der Beeinträchtigungen kostenfrei angemessenen Ersatzwohnraum anzubieten.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bautätigkeiten die gemäß der Baulärmprognose aus Planunterlage 9.1, der ergänzenden Stellungnahme der Schallgutachterin vom 05.12.2024 sowie in Abschnitt B., VII., Ziffer 1, 1.2 dieses Beschlusses aufgezählten ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zur jeweiligen Bauphase zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

5.8 Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:

Für Immissionsorte für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel

5.8.1 von 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) während des Tageszeitraumes für Wohnräume,

5.8.2 von mehr als 67 dB(A) während des Tageszeitraumes bezogen auf Behandlungs-, und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,

5.8.3 von mehr als 72 dB(A) während des Tageszeitraumes bezogen auf Gewerberäume ohne Eigenlärm,

5.8.4 von 57 dB(A) bis zu 60 dB(A) während des Nachtzeitraumes bezogen auf Schlafräume.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage bzw. Nächte, an denen gemäß Ziffer 5.7 Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wurde. Die Höhe der Entschädigung ist mit den Betroffenen zu vereinbaren. Soweit die Anspruchsberechtigten und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

5.9 Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Vorschriften der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sowie der DIN 4150 Teil

3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) aktueller Stand, zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen.

5.10 Die Vorhabenträgerin hat folgende Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen durchzuführen:

5.10.1 Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die in Tabelle 1 und Tabelle 6 des Gutachtens zu den Erschütterungswirkungen, Planunterlage 9.2, angenommenen Abstände „Bauverfahren – Gebäude“ eingehalten werden.

5.10.2 Die bauausführende Firmen sind vertraglich dazu zu verpflichten, möglichst erschütterungsarme Bauverfahren zu verwenden.

5.10.3 Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Ausführung des Verbaus der Baugruben der beiden Treppenanlagen mit überschnittenen Bohrpfahlwänden zur Minimierung von bauzeitlichen Erschütterungen erfolgt und der Baugrubenverbau neben dem Gleis durch ein erschütterungsarmes Verfahren (Bohren) hergestellt wird.

5.10.4 Die Baustellenzufahrten und Lagerflächen sind durch häufiges Reinigen sauber zu halten. Schlaglöcher, Spurrillen etc. sind zu vermeiden.

5.10.5 Beim Einsatz von Verdichtungsgeräten (Vibrationsplatten/-Walzen) müssen Verdichtungsgeräte eingesetzt werden, die dem neusten Stand der Technik entsprechen; Die Arbeitsfrequenz sollte nach Möglichkeit in einem Frequenzbereich von > 35 Hz liegen.

5.10.6 Während des Anfahrens darf keine Lastübertragung stattfinden (unwuchtfreies An- und Ablaufen), damit Gebäuderesonanzen (insb. Deckenresonanzen) nicht angeregt werden.

5.10.7 Zur Beschränkung der Rammenergie hat die Einbringung der Spundbohlen nur unter Vorbohren zu erfolgen.

5.11 In Bezug auf die Gebäude Hohentwielstraße 32, 34, 36, 36/1 und 52 sowie Thorgaustraße 2/4 sind von der Vorhabenträgerin folgende Maßnahmen durchzuführen:

5.11.1 Die betroffenen Anwohner sind umfassend über die Baumaßnahmen, deren Dauer sowie die temporären Erschütterungswirkungen zu informieren und über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahme aufzuklären.

5.11.2 Die Vorhabenträgerin benennt eine Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.

5.11.3 Es hat eine Überwachung der Immissionen des Rammens durch Schwingungsmessungen in den unter 5.11 genannten Gebäuden zu erfolgen.

5.12 Für die Dauer der Maßnahmen „Einsatz von Vibrationsrammen“ sowie „Verdichtungsarbeiten mit Rüttelplatte“ mit möglichen Überschreitungen des oberen Anhaltswertes im Nachtzeitraum in der Bauphase wird die Vorhabenträgerin zur Bereitstellung für Ersatzwohnraum für die Gebäude Hohentwielstraße 32, 34, 36, 36/1 und 52 sowie Thorgaustraße 2/4 verpflichtet.

## **6. Denkmalschutz**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde gem. § 20 DSchG anzuzeigen, sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen. Ausführende Baufirmen sollten schriftlich in Kenntnis gesetzt werden.

## **7. Deutsche Bahn AG**

7.1 Die Vorhabenträgerin hat mit der DB InfraGO AG eine Kreuzungsvereinbarung mit Regelungen zur Durchführung, Kostentragung und zur Ablösung der Erhaltungskosten der Eisenbahnüberführung an die DB InfraGO AG zu schließen sowie eine Baudurchführungsvereinbarung und eine Krananweisung.

7.2 Die Vorhabenträgerin beachtet die geltenden Richtlinien der Bahn wie Ril 804 und erteilt Aufträge zur Planung und Bau nur an bahnungsgelassene Planern und Baufirmen. Weiterhin sind die Vorgaben der VVBau(Ste) und VVBau zu beachten.

7.3 Die Vorhabenträgerin hat weiterhin sicherzustellen, dass

7.3.1 eine sachgerechte Übergabe des Bauwerks an die DB AG erfolgt (Erstellung und Übergabe aller Bestandsunterlagen gem. Richtlinie, Rückführung der Bestandsunterlage in die Systeme der Bahn z. B. IZ Plan, Liefern aller Informationen und Unterlagen für die Aufnahme des Bauwerks in techn. Anlagenwirtschaft),

7.3.2 die im Vorhabengebiet befindlichen 50 Hz Leitungen während der gesamten Bauphase gesichert werden,

7.3.3 die Gleisanlage überwacht wird, da in unmittelbarer Nähe ein Verbau eingebracht wird, und eine ggf. erforderliche Rückverankerung des Verbaus auf Bahngelände mit der DB InfraGO AG abgestimmt wird,

7.3.4 die Ausbildung der Hinterfüllbereiche richtlinienkonform erfolgt,

7.3.5 zum Schutz der Fernmeldekabel zur Planung und vor Baubeginn eine örtliche Einweisung in die Kabeltrasse durchgeführt wird und die Forderungen des Kabelmerkkblattes der DB AG eingehalten werden,

7.3.6 mit dem Netzbezirk Ulm eine enge Abstimmung erfolgt bzgl. der weiteren Planungen (z. B. hinsichtlich Kabelumverlegung, Sicherung von Kabel und LST Anlagen u. ä.).

7.4 Die Realisierung des Vorhabens erfolgt im Rahmen einer einwöchigen Sperrung der Gleise. Der Zeitpunkt dieser Gleissperrung wird entgegen etwaiger Angaben in den Planunterlagen (vgl. bspw. hierzu Planunterlage 1a - Erläuterungsbericht, Seite 47, Ziffer 11.1) nicht im Planfeststellungsbeschluss festgelegt. Diese erfolgen ausschließlich auf Basis und entsprechend der im Regelprozess bereits erfolgten Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und der DB InfraGO AG (vgl. hierzu Besprechungsprotokoll vom 23.11.2023 der DB Netz AG, Nr. 4 „TSP, VZ 12.06 – 19.0.2026“) sowie der weiteren im Regelprozess erforderlichen Abstimmungen. Bauaktivitäten, die betriebliche Auswirkungen auf den Bahnbetrieb haben, sind im Regelprozess mit der DB InfraGO AG abzustimmen.

## **8. Eisenbahn-Bundesamt**

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass

8.1 die Sicherheitsabstände zu den Gleisanlagen nach der DGUV Vorschrift 72 nicht nur nach Fertigstellung, sondern auch während der Bauphase (Baustelleneinrichtungs-Flächen, Baustraßen) eingehalten werden,

8.2 bei der Realisierung der Planung weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird. Sollten im Rahmen der Realisierung Eingriffe unvermeidlich sein, nimmt die Vorhabenträgerin wegen weiterer Abstimmungen mit der DB InfraGO AG Kontakt auf,

8.3 die betrieblichen Einschränkungen auf das absolute Mindestmaß reduziert werden und diesbezüglich auch weiterhin die enge Abstimmungen mit den zuständigen Stellen von der DB InfraGO AG gewährleistet ist,

8.4 bezüglich der Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem Bereich von Eisenbahn-Betriebsanlagen in das öffentliche Kanalnetz (städtische Regenwasserleitungen) die Vorgaben des Abwasserbeseitigungspflichtigen beachtet werden.

## **V. Zusagen**

Die folgenden Zusagen der Stadt Friedrichshafen als Vorhabenträgerin werden für verbindlich erklärt und sind einzuhalten:

### **1. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau im Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, eine angemessene ingenieurgeologische Betreuung während der Bauzeit durchzuführen.

### **2. Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die von der Baustelle betroffenen Betriebe weiterhin über den Baubeginn und Fortlauf der Baustellen rechtzeitig zu informieren.

### **3. Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg im Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die von dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg in seiner Stellungnahme vom 22.05.2024 angeregten Erkundungen rechtzeitig vor Baubeginn durchzuführen.

### **4. Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

4.1 rechtzeitig vor Baubeginn Kontakt zur Deutschen Telekom Technik GmbH aufzunehmen, sollte im Rahmen der Bauausführung Änderungen an deren Telekommunikationslinien erforderlich sein,

4.2 bei der Bauausführung darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Die Vorhabenträgerin sagt daher zu, rechtzeitig vor Baubeginn Kontakt zur Deutschen Telekom Technik GmbH aufzunehmen und sich bzgl. der Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien informieren,

4.3 die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom Technik GmbH zu beachten.

### **5. Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Planungen zur vorgesehenen Elektrifizierung der sog. Bodenseegürtelbahn, insbesondere deren Ausbau mit einer Verlängerung des Bahnsteiges am Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach, durch die Realisierung des vorliegenden Vorhabens in keinerlei Weise beeinträchtigt werden wird.

## **VI. Entscheidung über die Einwendungen**

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit dieser Entscheidung entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Sofern die Befassung mit den Einwendungen nicht konkret unter Benennung der Namen erfolgt, wurde - aus Gründen der Vereinfachung - die Behandlung im Zusammenhang mit allgemeinen Bedenken und Einwendungen vorgenommen.

### **Hinweise**

Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet eine enteignungsrechtliche Vorwirkung. Dies bedeutet, dass aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses in dem hier festgestellten Umfang Eigentum auch enteignet werden kann. Für belastete oder abzugebende Grundstücksflächen ist grundsätzlich eine Entschädigung zu gewähren. Entschädigungsfragen werden nicht in diesem Verfahren entschieden. In welcher Art und Höhe im Einzelnen Entschädigungsleistungen zu erbringen sind, bleibt Verhandlungen mit der Vorhabenträgerin und - soweit diese nicht zu einem Ergebnis führen - der Durchführung eines gesonderten Enteignungs- oder Entschädigungsverfahrens vorbehalten.

## **VII. Kostenentscheidung**

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten. Die den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

## **B. BEGRÜNDUNG**

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens hat das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde nach § 37 Abs. 8 StrG BW den vorliegenden Plan mit den aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht im Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das von der Stadt Friedrichshafen als Vorhabenträgerin geplante und beantragte Vorhaben des Neubaus einer Fußwegeverbindung in

Form einer Eisenbahnüberführung am Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach verwirklicht werden kann.

## **I. Verfahren**

Mit Schreiben vom 08.04.2024 hat die Stadt Friedrichshafen als Vorhabenträgerin bei der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidium Tübingens die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „Neubau einer Bahnunterführung am Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach“ beantragt.

Daraufhin erfolgte am 24.04.2024 die Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände. Sie erhielten Gelegenheit bis zum 19.06.2024 Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen zu erheben. Die Beteiligung des Landesamtes für Denkmalpflege am Regierungspräsidium Stuttgart wurde am 04.07.2024 nachgeholt. Es erhielt Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 03.08.2024.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte am 27.04.2024 in der Schwäbischen Zeitung. Die Planunterlagen lagen von Montag, den 06.05.2024, bis einschließlich Mittwoch, den 05.06.2024, im Rathaus der Stadt Friedrichshafen zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Es wurde Gelegenheit gegeben bis einschließlich Mittwoch, den 19.06.2024, Einwendungen gegen den Plan zu erheben.

Es wurden keine Einwendungen seitens Privatpersonen erhoben.

Seitens der Träger öffentlicher Belange sowie der anerkannten Naturschutzverbände sind insgesamt 10 Stellungnahmen eingegangen, hiervon 4 mit Anregungen bzw. Einwänden.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde gem. § 73 Abs. 6 Satz 6 i. V. m. § 67 Abs. 2 Nr. 4 LVwVfG verzichtet, da alle Träger öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzverbände, die sich inhaltlich geäußert haben, auf die Durchführung verzichtet haben. Mit der Einwenderin DB InfraGO AG hat die Planfeststellungsbehörde am 01.10.2024 telefonisch deren Einwendungen erörtert.

## **II. Planungsgegenstand**

### **1. Aktuelle Lage**

Gegenstand des Vorhabens ist der Bau einer Unterführung für Fußgänger am Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach an der Bahnstrecke 4331, der sog. Bodenseegürtelbahn. Mit der Maßnahme wird eine Eisenbahnüberführung über einen in Tieflage unter dem bestehenden Gelände verlaufenden Fußweg neu gebaut.

Im Ortsteil Fischbach der Stadt Friedrichshafen teilt die sog. Bodenseegürtelbahn (Bahnstrecke 4331 – Stahringen-Friedrichshafen) das Gebiet in Ost-West-Richtung. Die Bahnstrecke 4331 ist eine durchgehend eingleisige und nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke, die von Stahringen nach Friedrichshafen führt.

Bislang besteht ausschließlich am Bahnübergang bei Bahn-km 46,552 westlich des Haltepunktes Fischbach-Friedrichshafen eine Möglichkeit an der Spaltensteiner Straße, die Bahnlinie schienengleich zu überqueren. Von Nord-Osten kommend besteht kein Zugang zum Bahnsteig des Haltepunktes. Um diese Trennwirkung der Bahnlinie zu vermindern und die Zugänglichkeit des Haltepunktes zu erhöhen ist der Bau der vorliegend beantragten Fußgängerunterführung als neue Querungsmöglichkeit geplant.

## **2. Geplantes Vorhaben**

### Fußgängerweg und Eisenbahnüberführung

Die Fußwegverbindung als Unterführung unter der Bodenseegürtelbahn hindurch befindet sich östlich des ehemaligen Empfangsgebäudes des Haltepunktes Friedrichshafen-Fischbach bei Bahn-km 46, 834 und auf Seiten der Hohentwielstraße in unmittelbarer Nähe der bestehenden Bushaltestelle Muntenried. Die Fußwegverbindung verbindet die nordöstlich von der Bahnlinie gelegene Hohentwielstraße mit der Eisenbahnstraße auf der Südwestseite.

Für den Neubau des Fußweges als Gemeindestraße unter der Bahnlinie hindurch ist der Neubau einer Eisenbahnüberführung als notwendige Folgemaßnahme zwingend erforderlich. Die Eisenbahnüberführung beläuft sich auf ca. 13 m Länge, 4 m Breite und 2,8 m Höhe.

Die Anbindung an die Eisenbahnstraße erfolgt durch Treppenanlagen sowie barrierefrei durch eine ca. 6 m lange und ca. 3,6 m breite Rampe sowie durch einen neu zu bauenden Aufzug. Die Treppenanlage ist fächerförmig gestaltet. Die Anbindung an die Hohentwielstraße erfolgt durch eine Treppenanlage sowie ebenfalls barrierefrei durch einen neu zu bauenden Aufzug. Zur Anbindung an die Unterführung an die Hohentwielstraße und um einen direkten Anschluss an die dortige Bushaltestelle zu gewährleisten wird zudem als notwendige Folgemaßnahme der bestehende Gehweg barrierefrei angeschlossen und ausgebaut.

Ebenfalls als notwendige Folgemaßnahme wird der bestehende Bahnsteig des Haltepunktes Friedrichshafen – Fischbach an die Rampe angeschlossen. Weiterhin notwendige Folgemaßnahmen an Bahnbetriebsanlagen des Bundes betreffen das Streckenfernmeldekanal sowie Telekommunikationsleitungen im U-Kabelkanal.

Weiterhin ist die Anpassung der bestehenden ca. 170 m langen Lärmschutzwand der Bodenseegürtelbahn erforderlich: Die Wand verläuft parallel zum Bahngleis und während der

Baumaßnahme muss ein Teil der Lärmschutzwand entfernt werden, welche nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt wird.

Die Entwässerung der Unterführung erfolgt über eine Hebeanlage und wird dem städtischen Mischwasserkanal zugeführt.

#### Baumaßnahme und Kosten

Die Dauer der Baumaßnahme beträgt ca. 14 Monate, geplanter Baubeginn ist bei Stand der Antragstellung im Oktober 2025.

Die Baustelleneinrichtungsflächen werden auf ca. 1.200 m<sup>2</sup> Fläche des Schotterparkplatzes an der Eisenbahnstraße sowie auf einer ca. 730 m<sup>2</sup> Fläche im Straßenraum der Hohentwielstraße eingerichtet. Zudem ist je bahnrechts und bahnlinks ein Kranaufstellplatz vorgesehen (vgl. Planunterlage 6).

Die geschätzten Gesamtkosten der Baumaßnahme belaufen sich auf ca. 9,98 Mio. Euro.

### **3. Tangierende Planungen**

Zu beachten ist bei der vorliegenden Maßnahme die mittelfristig beabsichtigte Elektrifizierung der Bahnstrecke 4331 (Stahringen – Friedrichshafen) sowie der streckenweise zweigleisige Ausbau der sog. Bodenseegürtelbahn. Dies beinhaltet auch den barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Friedrichshafen-Fischbach mit der Herstellung der Bahnsteiglänge von 155 m.

Darüber hinaus plant die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH ab Januar 2024 an der Hohentwielstraße die Einrichtung einer weiteren Bushaltestelle sowie einer weiteren Omnibuslinie. Außerdem ist der Bau von Fahrradständern in diesem Bereich vorgesehen.

## **III. Planrechtfertigung**

Für das Vorhaben gilt wegen der damit verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter das Gebot der Planrechtfertigung (BVerwG Urt. v. 14.02.1975, Az: IV C 21.74, BVerw-GE 48, 56 [59] = NJW 1975, 1373ff.). Eine straßenrechtliche Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das mit ihr verfolgte Vorhaben nach Maßgabe der vom Landesstraßengesetz (StrG) allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie gemessen an den Zielsetzungen des § 9 StrG vernünftigerweise geboten ist (vgl. VGH Baden-Württemberg Urt. v. 05.10.2006, - 8 S 967/05).

Gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 StrG sind die Straßen nach der Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträger in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechendem Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern und sonst zu verbessern. Dabei sind insbesondere die Belange von Menschen

mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

Das Vorhaben ist vorliegend von einer ausreichenden planerischen Rechtfertigung getragen. Denn die Maßnahme ist insbesondere zur Steigerung der Verkehrssicherheit vernünftigerweise geboten, da es eine sichere Wegverbindung vom Wohnbereich seitens der Hohentwielstraße zum Bahnhofpunkt auf Seiten der Eisenbahnstraße ermöglicht. Durch den Neubau einer Fußgänger Verbindung unter der Bahnlinie hindurch wird die Sicherheit von Fußgängern gesteigert und ihnen eine neue Quermöglichkeit gegeben: Durch die beantragte Fußgänger Verbindung wird eine direkte, barrierefreie Verbindung der Fußgänger geschaffen und der Haltpunkt Fischbach für die Anwohner erschlossen. Dies trägt mithin zu einer verbesserten Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs bei.

Das Vorhaben verfolgt weiterhin das Ziel der Ermöglichung einer an den Bedürfnissen aller Mobilitätsgruppen ausgerichteten Nutzung des Verkehrsraumes, da mit der Maßnahme eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes geschaffen wird. Der Neubau der Eisenbahnbrücke ist überdies auch erforderlich, um die Fußgänger Verbindung zu realisieren.

Insgesamt trägt die Realisierung der Bahnunterführung dazu bei, dass die Verkehrssicherheit erhöht wird, eine neue Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen wird und dass eine zusätzliche sichere Quermöglichkeit der Bahnlinie zur Verfügung steht.

Die Planung entspricht somit den Erfordernissen einer vernünftigerweise gebotenen Planung und ist objektiv erforderlich.

#### **IV. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

Das Vorhaben befindet sich bei Bahn-km 46,840 der Bahnstrecke 4331 auf Höhe des Haltepunktes Friedrichshafen-Fischbach. Die Stadt Friedrichshafen liegt im Naturraum 031 Bodenseebecken, der Naturraum bildet den südlichen Rand der Großlandschaft Voralpines Hügel- und Moorland (D66). Auf Grund der flächenhaften städtischen Überbauung sind die charakteristischen Elemente des Naturraums im Vorhabengebiet jedoch nicht mehr erlebbar. Im nahen Umfeld des Vorhabens befinden sich dichte Wohnbebauung sowie Gewerbeflächen und Parkplätze.

Entlang der Bahnlinie befinden sich überwiegend grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation, Feldgehölze sowie Gebüsche und Einzelbäume. Das Vorhaben befindet sich außerhalb von Natura 2000 – Gebieten, Naturschutzgebieten, Vogelschutzgebieten oder sonstigen geschützten Landschaftsbestandteilen. In der Vorhabenfläche befinden sich zudem keine nach § 30 oder § 33 BNatSchG geschützten Biotope.

Umweltauswirkungen entstehen durch das Vorhaben vor allem durch baubedingte Wirkungen:

Das Schutzgut Mensch wird während der Bauzeit durch den Baustellenverkehr, Lärm, Erschütterungen und Abgasimmissionen teilweise erheblich beeinträchtigt. Das Landschaftsbild wird ebenfalls temporär durch die Bautätigkeiten belastet. Durch die Baumaßnahme kommt es zur Beeinträchtigung des Schutzgutes Natur, da ein Gehölzstreifen sowie Säume betroffen sind. Das Schutzgut Boden/Fläche ist aufgrund der Flächeninanspruchnahme durch Flächenversiegelung von insgesamt 381 m<sup>2</sup> (Neuversiegelung von 304 m<sup>2</sup> sowie vollständige Versiegelung bisher nur teilweise versiegelter Flächen von 77 m<sup>2</sup>) betroffen. Eine weitere Betroffenheit ergibt sich durch die Baustelleneinrichtungsflächen: Hierfür werden Flächen von einer Größe von ca. 1.935 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen, von denen allerdings bereits ca. 1.770 m<sup>2</sup> befestigt sind. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist eine vollständige Rekultivierung der Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Bezüglich des Schutzgutes Artenschutz besteht die mögliche Gefährdung von Vogelarten, Zauneidechsen sowie Fledermäusen durch die Baumaßnahme und deren Vorbereitung. Durch die neue Flächeninanspruchnahme kommt es zudem zu dauerhaften Habitatsverlusten. Hinsichtlich des Schutzgutes Denkmalschutz entstehen durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen. Negative Auswirkungen durch die Baumaßnahme auf die Schutzgüter Klima, Luft sowie Wasser sind hingegen nicht zu erwarten.

Durch anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens kommt es lediglich zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden infolge der dauerhaften Flächenbeanspruchung noch nicht versiegelter Flächen sowie auch des Schutzgutes Natur und Pflanzen aufgrund des Flächenverlustes von Biotopen und der Beeinträchtigung von Standorten schützenswerter Vegetation und Lebensräumen. Sonstige erhebliche Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter können durch den Betrieb ausgeschlossen werden. Insbesondere bestehen keine dauerhaften immissionsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch.

Wegen der weiteren Einzelheiten der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen wird an dieser Stelle auf die Darstellungen im LBP (Planunterlage 8.1a) verwiesen. Entsprechende Maßnahmen sind vorgesehen, um diesen Beeinträchtigungen entgegenzuwirken.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt bei der Prüfung der zwingenden materiellrechtlichen Anforderungen (vgl. Abschnitt B., VII.) sowie im Rahmen der Gesamtabwägung (siehe hierzu Abschnitt B., X.)

## **V. Nichterforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung**

Es bestand keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere bestand mangels Eröffnung des Anwendungsbereichs auch keine Pflicht zur Vorprüfung gemäß Ziffer 14.8.3 der Anlage 1 zum UVPG sowie gemäß Ziffer 1.5.3 der Anlage 1 zum Umweltverwaltungsgesetz BW (UmwVG BW).

## **VI. Variantenprüfung**

Bei der Alternativenprüfung besteht für die Planfeststellungsbehörde keine rechtliche Pflicht, alle denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen bis zuletzt offen zu halten und gleichermaßen umfassend zu untersuchen. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Alternative wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn eine Alternative sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Trassenvarianten. Nach dem sich daraus ergebenden Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausscheiden von Alternativtrassen in einem gestuften Verfahren ist daher rechtlich zulässig. Solche Trassen brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480f. sowie Stür, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rn 3871 m. w. N.).

Im Übrigen gilt nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten sind, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Planfeststellungsbehörde hätte aufdrängen müssen (siehe BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, a. a. O.).

Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens wurden von der Vorhabenträgerin insgesamt zehn verschiedene Varianten für die neue Fußgängerverbindung untersucht.

Die verschiedenen Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen hinsichtlich der Lage und der Art der Fußgängerverbindung (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) sowie der jeweiligen Ausführung des Zugangs (Rampen, Aufzüge, Treppen etc.).

Die Variante 2.3 (Eisenbahnüberführung mit fächerförmigem Ausgang zur Eisenbahnstraße) liegt als Feststellungsvariante dem Antrag auf Planfeststellung zugrunde.

### **1. Darstellung der von der Vorhabenträgerin untersuchten Varianten**

**Variante 1: niveaufreie Querung am bestehenden Bahnübergang Spaltensteiner Straße**

Zunächst wurde eine niveaufreie Querung am bestehenden Bahnübergang in der Spaltensteiner Straße in Form einer Straßenüberführung als auch durch eine Eisenbahnüberführung angedacht. Da durch diese Variante jedoch das zentrale Ziel der Planung, nämlich die Erschließung des Stadtteils Fischbach für den Fußgängerverkehr an den Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach nicht erreicht werden könnte, wurde diese Variante - nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbarerweise - nicht weiterverfolgt.

### **Variante 2: Eisenbahnüberführung an neuer Stelle**

Als unterschiedliche Ausführungen der Variante 2 wurde eine Eisenbahnüberführung (im Folgenden: EÜ) an neuer Stelle, am Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach, untersucht. Allen Varianten dieser Variantengruppe gemein ist, dass die Fußgängerverbindung in Form einer Eisenbahnunterführung erfolgt. Sie unterscheiden sich lediglich in der Form der Anbindung der Straßenseiten.

Hierbei wurden verschiedene Ansätze geprüft:

#### **Variante 2.1: EÜ mit Treppen und Rampen beiderseits**

Die Anbindung an die Eisenbahnstraße sowie an die Hohentwielstraße erfolgt über Treppen und Rampen.

#### **Variante 2.2: EÜ mit zwei Aufzüge und schmalen Treppenläufen beidseits der Gleise**

Der Zugang zur EÜ erfolgt auf beiden Seiten über Treppen sowie Aufzüge.

#### **Variante 2.3: EÜ mit fächerförmigem Ausgang zur Eisenbahnstraße**

Von der Eisenbahnstraße kommend erfolgt der Zugang zur EÜ über eine fächerförmige Treppe, Aufzüge sowie Rampen.

#### **Variante 2.4: EÜ mit rechteckigem Ausgang zur Eisenbahnstraße**

Die Variante entspricht der Variante 2.3 mit dem Unterschied, dass der Zugang nicht über eine fächerförmige, sondern eine rechteckige Treppe erfolgt.

#### **Variante 2.5: EÜ mit Rampen an der Eisenbahnstraße**

Die Anbindung an die Eisenbahnstraße erfolgt über eine lange Rampe, während die Anbindung an die Hohentwielstraße über Treppen, Aufzüge und Rampen erfolgt.

#### **Variante 2.6: EÜ mit drei Treppen und einer Rampe westlich des ehemaligen Empfangsgebäudes**

Bei dieser Variante erfolgt die Anbindung nicht an das ehemalige Empfangsgebäude des Haltepunktes Friedrichshafen-Fischbach, sondern westlich hiervon. Die Anbindung an die Hohentwielstraße erfolgt durch eine Treppe und eine Rampe, an die Eisenbahnstraße durch eine Treppe und einen Aufzug.

Die Varianten unterscheiden sich somit nicht hinsichtlich der Lage des EÜ, sondern lediglich hinsichtlich der Anbindung an die jeweiligen Straßenseiten.

Die Variante 2.5 wurde im Folgenden nicht weiterverfolgt, da aufgrund der Ausmaße der Rampen größere Eingriffe in die Belange des Natur- und Artenschutzes sowie in das Schutzgut Boden und Fläche erfolgt als bei den vorherigen Varianten. Ebenfalls stärker ist die negative Auswirkung auf die Belange Luft und Klima, da die Variante größere Baumaßnahmen erfordert.

Auch bei der Variante 2.6 erfolgen im Verhältnis zu den anderen Planungsansätzen der Varianten 2 größere Eingriffe in die Belange des Schutzgutes Boden und Fläche sowie Natur und Artenschutz, da zusätzlicher Flächenverbrauch erforderlich wird. Durch die Lage der EÜ westlich des ehemaligen Empfangsgebäudes muss die EÜ länger gebaut werden, was zu zusätzlichen Belastungen führt im Vergleich zu den anderen Ansätzen von Variante 2. Die Variante 2.6 wurde daher aus nachvollziehbaren Gründen nicht weiterverfolgt.

Weiterverfolgt und miteinander verglichen wurden somit die Varianten 2.1, 2.2, 2.3 sowie 2.4.

### **Variante 3: Straßenüberführung an neuer Stelle**

Bei der Untersuchung verschiedener Ansätze zur Variante 3 wurde eine Straßenüberführung (im Folgenden: SÜ) an neuer Stelle geprüft. Folgende Ausführungen wurden untersucht:

#### **Variante 3.1: SÜ mit rechtwinkligem Steg, Treppen und Aufzügen und**

#### **Variante 3.2: SÜ ausschließlich mit einer Rampe**

Auch diese beiden Varianten haben die gleiche Ortslage gemeinsam, unterscheiden sich jedoch hinsichtlich der Anbindung.

Da bei der Variante 3.2 die Querung der Bahnlinie ausschließlich durch einen spiralförmigen Steg erfolgt, bedarf dieser eine Länge von ca. 270 m. Daher ist speziell für Rollstuhlfahrende der Nachteil gegeben, dass weite Wege zur Querung der Bahnlinie zurückgelegt werden müssen. Zusätzlich beeinträchtigt das lange Rampenbauwerk das Schutzgut Landschaftsbild und verursacht wesentlich mehr Baukosten.

Somit bringt die Variante im Vergleich zur Variante 3.1 mehr Nachteile, ohne demgegenüber besondere Vorteile zu generieren, sodass die Variante 3.2 plausibel nicht weiterverfolgt wurde.

Hinsichtlich der Darstellung der verschiedenen Ausführungen der jeweiligen Varianten wird auf Abschnitt 7, S. 13 ff. des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1a) verwiesen.

Hinsichtlich der örtlichen Lage des Vorhabens bestand für die Vorhabenträgerin insgesamt ein sehr eingegrenzter Planungsspielraum: Da eine neue Querungsmöglichkeit für Fußgänger in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach geschaffen werden soll, muss die örtliche Lage der Fußwegeverbindung zwangsläufig in dessen unmittelbarer Nähe liegen. Andere Stellen lägen zu weit entfernt vom Haltepunkt und stünden somit dem Planungsziel entgegen.

Näher betrachtet wurde nach Angaben der Vorhabenträgerin die örtliche Lage nordwestlich des ehemaligen Empfangsgebäudes gewesen. Erheblicher Nachteil hiervon wäre aber gewesen, dass sich der Biergarten des Restaurants Bahnhof Fischbach mit altem Baumbestand sowie denkmalgeschützte Gebäude dort befinden. Aufgrund der Eingriffe in die Schutzgüter Eigentum und Denkmal wurde die Variante von vornherein ausgeschlossen und nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aus nachvollziehbaren Gründen daher nicht weiterverfolgt.

## **2. Vergleich der Varianten**

Weiterverfolgt und zu vergleichen waren demnach noch die Varianten 2.1, 2.2, 2.3 und 2.4 bzgl. der Eisenbahnüberführung sowie bzgl. der Straßenüberführung Variante 3.1.

Mit allen Varianten können die grundlegenden planerische Zielsetzungen, nämlich die Fußgängererschließung des Stadtteils Fischbach und die Anbindung des Haltepunktes Friedrichshafen-Fischbach, erreicht werden.

Allen Varianten gemein ist der wesentliche Vorteil, dass für die Realisierung keine privaten Flächen in Anspruch genommen werden müssen: Weder für die Umsetzung der Baumaßnahme noch für naturschutzrechtliche oder artenschutzrechtliche Maßnahmen ist der Eingriff in Privateigentum erforderlich. Bezüglich des Schutzgutes Boden und Flächen führt jede der Varianten zu Eingriffen, zum einen durch die Inanspruchnahme von Flächen und zum anderen durch die anlagebedingten Eingriffe durch Zugangsbauwerken: Bei den Varianten 2.1 und 3.1 jedoch sind die Eingriffe aufgrund der Gehölzstrukturen entlang der Hohentwielstraße erheblicher als bei den Varianten 2.2, 2.3 und 2.4. Bezüglich des Schutzgutes Wasser kann bei allen geprüften Varianten ein erheblicher Eingriff ins Grundwasser ausgeschlossen werden. Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht verursachen alle Varianten lediglich bauzeitliche Beeinträchtigungen durch Schall- und Erschütterungsimmissionen, wobei die Herstellung einer Straßenüberführung in Variante 3.1 etwas günstiger einzuschätzen ist als die Herstellung einer Eisenbahnüberführung. Im Hinblick auf das Schutzgut Klima und Luft ist die Bewertung für alle Varianten nahezu identisch.

Im Verhältnis zu den Varianten aus Gruppe 2 ist bei der Variante 3.1 negativ aufzuführen, dass diese das Schutzgut Landschaftsbild sowie die Komfortabilität für Nutzende stärker belastet, da große Höhenunterschiede von ca. 9 m überwunden werden müssen. Hiergegen

ist die Variante 2.1 im Verhältnis zu den Varianten 2.2, 2.3 und 2.4 nachteilig, da sie insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen durch die langen Rampen zu langen Wegen führt.

Auf die detaillierten Ausführungen hierzu im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1a, Seite 13 ff.) wird verwiesen.

Hinsichtlich der Kosten sind die näher betrachteten Varianten miteinander vergleichbar, hier liegt die Kostenspanne zwischen 8 bis 14,5 Millionen Euro.

### **3. Entscheidung für die Ausführungsvariante**

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stellt sich die beantragte Variante 2.3 als vorzugswürdige Variante dar. Mit der Ausführungsvariante in der hier planfestgestellten Form lässt sich das von der Vorhabenträgerin verfolgte Ziel, nämlich die Verringerung der Trennwirkung durch die Bahnlinie und die Erschließung des Ortsteils Fischbach an den Haltepunkt durch die Anlegung einer Fußgänger Verbindung, erreichen.

Ausschlaggebend war vorliegend, dass die Variante 2.3 im Vergleich zu der Variante 2.2 nur verhältnismäßig geringe nachteiligere Auswirkungen bzgl. der Schutzgüter Natur und Artenschutz hat, dafür im Hinblick auf die Nutzerfreundlichkeit wesentlich besser zu beurteilen ist. Im Vergleich zur Variante 2.4 spricht der städtebaulich attraktivere Zugang an der Eisenbahnstraße für die Ausführungsvariante. Hinsichtlich der Belange Eigentumsrecht, Schall- und Erschütterungsimmissionen sowie Klima und Luft gibt es außerdem keine relevanten Unterschiede.

Zwar gibt es hinsichtlich der Kosten Varianten, die kostengünstiger abschneiden. Jedoch besteht keine Pflicht, die kostengünstigste Variante zu wählen. Die günstigste Variante 3.1 drängt sich im Übrigen gegenüber der Ausführungsvariante auch nicht im Hinblick auf die erheblicheren naturschutzrechtlichen Eingriffe, die Mehrbelastung des Schutzgutes Landschaftsbild und den eingeschränkten Komfort für mobilitätseingeschränkte Personen als vorzugswürdig auf.

Abschließend stellt sich in der Gesamtschau keine andere Variante als vorzugswürdiger heraus. Die planfestgestellte Variante stellt sich gemessen an den Planungszielen als die insgesamt beste Ausführungsvariante dar.

Für diese Variante hat sich im Übrigen auch der Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen in seinem Baubeschluss ausgesprochen.

## **VII. Zwingende materiell – rechtliche Anforderungen**

### **1. Immissionsschutz**

Das Vorhaben ist unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen und des vorgelegten Schutzkonzeptes mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar. Es ist sichergestellt, dass durch die geplante Maßnahme keine vermeidbaren und unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Immissionen hervorgerufen werden.

Im vorliegenden Verfahren wurde eine Schalltechnische Untersuchung (Planunterlage 9.1 vom 14.02.2024) durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde schätzt dieses Gutachten als plausibel und nachvollziehbar ein. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dieses in Frage zu stellen. Insbesondere sind keine ernsthaften Bedenken gegen die Richtigkeit der durchgeführten Untersuchungen und der hierbei gewonnenen Erkenntnisse von Trägern öffentlicher Belange oder von privaten Einwendern vorgetragen worden.

Zu unterscheiden ist vorliegend zwischen dem Betriebslärm, dem Baulärm sowie dem Gewerbelärm.

#### **1.1 Betriebslärm**

Das Vorhaben trägt den Belangen der betroffenen Anwohner im Hinblick auf die Belastung durch Verkehrsgeräusche in gebotenem Maße Rechnung. Die Vorhabenträgerin hat hierfür die Auswirkungen des Vorhabens durch betriebs- und anlagebedingte Lärmimmissionen untersucht (vgl. Planunterlage 9.1).

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage der §§ 41 – 43 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu beurteilen.

Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV gilt diese für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn (1.) eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder (2.) durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird. Dabei ist jeder Verkehrsweg gesondert zu betrachten.

Liegt der Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor, so dürfen die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV definierten Immissionsgrenzwerte für die jeweiligen Gebiete zum Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm nicht überschritten werden. Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV ergibt sich die Art des Gebiets aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 16. BImSchV).

Vorliegend handelt es sich bei dem Neubau der Bahnunterführung um einen wesentlichen Eingriff im Sinne von § 16 BImSchV. Das Gutachten kommt vorliegend zu dem Ergebnis, dass es durch den Bau zwar zu einer Erhöhung des Betriebslärms kommt, ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen indes nicht besteht. Dies beruht auf folgenden Erwägungen:

Vorliegend befinden sich im näheren Umfeld des Vorhabens zahlreiche zu Wohnzwecken genutzte Gebäude: Das Gebiet entlang der Hohentwielstraße ist als reines Wohngebiet zu qualifizieren. Auf Seiten des Haltepunktes in der Eisenbahnstraße ist das Gebiet einem Mischgebiet zuzuordnen. Die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete belaufen sich auf 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, während die Werte in Mischgebieten 64 dB(A) tags sowie 54 dB(A) nachts anzusetzen sind.

Bei einer Überschreitung der in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte besteht ein Anspruch auf Lärmschutz in Form aktiver (gerichtet auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch bauliche Maßnahmen an der Straße) oder passiver (gerichtet auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch bauliche Maßnahmen an den lärm betroffenen Anlagen) Schallschutzmaßnahmen. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind dabei vorrangig anzuwenden. Nur wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, kann von dem Gebot der Vermeidung schädlicher Verkehrsgeräusche freigestellt werden, § 41 Abs. 2 BImSchG.

Das Gutachten legt zugrunde, dass im Prognosejahr 2030 tagsüber 63 Personenzüge inkl. 2 Güterzügen und im Nachtzeitraum 13 Personenzüge inkl. 2 Güterzügen die Strecke passieren (vgl. Gutachten auf Seite 16). Eine Elektrifizierung der Strecke wird erst für den Zeitraum nach 2030 erwartet und ist nicht Gegenstand der Untersuchung. Hierbei ist festzuhalten, dass die Realisierung des Vorhabens (Neubau einer Fußgängerverbindung in Form einer Eisenbahnüberführung) nicht zu einer Takterhöhung des öffentlichen Nahverkehrs führt, sondern lediglich zur besseren Anbindung des Haltepunktes Friedrichshafen-Fischbach.

Die Berechnung des Schienenlärms erfolgte nach den Vorgaben der Schall 03. Da die Fußgängerunterführung so ausgeführt wird, dass die Eisenbahnüberführung einem überschütteten Bauwerk entspricht, handelt es sich aus akustischer Sicht nicht um eine Brücke, so dass der Brückenzuschlag nicht notwendig ist. Berechnet und miteinander verglichen wurde

jeweils die Prognose für das Jahr 2030 im Bestand im Verhältnis zur Prognose für das Jahr 2023 mit Unterführung:

In der „Prognose 2030 im Bestand“ werden an der Bebauung Hohentwielstraße nordöstlich der Schienenstrecke durch den Schienenlärm Beurteilungspegel erwartet, die bei bis zu 64 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht deutlich über den Grenzwerten der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) für tags/nachts in Wohngebieten liegen.

In der „Prognose 2030 mit der Eisenbahnüberführung (EÜ)“ verändern sich die Pegel trotz der Unterstrahlung nur sehr geringfügig. An den zur Unterführung nächstgelegenen Immissionsorten der Hohentwielstraße 36 und Thurgaustraße 4 werden die Pegel nicht erhöht bzw. reduzieren sich leicht durch die Abschirmung von Aufzug und Treppenwangen.

Durch die baulichen Änderungen erhöhen sich die Pegel an den Gebäuden der Ortsmitte Fischbach an den schienenseitigen und seitlichen Immissionsorten in den obersten Geschossen um ca. 1 dB(A). Pegelzunahmen unter einem dB(A) sind im Allgemeinen nicht wahrnehmbar. Trotz der örtlichen Pegelzunahme werden die Grenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) tags/nachts in Mischgebieten an Haus I bis V am Tag bei bis zu 55 dB(A) um 9 dB(A) und in der Nacht bei bis zu 52 dB(A) um 2 dB(A) unterschritten.

Lärmindernd wirkt sich insbesondere aus, dass die bestehende Lärmschutzwand mit Lärmschutz-Schleuse an die Lage der neu zu bauenden Treppen angepasst wird und um eine 12 m lange Wand quer zum Gleis ergänzt wird. An der Treppe zur Hohentwielstraße hin schirmen der Aufzug und die Oberkanten der Treppenwangen als Teil des Treppengeländers das Umfeld minimal gegenüber der Schiene ab.

Im Ergebnis erhöhen sich die Beurteilungspegel in der Nacht durch das Vorhaben nicht bzw. nur unwesentlich, im Ergebnis maximal um 0,5 dB(A). Folglich liegt keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor.

Bei einer Überlagerung der Emissionen von Schienenverkehr und Straßenverkehr auf der Hohentwielstraße werden die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nur an dem ehemaligen Bahnhofsgebäude (Immissionsorte „Bahnhof Fischbach“) im Nachtzeitraum um 3 dB(A) überschritten und durch die Maßnahme nicht verändert.

Da sich die Beurteilungspegel am Haltepunkt Fischbach in der Nacht durch die geplante Unterführung nicht bzw. nur unwesentlich (maximal 0,5 dB(A)) erhöhen, erhob die Untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis keine Einwände in seiner Stellungnahme.

Insgesamt kann als Ergebnis festgehalten werden, dass durch das Vorhaben keine unzumutbaren betrieblichen Lärmimmissionen entstehen.

## 1.2 Bauzeitlichen Lärmimmissionen

Baustellen, Baulagerplätze und Baumaschinen sind im Allgemeinen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG einzustufen. Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Die durchzuführenden Baumaßnahmen bedingen vorliegend lärmintensive Arbeiten. Bezüglich des Bauablaufes wird auf Abschnitt 6.4 ab Seite 45 der Schalltechnischen Untersuchung verwiesen (Planunterlage 9.1). Zusätzlich zur Schalltechnischen Untersuchung vom 14.02.2024 (Planunterlage 9.1) wurden der Planfeststellungsbehörde seitens der Vorhabenträgerin zwei ergänzende Stellungnahmen übermittelt, auf welche ausdrücklich Bezug genommen wird (vgl. Schreiben vom 23.09.2024 „Rückfragen des Regierungspräsidium Tübingen“ sowie „Nachtrag zum Baulärm“ vom 05.12.2024).

Eine erneute öffentliche Auslegung war nicht erforderlich, da sich aus den ergänzenden Stellungnahmen keine neuen konkreten Beeinträchtigungen ergaben: In der öffentlich ausgelegten Schalltechnischen Untersuchung vom 14.02.2024 war bereits klar ersichtlich, dass für die jeweiligen Bauphasen mit Überschreitungen der Lärmwerte bzw. der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung zu rechnen ist. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde war die Betroffenheit der Anwohner durch Baulärm ersichtlich und damit die Anstoßfunktion mit der Auslegung der Schalltechnischen Untersuchung bereits gewahrt.

Gesetzliche Richtwerte zur Frage, ab welcher Belastung schädliche Umwelteinwirkungen infolge von Baulärm hervorgerufen werden, finden sich in § 66 Abs. 2 BImSchG i. V. m. Nr. 3.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), wobei eine Erhöhung der Richtwerte vorgenommen werden kann, wenn eine entsprechende Vorbelastung durch den Schienenverkehr vorhanden ist und diese Vorbelastung die Richtwerte der AVV Baulärm übersteigt (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012 – 7 A 11/1 = NVwZ 2012, 1393, beck-online).

Die Immissionsrichtwerte sind überschritten, wenn der nach Nr. 6 AVV Baulärm ermittelte Beurteilungspegel den Richtwert überschreitet. Überschreitet der von einer Baustelle hervorgerufene Beurteilungspegel die genannten Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A), sind Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

Der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit ist ferner dann überschritten, wenn ein einzelner Messwert, d.h. der aus der höchsten Anzeige des Schallpegelmessers während einer Beobachtungsdauer von 5 Sekunden ermittelte Wert (Nr. 6.5 AVV Baulärm), den Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschreitet, Nr. 3.1.3 AVV Baulärm.

### **1.2.1 Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm**

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurden vier repräsentative Baustellensituationen und deren zu erwartende Geräuscheinwirkung auf die Umgebung betrachtet. Diese beziehen sich auf den aktuellen Stand der Ausführungsplanung:

- Bautätigkeit 1 – Aushubarbeiten Baugrube mit Bagger
- Bautätigkeit 2 – Einbringen der Spundwände
- Bautätigkeit 3 – Bohrpfahllöcher bohren
- Bautätigkeit 4 – Betonierarbeiten

Die Beschreibung der jeweils eingesetzten Baumaschinen erfolgt auf den Seiten 51 – 55 der Schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 9.1) bezogen auf die jeweilige Baustellentätigkeit. Die Berechnung erfolgte mit dem Programm SoundPLAN\_noise, Version 8.2. Die Ergebnisse sind in den Anlagen 15 bis 22 der Schalltechnischen Untersuchung sowie in den ergänzenden Stellungnahmen dargestellt.

Für die Planfeststellungsbehörde sind dabei keine Anhaltspunkte für ein fehlerhaftes methodisches Vorgehen bzw. eine fehlerhafte Berechnung ersichtlich. Dies wurde im Übrigen weder von den Trägern öffentlicher Belange noch von privaten Einwendern gerügt.

### **1.2.2 Ergebnis der Berechnung der Beurteilungspegel**

Das seitens der Vorhabenträgerin vorgelegte Gutachten kommt bzgl. der bauzeitlichen Lärmimmissionen zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Betroffenheit von Anwohnern durch Lärmimmissionen während der Bauphase gegeben ist: Bereichs- und bauphasenweise können die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht eingehalten werden. Der Vergleich der errechneten Immissionspegel mit den jeweils einschlägigen Richtwerten der AVV Baulärm zeigt, dass teilweise mit erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte und phasenweise auch der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu rechnen ist.

#### Berücksichtigung der Lärmvorbelastung in der Baulärmuntersuchung

Entsprechend der o.g. Vorgaben der AVV Baulärm erfolgt grundsätzlich eine gebietspezifische Betrachtung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte. Im Regelfall entfalten die Richtwerte der AVV Baulärm auch bindende Wirkung. Eine Abweichung hiervon ist jedoch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts möglich bei Vorliegen einer verminderten Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs durch Lärmvorbelastung (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11). In den Fällen, in denen die für die jeweiligen Immissionsorte ermittelten Vorbelastungen die jeweiligen gebietspezifischen Richtwerte der AVV Baulärm überschreiten, bezieht die Schalltechnische Untersuchung deshalb zulässigerweise eine Lärmvorbelastung rechnerisch in ihre Betrachtung ein.

Im konkreten Fall ist eine enorme Lärmvorbelastung aus dem bestehenden Verkehrslärm gegeben: Die ermittelte verkehrlich bedingte Vorbelastung aus Straßen- und Schienenverkehr weist in der Prognose für das Jahr 2025 im Bestand in der unmittelbaren Umgebung

des Vorhabens bereits Lärmpegel von 49 – 63 dB(A) tags und 45 – 59 dB(A) nachts auf, (vgl. Planunterlage 9.1, Tabelle 5 auf Seite 27).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich aus diesem Grund der Gutachterin insofern an, als davon auszugehen ist, dass die bereits im Planungsgebiet bestehenden Lärmpegel die AVV Baulärm Richtwerte bei weitem übersteigen und eine Berücksichtigung dieser Lärmvorbelastung angezeigt ist. Die Berücksichtigung der Lärmvorbelastung erfolgt vorliegend im Gutachten dergestalt, dass anstatt von dem Schutzanspruch eines Reinen Wohngebietes (Immissionsrichtwert gem. AVV Baulärm von 50 dB(A) tags / 35 dB(A) nachts) von dem Schutzanspruch eines Allgemeinen Wohngebietes (Immissionsrichtwert gem. AVV Baulärm von 55 dB(A) tags / 40 dB(A) nachts) ausgegangen wird. Da hierdurch eine Erhöhung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle von 5 dB(A) erfolgt, stimmt die Planfeststellungsbehörde dieser Vorgehensweise im Ergebnis zu. Denn hierdurch werden im Ergebnis in rechtlich zulässiger Weise die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm entsprechend angepasst.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde war daher angezeigt, dass die Vorhabenträgerin die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für die Baustelle einheitlich um 5 dB(A) erhöht hat. Die Zumutbarkeitsschwelle musste überdies weder geschossbezogen noch für jedes einzelne Gebäude gesondert festgelegt werden; es war vielmehr sachgerecht, einen Mittelwert zu bilden (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, Rn. 61).

#### Ergebnis der Prognoseberechnungen

Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm sowie teilweise auch der Schwelle der Gesundheitsgefährdung erfolgen sowohl während der Tagarbeiten, als auch während der vorgesehene Durchführung von nächtlichen Arbeiten an insgesamt 27 Nächten:

#### Bautätigkeit 1 – Erdarbeiten

Während dieser Bautätigkeit (Aushubarbeiten Baugrube mit Bagger) kommt es tagsüber zu Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) an den umliegenden Gebäuden.

An bis zu drei Tagen ist eine nächtliche Bautätigkeit vorgesehen. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts wird während dieser Bauphase am Gebäude Hohentwielstraße 36 erreicht.

#### Bautätigkeit 2 – Einbringen der Spundwände

Diese Bautätigkeit erfolgt ausschließlich am Tag. Hierbei kommt es zur Überschreitung der Richtwerte um mehr als 5 dB(A) an mehreren Gebäuden.

Mit einem Erreichen bzw. der Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags um 3 dB(A) ist an der Hohentwielstraße 36 sowie an den Gebäuden Thurgaustraße 2 und 4 zu rechnen.

### Bautätigkeit 3 – Bohrpfahllöcher bohren

Im Rahmen dieser Bautätigkeit werden die Beurteilungspegel an der umliegenden Wohnbebauung um mehr als 5 dB(A) überschritten.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird an der Hohentwielstraße 32 und 36 sowie in der Thurgaustraße 2 und 4 und ebenfalls an der Eisenbahnstraße 28 erreicht bzw. überschritten.

Für die Bauphase „Großbohrpfähle“ sind für 8 Nächte Arbeiten vorgesehen. An folgenden Gebäuden wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts erreicht bzw. überschritten:

- Thurgaustraße 2,4,6,8, 10, 10/1, 12 und 12/1
- Hohentwielstraße 32, 34, 36, 36/1, 52, 52/1, 54 und 56
- Salemweg 1, 2, 3, 5 und 7
- Holzhalde 3, 5, 7, 9 und 11
- Eisenbahnstraße 15, 16, 16/1, 20 Haus I, 22 Haus II, 24 Haus III, 26 Haus IV und 28 Haus V

### Bautätigkeit 4 – Betonierarbeiten

Während den Betonierarbeiten überschreiten die Baulärmpegel um mehr als 5 dB(A) die Richtwerte der AVV Baulärm an umliegenden Gebäuden.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird an der Thurgaustraße 2 und 4 sowie an der Hohentwielstraße 36 um bis zu 2 dB(A) überschritten.

Für die Betonierarbeiten sind für insgesamt 4 Nächte Arbeiten vorgesehen, jedoch nur für einen Teil der nächtlichen Stunden. An folgenden Gebäuden kommt es zu einer Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts:

- Thurgaustraße 2, 4, 8, 10, 10/1, 12,12/1 und 14
- Hohentwielstraße 32, 36, 36/1, 52, 52/1, 54, 54/1 und 56
- Priminweg 5
- Salemweg 1, 2 und 5
- Holzhalde 5, 7, 9 und 11
- Eisenbahnstraße 15, 20 Haus I, 22 Haus II, 24 Haus III, 26 Haus IV und 28 Haus V

### **1.2.3 Schutzmaßnahmenkonzept**

Überschreitet der ermittelte Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert um mehr als 5

dB(A), sind für diese bauzeitlich nachteiligen Wirkungen Schutzmaßnahmen (vgl. Ziffer 4.1 der AVV Baulärm) i. S. d § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG anzuordnen.

Aufgrund der dargestellten Lärmpegel durch die Baumaßnahme sind daher zum Schutz der betroffenen Anwohner Maßnahmen zur Minimierung der Eingriffe erforderlich. Zur Vermeidung und Minimierung der Lärmbelastung sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen:

- Die Vorhabenträgerin hat die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sicherzustellen und diese durch entsprechende Baustellenkontrollen auch zu überprüfen.
- Bereits in der Ausschreibung hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte zum Einsatz kommen, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen, insbesondere die den garantierten Schalleistungspegel der Stufe II der europarechtlichen Richtlinie 2000/14/EG einhalten und damit der 32. BImSchV entsprechen.
- Es erfolgte eine zeitliche Beschränkung der Betriebszeit lauter Baumaschinen: Die Bauzeit der lärmverursachenden Tätigkeiten wird auf den Zeitraum von 7 – 20 Uhr beschränkt. Lärmintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken. Eine Verlegung der Arbeiten vom Nacht- in den Tagzeitraum ist soweit wie möglich vorzunehmen.
- Die bauausführenden Firmen sind von der Vorhabenträgerin zu verpflichten, die Baustellen so zu planen, einzurichten und zu betreiben, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Einhaltung der Lärmschutzmaßnahmen wird der Vorhabenträgerin unter Abschnitt A., IV., Ziffer 5 dieses Beschlusses als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt.

Weitere Maßnahmen, um die die Lärmbeeinträchtigungen zu minimieren, drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf:

In Betracht zu ziehen war eine Beschränkung der Bautätigkeit ausschließlich auf den Tagzeitraum. Durch diese Begrenzung wird jedoch zum einen die Anzahl der Tage, an denen die Betroffenen durch Baulärm belastet werden, erhöht. Zum anderen sind manche Tätigkeiten aus betrieblichen Gründen zwingen im Nachtzeitraum durchzuführen: Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise können auf Anordnung der Bahn nur in nächtlichen Zugpausen ausgeführt werden. Zudem würden sich durch die Begrenzung der Bautätigkeit auf ausschließlich im Tagzeitraum die Kosten der Baumaßnahme erhöhen. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist ein vollständiger Verzicht auf nächtliche Bautätigkeit daher nicht möglich.

Weiterhin wurde als aktive Schallschutzmaßnahme der Einsatz mobiler Lärmschutzwände untersucht. Der Wirkungsgrad von mobilen Lärmschutzwänden ist abhängig von deren

Höhe und Lage, der Positionierung (idealerweise nahe an der Lärmquelle) sowie vom Abstand und der Höhe des Empfängers. Die Problematik des Einsatzes mobiler Lärmschutzwände ist regelmäßig, dass diese nicht nahe an der Lärmquelle positioniert werden können, da eine Bewegungsfreiheit für die Baumaschinen und den Baustellenverkehr gewährleistet werden muss. Die Schallquellen „wandern“ auf dem Baustellengelände und die Lärmschutzwände müssten daher „mitwandern“, um eine optimale Wirkung zu entfalten. Aus diesem Grund sind mobile Lärmschutzwände bei Baustellen als organisatorisch schwierig zu beurteilen und stehen in einem schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnis. Nach Einschätzung der Gutachterin sind die oben genannten Nachteile auch beim vorliegenden Verfahren zu erwarten und ein Einhalten der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auch mit dem Einsatz mobiler Lärmschutzwände nicht möglich. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde war deren Einsatz daher nachvollziehbar -insbesondere aufgrund der Kürze der betrachteten Bauphasen- als unverhältnismäßig anzusehen und daher abzulehnen.

Den Einbau von Schallschutzfenstern schätzt die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die lediglich temporären Beeinträchtigungen von Baustellenlärm über einen Zeitraum von ca. 14 Monaten als nicht verhältnismäßig ein.

#### **1.2.4 Ersatzwohnraum und Entschädigungsanspruch**

Durch die oben aufgeführten Schutzmaßnahmen können die Belastungen durch Baulärm zwar reduziert werden. Sie führen jedoch nicht dazu, dass die Richtwerte der AVV Baulärm in allen Bauphasen eingehalten bzw. die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bauphasenweise nicht erreicht oder überschritten wird.

Für tatsächlich verbleibende nachteilige Wirkungen kann in der Abwägungsentscheidung dann auch auf einen grundsätzlichen Entschädigungs- bzw. Ersatzraumanspruch verwiesen werden. Da weitergehende Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar sind, hat die Vorhabenträgerin den betroffenen Eigentümern für die verbleibenden Beeinträchtigungen eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen bzw. auf Wunsch den Anwohnern Ersatzraum zur Verfügung zu stellen:

Für die verbleibenden Beeinträchtigungen, die den Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können, steht den Eigentümern gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld zu (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., IV., Ziffer 5.8).

Die Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle für Entschädigungsansprüche erfolgt vorliegend in Anlehnung an die 24. BImSchV, die im Gegensatz zur AVV Baulärm nicht nur gebietsbezogene Immissionsrichtwerte, sondern vielmehr die Herleitung konkreter und auf die jeweilige Raumnutzung bezogene Innenraumpegel erlaubt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11).

Als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB(A),
- Gewerblich genutzte Räume z.B. Büroräume tagsüber 45 dB(A),
- Schlafräume nachts 30 dB(A).

Auf Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für die üblichen Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2, welche üblich für neuere Fenster sind, nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitung der o.g. Innengeräuschpegel zu erwarten ist. Diese Außengeräuschpegel können daher ebenfalls als Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden. Die Außengeräuschpegel betragen entsprechend der vorgenannten pauschalierenden Annahmen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Raumgeometrien sowie dem jeweiligen Verhältnis zwischen Wand- und Fensterfläche:

- ca. 67 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume
- ca. 72 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume wie Büroräume,
- ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Insgesamt werden hier nachteilige Wirkungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG hinsichtlich der Verlärmung von Innenräumen gebietsunabhängig schließlich bei der Überschreitung der folgenden Geräuschpegel angenommen:

<b>Nutzung</b>	<b>Rglm. Nutzungszeitraum</b>	<b>Geräuschpegel innen in dB(A)</b>	<b>Geräuschpegel außen in dB(A)</b>
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	Tagsüber von 7 – 20 Uhr	40	<b>67</b>
Gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume)	Tagsüber von 7 – 20 Uhr	45	<b>72</b>
Schlafräume	Nachts von 20 – 07 Uhr	30	<b>60</b>

Mit diesem Beschluss wird deshalb eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach für die Tage festgesetzt, an denen der im Rahmen der detaillierten Baulärmprognose des Schalltechnischen Gutachtens und im Zuge der ergänzenden Stellungnahmen vom 23.09.2024

sowie vom 05.12.2024 berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für sonstige gewerblich genutzte Räume wie Büroräume überschreitet.

Ab den gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen kann die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung jedoch nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, sodass den von dem Baulärm betroffenen Anwohnern grundsätzlich spätestens ab diesen Werten Ersatzwohn- bzw. Schlafräum zur Verfügung zu stellen ist.

Die Höhe der Entschädigung ist mit den anspruchsberechtigten Eigentümern zu vereinbaren. Soweit die Anspruchsberechtigten und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde. Der Anspruch entfällt im Übrigen für die Tage bzw. Nächte, an denen Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wird bzw. wurde.

Die Vorhabenträgerin hat den betroffenen Anwohnern ab der Überschreitung der Außengeräuschpegel von 70 dB(A) tags vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen demzufolge das Angebot von Ersatzwohnraum zu unterbreiten:

Denn in verschiedenen Bauphasen verbleiben selbst nach der Auferlegung der oben genannten Schutzmaßnahmen Beeinträchtigungen, die die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Das Rechtsgut der Gesundheit ist von besonderer Schutzwürdigkeit. Vor diesem Hintergrund steht den betroffenen Anwohnern ab Erreichen bzw. Überschreitung der Außengeräuschpegel von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen sowie von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatzwohnraum gegenüber der Vorhabenträgerin zu. Auf Kosten der Vorhabenträgerin können die Betroffenen demnach beispielsweise einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen. Dies wird der Vorhabenträgerin ebenfalls unter Abschnitt A., IV., Ziffern 5.3, 5.4 und 5.7 als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt.

Als bezüglich des Ersatzwohnraumes organisatorische Maßnahme erfolgt eine ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen sowie ihren Anspruch auf Ersatzwohnraum. Hiermit soll den Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einzustellen.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin gegenüber dem vom Baulärm betroffenen Personenkreis eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn besondere Probleme im Zusammenhang mit Geräuschmissionen auftreten.

Die Untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis hat in seiner Stellungnahme keine Bedenken geäußert.

### **1.2.5 Außenwohnbereich**

Im vorgelegten Gutachten ist eine Beurteilung der Lärmsituation im Außenwohnbereich (Terrassen und Balkone) infolge des Schienenlärms erfolgt. Hieraus ergibt sich, dass das Vorhaben zu keiner wesentlichen Änderung der Immissionspegel führt, weil sich die Pegel entweder nicht erhöhen bzw. der Immissionsgrenzwert trotz einer Erhöhung um 1 dB(A) eingehalten wird.

Für Außenwohnbereiche besteht folglich kein Anspruch auf finanzielle Entschädigung.

### **1.3 Gewerbelärm**

Im nahen Umfeld des Vorhabens befinden sich Anlagen, die der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (sog. TA Lärm) unterliegen, beispielsweise das ehemalige Bahnhofsgebäude, welches mittlerweile als kulturelle Einrichtung betrieben wird. Hier finden regelmäßig Veranstaltungen wie Konzerte, Kleinkunst oder Tanzabende statt.

Im Schalltechnischen Gutachten wurde untersucht, ob sich durch das Vorhaben die baulichen Gegebenheiten derart ändern, dass diese auch Einfluss auf die Geräuschsituation haben können, z.B. durch andere Reflexionsbedingungen. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass das Bauvorhaben keine nachteiligen Auswirkungen auf die Geräuschsituation hat, die von Anlagen nach TA Lärm verursacht werden. Die Pegelwerte in der Nachbarschaft bleiben unverändert bzw. werden sogar minimal leiser. Auf die detaillierten Ausführungen in der Schalltechnischen Untersuchung ab Seite 32 ff. wird verwiesen. Daher entstehen durch das Bauvorhaben auch keine Beschränkungen oder negative Auswirkungen auf bestehende Betriebe und Anlagen.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach alledem davon überzeugt, dass das Vorhaben insgesamt mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist.

## **2. Erschütterungen**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch im Hinblick auf die daraus ergebenden Erschütterungsimmissionen zu entscheiden.

### **2.1 Baubedingte Erschütterungen**

Durch die Baumaßnahme entstehen baubedingte Erschütterungen infolge u.a. von Abbrucharbeiten oder dem Einsatz von Vibrationsrammen. Die Arbeiten erfolgen überwiegend tagsüber, teilweise sind jedoch auch Arbeiten in der Nacht vorgesehen.

Bezüglich der Erschütterungsimmissionen liegen (im Gegensatz zur Beurteilung von Lärmimmissionen) keine gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerte vor, jedoch wird zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung regelmäßig auf die Normenreihe der DIN 4150 (Erschütterung im Bauwesen) zurückgegriffen. Die DIN 4150 beinhaltet dabei Anhaltswerte bei deren Einhaltung eine erhebliche Belästigung nicht zu erwarten ist.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu eine Prognose der Baustellenerschütterungen vorgelegt (Planunterlage 9.2 vom 29.01.2024), auf deren Ausführungen verwiesen wird. Das Gutachten kommt im Ergebnis zu der Einschätzung, dass es durch den Einsatz von Vibrationsplatten in der Nachtzeit bei mehreren umliegenden Gebäuden zu Überschreitungen des oberen Anhaltswertes nach DIN 4150-2 durch Erschütterungseinwirkungen kommt.

Dies betrifft folgende Gebäude bzgl. verschiedenen Baumaßnahmen:

Maßnahme „Vibrationsrammen“, Tabelle 17:

- Bahnhofsgebäude (Betondecke und Holzdecke)
- Hohentwielstraße 36 und
- Hohentwielstraße 36/1

Maßnahme „Verdichtungsarbeiten mit Rüttelplatte“, Tabelle 21:

- Hohentwielstraße 32, 34, 36, 36/1 sowie Thorgaustraße 2/4 und Hohentwielstraße 52

Ausweislich Tabelle 8 des Gutachtens (Seite 16) ergibt sich, dass der zeitliche Umfang der Beeinträchtigung bzgl. der Vibrationsrammen eine Nacht umfasst mit effektiver Einsatzzeit von max. 4 Stunden und bzgl. den Verdichtungsarbeiten mit Rüttelplatte beläuft sich die Beeinträchtigung auf insgesamt 5 Nächte.

Gebäudeschäden sind ausweislich des Gutachtens nicht zu erwarten.

Um erhebliche Belästigungen für die Anwohner durch die baubedingten Erschütterungen zu vermeiden bzw. weitestgehend zu minimieren, sieht das Gutachten ein Schutzmaßnahmenkonzept vor. Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Die Vorhabenträgerin hat bei der Durchführung des Vorhabens die Vorschriften der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sowie der DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) im aktueller Stand zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen.

- Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die in Tabelle 1 und Tabelle 6 des Gutachtens zu den Erschütterungswirkungen, Planunterlage 9.2, angenommenen Abstände „Bauverfahren – Gebäude“ eingehalten werden.
- Die bauausführenden Firmen werden vertraglich verpflichtet möglichst erschütterungsarme Bauweisen zu verwenden.
- Die Ausführung des Baugrubenverbau der beiden zu errichtenden Treppenanlagen erfolgt zur Minimierung der bauzeitlichen Erschütterungen mit überschnittenen Bohrpfahlwänden und der Baugrubenverbau neben dem Bahngleis wird durch ein erschütterungsarmes Verfahren (Bohren) hergestellt.
- Die Baustellenzufahrt und die Lagerflächen sind durch häufiges Reinigen sauber zu halten und Schlaglöcher, Spurrillen etc. vermeiden.
- Beim Einsatz von Verdichtungsgeräten (Vibrationsplatten- /Walzen) müssen Verdichtungsgeräte eingesetzt werden, die dem neusten Stand der Technik entsprechen. Die Arbeitsfrequenz sollte nach Möglichkeit in einem Frequenzbereich von unter 35 Hz liegen.
- Während des Anfahrens darf keine Lastübertragung stattfinden (unwuchtfreies An- und Ablaufen), damit Gebäude resonanzen (insb. Deckenresonanzen) nicht angeregt werden.
- Zur Beschränkung der Rammenergie hat die Einbringung der Spundbohlen nur unter Vorbohren zu erfolgen.

In Bezug auf die Gebäude, welche von den Erschütterungswirkungen am meisten betroffen sind (dabei handelt es sich um die Gebäude Hohentwielstraße 32, 34, 36, 36/1 und 52 sowie Thorgaustraße 2/4), hat die Vorhabenträgerin folgende Maßnahmen einzuhalten:

- Die betroffenen Anwohner sind umfassend über die Baumaßnahmen, deren Dauer sowie die temporären Erschütterungswirkungen zu informieren und über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahme aufzuklären.
- Es ist eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können.
- Es hat eine Überwachung der Immissionen des Rammens durch Schwingmessungen in den oben genannten Gebäuden zu erfolgen.
- Für die Dauer der Maßnahmen „Einsatz von Vibrationsrammen“ sowie „Verdichtungsarbeiten mit Rüttelplatte“ mit möglichen Überschreitungen des oberen Anhaltwertes im Nachtzeitraum in der Bauphase wird die Vorhabenträgerin zur Bereitstellung für Ersatzwohnraum für die oben genannten Gebäude verpflichtet.

Die Einhaltung dieser Schutzmaßnahmen wird der Vorhabenträgerin als Nebenbestimmung unter Abschnitt A., IV., Ziffer 5, 5.9 bis 5.12 dieses Beschlusses verbindlich auferlegt.

## **2.2 Anlage- und Betriebsbedingte Erschütterungen**

Relevante anlage- und betriebsbedingte Erschütterungen sind nicht zu erwarten.

## **2.3 Ergebnis**

Durch die von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Maßnahmenkonzepte, zu deren Durchführung die Vorhabenträgerin in diesem Beschluss unter Abschnitt A., IV., Ziffer 5 verpflichtet wird, werden die erwarteten und potentiellen Beeinträchtigungen weitestgehend kompensiert.

Das Landratsamt Bodenseekreis, Sachgebiet Gewerbeaufsicht und Immissionsschutz, hat hierzu in seiner Stellungnahme vom 18.06.2024 keine Bedenken geäußert.

Das Vorhaben ist insgesamt mit den Belangen des Lärmschutzes, des Erschütterungsschutzes sowie dem Schutz vor sonstigen Immissionen vereinbar. Es ist sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine vermeidbaren und unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Immissionen hervorgerufen werden.

## **3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in den §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie in den §§ 14 ff. Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (LNatSchG) geregelt. Diese Vorschriften stellen zwingendes Recht dar, welches nicht der Abwägung unterfällt. Nach Überprüfung der dort genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind. Vermeidbare Beeinträchtigungen unterbleiben. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im Ergebnis durch die Inanspruchnahme von Ökopunkten vollständig kompensiert. Der Beurteilung liegt insbesondere der Landschaftspflegerische Begleitplan in seiner aktuellen Fassung vom 08.11.2024 (Planunterlage 8.1a) zugrunde.

### **3.1 Eingriffe in Natur und Landschaft**

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

Das Vorhaben führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft, diese werden nach Möglichkeit unterlassen. Unvermeidbare Eingriffe werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert. Der ursprüngliche LBP vom 13.03.2024 (Planunterlage 8.1) sowie der LBP - Maßnahmenplan (Planunterlage 8.2) wurden nach der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde erweitert und ergänzt, sodass der aktuelle LBP vom 08.11.2024 (Planunterlage 8.1a), auf dessen Ausführungen verwiesen wird, nun die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt umfassend und nachvollziehbar darstellt.

Eine erneute öffentliche Auslegung des geänderten LBP war nicht erforderlich, da sich durch die Ergänzungen keine erstmaligen oder schwereren Betroffenheiten ergaben, sondern lediglich der LBP um die seitens der Unteren Naturschutzbehörde geforderten Ergänzungen und Präzisierungen der Schutzmaßnahmen erweitert wurde.

Auswirkungen durch das Vorhaben entstehen im Wesentlichen für die Schutzgüter Natur, insbesondere Tiere und Pflanzen, sowie das Schutzgut Boden durch die Flächenbeanspruchung: Auf einem Gehölzstreifen entlang der Hohentwielstraße müssen für die Baumaßnahme Bäume gerodet und Grünflächen überbaut sowie in Pflanzenbestände eingegriffen werden.

Für die Einzelheiten wird auf die bereits unter Abschnitt B., IV. (Umweltauswirkungen) erfolgten Ausführungen sowie die Ausführungen hierzu im LBP (Planunterlage 8.1a, Seite 28 ff.) verwiesen.

### **3.2 Vermeidung und Minimierung**

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt nicht der Abwägung. Sie ist vor dem Hintergrund des Vorsorgeprinzips darauf gerichtet, negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch das Vorhaben von vornherein möglichst gering zu halten, indem solche Auswirkungen völlig vermieden bzw. zumindest soweit möglich minimiert werden.

Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Die Vermeidbarkeit von Beeinträchtigung umfasst jedoch nicht die Möglichkeit, das Vorhaben von vornherein nicht durchzuführen; denn auf diese Weise wäre beinahe jeder Eingriff vermeidbar. Vielmehr ist mit Vermeidbarkeit gemeint, dass das Vorhaben an derselben Stelle ohne diese Beeinträchtigung von Natur und Landschaft realisierbar wäre.

Vorliegend unterbleiben nach der Planung hinsichtlich Natur und Landschaft vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen.

Bei der Planung des Vorhabens wurden umwelt- und naturschutzfachliche Aspekte bereits berücksichtigt und die so gewählte Konzeption enthält bereits Vorkehrungen, die der Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen dienen:

**3.2.1** Bereits in der Planung wurde darauf geachtet vorhandene, möglichst bereits versiegelte oder geschotterte Flächen bevorzugt zu beanspruchen, soweit dies technisch möglich und vertretbar war.

**3.2.2** Bei der Neubeanspruchung von Flächen erfolgte die Auswahl von möglichst geringwertigen Biotopen mit geringem Kompensationsbedarf.

**3.2.3** Die Baustelleneinrichtungen erfolgen ebenfalls soweit möglich weitgehend auf bereits vorhandenen Verkehrsflächen oder sonstigen vorbelasteten Flächen. Hier wurde insbesondere ein Teil der Hohentwielstraße als Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen, um Eingriffe auf dem Gehölzstreifen weitestgehend zu verringern.

**3.2.4** Auf die Entfernung von Leitstrukturen für Fledermäuse soll möglichst weitgehend verzichtet werden: Die in den ersten Planungen vorgesehene Unterbrechung des Gehölzbestandes von über 80 m Länge konnte auf letztlich ca. 30 m reduziert werden.

### **3.2.5 Umweltfachliche Bauüberwachung (Maßnahme 001\_VA-V)**

Es erfolgt eine qualifizierte umweltfachliche Begleitung der Bauarbeiten und die Überwachung der fachgerechten und angemessenen Umsetzung der Schutzvorgaben bzw. der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (sog. ökologische Baubegleitung, Schwerpunkt Natur- und Artenschutz).

Diese Maßnahme wurde nach der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde dahingehend ergänzt, dass die ökologische Baubegleitung (ÖBB) bereits zur Einrichtung der Baustelle eingesetzt wird und die Baustellenprotokolle der ÖBB der Unteren Naturschutzbehörde vorgelegt werden (vgl. LBP, Planunterlage 8.1a vom 08.11.2024, Seite 30).

### **3.2.6 Rekultivierung (Maßnahme 004\_V)**

Es erfolgt eine vollständige Rekultivierung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme mit Ausnahme der Gebüsche entlang der bestehenden Lärmschutzwand. Diese werden im Hinblick auf die anstehend weitere Gestaltung der Ortsmitte Fischbach nicht wieder hergestellt.

### **3.2.7 Ausweisung von Tabubereichen (Maßnahme 005\_V)**

Es werden Schutzvorrichtungen während der Bauzeit für die angrenzenden naturschutzfachlich wertvollen Flächen errichtet, um diese vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen und Beanspruchungen zu schützen.

Entsprechend der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde wird der Vorhabenträgerin als Nebenbestimmung auferlegt, die Lage der Bauzäune entsprechend dem Maßnahmenplan in die Ausführungsplanung zu übernehmen und auf den (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A, IV., Ziffer 1, 1.3)

1.3 Die Lage der Bauzäune entsprechend der Maßnahme 005\_V (Ausweisung von Tabubereichen) ist in die Ausführungsplanung zu übernehmen.

### **3.2.8 Bauwerksbegrünung (Maßnahme 007\_V)**

Eine Bauwerksbegrünung durch Bepflanzung der vorgesehenen Pflanzbeete ist vorgesehen.

Die detaillierte Beschreibung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind den Ausführungen im LBP (Planunterlage 8.1a, Kapitel 3.3 ab Seite 29) zu entnehmen.

Die Untere Naturschutzbehörde teilte in ihrer Stellungnahme vom 18.06.2024 mit, dass die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (wie unter der jeweiligen Maßnahme unter Ziffer 2.2 dargestellt) zu ergänzen sind. Die Vorhabenträgerin stimmt den Änderungen zu und hat diese in die jeweiligen Planunterlagen aufgenommen.

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich. Es verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Natur und Boden. Für keine der prognostizierten Beeinträchtigungen bestehen zumutbare Alternativen, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen. Mit den dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG somit eingehalten.

### **3.3 Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Eine Beeinträchtigung ist nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Es verbleiben durch das Vorhaben unvermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Natur und Boden. Nachteilige Auswirkungen durch das Vorhaben auf das Schutzgut Boden ergeben sich durch den bauzeitlichen Verlust von 188 m<sup>2</sup> krautigen und grasigen Säumen mit randlichem Gehölzaufwuchs für die Herstellung der BE-Flächen und Arbeitsräume (Konflikt B1) sowie von 93 m<sup>2</sup> jungen Gehölzstrukturen für die Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsräume (Konflikt B3). Des Weiteren ergeben sich nachteilige Wirkungen durch den anlagebedingten Verlust von 71 m<sup>2</sup> krautigen und grasigen Säumen für die Herstellung der Treppen- und Aufzugsanlagen (Konflikt B2) und den ebenfalls anlagebedingten Verlust von 395 m<sup>2</sup> heimischen Gehölzstrukturen für die Herstellung der Treppen- und Aufzugsanlagen, sowie der Bushaltestelle mit Zuwegungen (Konflikt B4).

Maßnahmen, die der Kompensation von Beeinträchtigungen dienen, sind mangels aufwertungsfähiger Flächen der Vorhabenträgerin für Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich. Die Kompensation erfolgt aus diesem Grund durch Inanspruchnahme des Ökokontos der Stadt Friedrichshafen (hierzu nachfolgende Ausführung unter Ziffer 3.4).

### **3.4 Einbringung von bevorrateten Kompensationsmaßnahmen im Sinne von § 16 BNatSchG (Ökokonto)**

Mangels möglicher Kompensationsmaßnahmen verbleiben nicht kompensierbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Aus diesem Grund erfolgt eine Kompensation der verbleibenden Beeinträchtigungen mit der Ökokontomaßnahme der Stadt Friedrichshafen „Streuobstwiese in Ettenkirch“ (LBP - Planunterlage 8.1, Seite 32 ff.; Maßnahme 008\_ÖK: Neuanlage einer Streuobstwiese in Ettenkirch).

Bei der Maßnahme handelt es sich um die Neuanlage einer arten- und blütenreichen Streuobstwiese mit Apfel- und Birnbäumen und eines straßenbegleitenden 3 m breiten Blühstreifens. Für eine detaillierte Darstellung der Ökokontomaßnahme wird auf den LBP (S. 32 ff.) verwiesen.

Für die Maßnahme werden 84.627 Wertpunkte generiert. Die Umsetzung der Maßnahme ist bereits erfolgt.

Gemäß § 16 Abs. 1 BNatSchG ist eine Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen zulässig, soweit die in § 16 BNatSchG geregelten Voraussetzungen erfüllt sind. Die Maßnahmen bedürfen nach § 16 NatSchG BW der Zustimmung der Naturschutzbehörde. Das Nähere regelt die Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Anerkennung und Anrechnung vorzeitig durchgeführter Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffsfolgen (Ökokonto-Verordnung – ÖKVO).

Für die genauen Einzelheiten der Bilanzierung wird auf die Ausführungen im LBP (Planunterlage 8.1, Seite 32 ff.) verwiesen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich insgesamt ein Defizit von 9.545 Biotopwertpunkten ergibt. Dieser Ausgleichsbedarf wird dem Ökokonto der Stadt Friedrichshafen entnommen.

Die untere Naturschutzbehörde hat der Bilanzierung in Ökopunkten und somit dem Ausgleich der verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen in Höhe von 9.545 Biotopwertpunkten durch die Inanspruchnahme der Ökokontomaßnahme "Streuobstwiese in Ettenkirch" in ihrer Stellungnahme vom 18.06.2024 zugestimmt.

Die Voraussetzungen des § 9 Ökokonto-Verordnung sind somit erfüllt. Die mit dem Vorhaben verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Ökopunkte kompensiert. Weitere Maßnahmen sind nicht geboten. Im Ergebnis sind alle Eingriffe als vollständig kompensiert anzusehen.

### **3.5 Erforderlichkeit und Angemessenheit der Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG**

Nach § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen. Insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen.

Vorliegend werden keine land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen in Anspruch genommen, sodass die Agrarklausel des § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG dem Vorhaben nicht entgegensteht.

### **3.6 Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen**

Gemäß § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Nach § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG ist der Unterhaltungszeitraum durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger. Die Verpflichtung umfasst die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendig ist.

Mangels zu erfolgreicher Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen besteht auch keine Unterhaltungs- oder Sicherungspflicht.

### **3.7 Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde**

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage von Berichten verlangen.

Um ihrer Überwachungsaufgabe hinsichtlich der auferlegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nachzukommen, hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich und ausreichend, der Vorhabenträgerin mit diesem Beschluss mit einer Nebenbestimmung eine entsprechende Berichtspflicht auch zugunsten der Unteren Naturschutzbehörde aufzuerlegen (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitt A., II., Ziffer 1, Nr. 1.2).

### **3.8 Kompensationsverzeichnis**

Mangels einzutragender Kompensationsmaßnahmen erübrigt es sich, der Vorhabenträgerin die Einpflegung derselben in das Kompensationsverzeichnis (vgl. § 2 Abs. 3 S. 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO)) aufzuerlegen.

### **3.9 Ergebnis**

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Konzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans geeignet, erforderlich und vor allem auch im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft und privater Grundstückseigentümer angemessen, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren und im Übrigen verbleibende Eingriffe vollständig, vorliegend durch Inanspruchnahme von Ökopunkte, zu kompensieren. Die frist- und sachgerechte Umsetzung des Konzepts zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen kann sichergestellt werden durch die Berichtspflicht gegenüber der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde.

### **4. Bodenschutzrechtliche Belange**

Zu den von § 14 Abs. 1 BNatSchG erfassten Eingriffen in Natur und Landschaft gehören auch Eingriffe in das Schutzgut Boden. Insoweit greifen auch beim Schutzgut Boden die Regelungen zur Eingriffsvermeidung und -kompensation nach § 15 BNatSchG. Im Übrigen ist zu beachten, dass es Zielsetzung nach § 1 Satz 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen.

Ausweislich des LBP Erläuterungsberichts (Planunterlage 8.1, S. 20 ff.) liegen innerhalb des Vorhabengebietes keine naturnahen oder auf Grund ihrer Bodenfunktionen schutzwürdigen Böden vor. Es handelt sich ausnahmslos um anthropogen beeinflusste, deutlich veränderte Bodengefüge, welche Wert- und Funktionselemente mit geringer Bedeutung für das Schutzgut Boden darstellen.

Bei dem vorliegenden Vorhaben kommt es hinsichtlich des Schutzgutes Boden zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Flächenbeanspruchung: Zum einen kommt es zu temporären Flächenbeanspruchungen durch die Baumaßnahme (Baustelleneinrichtungsflächen). Diese werden jedoch nach Abschluss der Baumaßnahme wieder vollständig rekultiviert.

Zum anderen tritt durch die Errichtung der Treppen- und Aufzugsanlagen sowie der Bushaltestelle eine Neuversiegelung von ca. 304 m<sup>2</sup> bisher unversiegelter überprägter Vegetationsfläche ein (Konflikt Bo1). Weiterhin werden bisher nur teilversiegelte oder geschotterte Flächen für die Herstellung der Personenunterführung, der Treppen- und Aufzugsanlagen im Umfang von 77 m<sup>2</sup> vollständig versiegelt (Konflikt Bo2).

Die Vollversiegelung bisher teilversiegelter oder geschotterter Flächen führt zu keinem relevanten Wertverlust für das Schutzgut Boden. Der Ersatz der nicht funktional ausgleichbaren Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen durch die Neuversiegelungen erfolgt schutzgutübergreifend durch den Erwerb von Ökopunkten (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B., VII., Ziffer 3., 3.4).

Die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis hat hiergegen keine Einwände erhoben. Die Erstellung und Beachtung des seitens der Unteren Bodenschutzbehörde geforderten Wiederverwendungs- und Entsorgungskonzepts wird der Vorhabenträgerin unter Abschnitt A., IV., Ziffer 4, 4.4 des verfügenden Teils dieses Beschlusses als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt.

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau am Regierungspräsidium Freiburg wies in seiner Stellungnahme vom 14.06.2024 darauf hin, dass sich das Plangebiet im Verbreitungsbereich von Sedimenten der Tettang-Subformation befindet und dass mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind, zu rechnen ist. Überdies sei mit oberflächennahen, saisonalen Schwinden und Quellen des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens zu rechnen. Daher gehe das Landesamt davon aus, dass im Vorfeld des Vorhabens objektbezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt wurden / werden und dass eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung inkl. der Ingenieurbauwerke während der Bauzeit stattfinden werde.

Die Baugrunduntersuchung ist als Unterlage Nr. 11.1 Teil der planfestgestellten Planunterlagen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass eine angemessene ingenieurgeologische Betreuung stattfinden wird (vgl. Zusage unter Abschnitt A., V., Ziffer 1).

## **5. Natura 2000 – Gebiete**

Von dem Vorhaben sind keine sog. Natura 2000 – Gebiete betroffen.

## **6. Gesetzlich geschützte Biotope und sonstige Schutzgebiete**

Von dem Vorhaben sind keine gesetzlich geschützten Biotope nach § 30 BNatSchG, § 33 LNatSchG betroffen. Weiterhin sind keine ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiete betroffen.

## **7. Artenschutzrechtliche Prüfung**

### **7.1 Allgemeines**

Unabhängig von der Anwendbarkeit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG ist für im Wirkraum des Vorhabens vorkommende, nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie für Vogelarten nach Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie zu prüfen, ob durch das Vorhaben die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Die §§ 44 und 45 BNatSchG beinhalten die für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens relevanten Vorschriften. Diese Vorschriften stellen zwingendes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verbietet es demgegenüber u.a., wild lebende Tiere streng geschützter Arten während der für die Arterhaltung sensiblen Phasen wie die Fortpflanzungs- und Überwinterungszeit, erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung ist dann anzunehmen, wenn sich dadurch der Erhaltungsstand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Das sog. Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG untersagt es, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Vorab ist festzuhalten, dass es sich bei den mit dem jetzigen Vorhaben verbundenen Eingriffen um Eingriffe handelt, die im Sinne von § 15 BNatSchG zulässig sind. Dann aber liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines solchen Eingriffs ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor, wenn andere besonders geschützte Arten betroffen sind, die nicht europäische Vogelarten, in den Anhängen IV Buchstabe a oder IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführte Arten sind. Dies bedeutet, dass eine Prüfung der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG in Bezug auf die vorgenannten anderen besonders geschützten Arten nicht veranlasst ist.

Für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften nach § 44 und § 45 BNatSchG wurde ein Artenschutzfachbeitrag (Planunterlage 8.4 mit Stand vom 13.03.2024) vorgelegt. Dieser wurde infolge den Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde ergänzt (Planunterlage 8.4a vom 08.11.2024).

Dieser beruht im Wesentlichen auf den Ergebnissen der im März 2023 und Januar 2024 erfolgten faunistischen Erhebungen der Artengruppen Fledermäuse, Vögel und Reptilien (vgl. Kapitel 2.1 und 2.2 des Artenschutzfachbeitrages).

## **7.2 Methode der Bestandserfassung**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Vorhabenbereich vorkommenden Arten, die über § 44 BNatSchG geschützt werden, und ihrer Lebensräume voraus (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07 – Rn. 54). Die konkreten Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe richten sich dabei nach den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall und der Art und Ausgestaltung des Vorhabens. Der individuenbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür benötigt sie jedenfalls Daten, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen.

Nur in Kenntnis dieser Fakten kann die Planfeststellungsbehörde beurteilen, ob Verbotstatbestände erfüllt sind.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung stützt sich auf die zunächst Anfang März 2023 erfolgte Referenzbegehung zur Einschätzung der Habitataignung und der darauffolgenden zwischen März 2023 und Januar 2024 erfolgten faunistischen Erhebungen (vgl. hierzu Seite 16 f. und Seite 23 f. der Planunterlage 8.4a).

Der Untersuchungsraum ist der Abbildung 2 auf Seite 7, Planunterlage 8.4a zu entnehmen.

Die Planfeststellungsbehörde hält den Artenschutzfachbeitrag für in sich schlüssig und nachvollziehbar. So wurden insbesondere die Lebensräume mit ihrer Vegetationsausstattung im Untersuchungsgebiet, die potenziell vorkommenden verschiedenen Arten sowie denkbare Eingriffe durch das geplante Vorhaben dargestellt und berücksichtigt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen mit diesem Beitrag in ausreichendem Umfang die für die artenschutzrechtliche Beurteilung erforderlichen artenschutzfachlichen Erkenntnisse vor. Auch die Naturschutzbehörden oder Umweltverbände haben den Umfang und die Methodik der artenschutzfachlichen Erhebungen zu diesem Vorhaben nicht beanstandet.

### **7.3 Vermeidungsmaßnahmen**

Der Artenschutzfachbeitrag geht im Ergebnis davon aus, dass bei konsequenter Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen für keine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie europäische Vogelarten gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Als Vermeidungsmaßnahmen sind vorgesehen:

#### **Maßnahme 001\_VA-V Umweltfachliche Bauüberwachung**

Für die umweltfachliche Begleitung der Bauarbeiten und die Überwachung der fachgerechten und angemessenen Umsetzung der Schutzvorgaben wird eine Umweltfachliche Bauüberwachung (Schwerpunkt Natur- und Artenschutz) eingesetzt.

#### **Maßnahme 002\_VA Bauzeitbeschränkung (Brutvögel)**

Die Bauzeit für die Baufeldfreimachung (Rodung von Gehölzen und Abschieben der Vegetation) wird gem. dem in § 39 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 BNatSchG vorgegebenen Zeitraum von 1. Oktober bis 28. Februar beschränkt. Das Entfernen der Vegetationsschicht durch Mähen, Mulchen, oberflächliches Abschieben der Vegetation und soweit erforderlich oberirdisches Abschneiden von Gehölzjungwuchs, ist zeitgleich zum Zeitraum der Gehölzrodungen durchzuführen.

#### **Maßnahme 003\_VA Vergrämung Zauneidechse**

Es erfolgte die Vergrämung der Zauneidechsen im Vorfeld der Baumaßnahme zwischen Anfang März und Ende Mai 2025. Zur Verhinderung der Abwanderung der Tiere zurück in

Richtung des Baufeldes erfolgt die Aufstellung von Amphibienschutzzäune nach örtlicher Angabe durch die Umweltfachliche Bauüberwachung. Rechtzeitig vor Baubeginn, spätestens bis Ende August 2025, erfolgt die Nachkontrolle und ggf. das Abfangen verbliebener Tiere.

Auf die Forderung der Unteren Naturschutzbehörde hin erfolgt die Vergrämung nicht erst Ende, sondern bereits Anfang März (vgl. Planunterlage 8.1a, LBP Erläuterungsbericht vom 08.11.2024 sowie Planunterlage 8.3a, Maßnahmenplan).

Weiterhin forderte die Untere Naturschutzbehörde die Lage der Amphibienschutzzäune in dem Maßnahmenplan des LBP zu ergänzen sowie sowohl die Fläche für Vergrämung als auch die Lage der Amphibienschutzzäune in die Pläne der Ausführungsplanung zu übertragen und in den Plänen die Ausführungszeiträume der jeweiligen Arbeiten zu benennen.

Die Lage der Amphibienschutzzäune wurde daraufhin ergänzend in den Maßnahmenplan des LBP eingetragen (vgl. Planunterlage 8.3a vom 08.11.2024).

Die Eintragung der Fläche für die Vergrämung der Zauneidechse, die Lage der Amphibienschutzzäune sowie die Ausführungszeiträume der jeweiligen Arbeiten in die Ausführungsplanung zu übernehmen, wird der Vorhabenträgerin unter Abschnitt A., IV., Ziffer 2., 2.2 des Beschlusses verbindlich als Nebenbestimmung auferlegt.

Ergänzend wurde seitens der Unteren Naturschutzbehörde angeregt Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatstruktur anzulegen, wie z. B. Totholzhaufen, Aufbringen von grabefähigem Material zur Eiablage. Dies sollte entlang der Bahnlinie und wo möglich auch auf den zur Rekultivierung vorgesehenen Flächen umgesetzt werden. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin geplant, auf einer ca. 12 m<sup>2</sup> großen Fläche Totholz- und Sandhäufen anzulegen und entsprechend den LBP angepasst (vgl. Planunterlage 8.1a, LBP Erläuterungsbericht sowie Planunterlage 8.3a, LBP Maßnahmenplan).

Die Maßnahme wird auf Flächen der DB InfraGO umgesetzt, welche der vorübergehenden Inanspruchnahme zugestimmt hat. In den Planunterlagen zum Grunderwerb sind die Fläche bereits mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme belastet, sodass es hier keiner Ergänzung bedurfte.

### **Maßnahme 006\_VA Insektenfreundliche Beleuchtung**

Als weitere Vermeidungsmaßnahme ist vorgesehen, dass die geplante Beleuchtungsanlage im Zusammenhang mit der Fußgängerunterführung in insektenfreundlicher Ausführung erfolgt. Dies erfolgt durch den Einsatz insektenverträglicher Leuchtmittel (keine kurzwelligeren (blauen) Lichtanteile) mit Lichtfarbe von 2200 Kelvin (Amber Light). Weiterhin werden durch Gehäuse mit Richtcharakteristik unnötige Lichtemissionen vermieden. Eine möglichst niedrige Anbringung verhindert eine weite Abstrahlung in die Umgebung. Weiterhin erfolgt der Einbau von Zeitschaltuhren, Dämmerungsschaltern und Bewegungsmeldern.

Die ursprüngliche Formulierung „vorzugsweise Lichtfarbe von 2200 Kelvin (Amber Light)“ wurde aufgrund der Forderung der Unteren Naturschutzbehörde in die nun planfestgestellte Fassung „ist mit“ ersetzt.

Die Untere Naturschutzbehörde forderte in ihrer Stellungnahme zunächst, dass die Anzahl der Leuchten und deren Standorte noch zu konkretisieren und zu ergänzen seien. Die Vorhabenträgerin erwiderte hierauf, dass dies erst im Zuge der Ausführungsplanung möglich bzw. sinnvoll sei. Nach Rücksprache mit der Unteren Naturschutzbehörde wird als Nebenbestimmung unter Abschnitt A., IV., Ziffer 2., 2.3 verbindlich festgelegt, dass die Vorhabenträgerin verpflichtet wird, im Rahmen der Maßnahme 006\_Insektenfreundliche Beleuchtung die Anzahl der Lampen und deren Standorte im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu konkretisieren und festzulegen.

Die seitens der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis geforderten Anpassungen der Vermeidungsmaßnahmen wurden im aktuellen LBP übernommen (vgl. Planunterlage 8.4a und Planunterlage 8.3a).

Die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis stimmte den Änderungen und insgesamt dem Maßnahmenkonzept mit E-Mail vom 25.07.2024 zu.

Die für den Naturschutz zuständige Abteilung 5 des Regierungspräsidiums Tübingen äußerte keine Bedenken.

## **7.4 Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatschG**

### **7.4.1 Avifauna**

#### Lokale Population

Aufgrund der erfolgten vier Begehungen sowie einer erfolgten Kontrolle auf Höhlenbäumen wurden insgesamt 17 Arten im Untersuchungsraum nachgewiesen. Von drei Arten (Amsel, Mönchsgasmücke und Buchfink) konnten Brutnester nachgewiesen werden. Ein Rotmilan überquerte das Untersuchungsgebiet während einer Begehung in größerer Höhe.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot)

Zwar besteht während der Baufeldfreimachung die potentielle Gefahr für einzelne Tiere durch den Rückschnitt der Gehölze und der Saumvegetation, da diese ggf. als Bruthabitat genutzt werden. Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot lässt sich jedoch durch die Beschränkung der Bauzeit für die Baufeldfreimachung (Maßnahme 002\_Va) vermeiden.

Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist daher nicht gegeben.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatschG (Störungsverbot)

Durch die Bauzeitbeschränkung für Brutvögel (Maßnahme 002\_VA) kann eine Störung während der Brut- und Aufzuchtzeiten verhindert werden. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot liegt nicht vor.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG (Schädigungsverbot)

Durch das Vorhaben wird in Gehölzstrukturen eingegriffen, sodass möglicherweise mit einem kleinflächigen Verlust bzw. der Entwertung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Brutvögeln zu rechnen ist. Jedoch stehen Ausweichhabitate im engen räumlichen Zusammenhang und in ausreichendem Umfang zur Verfügung, sodass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht als erfüllt anzusehen ist.

#### **7.4.2 Reptilien**

Die Zauneidechse ist in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet und gehört folglich zu den europarechtlich streng geschützten Arten.

#### Lokale Population

Aufgrund vier erfolgten Begehungen im Jahr 2023 wurden insgesamt vier adulte Zauneidechsen und ein Jungtier nachgewiesen.

#### Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot)

Als Bewertungsmaßstab für die Erfüllung des Verbotstatbestandes ist die signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos unter Berücksichtigung eines entsprechenden Konzeptes zur Vermeidung der Tötung anzusetzen.

Im Zuge der Baumaßnahme wird teilweise in Lebensräume der Zauneidechse eingegriffen. Jedoch kann vorliegend durch die Vermeidungsmaßnahmen 001\_VA-V (Umweltfachliche Bauüberwachung) sowie 002\_VA (Bauzeitbeschränkung) und vor allem durch die Maßnahme 003\_VA (Vergrämung) gewährleistet werden, dass eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ausgeschlossen werden kann. Die Anlage des Vorhabens selbst schafft weiterhin kein zusätzliches Verletzungs- oder Tötungsrisiko.

Ein Verstoß gegen das Tötungs- bzw. Verletzungsverbot aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG kann somit insgesamt vermieden werden.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatschG (Störungsverbot)

Ein Verstoß gegen das Störungsverbot ist mithin nicht gegeben.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG (Schädigungsverbot)

Es ist auszuschließen, dass der Erhaltungszustand der Zauneidechsen sich durch das Vorhaben verschlechtert: Zwar ist baubedingt mit einem Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten von potentiell vorhandenen Einzelindividuen der Zauneidechse zu rechnen. Da je-

doch sowohl die Funktionserfüllung im räumlichen Zusammenhang möglich ist, und andererseits die Eingriffsflächen nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder besiedelt werden können, wird der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

### **7.4.3 Fledermäuse**

#### Lokale Population

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 12 Fledermausarten nachgewiesen. Dabei handelt es sich um mehrere Arten aus der Gattung der Mausohren, einzelne Arten aus der Gattung der Zweifarbfledermäuse und Breitflügelfledermäuse, zwei Arten der Gattung Abendsegler, vier Arten der Gattung der Zwergfledermäuse und um die Art Braunes Langohr. Nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 lit. b) BNatSchG i. V. m. Anhang IV lit. a) der FFH-Richtlinie gelten alle auf dem Gebiet der Europäischen Union heimischen Fledermaus-Arten als streng geschützte Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse.

#### Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot)

Die Gehölze entlang der Bahnlinie werden von den Fledermäusen in verschiedenen Höhenstufen als Leitstruktur und Jagdraum genutzt.

Durch die geplante Rodung des Gehölzstreifens sowie die geplante Ausleuchtung entsteht die potentielle Gefahr, dass strukturgebunden fliegende Fledermausarten oder junge unerfahrene Tiere die sichere Flugstraße verlassen und die Bahnstrecke in niedriger Höhe queren. Die Folge ist eine potenzielle Erhöhung des Verletzungs- oder Tötungsrisikos.

Durch die Reduzierung der Entfernung von Gehölzbestandes von ursprünglich geplanten 80 m Länge auf nunmehr lediglich 30 m Länge konnte die Unterbrechung des Gehölzbestandes als Leitstruktur wesentlich verringert und nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde die Leitstruktur für die Fledermäuse somit erhalten werden.

Die geplante Anlage und deren Betrieb schaffen kein zusätzliches Verletzungs- oder Tötungsrisiko. Ein Verstoß gegen das Tötungs- bzw. Verletzungsverbot lässt sich jedoch durch die Maßnahme 001\_VA-V sowie 006\_VA vermeiden, sodass über das allgemeine Lebensrisiko hinaus keine Tiere verletzt oder getötet werden.

Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt somit nicht vor.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

Zwar werden potentiell vorhandene Einzelquartiere von Fledermäusen durch die Baumaßnahme infolge von Staub- und Schadstoffimmissionen sowie durch Erschütterungen und Beunruhigungen beeinträchtigt. Allerdings handelt es sich um lediglich temporäre Einzelquartiere und es ist davon auszugehen, dass es sich lediglich um einen Teil einer potentiell vorhandenen, zerstreuten Population handelt, sodass nicht mit einer erheblichen Störung

im Sinne einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu rechnen ist.

Eine Erfüllung des Verbotstatbestandes ist nicht gegeben.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Schädigungsverbot)

Es werden keine Quartiere von Fledermäusen zerstört. Weiterhin können Verluste von dauerhaften Winter- und Wochenstubenquartieren sowie von temporären Quartieren von Einzeltiere innerhalb der Baumaßnahme ausgeschlossen werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist somit nicht erfüllt.

### **7.5 Ergebnis**

Das Gesamtergebnis des Artenschutzfachbeitrages geht davon aus, dass bei konsequenter Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Eine Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher nicht notwendig.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde werden die artenschutzrechtlichen Belange daher in ausreichendem Umfang berücksichtigt und stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

### **7.6 Geschützte Pflanzenarten**

Ausweislich des Artenschutzfachbeitrages sind von dem Vorhaben keine nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Pflanzenarten betroffen.

## **VIII. Öffentliche Belange**

### **1. Wasserrechtliche Belange**

Zu berücksichtigen sind darüber hinaus die Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Die Erläuterungen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen befinden sich in der Planunterlagen 10 - Wassertechnische Untersuchung. Der Neubau der Bahnunterführung am Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach steht nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen der Wasserwirtschaft im Einklang.

#### **1.1 Oberflächengewässer**

Von dem Vorhaben sind keine Oberflächengewässer betroffen.

Der nächstgelegene Oberflächenwasserkörper ist das ca. 480 m westlich gelegene Fließgewässer „Brunnisach“. Das Bodenseeufer verläuft ca. 650 m südlich. Ein direkter Eingriff in die beiden Gewässer erfolgen nicht.

Die untere Wasserbehörde wies in ihrer Stellungnahme vom 18.06.2024 darauf hin, dass die Stadt Friedrichshafen zur Zeit Starkregengefahrenkarten für das gesamte Stadtgebiet erstelle. Vorliegend könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Unterführung in einer Hauptbahn für Starkregenabfluss liege. Da die exakten Fließtiefen und endgültigen Bahnen noch nicht vorlägen, werde empfohlen, die Planung mit dem zuständigen Büro abzustimmen, um durch eine entsprechende bauliche Anpassung Überflutungen der Unterführung reduzieren oder vermeiden zu können. Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass die bauliche Ausführung so erfolgen wird, dass Überflutungen soweit wie technisch möglich reduziert werden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist den seitens der Unteren Wasserbehörde vorgetragenen Bedenken damit in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

## **1.2 Grundwasser**

Ausweislich der seitens der Vorhabenträgerin übermittelten wassertechnischen Untersuchung (Planunterlage 10) sind keine erheblichen Eingriffe ins Grundwasser zu erwarten.

Eingriffe in das Grundwasser erfolgen durch den Baugrubenverbau, welcher als das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer im Sinne von § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erlaubnispflichtig ist sowie durch die ggf. erfolgenden Grundwasserentnahmen, die bei einem undichtem Baugrubenverbau in sehr geringen Mengen bis zur Abdichtung des Baugrubenverbaus erfolgen (gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG, vgl. Planunterlage 10, Seite 7 f.). Diese Eingriffe sind jedoch als nicht erheblich einzuschätzen, insbesondere sind keine Grundwasserabsenkungen (bspw. für das Unterführungsbauwerk) erforderlich. Weiterhin sind Einwirkungen auf den Grundwasserfluss und die Grundwasserneubildungsrate nicht zu erwarten.

Die diesbezüglichen wasserrechtlichen Anträge wurden seitens der Vorhabenträgerin gestellt (vgl. Planunterlage 10, Seite 7). Gemäß § 19 Abs. 1 WHG ist die Planfeststellungsbehörde zuständig für die Erteilung der Erlaubnis oder Bewilligung bzgl. Wasserbenutzungen durch ein Planfeststellungsvorhaben. Die Entscheidung wird gem. § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde getroffen.

Die Untere Wasserrechtsbehörde erteilte mit E-Mail vom 26.08.2024 ihre Zustimmung zu den Anträgen auf Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse. Als Nebenbestimmung wird der Vorhabenträgerin wie von der Unteren Wasserrechtsbehörde gefordert unter Abschnitt A., IV., Ziffer 3 dieses Beschlusses Folgendes auferlegt:

- Das bei der Bauwasserhaltung anfallende Grundwasser ist über einen Absetzcontainer in den Mischwasserkanal einzuleiten.
- Für die Einleitung in den Mischwasserkanal ist im Vorfeld von der Stadt Friedrichshafen, Eigenbetrieb Stadtentwässerung, die Zustimmung einzuholen und die Einleitmenge sowie die Einleitgrenzwerte abzustimmen.

Die Untere Wasserbehörde forderte zudem in ihrer Stellungnahme vom 18.06.2024, dass es unverzüglich beim Amt für Wasser- und Bodenschutz des Landratsamtes Bodenseekreis anzuzeigen sei, sollte im Zuge der Bauarbeiten Grundwasser erschlossen werden. Dies wird der Vorhabenträgerin unter Abschnitt A., IV., Ziffer 3.1 als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt.

Die Planfeststellungsbehörde schätzt bei der Einhaltung der oben genannten Nebenbestimmungen die Eingriffe ins Grundwasser bzw. dessen Gefährdung daher insgesamt als nicht erheblich ein und erteilt der Vorhabenträgerin unter Abschnitt A., II. dieses Beschlusses die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde sind die Belange des Grundwassers umfassend berücksichtigt worden.

### **1.3 Abwasser**

Die Untere Wasserbehörde teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass einer Einleitung des während der Bauzeit anfallenden Abwassers in das Fließgewässer „Brunnisach“ über die Regenwasserkanalisation nicht zugestimmt werden könne. Das Abwasser sei vielmehr aufgrund seiner voraussichtlichen Verschmutzung sowie zum Schutz der Schmutzfangzelle am Ende des Regenwasserkanals der Mischwasserkanalisation zuzuführen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen sei das anfallende Niederschlagswasser wie geplant über den vorhandenen Regenwasserkanal abzuleiten.

Die Vorhabenträgerin sagte daraufhin zu, das während der Bauzeit anfallende Schmutzwasser vor der Einleitung in die Brunnisach über einen ausreichend groß dimensionierten Zwischencontainer zu führen und damit zu reinigen. Durch diese Schutzvorkehrungen könnten nach Einschätzung der Vorhabenträgerin die Bedenken der Unteren Wasserbehörde ausgeräumt werden und unter dieser Bedingung einer Einleitung in die Brunnisach zugestimmt werden.

Die Untere Wasserbehörde erwiderte hierauf, dass die oben beschriebene Behandlung des anfallenden Abwassers vor Einleitung in den Regenwasserkanal einer wasserrechtlichen Genehmigung bedürfe. Die Vorhabenträgerin und die untere Wasserbehörde kamen daraufhin überein, dass hinsichtlich der Entwässerung der Bahnunterführung das anfallende Oberflächenwasser dem städtischen Mischwasserkanal zugeführt werden soll, sowohl während der Bauzeit als auch im Anschluss. Von der ursprünglich geplanten Einleitung in den Regenwasserkanal und damit in ein Gewässer wurde daher in Abweichung von der Planunterlage 10 (Wassertechnische Untersuchung) Abstand genommen, sodass eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht mehr zu erteilen ist.

Der Vorhabenträgerin wird unter Abschnitt A., IV., Ziffer 3., 3.4 dieses Beschlusses verbindlich auferlegt, sämtliches anfallendes Oberflächenwasser sowie das anfallende Sickerwasser dem städtischen Mischwasserkanal / Schmutzwasserkanal zuzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, weist in seiner Stellungnahme vom 27.06.2024 darauf hin, dass bezüglich der Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem Bereich von Eisenbahn-Betriebsanlagen in das öffentliche Kanalnetz (städtische Regenwasserleitungen) die Vorgaben des Abwasserbeseitigungspflichtigen zu beachten seien.

Die Beachtung dieser Forderung wird der Vorhabenträgerin unter Abschnitt A., IV., Ziffer 8., 8.4 dieses Beschlusses als verpflichtende Nebenbestimmung auferlegt.

#### **1.4 Wasserrahmen-Richtlinie**

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 01.07.2015 (Az. C 461/13) ist die Beachtung der Zielvorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zwingende Vorgabe für die Zulassung von Vorhaben. Sofern Oberflächenwasserkörper oder Grundwasserkörper durch ein Vorhaben betroffen sind, ist zur Zulassung eines Projektes zu prüfen, ob eine Verschlechterung der Wasserkörper ausgeschlossen ist (Verschlechterungsverbot) und einer fristgerechten Erreichung eines guten Zustandes nicht entgegensteht (Zielerreichungs- bzw. Verbesserungsgebot).

Das Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1, § 44 Satz 1 und § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG gilt auch bei Zulassungen in anderen als wasserrechtlichen Verfahren. Dies gilt insbesondere in Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, in denen auch über wasserrechtliche Belange entschieden wird, ohne dass daneben wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen erforderlich sind. Eine Verschlechterung liegt vor, wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 27 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 oder der §§ 44, 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG erfüllt sind. Bezugspunkt für das Verschlechterungsverbot ist der Oberflächen- bzw. Grundwasserkörper.

Vorliegend war ursprünglich geplant das anfallende Oberflächenwasser in den Regenwasserkanal und damit in das Fließgewässer „Brunnisach“ einzuleiten. Nach Rücksprache mit der Unteren Wasserrechtsbehörde wurde hiervon jedoch Abstand genommen und stattdessen erfolgt eine Zuführung zum städtischen Mischwasserkanal (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 1., 1.3). Eine Betroffenheit des Fließgewässers „Brunnisach“ ist daher nicht mehr gegeben. Ein Fachbeitrag WRRL ist daher nicht erforderlich.

Das Referat 52 (Gewässer und Boden) am Regierungspräsidium Tübingen sowie die untere Wasserbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis äußerten bezüglich der Wasserrahmen - Richtlinie keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Als Ergebnis kann insgesamt festgehalten werden, dass das Vorhaben zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Wasserschutzes im Einklang steht.

## **2. Verkehrliche Belange**

Verkehrliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Polizeipräsidium Ravensburg teilte in seiner Stellungnahme vom 07.05.2024 mit, dass aus verkehrspolizeilicher Sicht keinerlei Einwände gegen das Vorhaben bestünden.

Das Landratsamt Bodenseekreis regte in seiner Stellungnahme vom 18.06.2024 hinsichtlich der Belange von Radfahrenden eine beidseitige Fahrradabstellmöglichkeit an sowie die Anbringung einer Schiebehilfe an den Treppen. Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die vorgeschlagenen Anlagen nicht Teil des Vorhabens sind, da es sich lediglich um eine Fußwegeunterführung handelt; der Radverkehr werde weiterhin über den bereits vorhandenen Bahnübergang geführt.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wird den verkehrlichen Belange in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

## **3. Schutzgut Luft und Klima sowie Schutzgut Landschaft**

### **3.1 Schutzgut Luft und Klima**

Die Träger öffentlicher Aufgaben haben gemäß § 13 Abs. 1 des Klimaschutzgesetzes (KSG) den Zweck des Bundes-Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Nach § 7 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) hat die öffentliche Hand im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung beschlossenen Ziele bestmöglich zu berücksichtigen.

Mögliche Auswirkungen auf das globale Klima durch das Vorhaben können infolge der Realisierung des Vorhabens selbst, also den Bau des Fußweges und der Eisenbahnüberführung, hervorgerufen werden als auch durch den nachfolgenden Betrieb. Konkrete Auswirkungen des einzelnen Vorhabens auf den globalen Klimawandel sind nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand schwer zu quantifizieren.

Es entstehen baubedingt CO<sup>2</sup>-Emissionen, die jedoch im Hinblick auf die geringe Größe des Vorhabens als nicht erheblich einzuschätzen sind. Zudem werden die bauzeitlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft und Klima durch die zu erwartende Staub- und Abgasemissionen durch Abbrucharbeiten und Materialtransporte nach dem Stand der Technik und durch organisatorische Maßnahmen auf ein unabdingbares Maß reduziert. Die davon ausgehenden Beeinträchtigungen sind im Hinblick auf die bestehenden Vorbelastungen durch Straßen- und Bahnverkehr als untergeordnet einzustufen. Anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Klima sind ausgeschlossen, da durch den Bau eines Fuß- und

Radweges nicht mit hinzukommenden CO<sup>2</sup>-Emissionen zu rechnen ist und es infolge der Realisierung des Vorhabens nicht zu einer Erhöhung des Bahnverkehrs kommt. Die zusätzlichen Flächenversiegelungen infolge des Vorhabens können für das Schutzgut aufgrund der relativ geringen Flächengröße insgesamt als unerheblich bewertet werden.

Demgegenüber ist zu beachten, dass durch das Vorhaben die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr verbessert wird und die hierdurch gesteigerte Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs langfristig zu positiven Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft führt.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach alledem davon überzeugt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima und Luft zu erwarten sind.

### **3.2 Schutzgut Landschaft**

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind ebenfalls nicht gegeben. Das Landschafts- bzw. Ortsbild ist geprägt durch innerstädtische Mischbebauung, Gewerbeflächen und Parkplätze sowie Wohnbebauung, den ehemaligen Bahnhof Fischbach, einem Gastronomiebetrieb und die Bahnlinie mit den Gehölzen entlang der Bahnstrecke. Das Ortsbild wird durch das Vorhaben, insbesondere durch die Minimierung des Gehölzverlustes, nicht wesentlich verändert. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde führt das Vorhaben nicht zu einer erheblichen dauerhaften Veränderung des Landschaftsbildes, sodass der Belang des Landschaftsbildes der Maßnahme nicht entgegensteht.

### **4. Kampfmittelbeseitigung**

Die Vorhabenträgerin hat eine Kampfmittelauswertung/Luftbildauswertung vom 22.11.2004 vorgelegt (Planunterlage 12). Demnach besteht links vom Bahngleis, im südwestlichen Bau- feld ein Kampfmittelverdacht. Ausweislich der durchgeführten Luftbildauswertung ist der Gleisbereich selbst sowie der Bereich der Hohentwielstraße gleisrechts freigegeben. Vor Baubeginn wird vorsondiert und bei Verdachtsfällen der Kampfmittelbeseitigungsdienst eingeschaltet. Die hierbei in Rede stehenden Flächen liegen außerhalb der Gleise (vgl. Kampfmittelgutachten, Planunterlage 12). Weiterhin werden die Aushubarbeiten von einem Mitarbeiter eines Kampfmittelbeseitigungsunternehmens begleitet.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg am Regierungspräsidium Stuttgart (KMBD) hat in seiner Stellungnahme vom 22.05.2024 darauf hingewiesen, nur auf Antrag tätig zu werden.

Die Vorhabenträgerin erwiderte hierauf, dass entsprechende regelgerechte Untersuchungen zur Belastung des Baubereichs mit Kampfmitteln veranlasst wurden (vgl. Planunterlage 12) und die vom KMBD angeregten Erkundungen rechtzeitig vor Baubeginn durchgeführt werden (vgl. Zusage unter Abschnitt A., V., Ziffer 3).

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist dem Belang hierdurch ausreichend Rechnung getragen.

## **5. Altlasten und Abfallwirtschaft**

Das Vorhaben ist mit den Belangen Altlasten und Abfallwirtschaft vereinbar.

Die Vorhabenträgerin hat eine in der Planunterlage 11.1 (Baugrundgutachten) unter Abschnitt 3.4 befindliche Abfalltechnische Untersuchung durchführen lassen. Hierbei wurden zur abfalltechnischen Charakterisierung von Aushubmaterial Bodenproben entnommen und Hinweise auf Altlastenverdachts- und Kontaminationsflächen festgestellt. Aufgrund dessen sieht die Vorhabenträgerin vor, das Aushubmaterial entsprechend seiner Belastung fachgerecht bereitzustellen, zu deklarieren und ggf. zu entsorgen.

Die untere Abfallrechtsbehörde weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass darauf zu achten sei, den Anfall von Abfall (vorliegend vermutlich vorwiegend Bodenaushub) zu minimieren und einen Erdmassenausgleich anzustreben. Für den Fall, dass dies nicht möglich ist, sei zu beachten, dass ab dem 01.01.2024 grundsätzlich verwertbare Böden nicht mehr auf Deponien verbracht werden können (§ 7 Abs. 3 Deponieverordnung - DepV). Fallen belastete mineralische Abfälle an, die kein Boden sind (z. B. teerhaltiger Asphalt, Bauschutt, Kriegsschutt), sei die Entsorgung mit der Unteren Abfallrechtsbehörde im Landratsamt Bodenseekreis abzustimmen. Weiter weist die untere Abfallrechtsbehörde darauf hin, dass seit dem 01.08.2023 für die Entsorgung von mineralischen Abfällen (Recycling und Böden) in technischen Bauwerken (wie z. B. Straßen, Gebäude, etc.) die Analytik und die darauf basierende Einstufung nach den Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung (die den bis dahin in BW geltenden „Diehlmann-Erlass“ ablöst) gilt. Bisherige Untersuchungen sind nicht mehr anwendbar, da die ErsatzbaustoffV nun andere Untersuchungsmethoden vorsieht. Sollen mineralische Abfälle (Recycling und Böden) außerhalb von technischen Bauwerken entsorgt werden (z. B. in Verfüllungen, etc.) sind die dafür vorgesehenen Abfälle nach den Anforderungen der ebenfalls ab dem 01.08.2023 geltenden BBodSchV zu analysieren und einzustufen.

Überdies weist die Untere Abfallrechtsbehörde darauf hin, dass entsprechend § 2 Abs. 4 LKreiWiG die öffentliche Hand Bauleistungen so planen und ausschreiben soll, dass -soweit möglich- geeignete und gütegesicherte Recyclingbaustoffe, insbesondere als Schüttmaterial, Material für Tragschichten, etc., gleichberechtigt mit Baustoffen herkömmlicher Art angeboten werden können. Ist dies nicht möglich, sind die Gründe dafür zu dokumentieren.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die einschlägigen Vorschriften einzuhalten. Die Einhaltung dieser Zusage und die Forderungen der Unteren Abfallrechtsbehörde werden ihr unter Abschnitt A., IV., Ziffer 4. als verbindliche Nebenbestimmungen auferlegt.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist dem Belang „Altlasten und Abfall“ somit ausreichend Rechnung getragen und steht dem Vorhaben nicht entgegen.

## **6. Forstwirtschaftliche Belange**

Forstwirtschaftliche Belange werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Insbesondere werden keine Waldflächen beansprucht. Sowohl die höhere Forstbehörde als auch die Untere Forstbehörde erhoben gegen das Vorhaben keinerlei Einwände.

## **7. Landwirtschaft**

Die Belange der Landwirtschaft sind durch das Vorhaben nicht betroffen, da eine konkrete Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nicht erfolgt und auch keine sonstigen Beeinträchtigungen landwirtschaftlich genutzter Flächen durch das Vorhaben gegeben sind.

## **8. Raumordnung**

Belange der Raumordnung sind nicht betroffen.

Insbesondere erhob das für die Raumordnung zuständige Referat 21 am Regierungspräsidium Tübingen keine Einwendungen gegen das Vorhaben. Ebenso äußerte das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg keine Bedenken.

## **9. Denkmalschutz**

Die sog. „Bodenseegürtelbahn“ unterliegt als geschützte Sachgesamtheit dem § 2 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG). Weiterhin stellt das ehemalige Empfangsgebäude des Haltepunktes Friedrichshafen-Fischbach ein in die Denkmalliste eingetragenes Kulturdenkmal i. S. d. § 2 DSchG dar.

Das Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart teilte in seiner Stellungnahme vom 31.07.2024 mit, dass das Vorhaben das Kulturdenkmal „Bodenseegürtelbahn“ (Bahntrasse / Gleiskörper als auch den Bahnhof) tangiere. Da jedoch das Vorhaben das geschützte Empfangsgebäude des Bahnhofes nicht direkt berühre, bestünden diesbezüglich keine Bedenken. Der direkte Eingriff in den Bahnkörper durch die Untertunnelung sei weiterhin im Hinblick auf die Gesamtstrecke minimal, sodass auch diesbezüglich keine Einwände bestünden.

Darüber hinaus verweist das Landesamt für Denkmalpflege auf die Einhaltung der §§ 20 und 27 DSchG.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde konnte den Belangen des Denkmalschutzes durch die Nebenbestimmung unter Abschnitt A, Ziffer IV., 6. des Beschlusses in ausreichendem Umfang Rechnung getragen werden.

## **10. Belange der Eisenbahn**

Das Vorhaben ist bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen sowie Zusagen mit den Belangen der Eisenbahn vereinbar.

Es wurde weder seitens der Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg noch seitens des Verkehrsministeriums (Referat 37, Regionale Schieneninfrastruktur, Eisenbahnwesen) Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

### **10.1 Eisenbahn-Bundesamt**

Das Eisenbahn-Bundesamt (im Folgenden: EBA) äußerte in seiner Stellungnahme vom 17.05.2024 einige Bedenken und Forderungen gegenüber dem Vorhaben:

Das EBA teilte zum einen mit, dass entgegen der Angaben im Erläuterungsbericht nicht nur das zweite Gleis in Fischbach wiederhergestellt werden soll, sondern die Elektrifizierung seitens des Landes Baden-Württemberg vorgesehen sei. Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die Elektrifizierung bei der Planung Berücksichtigung gefunden hat.

Weiter weist das EBA darauf hin, dass die Sicherheitsabstände zu den Gleisanlagen nach der DGUV Vorschrift 72 sind nicht nur nach Fertigstellung, sondern auch während der Bauphase (Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen) einzuhalten seien. Im Übrigen sei auch sicherzustellen, dass bei der Realisierung der Planung weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird. Überdies fordert das EBA in seiner Stellungnahme, dass die betrieblichen Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs auf das Notwendigste beschränkt werden. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die betrieblichen Einschränkungen auf das absolute Mindestmaß zu reduzieren.

Das EBA teilte letztlich mit E-Mail vom 24.07.2024 mit, dass kein weiterer Klärungsbedarf bestehe.

Die seitens der Vorhabenträgerin gemachte Zusagen werden ihr im verfügbaren Teil dieses Beschlusses unter Abschnitt A., IV., Ziffer 8 als verbindliche Nebenbestimmungen auferlegt.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wird hierdurch den Interessen des EBA ausreichend Rechnung getragen.

### **10.2 Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg**

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) teilte in seiner Stellungnahme vom 06.06.2024 mit, dass aktuell der Ausbau der Bodenseegürtelbahn zusammen mit der Elektrifizierung geplant werde, was auch den Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach betreffe. Dies sei bei dem Vorhaben zu berücksichtigen. Somit müsse beispielsweise der Aufgang der Personenunterführung zu dem Bahnsteig so errichtet werden, dass dieser nach Fertigstellung des Projekts zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn den Bahnsteig sinnvoll barrierefrei erreicht werden könne. Weiterhin solle das Vorhaben aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen Weiche und Bahnsteig eine mögliche Bahnsteigverlängerung des bestehenden Bahnsteigs 1 berücksichtigen und nicht verhindern. Weiterhin müsse der neugeplante Bahnsteig 2 später in der benötigten Baulänge herzustellen sein.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu, dass die vorgesehene Elektrifizierung der Bahnstrecke bei der Planung bereits berücksichtigt wurde. Die vorgetragene Bahnsteigverlängerung hingegen stelle bis dato keine konkrete Planung dar, dennoch stehe das Vorhaben der angedachten Bahnsteigverlängerung nicht entgegen.

Die NVBW nahm mit Schreiben vom 31.07.2024 ergänzend dahingehend Stellung, dass die Planungen zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn am 31.03.2023 vorgestellt worden seien und durch das vorliegende Vorhaben in keinster Weise beeinträchtigt werden dürften.

Dies sagt die Vorhabenträgerin zu und diese Zusage wird ihr unter Abschnitt A., V., Ziffer 5. dieses Beschlusses verbindlich auferlegt.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher überzeugt, dass die Planungen zur Elektrifizierung sowie zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn durch das vorliegende Vorhaben nicht tangiert werden und ausreichend Berücksichtigung gefunden haben.

### **10.3 Deutsche Bahn AG**

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien (als von DB InfraGO AG bevollmächtigtes Unternehmen, im Folgenden: DB InfraGO AG) teilt in ihrer Stellungnahme vom 17.06.2024 mit, dass dem Vorhaben nur eingeschränkt zugestimmt werden könne. Folgende Einwände und Forderungen wurden vorgetragen:

10.3.1 Der Zeitschiene zur Umsetzung der Maßnahme könne nicht zugestimmt werden, da die Maßnahme insbesondere bzgl. der Sperrpausen mit der DB InfraGO AG abgestimmt werden müsse.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass bereits im so genannten Bündelungsgespräch vom 23.11.2023 die Sperrpausen für die gegenständliche Maßnahme von den zuständigen Stellen von DB InfraGO AG bestätigt worden seien und verweist diesbezüglich auf die Auszüge aus dem Protokoll sowie die Teilnehmerliste des Termins vom 23.11.2023. Das o.g. Besprechungsprotokoll vom 23.11.2023 der DB Netz AG liegt der Planfeststellungsbehörde vor und hierauf wird ausdrücklich Bezug genommen.

Die DB InfraGO AG präziserte ihren Einwand in der weiteren Korrespondenz dahingehend, dass eine Festlegung der Gleissperrzeiten nicht im Planfeststellungsbeschluss oder den dazu planfestgestellten Unterlagen erfolgen könne. Dies sei ausschließlich im Rahmen der im Regelprozess mit der DB InfraGO AG erfolgenden Abstimmungen festzulegen.

Nach Rücksprache mit der Einwenderin und der Vorhabenträgerin wird diesem Einwand mit der Nebenbestimmung unter Abschnitt A., IV., Ziffer 7., 7.4 Rechnung getragen.

10.3.2 Weiterhin trägt die Einwenderin vor, dass die Maßnahme dem Eisenbahnkreuzungsgesetz inklusive dem Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung

unterliege. Die Festlegung der Eigentumsgrenzen / -zuständigkeiten müssten mit der DB InfraGO AG abgestimmt werden. Überdies fordert sie den Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung sowie einer Krananweisung. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass dies den gesetzlichen Vorgaben entspreche und somit ohnehin berücksichtigt werde.

Der Vorhabenträgerin wird als verbindliche Nebenbestimmung unter Abschnitt A., IV., Ziffer 7., 7.1 dieses Beschlusses auferlegt, mit der DB InfraGO AG eine Kreuzungsvereinbarung mit Regelungen zur Durchführung, Kostentragung und zur Ablösung der Erhaltungskosten der Eisenbahnüberführung an die DB InfraGO AG abzuschließen. Außerdem wird ihr vorsorglich der Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung und einer Krananweisung auferlegt.

10.3.3 Die Einwenderin fordert, dass die gesamte Eisenbahnüberführung in das Eigentum und die Erhaltungslast der DB InfraGO AG übergeht. Eine dementsprechende Berichtigung des Bauwerksverzeichnisses sei daher erforderlich. Dies begründet sie dahingehend, dass eine Aufteilung des Eigentums und der Erhaltungslast an der Eisenbahnüberführung § 14 des EKrG widerspreche.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin nochmals die Planunterlagen überprüft und festgestellt, dass die Darstellung im Bauwerksverzeichnis dahingehend falsch ist, als dass die Teile der Eisenbahnüberführung, die sich auf städtischen Grund befinden, die Stadt Friedrichshafen als Eigentümerin ausweisen. Die Planunterlage 4 „Bauwerksverzeichnis“ wurde daraufhin dahingehend geändert, dass die DB InfraGO AG auch für diese Teile der EÜ künftige Eigentümerin wird. Somit entspricht die Zuordnung des Eigentums § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) (vgl. Planunterlage 4a, Bauwerksverzeichnis vom 23.08.2024).

10.3.4 Die Einwenderin fordert für die Trennung der Aufgangsbauwerke von der Eisenbahnüberführung die Herstellung von Fugen zwischen der Eisenbahnüberführung und dem jeweils anschließenden Aufgangsbauwerk.

Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass diese Trennung in den Planungen bereits vorgesehen und dargestellt ist, teilt jedoch mit, dass die Darstellung der Trennfugen der Bauwerke auch in den Planunterlagen ergänzt wird (vgl. Übersichtslageplan, Planunterlage 2.3a und Lageplan, Planunterlage 3.1a sowie Planunterlage 3.1.2a - Längsschnitt K´ - K und Querschnitt).

10.3.5 Die Einwenderin vertritt zudem die Auffassung, dass der Eintrag einer Grunddienstbarkeit für den Weg – wie im Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan vorgesehen – nicht erforderlich ist, da eine Duldungspflicht nach § 4 EKrG gegeben ist, und fordert eine Berichtigung des Grunderwerbsverzeichnisses und des Grunderwerbsplans.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist für die Eintragung einer Grunddienstbarkeit für den Weg kein rechtlicher Anspruch der Vorhabenträgerin gegeben, sodass die Einwenderin hierzu nicht verpflichtet werden konnte. Auf diesen Hinweis der Planfeststellungsbehörde hin hat die Vorhabenträgerin daraufhin die Planunterlage 5.1a – Grunderwerbsverzeichnis und 5.2a - Grunderwerbsplan angepasst.

10.3.6 Die Einwenderin fordert die Einhaltung geltender Richtlinien der Bahn wie beispielsweise Ril 804, VVBau sowie der VVBau(Ste) ebenso die Planung und den Bau von bahnzugelassenen Planern und Baufirmen. Dies sagt die Vorhabenträgerin zu. Die Einhaltung dieser Zusage wurde ihr unter Abschnitt A., IV., Ziffer 7., 7.2 dieses Beschlusses verbindlich auferlegt.

10.3.7 Die seitens der DB InfraGO AG geforderte Sicherung der im Vorhabengebiet befindlichen 50 Hz Leitungen während der gesamten Bauphase wurde der Vorhabenträgerin verbindlich auferlegt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., IV., Ziffer 7., 7.3.2).

10.3.8 Die Einwenderin fordert weiterhin die Überwachung der Gleisanlage, da in unmittelbarer Nähe ein Verbau eingebracht werde. Sollte eine Rückverankerung des Verbaus auf Bahngelände erforderlich werden, müsse dies mit der DB InfraGO AG abgestimmt werden. Die Hinterfüllbereiche müssten zudem richtlinienkonform ausgebildet werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Forderung nach Gleisüberwachung in der Ausführungsplanung mittels eines Gleismonitoring zu beachten. Die Beachtung der übrigen formulierten Hinweise werden zugesagt. Die Beachtung dieser Zusagen werden der Vorhabenträgerin unter Abschnitt A., IV., Ziffer 7., 7.3.3 sowie 7.3.4.) verbindlich auferlegt.

10.3.9 Hinsichtlich der Übergabe des Bauwerks an die DB AG fordert die Einwenderin die Erstellung und Übergabe aller Bestandsunterlagen, die Rückführung der Bestandsunterlage in die Systeme der Bahn sowie die Lieferung aller Informationen und Unterlagen für die Aufnahme des Bauwerks in technische Anlagenwirtschaft. Dies wird unter Abschnitt A., IV., Ziffer 7., 7.3.1 verbindlich festgelegt.

10.3.10 Die Einwenderin weist im Übrigen darauf hin, dass sich im Plangebiet Fernmeldekabel und TK-Anlagen sowohl der DB InfraGO AG als auch der Vodafone GmbH befinden sowie, dass mit erdverlegten Bahnhofskabeln zu rechnen sei. Daher sei eine örtliche Einweisung in die Kabeltrasse vor Baubeginn erforderlich und die Forderungen des Kabelmerkblattes der DB AG einzuhalten. Die diesbezügliche Zusage der Vorhabenträgerin wird ihr verbindlich auferlegt (Abschnitt A., IV., Ziffer 7., 7.3.5).

10.3.11 Unter Abschnitt A., IV., Ziffer 7., 7.3.6 dieses Beschlusses wird die Vorhabenträgerin verpflichtet bzgl. der weiteren Planungen in enger Abstimmung mit dem

Netzbezirk Ulm zu stehen (beispielsweise betreffend Kabelumverlegung, Sicherung von Kabel und LST Anlagen u. ä.).

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind somit die Belange der Eisenbahn insgesamt hinreichend berücksichtigt. Ihnen wird vor allem durch die im Beschluss festgelegten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

### **11. Kommunale Belange**

Die kommunalen Belange werden durch das Vorhaben nicht tangiert.

## **IX. Private Belange**

### **1. Private Einwender**

Von Privatpersonen wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine Einwendungen erhoben.

### **2. Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben**

Die Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben teilte mit E-Mail vom 19.06.2024 mit, dass zwar grundsätzlich keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, jedoch darum gebeten werde, dass die von der Baustelle betroffenen Gewerbebetriebe im östlichen Bereich anschließend an das Bahnhofsgelände rechtzeitig über den Baubeginn und den Fortlauf der Baustellen informiert werden, damit Kunden und Zulieferer informiert und betriebseigene Verkehre entsprechend geplant werden können.

Die Vorhabenträgerin sagt verbindlich zu, die betroffenen Betriebe weiterhin rechtzeitig bzgl. der Baumaßnahme zu informieren (vgl. unter Abschnitt A., V., Ziffer 2).

### **3. Belange der Leitungsträger**

#### **3.1 Telekom Deutschland GmbH**

Die Telekom Deutschland GmbH teilte in ihrer Stellungnahme vom 17.06.2024 mit, dass sich im Plangebiet Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom befänden. Sollten Änderungen an den Telekommunikationslinien durch das Bauvorhaben erforderlich werden, solle hierüber mindestens 3 Monate vor Baubeginn informiert werden. Weiterhin sei bei der Bauausführung darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich sei. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweiggästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung

vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland sei zudem zu beachten.

Die Vorhabenträgerin sagt dies verbindlich zu (vgl. Zusage unter Abschnitt A., V. Ziffer 4 dieses Beschlusses).

### **3.2 Vodafone GmbH**

Die Deutsche Bahn wies in ihrer Stellungnahme ausdrücklich darauf hin, dass sich im Bereich der Maßnahme Anlagen / Kabel der Vodafone GmbH befänden. Die Vodafone GmbH wurde im Verfahren beteiligt, äußerte sich jedoch nicht im Anhörungsverfahren.

Die Belange sonstiger Leitungsträger sind nicht betroffen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist den Belangen der IHK sowie der Leitungsträger in ausreichendem Umfang Rechnung getragen worden.

## **X. Gesamtwägung und Ergebnis**

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange gelangt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben dem Gebot einer gerechten Abwägung entspricht und daher der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden konnte.

Das planfestzustellende Vorhaben vermag die angestrebte verkehrliche Zielsetzung zu erfüllen. Die Planung vermindert die Trennwirkung des Ortsteils Fischbach durch die Bahnlinie und schafft eine neue Erschließungsmöglichkeit für den Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach als wichtige Station des öffentlichen Personennahverkehrs. Weiterhin trägt das Vorhaben zu einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes bei.

Andere im Verfahren geprüfte Varianten kamen insbesondere wegen teilweiser umfangreicheren Eingriffe in das Schutzgut Natur und Boden oder die Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaftsbild nicht in Betracht. Auch der Belang der Komfortabilität für Nutzende sowie der städtebauliche Aspekt sprechen für die gewählte Variante.

Der Planung stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die Planung einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen hinreichend Rechnung.

Dies gilt vor allem bezüglich des Belanges Immissionsschutz. Das Vorhaben ist nicht nur mit den Belangen des Verkehrslärmschutzes, sondern darüber hinaus auch mit den Belangen des Schutzes vor Erschütterungen sowie sonstigen Immissionen vereinbar. Durch die

geplanten Maßnahmen sind keine vermeidbaren und unzumutbaren betrieblichen Immissionen zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass das Vorhaben während der Realisierung der Baumaßnahmen erhebliche lärmbezogene Auswirkungen für die betroffenen Anlieger hat: Während der vierzehnmonatigen Bauzeit kommt es teilweise zu erheblichen Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm sowie teilweise auch zur Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung und somit zu einer Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch. Das umfangreiche Maßnahmenkonzept gewährleistet jedoch, dass die Beeinträchtigungen der Betroffenen infolge von Baulärm so weit wie möglich reduziert werden. Darüber hinaus wird den Betroffenen bezüglich den verbleibenden nachteiligen Wirkungen ein Ersatzraumanspruch bzw. ein Entschädigungsanspruch zugesprochen.

Auch wenn dieses Maßnahmenkonzept nicht dazu führt, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm vollumfänglich eingehalten werden bzw. dass es zu keiner Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung kommt, ist an dieser Stelle zu berücksichtigen, dass es sich hierbei um zeitlich begrenzte, vorübergehende Lärmeinwirkungen handelt.

Durch den Neubau der Fußgängerunterführung kommt es mithin es zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation für die umliegenden Gewerbebetriebe.

Hinsichtlich des Belanges Natur sind mit der Realisierung des Vorhabens durchaus Eingriffe verbunden, insgesamt bleiben diese jedoch so gering wie möglich. Eine andere Planungsvariante, die mit weniger Eingriffen die verfolgten Ziele ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Weiterhin werden die artenschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten: Durch die vorgesehenen Maßnahmen ist gewährleistet, dass die besonders und streng geschützten Arten nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Die artenschutzrechtlichen Belange wurden daher zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in ausreichendem Maße berücksichtigt und stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Vorhaben beeinträchtigt zwar durch Neuversiegelungen die Belange des Bodenschutzes: Durch die Umsetzung des Vorhabens kommt es zur Neuversiegelung von einer ca. 381 m<sup>2</sup> umfassenden Fläche. Hierdurch entstehen zwar dauerhafte Funktionsverluste beim Schutzgut Boden. Für das hierdurch entstehende Kompensationsdefizit erfolgt die Kompensation mit der Ökokontomaßnahme der Stadt Friedrichshafen „Streuobstwiese in Ettenkirch“. Jedoch schätzt die Planfeststellungsbehörde diese Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf die vollständige Kompensation durch die Ökokonto Maßnahme, als nicht in dem Umfang als gravierend ein, als dass es der Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen würde.

Das Vorhaben ist mit dem Belang Landschaftsbild vereinbar. Zwar wird der Belang Landschaftsbild bauzeitlich beeinträchtigt. Dies ist jedoch temporär begrenzt und wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht als erheblich angesehen.

Durch das Vorhaben erfolgt keine Inanspruchnahme von privatem Eigentum. Die Belange der Leitungsträger und der Eisenbahn sowie der Industrie- und Handelskammer wurden zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in ausreichendem Maße in den festgesetzten Nebenbestimmungen und Zusagen berücksichtigt und stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Durch das Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt sind weiterhin die Belange der Land- und Forstwirtschaft, Luft und Klima, des Denkmalschutzes sowie das Schutzgut Wasser. Ebenfalls keine Auswirkungen hat das Vorhaben auf verkehrliche Belange sowie den Belang Altlasten und Abfall.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zum Neubau des Fußgängerweges in Form einer Eisenbahnüberführung beim Haltepunkt Friedrichshafen-Fischbach.

Insgesamt kann daher dem Antrag der Stadt Friedrichshafen als Vorhabenträgerin entsprechen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens eingearbeitet worden sind, sowie mit den in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt werden.

## **XI. Begründung der Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 4 Abs. 1 Landesgebührengesetz (LGebG). Die Vorhabenträgerin ist nach § 10 Abs. 1 des Landesgebührengesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr befreit. Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht erfüllt. Die Auslagenentscheidung folgt aus § 14 LGebG.

## **C. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG**

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Sigmaringen mit Sitz in Sigmaringen eingelegt werden.

## **D. HINWEISE**

Die Klage muss nach § 82 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG:

Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffene Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

Ebenhoch  
Oberregierungsrätin