



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

ABTEILUNG WIRTSCHAFT, RAUMORDNUNG, BAU-, DENKMAL- UND GESUNDHEITSWESEN

Planfeststellungsbeschluss

für den

**Ausbau und die Elektrifizierung der
Münstertalbahn zwischen Bad Krozingen
über Staufen bis Münstertal**

Freiburg im Breisgau, 23. Juli 2012

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
A. Entscheidung	
I. Tenor	2
II. Maßgaben, Nebenbestimmungen	6
1. Kommunale Belange	6
2. Naturschutz, Landschaftspflege, Flurneuordnung	6
3. Bodenschutz, Abfall	7
4. Wasser, Abwasser	7
5. Denkmalpflege	8
6. Leitungsträger	8
7. Verkehr	12
8. Landeseisenbahnaufsicht	12
9. Belange des Eisenbahn-Bundesamtes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes	15
10. Bauausführung	17
11. Private Belange/Werkhalle Staufen und Bahnhofsbereich	17
III. Zusagen	18
IV. Entscheidung über Einwendungen	18
B. Gründe	
1. Verfahren	19
2. Erforderlichkeit	21
3. Umweltverträglichkeitsprüfung	23
4. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange	24
4.1 Raumordnung und Landesplanung	24
4.2 Kommunale Belange	25
4.3 Belange des Landkreises Breisgau Hochschwarzwald	25
4.4 Immissionsschutz/Schall	25
4.5 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	26
4.6 und 4.7 Landwirtschaftliche Belange	27
4.8 und 4.9 Flurneuordnung und Forstwirtschaft	28
4.10 Belange des Bodenschutzes, Altlasten, Abfall und Abwasserbeseitigung/Regenwasserbehandlung	29
4.11 Straßenwesen und Verkehr	30
4.12 Belange des Denkmalschutzes	30
4.13 Bauzeitliche Beeinträchtigungen	30
4.14. Belange der öffentlichen Versorgung und Dienstleistung	30
4.15 Sonstige öffentliche Belange	31
4.16 Private Belange und Einwendungen	31
5. Gesamtabwägung	108
6. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit	110

Regierungspräsidium Freiburg
Az.:24-3826/179

79098 Freiburg i. Br., den 23.07.2012
Kaiser-Joseph-Straße 167
Bearbeiter: Herr Kowohl
Telefon: 0761/208-1089

Planfeststellung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Münstertalbahn zwischen Bad Krozingen über Staufen bis Münstertal

Das Regierungspräsidium Freiburg erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

I.

Tenor mit festgestellten Planunterlagen

1.

Der Plan für den Ausbau und die Elektrifizierung der Münstertalbahn zwischen Bad Krozingen und Münstertal wird mit folgenden Maßgaben planfestgestellt

2.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Planunterlagen:

(Gemäß Antrag vom 22.05.2012 wurden geänderte Unterlagen zur Teilplanfeststellung eingereicht, die jeweils zusätzlich mit Kleinbuchstabe a bezeichnet sind)

1a Erläuterungsbericht

2 Übersichtskarte

1:50.000

3a Übersichtslageplan

1:10.000

4 Querschnitte

4.1 Regelquerschnitte der Bahnanlagen

4.1.1 Regelquerschnitt Ausbau Bahnsteige

1:20

4.1.2 Regelquerschnitt Dammverbreiterung von km 2,2+10 bis 2,4+10

1:20

4.1.3 Regelquerschnitt Bahnkörper mit Oberleitung

1:100

4.1.4 Signalansicht (Regelquerschnitt Hauptsignal)

1:25

4.2 Regelquerschnitte der Maßnahmen an Bahnübergängen

4.2.1 BÜSA Bad Krozingen Batzenbergstraße bei km 1,6+51	1:50
4.2.2 BÜSA Bad Krozingen Lohfeld bei km 3,0+85	1:50
4.3 Besondere Querschnitte	
4.3.1 Bahnhof Staufen - Hausbahnsteig	1:20
4.3.2a Bahnhof Staufen - Außenbahnsteig	1:20
4.3.3 Haltepunkt Staufen Süd	1:20
4.3.4 Haltepunkt Dietzelbach	1:20
4.3.5 Bahnhof Münstertal (Schwarzwald) - Kombiniertes Bahn-/Bussteig	1:20
4.3.6 Querschnitt Bahnkörper mit Oberleitung Ol-Mast 2-10 km 2,6+85	1:100
5 Lagepläne der Einzelmaßnahmen	
5.1 Lagepläne der Personenverkehrsanlagen	
5.1.1a Bahnhof Bad Krozingen	1:500
5.1.2 Haltepunkt Bad Krozingen Ost	1:500
5.1.3 Haltepunkt Oberkrozingen	1:500
5.1.4a Bahnhof Staufen	1:500
5.1.5a Haltepunkt Staufen Süd	1:500
5.1.6 Haltepunkt Etzenbach	1:500
5.1.7a Haltepunkt Dietzelbach	1:500
5.1.8a Haltepunkt Hof (Münstertal)	1:500
5.1.9a Bahnhof Münstertal (Schwarzwald)	1:500
5.2 Lagepläne zu Maßnahmen an Bahnübergängen	
5.2.1 Neubau BÜSA Bad Krozingen Batzenbergstraße bei km 1,6+51:	
5.2.1.1a Kreuzungsplan	1:200
5.2.1.2a Schleppkurvenplan	1:200
5.2.2 Aufhebung BÜ Bad Krozingen Lohfeld I bei km 2,6+06	1:200
5.2.3 Neubau BÜSA Bad Krozingen Lohfeld bei km 3,0+85	1:200
5.2.4 Aufhebung BÜ Bad Krozingen Lohfeld III bei km 3,3+90	1:200
5.2.5 Umbau BÜSA Staufen Krozinger Straße bei km 4,6+32	1:200
5.2.7a Umbau BÜSA Staufen Bahnhofsweg bei km 5,0+98	1:200
5.2.9 Umbau BÜSA Staufen Promenadenweg bei km 0,1+87	1:200
5.2.9 Umbau BÜSA Staufen Neumagenstraße bei km 0,2+24	1:200
5.2.10 Umbau BÜSA Staufen Wettelbrunner Straße bei km 0,3+65	1:200
5.2.11 Umbau BÜSA Staufen Krichelweg bei km 0,9+98 und Umbau BÜSA Staufen Münstertäler Straße bei km 1,0+28:	
5.2.11.1a Kreuzungsplan	1:200
5.2.11.2a Schleppkurvenplan	1:200
5.2.12 Neubau BÜSA Staufen Neumagenbrücke bei km 2,1+95	1:200
5.2.13 Aufhebung BÜ Staufen Höllenberg bei km 2,7+27	1:200
5.2.14a Neubau BÜ Untermünstertal Dummessmatten bei km 3,9+24	1:200
5.2.15 Aufhebung BÜ Untermünstertal Etzenbach IV bei km 4,0+52	1:200
5.2.16 Umbau BÜSA Untermünstertal Dietzelbach bei km 4,3+68:	
5.2.16.1a Kreuzungsplan	1:200
5.2.16.2a Schleppkurvenplan	1:200
5.2.17 Neubau BÜSA Untermünstertal Hasengrund I bei km 4,7+26:	
5.2.17.1a Kreuzungsplan	1:200
5.2.17.2a Schleppkurvenplan	1:200
5.2.18a Umbau BÜ Untermünstertal Hasengrund II bei km 4,8+87	1:200
5.2.19 Aufhebung BÜ Untermünstertal Hasengrund III bei km 5,0+16	1:200
5.2.20 Umbau BÜSA Untermünstertal Breitmatte bei km 5,2+10:	
5.2.20.1 Kreuzungsplan	1:200
5.2.20.2 Schleppkurvenplan	1:200
5.3 Oberleitungslagepläne	
5.3.0 Symbole für Ober- und Speiseleitung (3 Blatt)	ohne
5.3.1 Oberleitungslageplan umfassend 15 Blatt mit den Bezeichnungen	
91487-EbsL-4000-MO Oberleitungslageplan Strecke 9433 km 0,021 - 0,530	1:1000
91487-EbsL-9433-AA Oberleitungslageplan Strecke 9433 km 0,530 - 1,408	1:1000
91487-EbsL-9433-AB Oberleitungslageplan Strecke 9433 km 1,408 - 2,308	1:1000

91487-EbsL-9433-AC Oberleitungslageplan Strecke 9433 km 2,308 - 3,196	1:1000
91487-EbsL-9433-AD Oberleitungslageplan Strecke 9433 km 3,196 - 4,061	1:1000
91487-EbsL-9433-AE Oberleitungslageplan Strecke 9433 km 4,061 - 4,875	1:1000
91487-EbsL-9433-AF_AE1 Oberleitungslageplan Strecke 9433 km 4,875 - 5,265 und Strecke 9434 km 0,079 - 0,124	1:1000
91487-EbsL-9434-AA_AE1 Oberleitungslageplan Strecke 9434 km 0,124 - 0,641	1:1000
91487-EbsL-9434-AB_AE1 Oberleitungslageplan Strecke 9434 km 0,641 - 1,088	1:1000
91487-EbsL-9434-AC Oberleitungslageplan Strecke 9434 km 1,088 - 1,899	1:1000
91487-EbsL-9434-AD Oberleitungslageplan Strecke 9434 km 1,899 - 2,396	1:1000
91487-EbsL-9434-AE Oberleitungslageplan Strecke 9434 km 2,396 - 3,268	1:1000
91487-EbsL-9434-AF Oberleitungslageplan Strecke 9434 km 3,268 - 4,132	1:1000
91487-EbsL-9434-AG Oberleitungslageplan Strecke 9434 km 4,132 - 5,004	1:1000
91487-EbsL-9434-AH Oberleitungslageplan Strecke 9434 km 5,004 - 5,808	1:1000
5.4 Lagepläne der Oberbau-, Gleisbau- und Wegebaumaßnahmen	
5.4.1 Spurplanänderung Bf Bad Krozingen Wiederinbetriebnahme Abstellgleise	1:1000
5.4.2 Staufen Neumagenbrücke Dammverbreiterung km 2,2+10 bis 2,4+10	1:500
6 Höhenpläne	
6.1 BÜSA Bad Krozingen Batzenbergstraße bei km 1,6+51	
6.1.1 Höhenplan Achse 2 - Wirtschaftsweg östlich der Bahn	1:200/1:20
6.1.2 Höhenplan Batzenbergstraße/Wirtschaftsweg	1:200/1:20
6.1.3 Höhenplan Achse 2 - Wirtschaftsweg westlich der Bahn	1:200/1:20
6.2 Haltepunkt Staufen Süd	
6.2.1a Höhenplan Achse 55 Krichelnweg	1:500/1:50
7 Bauwerkspläne	
7.1 Schalthäuser für Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik	
7.1.1 Bahnhof Staufen Betonschaltheus	1:40
7.1.2 Bahnhof Münstertal (Schwarzwald) Betonschaltheus	1:40
7.2 Schalthäuser für Bahnübergangssicherungsanlagen	
7.2.1 Betonschaltheus in Rechteckbauform für BÜ-Sicherungsanlagen	1:25
7.4 Anprallschutz für Oberleitungsmast	
7.4.1 Systemskizze Anprallschutz für Oberleitungsmast	1:100
7.5 Ergänzende Pläne zur Oberleitungsanlage	
7.5.1 Erfassungsblatt für Erdungs- und Rückleitungsverhältnisse	
7.5.2 Kettenwerkstabelle	
7.5.3 Schematischer Schaltplan Bf Bad Krozingen	ohne
7.5.4 Schematischer Schaltplan Bf Staufen	ohne
8 Bauwerksverzeichnis	
9 Grunderwerbsverzeichnis	
9.1 Grunderwerbsverzeichnis Stadt Bad Krozingen	
9.2a Grunderwerbsverzeichnis Stadt Staufen	
9.3a Grunderwerbsverzeichnis Gemeinde Münstertal	
10 Grunderwerbspläne	
10.1.0 Bahn-km 0,0+00 bis km 0,5+00	1:1000
10.1.1 Bahn-km 0,5+00 bis km 1,4+00	1:1000
10.1.2 Haltepunkt Bad Krozingen Ost	1:500
10.2.1 Bahn-km 1,4+00 bis km 2,3+00	1:1000
10.2.2a BÜSA Bad Krozingen Batzenbergstraße bei km 1,6+51	1:200
10.2.3 Haltepunkt Oberkrozingen	1:500
10.3.1 Bahn-km 2,3+00 bis km 3,2+00	1:1000
10.3.2 BÜSA Bad Krozingen Lohfeld bei km 3,0+85	1:200
10.4 Bahn-km 3,2+00 bis km 4,0+00	1:1000
10.5.1 Bahn-km 4,0+00 bis km 4,8+50	1:1000
10.5.2 BÜSA Staufen Krozinger Straße bei km 4,6+32	1:200
10.6a Bahnhof Staufen	1:500
10.7.1 Bahn-km 0,1+00 bis km 0,6+50	1:1000
10.7.2 BÜSA Staufen Promenadenweg bei km 0,1+87 und Staufen Neumagenstraße bei km 0,2+24	1:200

10.7.3 BÜSA Staufen Wettelbrunner Straße bei km 0,3+65	1:200
10.8.1a Haltepunkt Staufen Süd	1:500
10.8.2a BÜSA Staufen Krichelweg bei km 0,9+98 und Staufen Münstertäler Straße bei km 1,0+28	1:200
10.9 Bahn-km 1,0+50 bis km 1,9+00	1:1000
10.10.1 Bahn-km 1,9+00 bis km 2,4+00	1:1000
10.10.2 BÜSA Staufen Neumagenbrücke bei km 2,1+95	1:200
10.10.3 Staufen Neumagenbrücke Dammverbreiterung km 2,2+10 bis 2,4+10	1:500
10.11 Bahn-km 2,4+00 bis km 3,2+50	1:1000
10.12a Bahn-km 3,2+50 bis km 4,1+50	1:1000
10.13.1a Bahn-km 4,1+50 bis km 5,0+00	1:1000
10.13.2a Haltepunkt Dietzelbach	1:500
10.13.3a BÜSA Untermünstertal Dietzelbach bei km 4,3+68	1:200
10.13.4a BÜSA Untermünstertal Hasengrund I bei km 4,7+26	1:200
10.14 BÜSA Untermünstertal Breitmatte bei km 5,2+10	1:200

12 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

12.0 Erläuterungsbericht

12.1 Bestands- und Konfliktpläne

12.1.1 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 0,0+00 bis km 0,5+00	1:1000
12.1.2 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 0,5+00 bis km 1,4+00	1:1000
12.1.3 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 1,4+00 bis km 2,3+00	1:1000
12.1.4 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 2,3+00 bis km 3,2+00	1:1000
12.1.5 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 3,2+00 bis km 4,0+00	1:1000
12.1.6 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 4,0+00 bis km 4,8+50	1:1000
12.1.7 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 4,8+50 bis km 0,1+00	1:1000
12.1.8 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 0,1+00 bis km 0,6+50	1:1000
12.1.9 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 0,6+50 bis km 1,0+50	1:1000
12.1.10 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 1,0+50 bis km 1,9+00	1:1000
12.1.11 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 1,9+00 bis km 2,4+00	1:1000
12.1.12 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 2,4+00 bis km 3,2+50	1:1000
12.1.13 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 3,2+50 bis km 4,1+50	1:1000
12.1.14 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 4,1+50 bis km 5,0+00	1:1000
12.1.15 Bestands- und Konfliktplan Bahn-km 5,0+00 bis km 5,8+00	1:1000

12.2 Maßnahmenpläne

12.2.1 Maßnahmenplan Haltepunkt Bad Krozingen Ost	1:500
12.2.2 Maßnahmenplan Haltepunkt Oberkrozingen	1:500
12.2.3a Maßnahmenplan Haltepunkt Staufen Süd	1:500
12.2.4 Maßnahmenplan Haltepunkt Etzenbach	1:500
12.2.5a Maßnahmenplan Haltepunkt Dietzelbach	1:500
12.2.6a Maßnahmenplan Haltepunkt Hof	1:500
12.2.7a Maßnahmenplan Haltepunkt Bahnhof Münstertal	1:500
12.2.8 Maßnahmenplan Haltepunkt Bahnhof Bad Krozingen	1:1000
12.2.9 Maßnahmenplan Haltepunkt Bahnhof Staufen	1:500
12.2.10 Maßnahmenplan Dammverbreiterung	1:500

13 Umwelterklärung des Vorhabensträgers zur Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG

II. Maßgaben, Nebenbestimmungen, Zusagen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht unter folgenden weiteren Nebenbestimmungen und Hinweisen:

1. Kommunale Belange

Die Neuanlage der P+R-Stellplätze sowie des Fahrradabstellplatzes im Bereich des Haltepunktes Bad Krozingen Ost ist in städtebaulicher Hinsicht mit der Stadt Bad Krozingen abzustimmen.

Es ist sicher zu stellen, dass für die Eigentümer oder Nutzungsberechtigten sämtlicher angrenzender Grundstücke während der gesamten Bauzeit grundsätzlich eine uneingeschränkte behinderungsfreie Zufahrt möglich ist.

Sämtliche bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen während der gesamten Bauzeit sind in vollem Umfang funktionsfähig zu erhalten. Falls Einschränkungen der Ver- und Entsorgungseinrichtungen während der Bauzeit nicht vermieden werden können, sind diese Maßnahmen in jedem Fall mit den Trägern der betroffenen Einrichtung frühzeitig abzustimmen. Die Gemeinden sind darüber im Voraus zu unterrichten.

Die Gestaltung der Hochbauten (Schalthäuser, Bahnsteigüberdachungen etc.) ist mit den Gemeinden abzustimmen.

2. Naturschutz, Landschaftspflege, Flurneuordnung

Naturschutz

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind gemäß den Ausführungen im LBP durchzuführen und einzuhalten.

Zur fachgerechten Ausführungen der Kompensationsmaßnahmen ist ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan (LAP) zu erstellen.

Zur Gewährleistung der fachgerechten Maßnahmenumsetzung, insbesondere der Eingriffsvermeidungs- und Minimierung sowie der Ausgleichsmaßnahmen, sind die landschaftspflegerischen Maßnahmen durch eine ökologische Fachkraft zu koordinieren und zu begleiten. Der ökologische Baubegleiter hat dafür zu sorgen, dass die Ausgleichsmaßnahmen sowie vereinbarten Vorkehrungen zur Vermeidung mit den geplanten Mitteln voll-

ständig, richtig und entsprechend den vereinbarten Fristen durchgeführt werden. Von Seiten des ökologischen Baubegleiters ist ein Abschlussbericht über die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen zu erstellen und nach Fertigstellung der Naturschutzbehörde vorzulegen. Die notwendigen und im LBP dargestellten Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen sind bereits in den jeweiligen Ausschreibungen der Bauleistungen zu berücksichtigen.

Für Gehölzpflanzungen und Einsaaten sind gebietsheimische Arten bzw. Saatgut regionaler Herkünfte zu verwenden.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind in das digitale, öffentlich einsehbare Kompensationsverzeichnis des Landes Baden-Württemberg aufzunehmen. Die hierfür notwendigen Angaben sind der unteren Naturschutzbehörde unter Verwendung der hierfür vorgesehenen Vordrucke vor Baubeginn elektronisch zu übermitteln.

Flurneuordnung

Bei der Bauausführung ist die Flurbereinigungsbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald wegen des im Bereich der Stadt Bad Krozingen laufenden Flurbereinigungsverfahrens zu beteiligen. Maßnahmen, die für die Eigentumsverhältnisse in diesem Bereich von Bedeutung sind, sind im Vorfeld mit der Flurbereinigungsbehörde abzustimmen.

3. Bodenschutz, Abfall

Sollte durch die Baumaßnahmen -auch kleinräumig - in die Böden eingegriffen werden, so ist entweder eine vor Ort Verwertung anzustreben, oder die Böden sind nach vorheriger Untersuchung gemäß der VwV „Boden als Abfall“ ordnungsgemäß zu verwerten.

Sollten Gleisschotter zur Verwertung anstehen, so sind diese gemäß der „Handlungshilfe für die Verwertung von Gleisschotter in Baden-Württemberg“, Umweltministerium, März 2008 zu verwerten bzw. zu beseitigen.

Eingriffe in den Boden im Bereich des Bahnhofsumfelds Staufen sind mit der unteren Bodenschutzbehörde vorab abzustimmen.

4. Wasser, Abwasser

Das Vorhaben ist nach den genehmigten Plänen und Beschreibungen auszuführen. Die neuen Bahnböschungen sind nach den einschlägigen technischen Richtlinien und den allgemein anerkannten Regeln der Bautechnik zu errichten und zu betreiben.

Die Ausbildung und Gestaltung der Grabenmulden hat entsprechend den Regeln des DWA (Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.), Arbeitsblatt A 138, zu erfolgen und muss über eine bewachsene und begrünte Bodenschicht von mindestens 20 cm Mächtigkeit im gesetzten Zustand verfügen.

Der Rechtsinhaber hat regelmäßig eine sorgfältige Pflege und Unterhaltung der Grabenmulden durchzuführen, um die Funktionsfähigkeit der Anlage zu erhalten. Deshalb ist eine regelmäßige Sichtkontrolle auf Schadstoffeinträge durchzuführen. Die Begrünung ist zu erhalten.

5. Denkmalpflege

Planungen bzw. Maßnahmen, die unmittelbar Kulturdenkmale oder Bau- und Kunstdenkmale betreffen, sind möglichst frühzeitig mit den Denkmalbehörden abzustimmen.

Bei Bodeneingriffen in den fraglichen Bereichen, ist die Denkmalbehörde frühzeitig zu beteiligen. Nach § 20 des Denkmalschutzgesetzes (zufällige Funde) ist das Referat 26 – Denkmalpflege, Fachgebiet Archäologische Denkmalpflege unverzüglich zu benachrichtigen, falls Bodenfunde (Scherben, Knochen, Mauerreste, Metallgegenstände, Gräber, auffällige Bodenverfärbungen u. ä.) bei Erdarbeiten in diesem Gebiet zutage treten.

6. Leitungsträger

Die Leitungsträger im Planbereich sind rechtzeitig über die geplanten baulichen Maßnahmen, welche sich auf ihre Leitungen auswirken könnten, zu unterrichten.

Energiedienst GmbH

Die bestehenden Kabelkreuzungen sind zu beachten, können aber nach momentaner Sachlage bestehen bleiben.

Vor Baubeginn sind die entsprechenden Änderungen der Kreuzungen rechtzeitig zu beauftragen.

Die Kostentragung erfolgt nach den vertraglichen Vereinbarungen und den Stromkreuzungsrichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE); „NE-Stromkreuzungsrichtlinien“ in der gültigen Fassung.

Für die Änderung der Kreuzungen wird eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten benötigt.

Bei der 20-kV-Freileitungskreuzung bei km 2,200 ist aus versorgungstechnischen Gründen ein Provisorium nötig.

Die Stadtwerke Müllheim-Staufen als zukünftiger Netzbetreiber sind bei der Bauausführung zu beteiligen.

Badenova AG & Co. KG

Die erforderlichen Sicherheitsabstände sind einzuhalten. Bei der Durchführung der Bau-maßnahmen muss auf erschütterungsfreies Arbeiten geachtet werden. Die freie Zugänglichkeit zu der Leitung muss auch während der Bauzeit für Wartungs- und Kontrollzwecke jederzeit gewährleistet sein. Geländeauffüllungen und Geländeabtragungen im Bereich von Versorgungsleitungen und Anlagen sind mit der badenova AG & Co. KG abzustimmen und bedürfen der schriftlichen Gestattung. Das Lagern von schwer transportablen Materialien und Abraum im Schutzbereich von Leitungen ist auch während der Bauzeit nicht zulässig.

Für die ausführenden Unternehmen besteht Erkundigungs- und Sicherungspflicht gemäß DVGW-Regelwerk GW 315. Zur Verhütung von Schäden - auch Isolationsschäden - muss der Bauunternehmer rechtzeitig Leitungspläne unter Vorlage neuester Bauplanung einholen. Bei Abweichungen von der Bauplanung muss eine neue Erkundigung eingeholt werden. Im Bereich der Leitung dürfen Baumaschinen nur so eingesetzt werden, dass die Gefährdung der Leitung ausgeschlossen ist. Mit den aktuellen Leitungsplänen werden weitergehende Technische Informationen ausgehändigt. Eine Einweisung an der Baustelle ist erforderlich.

Beginn und Ablauf der Bauarbeiten, sowie eventuell erforderliche Sicherungsmaßnahmen sind mit der zuständigen Fachabteilung, Regional-Center, Tullastraße 61, 79108 Freiburg i. Br. rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen.

Die Bestimmungen der Schutzgebietsverordnung für die Schutzzone III B des Wasserwerkes Hausen sind beim Bauen zu beachten.

Um mögliche Beeinträchtigungen des Grundwassers durch den laufenden Bahnbetrieb und die Streckenunterhaltung soweit wie möglich auszuschließen, ist auf eine Behandlung des Gleisbettes mit Pflanzenschutzmitteln im Bereich des Wasserschutzgebietes Hausen zu verzichten. Dies gilt unbeschadet einer möglichen Ausnahmegenehmigung durch die zuständige Behörde.

Die Vorgaben des Merkblatts „Immissions- und Gewässerschutz“ sind einzuhalten:

Bei der Lagerung und beim Umgang mit wassergefährdenden Flüssigkeiten ist die Verordnung über die Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten in der aktuellen Fassung zu beachten.

Beim Baubetrieb hat der Auftragnehmer größte Vorsicht hinsichtlich Öl- und Benzinverlusten an Maschinen, Geräten und Fahrzeugen walten zu lassen.

Während der Bauzeit dürfen Baumaschinen und sonstige Aggregate nur mit einem nicht wassergefährdenden Hydrauliköl sowie Schmierstoffen auf der Basis von Pflanzenölen betrieben werden. Falls diese speziellen Hydraulikflüssigkeiten vom Gerätehersteller für die dort eingesetzten Geräte nicht freigegeben sind, müssen die verwendeten Hydrauliköle auf jeden Fall frei sein von polychlorierten Biphenylen TPVB.

Die Bodenflächen von Eigenverbrauchstankstellen, Werkstätten, Wasch- und Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge sind wasserundurchlässig zu befestigen und über Leichtflüssigkeitsabscheider zu entwässern. Die Überdachung der Fläche in Hinsicht auf die Abscheiderdimensionierung wird empfohlen.

Lagertanks für Heizöl und Kraftstoffe bis max. 300 l, Aufbereitungsanlagen für bituminöses Mischgut, Wartungs- und Abstellplätze für Kraftfahrzeuge dürfen im Hinblick auf den Gewässerschutz nicht in unmittelbarer Nähe von Vorflutern angelegt werden.

Die Treibstoffe und Öle sind in einem verschlossenen, überdachten Gebäude in einer Wanne ohne Ablauf mit mindestens dem Inhalt der Flüssigkeitsbehälter zu lagern.

Alle mittel- und unmittelbaren Folgen und Schäden, die mit dem Einbringen wassergefährdender Flüssigkeiten in das Erdreich zusammenhängen, gehen zu Lasten des Unternehmers.

Erdreich, welches mit wassergefährdenden Stoffen (u.a. Öl, Kraftstoff und dergleichen) verunreinigt wird, gilt als Sondermüll. Die Beseitigung des verunreinigten Erdreiches wird auf Kosten des Auftragnehmers unter dem Vorbehalt weitgehender Sicherheitsmaßnahmen angeordnet.

Ein Baustellenabort für die Dauer der Bauzeit darf nur dann erstellt werden, wenn er mit einem ausreichend bemessenen und wasserdichten Auffangbehälter versehen ist, in welchem sämtliche anfallenden Fäkalien gesammelt werden. Der Inhalt des Auffangbehälters ist bei Bedarf ordnungsgemäß zu entsorgen (z.B. Verbringen auf eine zentrale mechanisch-biologische Sammelkläranlage).

Auf eine geordnete Abwasserbeseitigung aus der Baustelleneinrichtung ist zu achten. Die Anlegung von Versickerungsgruben für die Beseitigung von Abwasser aus Sozialräumen ist unzulässig.

Werden Abfälle im Bereich der Wasserschutzgebiete eingebracht, ist der Auftragnehmer verpflichtet, diese auf seine Kosten entsprechend den abfallgesetzlichen Bestimmungen zu beseitigen.

Für eventuelle Unfälle mit z.B. Betriebs- und Kraftstoffen sind eine Auffangwanne für mindestens 50 l und mindestens 5 Gebinde eines geeigneten Bindemittels auf der Baustelle vorzuhalten.

Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind sofort das Wasserversorgungsunternehmen (badenova) und die untere Wasserbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald zu unterrichten.

Unfälle sind der ständig besetzten Verbundwarte badenova, Telefon: 0180-2-767 767 unverzüglich mitzuteilen.

Vor Beginn der Baumaßnahme ist der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald, und dem Wasserversorgungsunternehmen (badenova) ein für die Einhaltung der o.g. Auflagen verantwortlicher Bauleiter zu benennen.

Der Beginn der Baumaßnahme ist vorher rechtzeitig der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald und dem Wasserversorgungsunternehmen (badenova) schriftlich mitzuteilen.

EnBW AG

Im Bereich der 380 kV-Freileitung ist darauf zu achten, dass mit Personen, Baugeräten oder anderen Gegenständen stets ein Abstand von mindestens 5 m von den Leiterseilen eingehalten wird. Dabei ist ein seitliches Ausschwingen der Leiterseile zu berücksichtigen.

Der Beginn der Bauarbeiten ist der Betriebsstelle Eichstetten mindestens 14 Tage vor Baubeginn mitzuteilen.

Stadtwerke Müllheim-Staufen GmbH

Die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft DVWG/VDE für Korrosionsfragen (AfK) sowie die AfK-Empfehlung Nr. 3 "Maßnahmen beim Bau und Betrieb von Rohrleitungen im Einflussbereich von Hochspannungs-Drehstromanlagen und Wechselstrom-Bahnanlagen" und die AfK-Empfehlung Nr. 11 "Wechselstromkorrosion - Beurteilung der Verhältnisse bei Stahlrohrleitungen und Schutzmaßnahmen" sind für die parallel zur Trasse laufenden oder kreuzenden Leitungen anzuwenden.

Abwasserverband Staufener Bucht

Im Bereich der parallel verlaufenden Trasse und deren Kreuzungspunkte sind die Masten und Bauwerksfundamente so einzuplanen, dass der Lastabtrag nicht schädlich auf den in beiliegenden Plänen dargestellten Verbandskanal und dessen Kontrollschacht einwirkt.

7. Verkehr

Verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind von der Planfeststellung nur erfasst, soweit diese ausdrücklich in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt sind. In den Plänen enthaltene Fahrbahnmarkierungen sowie andere verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Die erforderlichen Maßnahmen bleiben den Anordnungen der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

8. Landeseisenbahnaufsicht

Feste Gegenstände auf Personenbahnsteigen (Säulen und dergleichen) insbesondere im Bereich der Wartehallen, müssen bis zu einer Höhe von 3,05 m über dem Bahnsteig mindestens 3,00 m von der Gleisachse entfernt sein.

Bei der Ermittlung der zulässigen Abstände von der Gleisachse zu festen Einbauten sind die erforderlichen Bogenzuschläge zu beachten.

Gegebenenfalls erforderliche Ausnahmegenehmigungen von den Bestimmungen der EBO betreffend Gleisabstand oder Abstand zu festen Einbauten sind nach vorheriger Abstimmung und auf Antrag beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg im Rahmen der Ausführungsplanung zu erwirken.

Die Ausführungsplanung im Bf Staufen (Gleislage, Krümmungsband, Überhöhungsband, Geschwindigkeitsband, Weichenhöhenpläne) zur eisenbahntechnischen Prüfung ist rechtzeitig vor Ausführung vorzulegen. Die fahrdynamische Prüfung ist in geprüfter Form vorzulegen.

Bei parallel geführten Rad- und Fußwegen darf sich der Regellichtraum der Eisenbahn mit dem Sicherheitsraum des Verkehrsweges nicht überschneiden.

Die Rampenlänge der Bahnsteigzugänge beträgt 11 m. Gem. DIN 18024-1 [Ril. 8130202, Abs. 3 (2)] ist nach 6 m Rampenlänge ein Zwischenpodest von 1,50 m Länge vorzusehen.

Bei der Anpassung an die vorhandene Bahnsteighöhe der DB im Bf Bad Krozingen darf eine Neigung von 2 % nicht überschritten werden.

Bei Bahnsteigen, die aufgrund topografisch bedingter höherer Gradientenneigung als 2,5 ‰ hergestellt werden, ist ein rutschhemmender Belag analog den Anforderungen der Ril 813.0201 Abschnitt 3 (5) der DB Netz AG einzubauen.

Bei allen Stumpfgleisen ist die gewünschte Nutzlänge unter Beachtung der Bremsberechnung für die Prellböcke herzustellen. Der Soll-Standort der Pufferbohle ist dauerhaft zu markieren. Die Vorlage der Bremsberechnung kann von der LEA gefordert werden.

Die Horizontalflächen der Abstufung im Bereich der Dammverbreiterung km 2,210 - 2,410 sind mit ca. 5 % Neigung nach außen anzulegen (analog Ril 836 0506, Bild 3 der DB Netz AG). Bei Abgrabung des bogenäußeren Vorkopfschotters sind die Schienentemperaturen zu beachten (§ 15 Obri-NE). Lagenhöhe, Verdichtung und die jeweilige Baufeldlänge ist mit dem Bodengutachter abzustimmen; Verdichtungsnachweise sind zu führen.

Für alle Ingenieurbauwerke - auch Bauzustände und Baubehelfe - die sich im Wirkungsbereich von Eisenbahnradlasten befinden (dazu gehören auch Bahnsteigüberdachungen und Arbeitsgruben) ist die Standsicherheit nachzuweisen. Die Ausführungsunterlagen und die statische Berechnung sind der LEA in geprüfter Form mit Prüfbericht zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen. Die Beauftragung des Prüfindgenieurs ist mit der LEA abzustimmen.

Zaunanlagen sind so zu planen, dass ein Übergreifen, insbesondere im Bereich angrenzender Verkehrsflächen, nicht möglich ist. Zur Gewährleistung der für das Eisenbahnbetriebspersonal vorzuhaltenden Sicherheitsräume und Vermeidung sich überschneidender Lichträume der betroffenen Verkehrsträger sind die Zäune formstabil auszuführen.

Die in den Bahnübergangs - Lageplänen eingetragene Beschilderung nach StVO ist Teil der Bahnübergangssicherungsanlage. Sie ersetzt Teile einer eventuell erforderlichen technischen Sicherung und ist zwingend erforderlich für die Genehmigung des geplanten Umbaus.

Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die eisenbahntechnisch relevanten Ausführungspläne für die Bahnübergänge sowie die signaltechnischen Schaltungspläne (jeweils in doppelter Ausfertigung vorzulegen) von der LEA in eisenbahntechnischer Hinsicht geprüft wurden. Sie sind vorab durch einen vom Land Baden Württemberg anerkannten Sachverständigen für Signalanlagen zu prüfen und mit Prüfbericht der LEA vorzulegen.

Für neue Weichen sind der LEA die Weichenprüfblätter sowie die Abnahmebescheinigungen vom Weichenwerk bzw. eines anerkannten Sachverständigen vorzulegen.

Rechtzeitig vor einer Inbetriebnahme der Anlagen ist dies der LEA nach § 7 f AEG anzuzeigen.

Der Beginn der Bauarbeiten ist der LEA rechtzeitig durch Vorlage eines Bauzeitenplans anzuzeigen, damit diese Gelegenheit erhält eine örtliche Bauaufsicht durchführen zu können. Die Termine für Abnahmeprüfungen sind anzugeben.

Rechtzeitig vor Baubeginn sind der LEA , Sachbereich 3 vorzulegen:

1. für den Bereich der Anlagen 50 Hz:
 - ein Erläuterungsbericht;
 - Übersichtslagepläne der Personenverkehrsanlagen.
2. Für den Bereich Oberleitungsanlagen:
 - ein Erläuterungsbericht;
 - Oberleitungslageplan;
 - Erdungsplan;
 - Planverzeichnis
 - Planverzeichnis;
 - Prüfbericht des Planprüfers.
3. Für die Maßnahme Neuerrichtung Stellwerk:
 - Erläuterungsbericht;
 - Signallageplan;
 - Planverzeichnis der gesamten geprüften PT-1 Ausführungsunterlagen mit Prüfbericht des Planprüfers

Die eisenbahntechnisch relevanten Ausführungspläne sind in geprüfter Form vorzulegen. Die Ausführungspläne sind vom Planprüfer abzuzeichnen. Über die zum Einsatz kommenden Plan- und Abnahmeprüfer ist das Benehmen mit der LEA herzustellen.

Die Prüfungen der Stellwerks- und techn. Bahnübergangsanlagen sind in Anlehnung an SIG RZA-NE (VDV-Schrift 334) durchzuführen.

Der Abschluss der Maßnahme ist durch den Eisenbahnbetriebsleiter unter Beifügung der Abnahmeniederschriften für das jeweilige Gewerk der LEA mitzuteilen.

Der LEA ist der Termin der Abnahme durch den EBL mitzuteilen, damit die LEA die Gelegenheit erhält, sich ggf. an der Abnahme zu beteiligen.

Nach Fertigstellung der Maßnahme ist der Landeseisenbahnaufsicht ein Satz Bestandspläne im Maßstab 1:1000 zu übergeben.

Hinweise:

Die berufsgenossenschaftlichen Vorschriften bzw. Richtlinien, insbesondere die BGV D 30 Unfallverhütungsvorschrift Schienenbahnen und die BGI 770 Gestaltung von Sicherheitsräumen, Sicherheitsabständen und Verkehrswegen bei Eisenbahnen, sind der Ausführungsplanung zu Grunde zu legen. Durch Forderungen der Berufsgenossenschaft kann sich der freizuhaltende Raum wegen zu berücksichtigender Sicherheitsräume vergrößern; die Berufsgenossenschaft (BG Bahnen) ist daher bei der Ausführungsplanung zu beteiligen.

Gem. EBO i. V. m. BGV D 30 ist zur Gewährleistung des sicheren Heraustretens aus dem Gefahrenbereich eine seitlicher Abstand zu festen Einbauten, insbesondere festen Absperungen und Zäunen, ab Gleisachse von 2,40 m zu gewährleisten. Sofern der erforderliche seitliche Abstand nicht eingehalten werden kann, können betriebliche Regelungen erforderlich werden. Bauliche Lösungen sind betrieblichen Regelungen vorzuziehen.

9. Belange des Eisenbahn-Bundesamtes/der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes

Spätestens vor Aufnahme der Bauarbeiten an oder mit Auswirkungen auf Anlagen der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes (EIU-DB) sind Planungs-, Bau- und Finanzierungsvereinbarungen, der Infrastrukturanschlussvertrag, sowie Verträge für die Bahnstromversorgung und zur elektrischen Betriebsführung abzuschließen.

Die Einhaltung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, insbesondere TSI PRM und TSI ZZS, ist von der Vorhabensträgerin in der Planungs- und Bauphase zu gewährleisten. Erforderliche Inbetriebnahmegenehmigungen nach der Transeuropäischen Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung sind von ihr zu besorgen, sofern nicht im Rahmen

der noch abzuschließenden Planungs-, Bau- (und Finanzierungs)-vereinbarung eine abweichende Regelung gefunden wird.

Eine fachtechnische Prüfung der Oberleitungspläne sowie der Pläne zur Änderung der Leit- und Sicherungstechnik ist sicherzustellen.

Die DB-Richtlinie 997 sowie die Verwaltungsvorschrift BAU des EBA sind zu beachten und einzuhalten.

Die Richtlinie 819 sowie die Verwaltungsvorschrift BAU-STE des EBA sind zu beachten und einzuhalten.

Erforderliche Ergänzungen der Leit- und Sicherungstechnik sind im Rahmen der signaltechnischen Planung nach dem gültigen Regelwerk abzustimmen.

Die Ausführungsplanung zur Anpassung des Bahnsteigs einschließlich der Nachweise zur Entwässerung ist mit der DB Station&Service AG abzustimmen.

Die in der Stellungnahme vom 13.09.2011 genannten und der Vorhabensträgerin übersandten Spezifikationen sind einzuhalten.

Der Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten, ausreichender Beleuchtung, die Beleuchtungsplanung, die Planung behindertengerechter Ausführung und Ausstattung, der Bahnsteigausstattungsplan sowie das Brandschutzkonzept sind spätestens vor Baubeginn zur Prüfung und Abstimmung vorzulegen.

Der in der Verkehrsstation Bad Krozingen als Bahnsteigausstattung von DB Station & Service bereits vorhandene dynamische Schriftanzeiger ist bauzeitlich wie die übrige Bahnsteigausstattung zu sichern.

Die Vorhabensträgerin sichert zu, die Verträge zur elektrischen Betriebsführung, Versorgung mit Traktionsenergie 16,7 Hz und zu dem Eingriff in die Bestandsanlage, explizit der Fernwirktechnik Oberleitung, sofern nicht bereits geschehen mit der DB Energie GmbH abzustimmen und rechtzeitig abzuschließen.

Die Vorhabensträgerin sichert die Einhaltung des aktuellen Regelwerks der DB Station&Service und die Einhaltung des Verfahrens nach TEIV sowie die Abstimmung mit dem EBA für die weitere Planung und die Realisierung der Maßnahme zu.

Die Abstimmungen sind rechtzeitig vor Bauausführung durchzuführen und abzuschließen.

10. Bauausführung

Hinsichtlich der Kreuzungen der Eisenbahnstrecke mit Landesstraßen ist vor Baubeginn mit dem Referat 42 des Regierungspräsidiums Freiburg Kontakt aufzunehmen.

Die Vorhabensträgerin ist allgemein verpflichtet, bauzeitliche Staub- und Abgasimmissionen durch geeignete Maßnahmen wie Feuchthalten des Bodens, Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen und Transportfahrzeuge, so gering wie möglich zu halten. Die ausführenden Firmen sind entsprechend zu verpflichten.

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die Baustelle(n) so einzurichten und zu betreiben, dass geordnete Lösch- und Rettungsmaßnahmen mit den bei den lokalen Feuerwehren und Rettungsdiensten vorhandenen Geräten und Fahrzeugen durchgeführt werden können.

Die Vorhabensträgerin hat darauf zu achten, dass Flächen und die darauf befindlichen Anlagen, die nicht für eine Inanspruchnahme in der Bauzeit vorgesehen sind, vor Beschädigungen geschützt sind. Abweichungen hiervon bedürfen der vorher einzuholenden Zustimmung des Eigentümers und gegebenenfalls des Nutzungsberechtigten.

Die AVV Baulärm ist bei der Bauausführung zu beachten.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt die Öffentlichkeit und die Gemeinden rechtzeitig über den Baubeginn und den Bauablauf zu informieren.

11. Private Belange/Werkhalle und Bahnhofsbereich Staufen

Die Masten für die Oberleitung sind im Bereich der Grundstücke in den Lindengärten so zu versetzen, dass eine Grundstücksbetroffenheit der privaten Grundstücke ausgeschlossen ist.

Die Vorhabensträgerin wird aufgefordert die Maststandorte im Rahmen der technischen Möglichkeiten insgesamt nochmals dahingehend zu überprüfen, dass diese möglichst im Bereich der Grundstücksgrenzen platziert werden, um so die optischen Beeinträchtigungen zu reduzieren. Dabei dürfen keine neuen Betroffenheiten ausgelöst werden.

Vorbehaltlich der Entscheidung über die Umplanung der Werkhalle in Staufen, ist das Abstellen, die Wartung, die Reinigung der Züge oder vergleichbare Arbeiten daran in und vor der bestehenden Werkhalle nur zulässig, soweit die maßgeblichen Grenzwerte der TA-Lärm zum Schutz der Nachbarschaft nicht überschritten werden. Die Nachweispflicht obliegt der Vorhabensträgerin.

Die Bauausführung der drei in Anlage 5.3, Plan 91487-EbsL-9433-AF dargestellten und zur bestehenden Waschhalle führenden Oberleitungsmasten St 1, St3 und St 4 ist bis zur Entscheidung über die Umplanung der Werkhalle und deren Nutzung zurückzustellen.

Die nordöstliche Zufahrtsmöglichkeit zum Werksgelände ist zur Sicherstellung der Regelung aus der Baugenehmigung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald, Aktenzeichen 403 - 632.6 - 7306121 vom 12.07.1989 zu erhalten und entsprechend zu nutzen.

III. Zusagen

Die im Laufe des Verfahrens erteilten Zusagen der Vorhabensträgerin werden mit dem sich aus dieser Entscheidung ergebenden Inhalt für verbindlich erklärt.

IV. Entscheidung über Einwendungen und Forderungen

Die Einwendungen Betroffener sowie von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Bedenken, Hinweise und Anregungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Änderungen oder Ergänzungen der festgestellten Planunterlagen oder durch Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde oder sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

V. Kosten

Die Kosten des Verfahrens sind von der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) zu tragen. Die Entscheidung über die Höhe der Kosten ergeht mit gesondertem Bescheid.

B. Gründe:

1. Verfahren

Ablauf und Förmlichkeiten des bisherigen Verfahrens

Das Planfeststellungsverfahren wurde mit Verfügung vom 06.07.2011 eingeleitet. Die Anhörung der Behörden und der Betroffenen im Rahmen der Offenlage erfolgte vom 18.07.2011 bis 16.09.2011. Ablauf der Einwendungsfrist war der 30.09.2011. Der ortsüblich bekannt gemachte Erörterungstermin wurde am 01. März 2012 im Stubenhaus in Staufen durchgeführt. Alle Beteiligten wurden mit Schreiben vom 27.01.2012 auch direkt vom Termin benachrichtigt. Parallel dazu erfolgte eine ergänzende Anhörung zu den Planänderungen für den Bereich der Werkhalle Staufen und im Bereich des Haltepunktes Staufen Süd.

Änderungsantrag auf Teilplanfeststellung

Mit Antrag vom 22.05.2012 hat die Vorhabensträgerin ihren Antrag auf Planfeststellung beschränkt und entsprechende Änderungspläne eingereicht.

Über den Komplex „Werkhalle in Staufen“ einschließlich der damit einhergehenden geänderten Nutzung wird daher erst in einem weiteren Verfahren entschieden. Das LVwVfG enthält keine Regelung zum Teilplanfeststellungsbeschluss. Die Zulässigkeit der abschnittswisen Planfeststellung ist höchstrichterlich anerkannt und wird als „rechtliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebots“ bezeichnet. Die Abschnittsbildung darf nicht dazu führen, dass die Planfeststellung der Problembewältigung nicht gerecht wird oder der Rechtsschutz Dritter faktisch unmöglich wird. Eine eigenständige Verkehrsbedeutung eines Planfeststellungsabschnitts wird für die Eisenbahnplanung nicht verlangt, wobei diese in dem hier vorliegenden Fall offensichtlich vorliegt. Es muss gewährleistet sein, dass dem Grundsatz der Problembewältigung in dem Sinne Rechnung getragen wird, dass durch die Planung im betrachteten Abschnitt keine Vorwegnahme der Planungen in den benachbarten Abschnitten stattfindet. So dürfen einerseits Probleme nicht in den Nachbarabschnitt geschoben werden, wiewohl gleichermaßen ungelöste Probleme in einem Nachbarabschnitt nicht durch Vorfestlegungen im betrachteten Abschnitt von einer sachgerechten Problemlösung abgeschnitten werden dürfen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wurde darauf geachtet, dass mit der jetzigen Entscheidung keine Vorgaben für die danach zu treffende Entscheidung gemacht wurden, welche die zukünftige Entscheidungsfindung einschränken würden. Von der Vorhabensträ-

gerin wurde nach dem Grundsatz der Problembewältigung im jetzigen Planfeststellungsverfahren ein Konzept angefordert, wie und wo eine Wartung der Fahrzeuge möglich ist, wenn nicht oder nicht unmittelbar nach Umsetzung der jetzigen Entscheidung eine genehmigungsfähige Lösung für eine Folgentatsache vorliegt. Dazu hat die Vorhabensträgerin verschiedene Möglichkeiten untersucht. Sowohl in Freiburg, also auch in Bad Krozingen wäre eine nächtliche Abstellung grundsätzlich möglich. Eine endgültige Entscheidung über den Standort ist für die jetzige Entscheidung nicht notwendig, die realistische Möglichkeit als solches ausreichend. An dieser Stelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass über einen möglichen Standort Bad Krozingen hier keine Entscheidung getroffen oder diesbezüglich gar eine Genehmigung erteilt wurde. Für die dortige Abstellung müsste ein Genehmigungsantrag eingereicht und dieser entsprechend verfahrensrechtlich abgearbeitet werden. Wie oben dargestellt reicht für die jetzige Entscheidung, welche die Abstellung der Fahrzeuge gerade nicht abschließend regeln soll und muss, die grundsätzliche Möglichkeit einer Alternative außerhalb des Bahnhofs/Werkhallenbereichs Staufen aus. Um jedwedes Präjudiz hinsichtlich möglicher Alternativplanungen auszuschließen wurde seitens der Planfeststellungsbehörde unter II.11 verfügt, die Bauausführung der drei in Anlage 5.3, Plan 91487-EbsL-9433-AF dargestellten und zur bestehenden Waschhalle führenden Oberleitungsmasten St 1, St 3 und St 4 bis zur Entscheidung über die Umplanung der Werkhalle und deren Nutzung zurückzustellen. Die Vorhabensträgerin hat bereits im Verfahren zugesagt diese Auflage so zu akzeptieren. Die Anordnung der zusätzlichen Zurückstellung oder Verschiebung weiterer Oberleitungsmasten (insbes. Mast St 6) war nicht möglich, ist aber hinsichtlich möglicher Alternativplanungen auch nicht vorentscheidend. Die Masten St 6 und St 7 stehen bereits heute im Mindestabstand von 24 m aufeinander. Ein Verzicht auf den Mast St 6 würde bedeuten, dass die Oberleitungsanlage im Bf Staufen später mit hohem Aufwand und mit Unterbrechung des Betriebes zu ändern wäre. Die notwendige Ergebnisoffenheit hinsichtlich möglicher Alternativplanungen gilt ebenso im Hinblick auf die Planungen der Antragsstellerin. Auch diese dürfen mit der jetzigen Entscheidung nicht verhindert oder wesentlich erschwert werden.

Zusätzlich wurde verfügt, dass die nordöstliche Zufahrtsmöglichkeit zum Werksgelände zur Sicherstellung der Regelung aus der Baugenehmigung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald, Aktenzeichen 403 - 632.6 - 7306121 vom 12.07.1989 zu erhalten und entsprechend zu nutzen ist.

Weitere gutachterliche Untersuchungen insbesondere zum Thema Schallemissionen sind aufgrund dieser Regelungen zum jetzigen Zeitpunkt entbehrlich. Mögliche Vorbelastungen sind Teil des Regelungsregimes der TA-Lärm. Lärmwerte durch den auf Basis dieses Teilplanfeststellungsbeschlusses möglichen Betriebs, welche in den gesundheitsgefährdenden Bereich reichen könnten, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Diese Thematik wird ein wesentlicher Gesichtspunkt im Folgeverfahren zum Ausbau der Werkhalle und deren Nutzung sein.

Die vorliegende Planung ist daher für den später zu prüfenden Bereich der Werkhalle in Staufen nicht im negativen Sinne vorgreiflich. Sie bildet über die bestehende Streckensituation hinaus keine zusätzlichen Zwangspunkte für spätere Entscheidungen. Die inhaltlichen Probleme müssen und können in der Folgeentscheidung bewältigt werden.

2. Erforderlichkeit, Planziele, Variantenabwägung

Die Münstertalbahn ist eine regionale eingleisige Schienenverkehrsstrecke mit einer Gesamtlänge von 11 km sowie neun Bahnhöfen und Haltepunkten. Die Strecke erschließt, ausgehend von Bad Krozingen, die Stadt Staufen und die Gemeinde Münstertal. Zur Erhöhung der Attraktivität und zur Einbindung der Münstertalbahn in das Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 ist vorgesehen, die Strecke über verschiedene Teilmaßnahmen zu modernisieren und zu elektrifizieren.

Die Strecke ist derzeit nicht elektrifiziert. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei 60 km/h, wobei der Oberbau und die Gleisgeometrie überwiegend bereits für 80 km/h geeignet sind, soweit diese Höchstgeschwindigkeit nach den örtlichen Gegebenheiten möglich ist. Die bestehende Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ergibt sich aus den noch vorhandenen nicht technisch gesicherten Bahnübergängen. Die mögliche Zuglänge im Personenverkehr beträgt derzeit 50 m, die Bahnsteighöhe überwiegend circa 38 cm über Schienenoberkante (SO). Nur die Stationen Hof (Münstertal) und Münstertal (Schwarzwald) sind bereits mit Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm über SO für den niveaugleichen Übergang in das Fahrzeug ausgerüstet.

Die Münstertalbahn soll künftig entsprechend dem in dem Konzept Breisgau-S-Bahn 2020 festgelegten Bedienungsstandards in den Hauptverkehrszeiten auf gesamter Länge im exakten 30-Minuten-Takt, ansonsten zwischen Bad Krozingen und Staufen Süd im 30-Minuten-Takt und zwischen Staufen Süd und Münstertal im 60-Minuten-Takt verkehren. Mit dem Vorhaben zum Ausbau und zur Elektrifizierung wird für die Münstertalbahn der in dem Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020 unterstellte Ausbauzustand der Eisenbahninfrastruktur erreicht.

Die Auslegung der Infrastruktur der Münstertalbahn sieht dementsprechend die Bahnsteiglänge für Fahrzeugeinheiten mit hoher Kapazität mit einer Länge von 75 m vor. Um eine ausreichende Kapazität der Strecke zu erreichen, ist beim Ausbau der Münstertalbahn vorgesehen, den Bf Staufen als Kreuzungsbahnhof auszubauen und sämtliche noch vorhandene, nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge technisch zu sichern oder aufzuheben. Nach planmäßiger Elektrifizierung sämtlicher Eisenbahnstrecken ergeben sich folgende Vorteile des einheitlichen elektrischen Fahrbetriebs:

- bessere Energieeffizienz durch Rückgewinnung mechanischer Energie bei Bremsungen, geringere Fahrzeugbetriebskosten,
- bessere Ausnutzung vorhandener Oberleitungen durch Vermeidung von Dieseltraktion bei durchlaufenden Linien auf bereits elektrifizierten Strecken,

- höhere Flexibilität der Linienbildung und
- Einsatz einer wirtschaftlich günstigen, einheitlichen Fahrzeugflotte.

Bei Beibehaltung des vorhandenen Ausbauzustandes der Münstertalbahn wären diese Vorteile nicht zu erreichen. Zwar könnte auch schon auf der Bestandsstrecke eine Taktverdichtung durch den Einsatz mehrerer oder längerer Dieselfahrzeuge stattfinden. Dies jedoch nicht in dem von einer modernen Eisenbahninfrastruktur gewünschten Maße. Insbesondere die Verknüpfung im Gesamtraum erfordert heutzutage eine Elektrifizierung der Strecken. Daneben hat ein elektrischer Betrieb zu den betriebstechnischen Vorteilen auch Vorteile aus Umweltgesichtspunkten. Dies insbesondere aufgrund des dann möglichen Einsatzes von modernstem Wagenmaterial. Es kommt hinzu, dass die verkehrlich bedeutendsten Bahnsteige in Bad Krozingen und Staufen nicht barrierefrei nutzbar sind.

Die Folge des Nichtausbaus wäre ein deutlich weniger attraktives Verkehrsangebot der Münstertalbahn. Bei einer gleichzeitigen Verbesserung des Gesamtsystems wäre damit zu rechnen, dass die der Münstertalbahn zugeordnete Erschließungsfunktion noch stärker als bisher im Individualverkehr erbracht würde und somit die Verkehrsbelastung auf der Straße weiter steigen würde. Hinzu kommt, dass die Schall- und Abgasemissionen der Dieseltriebwagen weiterhin bestehen blieben, bei einer Taktausweitung im Bestand sogar erheblich zunehmen würden. Die Alternative des Streckenausbaues ohne Elektrifizierung ist aus diesen Gründen verworfen worden.

Der Ausbau der Strecke ohne Verlängerung der Bahnsteige würde bedeuten, den heutigen Zustand mit der maximalen Zuglänge von 50 m beizubehalten. Bei gleichzeitiger Elektrifizierung der Strecke müsste für die Münstertalbahn eine spezielle Fahrzeugflotte für diese kürzere Bahnsteiglänge beschafft werden. Neben den wirtschaftlichen Nachteilen hätte diese Beschränkung der Zuglänge zur Folge, dass zu erwartende Nachfragesteigerungen durch das verbesserte Verkehrsangebot nicht durch Kapazitätsreserven abgedeckt werden könnten und die bereits im aktuellen Zustand bestehenden hohen Auslastungen gerade in den Hauptverkehrszeiten auch in der Zukunft bestehen blieben. Die Alternative ist somit ebenfalls zugunsten des Ausbaues der Bahnsteige mit einer Länge von 80 m (für Fahrzeuglänge 75 m) verworfen worden.

Die von der Vorhabensträgerin vorgetragenen Gründe ergeben in sich ein schlüssiges Gesamtkonzept aus verschiedenen Einzelbausteinen. Das vorliegende Vorhaben ist aus der übergeordneten Planung des Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2020 heraus erforderlich. Dieses hat zum Ziel, den Ausbau des ÖPNV voranzutreiben. Die geplanten Maßnahmen sind zu dem im öffentlichen Interesse liegenden Ziel erforderlich. Zur Begründung der strittigen Einzelmaßnahmen wird auf die Darstellung bei der jeweiligen Einwendung verwiesen. Ebenso wird hier nochmals darauf hingewiesen, dass in dieser Entscheidung über den Ausbau und Nutzung der Werkhalle Staufen nicht entschieden wird. Dieser Sachverhalt wird noch gesondert zu untersuchen und dann darüber zu entscheiden sein.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war nach der von der Vorhabensträgerin durchgeführten Vorprüfung nicht erforderlich. Die Umwelterklärung der Vorhabensträgerin belegt, dass eine UVP nicht benötigt wird. Die FFH-Vorprüfung wurde durchgeführt. Zusammen mit der zusätzlich erstellten Untersuchung sind die Umweltauswirkungen hinreichend untersucht und dargestellt.

Das Vorhaben hat keine negativen Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Durch die Beseitigung der Dieselbetriebswagen und die voraussichtliche Erhöhung des Modal-Splitt-Anteils zugunsten des ÖPNV ist tendenziell mit einer Verbesserung der Luft und der klimatischen Verhältnisse zu rechnen. Der Einwirkung auf das Landschaftsbild wird mit den im LBP festgelegten Maßnahmen entsprechend Rechnung getragen.

Das (Teil-)Vorhaben hat auch hinsichtlich Schallemissionen und Erschütterungen untergeordnete Bedeutung. Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung kann wie Eingangs dargestellt die Kapazität der eingleisigen Strecke gegenüber dem Dieselbetrieb nur geringfügig erhöht werden, so dass auch keine Lärmerhöhung zur bisher erlaubten Nutzung zu erwarten ist. Aufgrund des künftigen Einsatzes moderner, elektrisch betriebener Fahrzeuge, kann tendenziell von einer Verbesserung der Verhältnisse ausgegangen werden. Auch dabei ist zu beachten, dass die Ausweitung des Takts am Morgen und in die Abendstunden unabhängig von den jetzt geplanten Maßnahmen möglich wäre, die Kapazität schon bisher auf der Strecke vorhanden ist.

Der den Antragsunterlagen als Unterlage 14.2 beigefügte Erschütterungsbericht muss die von dem Bahnbetrieb ausgehenden Erschütterungen nicht quantitativ ermitteln. Es wird vielmehr aufgrund vorliegender Werte verschiedener Einflussgrößen eine qualitative Abschätzung gegeben. Eine weitergehende Betrachtung ist zur Beurteilung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Die zum Einsatz vorgesehenen elektrischen Triebfahrzeuge des Typs Bombardier Talent 2 in dreiteiliger Ausführung sind nach der Fahrzeuglänge, der Anzahl der Drehgestelle und der Fahrzeugmasse nur unwesentlich verschieden zu einem Zug, der aus zwei der regulär eingesetzten Dieseltriebwagen des Typs Regio Shuttle RS 1 besteht. Es ist deshalb auch keine wesentliche Änderung der Erschütterungswirkung zu erwarten. Die höhere Anzahl der Züge bedeutet zwar eine häufigere Einwirkung von Erschütterungen, jedoch bleibt die Intensität des einzelnen Ereignisses unverändert. Dabei ist wieder zu beachten dass das geänderte Betriebsprogramm auch ohne Umsetzung des Vorhabens und im Rahmen bestehender Genehmigungen gefahren werden könnte.

Für die Beurteilung elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV maßgebend. Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und elektromagnetische Felder sind dort Grenzwerte festgelegt, die von den von der Verordnung erfassten Anlagen einzuhalten sind. Die Verordnung unterscheidet Hochfrequenzanlagen und Niederfrequenzanlagen, zu denen auch die Bahnüberleitun-

gen gehören. Bei einer eingleisigen Strecke mit einer Regeloberleitung (15kV) ohne Verstärkungs-/Speiseleitung ergeben sich nach Aussagen der Vorhabensträgerin in der Regel Werte des elektrischen Felds von ca. 0,35 kV/m sowie des elektromagnetischen Felds von ca. 5 μ T (im Abstand von 10 m ab Gleismitte und in 1 m Höhe über SO). Für die betroffenen Siedlungsflächen ergeben sich damit Werte des elektrischen und elektromagnetischen Feldes, die weit unterhalb der Grenzwerte der 26. BImSchV liegen (10 kV/m bzw. 300 μ T). Nach den aktuellen medizinischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen sind damit gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Innerhalb von Bauwerken tritt erfahrungsgemäß eine Abschirmwirkung um ca. den Faktor 20 ein. Die Vorhabensträgerin hat ebenfalls erläutert, dass die elektromagnetischen Felder nur dann anliegen, wenn Strom fließt. Dies ist nur der Fall, wenn ein Zug im Streckenabschnitt zwischen dem Gleis neben dem betrachteten Grundstück und dem Streckenende Leistung aus der Oberleitung entnimmt oder dorthin zurückspeist. Auf die vom Bundesamt für Strahlenschutz herausgegebene Information zum Thema Strahlung/Strahlenschutz aus dem Jahre 2008 S. 40 und 41 „Das elektrische Netz der Eisenbahn“ wird zusätzlich hingewiesen (abrufbar auf der Internetseite des Bundesamtes für Strahlenschutz). Im Forschungs- und Technologiezentrum der Deutschen Bahn AG wurde unter Annahme ungünstigster Betriebsbedingungen (Worst Case) exemplarisch für zwei ausgesuchte Querschnitte untersucht, welche bei projektbedingten magnetischen Flussdichten entstehen können. Die Berechnungen ergaben für eine viergleisige oberirdische Strecke, dass das Magnetfeld in einer Entfernung von 15 m von der äußeren Schiene bzw. von der Oberleitung rund 12 mikroT erreicht, in 50 m Entfernung ergibt sich ein Wert von rund 5 mikroT. Bis zu den in der 26. BImSchV festgelegten Vorsorgegrenzwerte (300 mikroT) ergibt sich also ein nachhaltig hoher Sicherheitsfaktor. Die damit belegte Beachtung der Grenzwerte der 26. BImSchV entspricht den Anforderungen der Rechtsprechung, da die 26. BImSchV die Empfehlungen der internationalen Strahlenschutzkommission IRPA berücksichtigt, welche die deutsche Strahlenschutzkommission in die Empfehlungen „elektrische und magnetische Felder im Alltag“ übernommen hatte (vgl. BVerwG, Beschl. v.09.02.1996 - 11 VR 46.95 -, DVBl. 1996, 682). Weitere gutachterliche Untersuchung oder Ausführungen zum Elektrosmog sind nicht erforderlich.

4. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange

4.1 Raumordnung und Landesplanung

Aus raumordnerischer und landesplanerischer Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.

Mit Schreiben vom 28.02.2012 hat die Höhere Raumordnungsbehörde der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass unter raumordnerischen Gesichtspunkten keine Anregungen oder Bedenken bestehen.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat mit seiner Stellungnahme aus regionalplanerischer Sicht ebenfalls keine Bedenken vorgetragen.

4.2 Kommunale Belange

Die betroffenen Gemeinden Bad Krozingen, Staufen und Münstertal begrüßen grundsätzlich die mit der Elektrifizierung und dem Ausbau der Münstertalbahn einhergehende Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Zur Gestaltung der vorgesehenen Hochbauten und anderer Fragestellungen wurden entsprechende Auflagen im Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Thematik „Werkhalle Staufen“ zu der von der Stadt Staufen umfassend vorgetragen wurde, ist wie Eingangs dargestellt nicht Gegenstand dieses Teilplanfeststellungsbeschlusses.

4.3 Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald begrüßt in seiner Stellungnahme die mit der Elektrifizierung und dem Ausbau der Münstertalbahn einhergehenden Verbesserung des ÖPNV-Angebots und unterstützt die Maßnahmen ausdrücklich. Es werden aus der Funktion als kommunale Selbstverwaltungsbehörde heraus keine Bedenken gegen eine Genehmigung vorgetragen. Zu den geforderten Auflagen der einzelnen Fachbereiche des Landratsamts als staatliche Behörde wird auf die Auflagen unter II. sowie die folgende thematische Darstellung verwiesen.

4.4 Immissionsschutz/Schall

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Münstertalbahn sind mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch das Vorhaben keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen. Ein Anspruch auf Herstellung von Schallschutzmaßnahmen auf Kosten der Vorhabensträgerin besteht nicht. Das vorgesehene Betriebsprogramm könnte auch ohne Umsetzung des Vorhabens und auf der Grundlage der bestehenden Genehmigungen mit Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb ohne Oberleitung gefahren werden. Die mit der Elektrifizierung und den sonstigen Umbaumaßnahmen einhergehende geringfügige Kapazitätsverbesserung wird durch den künftigen Einsatz moderner elektrisch betriebener Fahrzeuge kompensiert, so dass tendenziell von einer Verbesserung der Verhältnisse ausgegangen werden kann. Dabei ist zu beachten, dass die Ausweitung des Takts am Morgen und in die Abendstunden unabhängig von den jetzt geplanten Maßnahmen möglich wäre, die Kapazität schon bisher auf der Strecke vorhanden ist. Die Maßnahmen erzeugen somit keine Erhöhung der Lärmlast. Die tatbestandlichen Voraussetzungen der 16. BImSchV, auf deren Grundlage Lärmschutzmaßnahmen auferlegt werden könnten, sind somit nicht erfüllt. Es ist auch an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass sich diese Darstellung nur auf den jetzt zu entscheidenden Teil

des Verfahrens bezieht. Immissionschutzrechtliche Fragen werden beim Themenkomplex „Werkhalle Staufen“ im Folgeverfahren eine zentrale Rolle spielen.

4.5 Belange des Naturschutzes und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar. Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Münstertalbahn zwischen Staufen und Münstertal sind nach Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde vergleichsweise geringe Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Flächeninanspruchnahmen und Versiegelung sind kleinflächig. Eingriffe in besonders geschützte Biotop finden laut LBP nicht statt sofern die dort genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen beachtet werden. Die verbleibenden Eingriffe in den Naturhaushalt können durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden (§ 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG). Diese sind vollständig umzusetzen. Etwas schwerwiegender ist die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die neue Oberleitung, was nur in begrenztem Umfang minimiert oder ausgeglichen werden kann.

Die Planungen der Oberleitungsanlagen für die Münstertalbahn basieren grundsätzlich auf der Richtlinie 997 der Deutschen Bahn AG. Darin wird auch der Vogelschutz an Oberleitungsanlagen behandelt. Die Ril 997 fordert von der Mastspitze bis zur mastseitigen Innenkante des Isolators zu den spannungsführenden Leiterseilen einen Mindestabstand von 60 cm. Damit kann beim Anflug von größeren Vögeln auf die Mastspitzen eine Berührung des Auslegers und damit der Stromtod durch Erdschluss vermieden werden.

Die geforderte ergänzende artenschutzrechtliche Untersuchung zu den streng geschützten Arten wurde von der Vorhabensträgerin angefertigt und dem LRA Breisgau-Hochschwarzwald, Fachbereich Naturschutz zugeleitet. Auch das Formblatt zur Natura 2000-Vorprüfung wurde nachgereicht.

Dort gelang man nach Prüfung zu der Einschätzung, dass die nachgereichten Unterlagen den Anforderungen gerecht werden und Grundlage des weiteren Verfahrens und der Planfeststellungsentscheidung sein können.

Im Hinblick auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Planung

- nicht zu Eingriffen führt, die aufgrund von Verbotstatbeständen der Naturschutzgesetze nicht gestattet werden dürften und
- den Anforderungen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG entspricht

Die von der unteren Naturschutzbehörde vorgeschlagenen Auflagen wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Zu den Grundlagen wird insbesondere auf die Darstellung im LBP verwiesen. Diese Ausführungen sind nach dem Stand der fachlichen Praxis erarbeitet und nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholungen hierauf und macht sie sich zu Eigen.

Anhaltspunkte für weitere mögliche und verhältnismäßige Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind nicht gegeben. Die Verwirklichung des Vorhabens kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden. Eine weitergehende Reduzierung der Beeinträchtigung ist zur Verwirklichung des verfolgten Zweckes nicht möglich. Das Konzept zur Vermeidung und Minimierung entspricht daher den Anforderungen des § 15 Abs. 1 BNatSchG.

Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG).

Zum Ausgleich der unvermeidbaren Beeinträchtigungen sieht das Kompensationskonzept des LBP geeignete Maßnahmen vor, welche von der Vorhabensträgerin umzusetzen sind. Dazu wurde der Vorhabensträgerin die Erstellung eines landschaftspflegerischen Ausführungsplans auferlegt. Weitere geforderte Auflagen, wie Vorgaben für Gehölzpflanzungen und Einsaaten und zur Aufnahme der Maßnahmen in das Kompensationsverzeichnis konnten ebenso übernommen werden.

4.6 Landwirtschaft

Der Fachbereich Landwirtschaft hat mitgeteilt, dass aus landwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich keine Einwände gegen den Ausbau und Elektrifizierung der Münstertalbahn bestehen. Sollten außerhalb des Geltungsbereiches weitere naturschutzfachliche Eingriffs-/Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sein, wird darauf hingewiesen, dass der Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen dringend zu vermeiden ist. Um vorzeitig möglichen landwirtschaftlichen Beeinträchtigungen entgegen zu wirken, sind bei der Planung von Eingriffs-/Ausgleichsmaßnahmen aus landwirtschaftlicher Sicht folgende Maßnahmen zu vermeiden:

- Extensivierung von hochwertigen Ackerflächen der Vorrangflur Stufe I und II
- Großflächiges Anlegen von Wiesen- und Streuobstflächen auf Ackerflächen

- Anlegen von Gehölz- und Baumstreifen entlang von ackerbaulichen Flächen mit nachteiliger Auswirkung durch Beschattung und auf den Einsatz heutiger Gerätetechnik

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die landwirtschaftlichen Belange mit der genehmigten Planung gewahrt, dem Anliegen wurde auch mit den ergänzenden Untersuchungen zu den naturschutzfachlichen Fragestellungen Rechnung getragen.

4.7 Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e. V.,

Der Badische Landwirtschaftliche Hauptverband e. V. hat primär zum landwirtschaftlichen Wegenetz Stellung genommen. Diese Problematik wurde im laufenden Verfahren mit den betroffenen Landwirten und Grundstückseigentümern erörtert und den Notwendigkeiten angepasst. Zu den einzelnen Maßnahmen wird auf die Darstellungen bei den privaten Einwendern verwiesen.

4.8 Flurneuordnung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Flurneuordnung vereinbar.

Sowohl von Seiten des Landesamts für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg als auch vom Fachbereich Flurneuordnung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald wurde im Verfahren Stellung genommen. Es wird dabei auf das laufende Flurbereinigungsverfahren Bad Krozingen/Ehrenkirchen (L 123) hingewiesen. Am 17.12.2004 gingen im Verfahren durch die vorläufige Besitzeinweisung der Besitz, die Verwaltung und die Nutzung der neuen Grundstücke auf die Empfänger der neuen Grundstücke über. Die Genehmigung des Flurbereinigungsplans erfolgte am 21.06.2011. Die Ausführungsanordnung, der Zeitpunkt zu dem der Eigentumsübergang erfolgt, ist für 2012 geplant, bis zu Zeitpunkt des Beschlusses aber noch nicht erfolgt.

Die Vorhabensträgerin hat die Darstellung in den Antragsunterlagen nach Rücksprache mit dem Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, Fachbereich Flurneuordnung und mit der Planfeststellungsbehörde gewählt. Die Vorhabensträgerin kann die Ausführungsanordnung zur Einhaltung ihrer Bauzeitenpläne nicht abwarten. Nach Rücksprache mit dem Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald ist der Flurbereinigungsplan mittlerweile bekannt gemacht. Die Ausführungsanordnung und damit die Änderung der Eigentumslage werden jedoch erst nach der Prüfung der eingelegten Widersprüche und nicht vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen. Der Planfeststellungsbeschluss ergeht damit auf der Grundlage der zu diesem Zeitpunkt noch geltenden Eigentumsverhältnisse. Eine Anpassung der Grunderwerbspläne an eine künftige, zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht bestehende Eigentumslage kam daher nicht in Betracht. Eine Neuermittlung der für die Baumaßnahmen notwendigen Flächen ist nicht erfor-

derlich, da die konkret benötigten Flächen unabhängig vom Flurstückszuschnitt und der Eigentumlage sind. Die Vorhabensträgerin strebt an, zur Umsetzung des Vorhabens die entsprechenden Bauerlaubnisse der Eigentümer und Nutzungsberechtigten einzuholen. Der endgültige Flächenerwerb erfolgt dann auf der Grundlage der geänderten Eigentumsverhältnisse, Verhandlungen mit den Alteigentümern sind nicht vorgesehen. Damit wird dem Anliegen der Flurbereinigungsbehörde Rechnung getragen. Eine entsprechende Auflage wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

4.9 Forstwirtschaft

Forstwirtschaftliche Belange werden ausweislich der Stellungnahme des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald durch das Vorhaben nicht betroffen.

4.10 Belange des Bodenschutzes, Altlasten, Abfall und Abwasserbeseitigung/Regenwasserbehandlung

Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat in seiner fachlichen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Bahntrasse zwischen Bad Krozingen und Münstertal überwiegend im Bereich von Böden verläuft, die in Folge des früheren Bergbaus im Münstertal übermäßig mit Schwermetallen angereichert sind. Sollte durch die Baumaßnahmen -auch kleinräumig - in die Böden eingegriffen werden, so ist entweder eine Vorort Verwertung anzustreben, oder die Böden nach vorheriger Untersuchung gemäß der VwV „Boden als Abfall“ ordnungsgemäß zu verwerten. Sollten Gleisschotter zur Verwertung anstehen, so sind diese gemäß der „Handlungshilfe für die Verwertung von Gleisschotter in Baden-Württemberg“, Umweltministerium, März 2008 zu verwerten bzw. zu beseitigen. Die Vorhabensträgerin hat dazu eine Baugrunduntersuchung vorgenommen, welche dem Landratsamt zur Bewertung vorgelegt wurde. Die in der ersten Stellungnahme geforderten Auflagen, welche in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden, sind auch nach Bewertung dieser Untersuchungen für die Bewältigung der Sachlage ausreichend. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die Altablagerungsfläche „Müllkippe Grünmatten“. Zusätzlich wurde dazu seitens der Planfeststellungsbehörde als Auflage aufgenommen, Eingriffe in den Boden im Bereich des Bahnhofsumfelds mit der unteren Bodenschutzbehörde vorab abzustimmen. Den Belangen wurde in soweit Rechnung getragen.

Abwasserbeseitigung/Regenwasserbehandlung

Die Genehmigungspflicht entfällt nach § 45 e Abs. 2 Nr. 3 WG. Die Versickerung der gesammelten Niederschlagswässer ist aufgrund § 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser erlaubnisfrei, soweit dies schadlos erfolgt. Die hierzu geforderten Nebenbestimmungen und Hinwei-

se beim Bau der Versickerungsanlagen wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

4.11 Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Straßenbau und Verkehr sowie der Verkehrssicherheit vereinbar. Insbesondere durch die Planänderung des Haltepunktes Staufen Süd mit angepasstem Wegekonzept sowie der Planänderung im Bereich des Bahnhofs Staufen, konnte diesen Belangen Rechnung getragen werden. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird seitens der Planfeststellungsbehörde weiterhin eine enge Abstimmung mit den Verkehrsbehörden, den Gemeinden und im Bereich der Gemeinde Staufen insbesondere auch mit dem Arbeitskreis Verkehrssicherheit für erforderlich und sinnvoll gehalten. Dies wurde von der Vorhabensträgerin so auch zugesagt.

4.12 Denkmalschutzverwaltung

Gegen die vorliegende Planung wurden von Seiten der Denkmalpflege keine grundsätzlichen Bedenken erhoben.

Die geforderten Auflagen konnten in den Planfeststellungsbeschluss übernommen werden.

4.13 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- Geräuschimmissionen (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970 - AVV-Baulärm). Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Zugleich ist die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) zu beachten. Diese Vorschriften sind von der Vorhabensträgerin zu berücksichtigen.

4.14 Belange von Unternehmen der Öffentlichen Versorgung und Dienstleistung

Durch das Vorhaben sind verschiedene Leitungsträger betroffen, deren Anlagen insbesondere in der Bauphase vor Beschädigungen zu schützen sind. Deshalb ist eine frühzeitige Einbindung der Leitungsträger in Planung und Durchführung der Bauarbeiten sowie die Berücksichtigung verschiedener Maßgaben erforderlich. Die Vorhabensträgerin hat ihre Bereitschaft erklärt, die Anforderungen zu berücksichtigen und rechtzeitig mit den zuständigen Stellen Kontakt aufzunehmen.

4.15 Sonstige öffentliche Belange

Soweit im Übrigen eine Anhörung von Trägern öffentlicher Belange erfolgte, haben diese dem Vorhaben zugestimmt bzw. mitgeteilt, dass ihr Aufgabenbereich durch das Vorhaben nicht berührt ist bzw. keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen. Sofern sie der Planung nicht vorbehaltlos zugestimmt haben, sind deren Anregungen in das weitere Verfahren eingeflossen.

4.16 Private Belange, Einwendungen

Grundlegende Aspekte

Private Belange können insbesondere durch bau- und verkehrsbedingte Lärmimmissionen, welche die Wohnruhe beeinträchtigen, sowie vorübergehende sowie dauerhafte Grundstücksbetroffenheiten betroffen sein.

Soweit von den privaten Betroffenen Einwendungen erhoben wurden, wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen ab Ziffer 4.16.1 (Private Einwendungen) verwiesen. Einigen Einwendungen konnte durch Zusagen der Vorhabensträgerin Rechnung getragen werden. Entschädigungsfragen bzw. Aspekte der Wertminderung sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Hierzu wird auf die nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen bzw. ein besonderes Entschädigungsverfahren verwiesen.

Die baubedingten Beeinträchtigungen sind durch entsprechende Vorkehrungen auf ein möglichst geringes Maß reduziert und überdies zeitlich begrenzt.

Die Planfeststellungsbehörde hält bei Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange die erforderlichen Eingriffe in die privaten Belange gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung der nach dem Änderungsantrag vorliegenden (Teil-) Maßnahme, wie es unter B.1 und 2 (Verfahren, Erforderlichkeit, Planziele) dargelegt ist, für verhältnismäßig und zumutbar und räumt dem öffentlichen Interesse an der Realisierung der Maßnahme den Vorrang ein, vor den Interessen der Betroffenen an der Beibehaltung des bisherigen Zustands.

Zurückweisung privater Einwendungen

Die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen mit dieser Entscheidung nicht abgeholfen wurde.

Es wird darauf hingewiesen, dass Entschädigungsfragen nicht Gegenstand der Planfeststellung sind, sondern den nachfolgenden Verhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

4.16.1 Einwendung 1

Für den Einwender stelle die Elektrifizierung mittels einer Elektro-Freileitung - welche über Profilmasten als „Fahrdraht“ gezogen wird - eine bisher nicht vorhandene Belastung dar. Auswirkungen auf das bebaute Grundstück FlstNr. 455 in Form von Elektrostrahlen bzw. Elektrosmog seien nicht auszuschließen.

Die Fahrbahndrähte hätten eine Höhe von 5,75 Meter über der Gleisanlage. Im Bereich des von ihm betroffenen Grundstücks sei eine Höhendifferenz zwischen der Gleisanlage und dem Privatgrundstück von circa 2,50 Meter vorhanden, so dass die Elektro-Freileitung in Höhe von circa 3,25 Meter über dem Privatgrundstücksniveau verlaufe und somit in etwa in Höhe des Wohnhaus-Obergeschosses. Dies bei einem Abstand von circa 2,75 Meter Luftlinie von seiner nordöstlichen Grundstücksgrenze entfernt. Dies möchte er so nicht hinnehmen. Einerseits durch mögliche Elektrostrahlen bzw. Elektrosmog, andererseits durch eine Sichtbehinderung der bislang freien Sicht vom Ostbalkon und von der Ostterrasse in den bislang freien Grünbereich.

Auf dem ihm vorgelegten Lageplan sei ersichtlich, dass die Profilmasten auf der nordöstlichen Seite der Gleisanlage gestellt werden. Sollte hier seine Annahme nicht richtig sein, so lege er Einwendungen auch gegen den Standort der Profilmasten ein.

Die Profilmasten hätten - aus dem Lageplan entnommen - unterschiedliche Abstandsflächen von 55 Meter, 60 Meter sowie 65 Meter. Der Abstand entlang der nordöstlichen Grundstücksgrenze betrage bei seinem Grundstück jeweils 55 Meter, so komme der mittlere Profilmasten genau in der Mitte seiner Grundstückslänge zum stehen, eine Sichtbehinderung der bislang freien Sicht vom Ostbalkon und von der Ostterrasse in den bislang freien Grünbereich sei hiermit verbunden. Er beantragt, dass der erste 55-Meter-Abstand von FlstNr. 456 zu FlstNr. 455 von 55 Meter um 15 Meter auf 70 Meter verändert bzw. verlängert wird. Unter Umständen - bei technischer Vorgabe - wäre ein weiterer Profilmast in Höhe der Garage von FlstNr. 455 zu setzen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Für die Beurteilung elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV maßgebend. Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und elektromagnetische Felder sind dort Grenzwerte festgelegt, die von den von der Verordnung erfassten Anlagen einzuhalten sind. Die Verordnung unterscheidet Hochfrequenzanlagen und Niederfrequenzanlagen, zu denen auch die Bahnüberleitungen gehören. Bei einer eingleisigen Strecke mit einer Regeloberleitung (15kV) ohne Verstärkungs-/Speiseleitung ergeben sich nach Aussagen der Vorhabensträgerin in der Regel Werte des elektrischen Felds von ca. 0,35 kV/m sowie des elektromagnetischen Felds von ca. 5 μ T (im Abstand von 10 m ab Gleismitte und in 1 m Höhe über SO). Für die betroffenen Siedlungsflächen ergeben sich damit Werte des elektrischen und elektromag-

netischen Feldes, die weit unterhalb der Grenzwerte der 26. BImSchV liegen (10 kV/m bzw. 300 μ T). Nach den aktuellen medizinischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen sind damit gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Die Vorhabensträgerin hat ebenfalls erläutert, dass die elektromagnetischen Felder nur dann anliegen, wenn Strom fließt. Dies ist nur der Fall, wenn ein Zug im Streckenabschnitt zwischen dem Gleis neben dem Grundstück des Einwenders und dem Streckenende Leistung aus der Oberleitung entnimmt oder dorthin zurückspeist. Auf die vom Bundesamt für Strahlenschutz herausgegebene Information zum Thema Strahlung/Strahlenschutz aus dem Jahre 2008 S. 40 und 41 „Das elektrische Netz der Eisenbahn“ wird zusätzlich hingewiesen (abrufbar auf der Internetseite des Bundesamtes für Strahlenschutz).

Der Höhenunterschied beträgt nach einer durchgeführten Ortsbesichtigung lediglich ca. 1,50 m. Der Abstand des Fahrdrachts zu der Grundstücksgrenze beträgt circa 4,30 m. Aufgrund des auf dem Grundstück des Einwenders vorhandenen Bewuchses ist die Oberleitung von der Terrasse aus kaum zu erkennen. Sie ist wegen der geringen Dicke des Fahrdrachts und des Tragseils und der sich einstellenden Patina des Materials auch nicht besonders augenfällig. Der Ausblick von der Terrasse des Einwenders ist zudem bereits im Bestand durch die direkt neben der Bahn befindliche Baumreihe entlang des Neumagens beschränkt. Die Oberleitungsmasten sollen gemäß dem Lageplan Anlage 5.3.1, Blatt 10 auf der nordöstlichen Seite errichtet werden. Die engeren Abstände westlich des Grundstücks sind durch den Radius der leichten Kurve bedingt. Die Aufstellung von Profilmasten führt grundsätzlich nur zu geringen Sichtbehinderungen. Der Abstand der Oberleitungsmasten ergibt sich nach Angaben der Vorhabensträgerin aus technischen Anforderungen, um das Kettenwerk bei der Durchfahrt des Zuges stets geometrisch im Bereich der Schleifleiste des Stromabnehmers zu halten und durch gleichmäßige Elastizität des Kettenwerks in vertikaler Richtung für einen sicheren Stromübergang zu sorgen. Änderungen der Maststandorte führen zu einer Oberleitungsanlage mit schlechteren technischen Eigenschaften, beispielsweise lokal auftretender Fahrdrachtverschleiß oder aber zu Beeinträchtigungen anderer Grundstücke.

Da Gesundheitsgefahren durch Elektrosmog ausgeschlossen werden können, wurde hier dem Interesse der Vorhabensträgerin an einer technisch optimalen Ausgestaltung gegenüber dem Interesse des Einwenders an uneingeschränktem Ausblick der Vorzug einzuräumen. Insbesondere, da dieser schon bisher eingeschränkt ist und durch den Oberleitungsmasten und die Leitung selbst nur geringfügig weiter verschlechtert wird. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

4.16.2 Einwendung 2

Es wird Einspruch gegen den geplanten Ausbau der o.g. Bahnstrecke, sowie Veränderung des Fahrtaktes und der Anbringung eines Profilmasten direkt vor dem Balkon ihrer Ferienwohnungen erhoben.

Vor Ausbau der sogenannten Parksiedlung sei den Erwerbern der Grundstücke die Stilllegung der Bahnstrecke angekündigt worden, so dass sich eine Erweiterungsmöglichkeit mit entsprechendem Wertzuwachs, auch durch den Wegfall von Emissionen ergeben hätte.

Nunmehr solle das Gegenteil, in noch wesentlich stärkerem Maße als bisher schon eingetreten, erfolgen. Bereits hier stelle sich die Frage des Schadenersatzes. Als sie in ihrer Heimatstadt Bad Krozingen im Wohngebiet Parksiedlung ein Grundstück zum Kauf angeboten bekamen informierte sie sich vorab bei der Gemeinde. Der damalige Bürgermeister hätte geäußert, dass die Bahnstrecke in 10 bis 15 Jahren der Vergangenheit angehören würde, und sie das stillgelegte Bahngelände erwerben könne.

Die Strecke Grunern und die Anlieferung mit Güterzügen zu der Fa. Schladerer wurden eingestellt. Die Einwanderin ging davon aus, dass in absehbarer Zeit der Rest mit einbezogen würde. So dass sie sich entschlossen habe in ihrem Hause 3 Ferienwohnungen von 58, 60 bzw. 80 qm anzubieten, wo sie das ganze Jahr sehr gute Belegungszahlen vermelden könne und in nicht unerheblicher Höhe an Kurtaxe, Bettengeld und Fremdenverkehrsabgabe beteiligt seien. Ihr Haus sei seit vielen Jahren kontinuierlich mit 4 Sternen bewertet.

Sie habe mit der Vermietung bisher keinerlei Probleme und freue sich über viele Stammgäste. Auf Anfragen der Gäste nach Fahraufkommen der Bahn konnten sie bisher mit ruhigem Gewissen sagen, dass zwischen 14:00 Uhr und 15:10-Uhr kein Zug fährt und somit eine Ruhepause auf Balkonen und Terrassen möglich war. Ebenso die Aussage, dass ab 19:00 Uhr bzw. am Wochenende um 20:30 Uhr kein Zug mehr fährt. Somit konnten die Gäste gemütliche Abendstunden in Ruhe genießen. Es wäre ein großes Anliegen, die Taktung nicht zu verändern. Für sie würde sich eine Veränderung der geplanten Fahrzeiten bis weit in die Abendstunden sehr negativ auswirken und somit existenzbedrohlich sein, da diese Vermietung ihre Haupteinnahme darstelle. Die momentane Geräuscheinwirkung werde von den Gästen gerade noch akzeptiert. Doch auf die Erhöhung der geplanten Fahrzeiten mit Kopfschütteln reagiert. Immerhin haben sich die Gäste einen Kurort ausgesucht.

Insoweit sei seit einiger Zeit ein steigender Erwartungshorizont bei einer Vielzahl von Gästen feststellbar, so dass damit zu rechnen sei, dass heute noch akzeptierte Werte künftig zu einem Verzicht einer Erholungsmaßnahme u.a. mit Aufenthalt in ihrem Haus führen werden, so dass die Einnahmen für die Stadtverwaltung und KBV Bad Krozingen geringer ausfallen könnten.

Eine weitere nicht hinnehmbare Beeinträchtigung ergebe sich aus dem in den Plänen ersichtlichen Standort eines der Schienenbegleitenden Profilmasten für den Fahrdraht.

Zwar mag es sein, dass der fragliche Profilmast ohne Rückgriff auf in ihrem Eigentum befindlichen Grund und Boden montiert werden kann, aber er würde unmittelbar gegenüber

des Balkons der 80qm großen Ferienwohnung in sichtbarer Höhe montiert werden, so dass Einbußen in nicht geringfügiger Höhe zu Buche schlagen würden. Zumal in Bad Krozingen kaum Ferienwohnungen für bis zu 5 Personen zu finden seien und diese somit von Ostern bis Anfang November (Schulferien in versch. Bundesländern) ausgebucht seien.

Sie verstehe nicht, dass man nicht die Möglichkeit nutze, den Profilmasten nur wenige Meter weiter hinter den Gewerbebetrieb Farben Schöne zu errichten zumal auf der gegenüberliegenden Seite sich kein Wohnhaus befinde, so dass man eine Beeinträchtigung ausschließen könne. In einem Artikel der BZ vom 14.03.2011 wurden auch die Fahrgeschwindigkeiten erwähnt unter anderem eine bereits bestehende Verlangsamung von 40 km/h durch das Wohngebiet, was aber ständig ignoriert werde, denn an manchen Tagen sei durch das Geräusch des vorbeirauschenden Zuges keine Unterhaltung mehr möglich und ein klirren der Gläser im Schrank zu hören. Das solle doch von den Fahrern bitte auch eingehalten werden. Die Überlegung den 30 Min. Takt einzuführen bedeutet höchste nervliche Anspannung, was sie bereits an den Wochenenden zu spüren bekommen. Denn es seien keine 30 Min., sondern von Staufen nach Bad Krozingen und vom Bahnhof zurück liegen gerade mal etwa 15 Min. und das den ganzen Tag. Da könne von wohnen in der Parksiedlung keine Rede mehr sein. Sollte diese Taktung eingeführt werden, sei die Überlegung eines Lärmschutzes auf Kosten der Bahn in Erwägung zu ziehen. Es liege dem Bürgermeister bereits eine Liste mit Unterschriften vor, allerdings älteren Datums aber in der Sache von Bürgern die direkt von der erhöhten Taktung betroffen seien. Sie frage sich allerdings auch warum das Münstertal als Ferienregion mit u.a. hoch frequentiertem Campingplatz und im Besitz der Konuskarte nur im 1 Std. Takt angefahren werde. Mit dieser Überlegung werden ihrer Auffassung nach auch die Pendler nicht auf die Schiene zu bringen sein, denn wer wolle in Staufen 30 Min. auf den Anschlusszug warten. Bezüglich der 15000Volt Wechselstrom führenden Fahrbahndrähten in einer Höhe von 5,75m habe sie die Befürchtung besonders bei Feuchtigkeit, dass es bei Datenverarbeitenden und kommunikationstechnischen Geräten zu Störungen kommen könne. Sie stelle die Frage, ob der Verwaltung insoweit Erkenntnisse vorliegen oder etwas zu deren Erlangung veranlasst wurde. Faktisch dürften alleine Meinungsäußerungen des Betreibers der Bahnlinie nicht ausreichend erkenntnisführend sein. Auch solle man die am Gleiskörper stehenden zum Teil bis zu 15/20m hohen Nussbäume deren seitliche Äste bereits weit auf Bahngleismitte hängen und bei einer Höhe von 5,75 m der geplanten Elektrodrähte sicher erhebliche Probleme darstellen nicht außer acht lassen. Sie bitte um rechtzeitige Information bezüglich des Baubeginns und der zu erwartenden Lärmbeeinträchtigung, da sie bereits über Buchungen für 2012 verfüge. Um die Gäste nicht zu verärgern wäre auch die Möglichkeit einen Baubeginn zwischen Oktober - März ins Auge zu fassen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Pläne zur Stilllegung der Strecke bestanden nach Auskunft der Vorhabensträgerin nicht. Die Vorhabensträgerin hat sich auch nicht entsprechend geäußert. Die nicht erfolgte Realisierung eines lediglich möglichen Wertzuwachses bzw. die Möglichkeit weiteren Grunderwerb zu tätigen, ist rechtlich in dieser Ausgestaltung nicht geschützt. Zu Äußerungen durch den damaligen Bürgermeister ist eine Stellungnahme nicht möglich. Für das hier durchzuführende Planfeststellungsverfahren besteht auch nicht die Notwendigkeit dieser Frage nachzugehen.

Die Zunahme des Verkehrs hält sich im Rahmen der bereits jetzt bestehenden Genehmigungen, wäre also auch ohne das Vorhaben zu realisieren. Die bestehende Eisenbahninfrastruktur muss sich die Einwenderin auch mit der auf dem bestehenden Netz möglichen Taktverdichtung als Vorbelastung anrechnen lassen. Insofern ergibt sich keine Verschlechterung im Vergleich zum genehmigten Bestand. Eine Veranlassung für Schadenersatz besteht nicht, wobei über solche Ansprüche auch nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu entscheiden ist.

Die Münstertalbahn ist eine Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Die Vorhabensträgerin verfügt als Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die erforderlichen Betriebsgenehmigungen für einen uneingeschränkten Eisenbahnbetrieb und ist verpflichtet, allen Zugangsberechtigten die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur zu gestatten. Die Festschreibung eines bestimmten Betriebsprogramms ist aus Rechtsgründen nicht zulässig, da das Betriebsprogramm nicht der Planfeststellung unterliegt. Die vorgesehene Taktung entspricht dem Ziel einer Verbesserung des öffentlichen Schienennahverkehrs und steht in Einklang mit dem übergeordneten Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020.

Die Aufstellung von Profilmasten führt grundsätzlich nur zu geringen Sichtbehinderungen. Der dem Grundstück der Einwenderin gegenüberstehende Oberleitungsmast 1-1 (dargestellt in Anlage 5.3.1, Blatt 2) befindet sich nach Angaben der Vorhabensträgerin circa 7,8 m von der Grundstücksgrenze des Grundstücks Flst.-Nr. 772/71 und circa 13,8 m von dem darauf stehenden Gebäude entfernt. Die optische Beeinträchtigung für die Nutzer des Gebäudes Ebereschenweg 2 ist deshalb gering und daher hinzunehmen. Der Abstand der Oberleitungsmasten ergibt sich nach Angaben der Vorhabensträgerin aus technischen Anforderungen, um das Kettenwerk bei der Durchfahrt des Zuges stets geometrisch im Bereich der Schleifleiste des Stromabnehmers zu halten und durch gleichmäßige Elastizität des Kettenwerks in vertikaler Richtung für einen sicheren Stromübergang zu sorgen. Änderungen der Maststandorte führen zu einer Oberleitungsanlage mit schlechteren technischen Eigenschaften, beispielsweise lokal auftretender Fahrdrabtverschleiß oder aber zu Beeinträchtigungen anderer Grundstücke.

Die Streckengeschwindigkeit liegt in dem Streckenabschnitt zwischen Bad Krozingen und Staufen bereits bei 60 km/h. Die Lage innerorts spielt dabei keine Rolle. Die Erhöhung auf

mögliche 80 km/h bedeutet wegen des Halts aller Züge am Haltepunkt Bad Krozingen Ost keine wesentliche Änderung der Fahrgeschwindigkeit. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf 80 km/h ist in der bestehenden Betriebsgenehmigung der Münstertalbahn als Nebenbahn eingeschlossen.

Ein Anspruch auf Herstellung von Schallschutzmaßnahmen auf Kosten der Vorhabensträgerin besteht nicht. Das vorgesehene Betriebsprogramm kann wie o.g. auch ohne Umsetzung des Vorhabens und auf der Grundlage der bestehenden Genehmigungen mit Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb ohne Oberleitung gefahren werden. Die Errichtung der Oberleitung erzeugt somit keine Erhöhung der Lärmlast. Andere bauliche Eingriffe werden nicht durchgeführt. Die tatbestandlichen Voraussetzungen der 16. BImSchV, auf deren Grundlage Lärmschutzmaßnahmen auferlegt werden könnten, liegen daher nicht vor.

Zu den grundsätzlichen Ausführungen zu den auftretenden elektromagnetischen Feldern sh. B.3 sowie die Stellungnahme zu Einwendung 1. Auch bei einer Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV kann eine Beeinflussung empfindlicher elektronischer Geräte durch elektromagnetische Felder grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Vorliegend sind solche Auswirkungen allerdings angesichts der auftretenden nur geringen Werte nicht zu erwarten.

Die Bäume in Gleisnähe werden soweit erforderlich zurückgeschnitten, um den notwendigen freien Querschnitt zu erhalten. Die Angaben dazu enthält der Landschaftspflegerische Begleitplan, Anlage 12.

Beginn und Durchführung der Baumaßnahmen werden rechtzeitig bekannt gemacht. Eine Beschränkung der Bauzeit auf die Wintermonate wird seitens der Vorhabensträgerin abgelehnt. Sie verteuere die Bauleistungen und ziehe die Bauausführung und damit auch die bauzeitbedingten Beeinträchtigungen aufgrund witterungsbedingter Erschwernisse in die Länge. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier auch keine Möglichkeit, die Baumaßnahmen für einen bestimmten Zeitraum zu untersagen. Das Interesse der Vorhabensträgerin an einem planmäßigen Baustellenbetrieb und der gesamthaften Abwicklung der Baumaßnahme „am Stück“ überwiegt hier. Dabei muss auch gesehen werden, dass die Beeinträchtigung im Bereich des Grundstücks nur einen kleinen Teil der gesamten Baumaßnahme, die reibungslos nach und nach vollzogen werden muss, eher gering ist und sich auf wenige Tage beschränkt. Die Gesamtbaumaßnahme würde sich aber bei Einschränkung von Zeiträumen für Einzelmaßnahmen insgesamt verlängern und so in der Summe ein größeres Beeinträchtigungspotential erreichen. Auf die Ausführungen zur Beschränkung von Bau- lärm unter Ziff. 10 wird verwiesen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt ausreichend im Vorfeld des Baubeginns die Öffentlichkeit zu informieren. Dies wird als Zusage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die weitergehende Einwendung wird zurückgewiesen.

4.16.3 Einwendung 3

Die Einwenderin ist Anrainerin zur Münstertalbahn, Lindengärten 6, Flurstück Nr. 2153/2. Sie gibt an, dass heute der Großteil der Züge der Münstertalbahn selbst in den Stoßzeiten, locker besetzt, zum Teil sogar leer fahren würde. Es gebe kaum die Situation, dass man keinen Sitzplatz bekomme. Die Vorausberechnung des hohen Passagieraufkommens und somit die Begründung warum die Bahn derart groß auszubauen sei, scheine auf unrealistischen Grundlagen zu basieren. Die Einführung eines Halbstundentakts mit bestehenden Dieseltriebwagen, würde schon ausreichen um selbst ein dreifaches Passagieraufkommen und die Stosszeiten gut bedienen zu können. Im Besonderen habe sie jedoch Einwände gegen die geplanten Änderungen im Bereich der Strecke und des Haltepunktes Staufen Süd. Der Haltepunkt Staufen Süd werde im Halbstundentakt angefahren. Geplant sei die Einbindung der Züge von und nach Freiburg, was eine Ausweitung des Fahrplanes in die Abendstunden nötig mache. Dadurch sei eine deutlich stärkere Lärmbelastung der Anrainer, im Vergleich zum jetzigen Bahnbetrieb zu erwarten. Sie habe Einwände gegen die Umstellung auf längere Elektrotriebwagen und einen Bahnbetrieb in den Abendstunden, sofern nicht umfassende und effiziente, schalldämmende Maßnahmen zwischen Haltestelle, Bahnlinie und Wohnhäusern vorgenommen werden, wie zum Beispiel Errichtung von soliden Grünhecken, Baum und Buschwerk, schalldämmenden Wänden.

Der Haltpunkt Staufen Süd solle aufgelassen werden. Ein neuer 75 m langer Bahnsteig/durchgehender Treppenstreifen zur Seite des Gymnasiums und zwei Wartehäuschen sollen zwischen Faustgymnasium und den Wohnhäusern Lindengärten 2, 4, 6, 8 und 10 errichtet werden.

Der Bahnsteig werde etwa 50 cm höher gelegt als die Bahngleise und somit etwa 1 m über Gartenniveau liegen. Dadurch sei eine erhebliche Lärmbelastung zu erwarten. Zusätzlich würden die Wände des Gymnasiums jeglichen Schall in Richtung Wohnhäuser reflektieren. Weiter werde durch das erhöhte Bahnsteigplateau die Privatsphäre der Hintergärten deutlich gestört. Personen die sich auf dem Bahnsteig befinden könnten von diesem erhöhten Niveau in die Gärten der Anwohner einsehen. Der höher gelegte Bahnsteig bringe auch ein Sicherheitsrisiko mit sich. Zeiten um Einbruch und Diebstahl zu planen, können von dort gut ausspioniert werden. Eines der beiden, neuen Wartehäuschen werde mittig in gerader Flucht zu ihrem Garten errichtet. Die zwei Wartehäuschen und das neue Bahnsteig-Treppenband werden als nächtliche Partyräume, Skatbord-Trainingsplatz, und ähnliches benutzt werden. Lärmbelastung, nächtliche Ruhestörung und Beschädigung der Bahn- und Schuleinrichtungen seien zu erwarten.

Sie habe Einwände gegen die Verlegung des Haltepunktes Staufen Süd und beantrage die zwei neuen Wartehäuschen an anderer, anrainerfreundlicher Stelle zu errichten.

Zum Beispiel sei gegenüber der bestehenden Haltestelle Staufen Süd unverbautes Gebiet. Angrenzend sei der Parkplatz zur Belchenhalle der kaum benutzt werde, bzw. bei Veranstaltungen sowieso viel zu klein sei. Dort sei genügend Platz für die Errichtung des neuen

Bahnsteiges ohne Treppen, die Wartehäuschen, Park und Ride Zufahrt, Fahrräderparkplätze und Autoparkplätze. Ein Vorteil dieser Lage für den Haltepunkt Süd sei dass der Lärm in das offene Feld abziehen könne und nicht reflektiert werde. Es müssten keine großen Bäume und Hecken im Bereich des Gymnasiums entfernt werden, die Feriengäste vom Campingplatz und die Bewohner aus den östlichen Wohngebieten wären mit dieser Lage ebenfalls besser bedient. Es bleibe zu bemerken, dass längere Elektro-Züge bei erhöhter Fahrfrequenz der Dieseltriebwagen jedenfalls eine Verschwendung der Mittel seien. Die Umrüstung der Bahn auf Elektrobetrieb erfordere die Errichtung von Oberleitungen. Elektrische Oberleitungen produzieren andauernd Elektro-Smog. Im dicht verbauten Wohngebiet, am Faust Gymnasium mit etwa 1000 Schülern und Mitarbeitern, im neugebauten Wolfacker mit Kleinkinderkrippe und Club 60 Bewohnern leben Menschen die keine Möglichkeit haben der Elektro-Smog Belastung auszuweichen. Sie habe Einwände gegen die Umstellung auf Elektrobetrieb, da Elektro-Smogbelastung technisch nicht abgeschirmt werden kann. Bei Umrüstung auf Elektrobetrieb müssen auf der gesamten Bahnstrecke Oberleitungsmasten errichtet werden. Im Plan sei in gerader Flucht von ihrer Terrasse zur Grundstücksgrenze (Flurstück Nr. 2153/2) ein Oberleitungsmasten, Mauerscheiben und Geländer vorgesehen. Sie habe Einwände gegen die Errichtung eines Oberleitungsmasten in der Mitte der Grundstücksgrenze, Oberleitungsmasten sollten an die Nachbargrenzen gerückt werden. Zusammenfassend ersuche sie, den neuen Haltepunkt Staufen Süd gegenüber des derzeitigen Haltepunktes zu errichten, Wartehäuschen gegenüber des bestehenden Haltepunktes Süd zu errichten, Effiziente Schall- und Sichtschutzeinrichtungen zu den Wohnhäusern und Privatgärten der Anwohner zu errichten, keine Oberleitungsmasten in der Mitte der Grundstücksgrenze zu errichten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabensträgerin hat wie folgt zur zukünftigen Dimensionierung des Nahverkehrsangebots Stellung genommen: Die Dimensionierung des Platzangebots der Züge muss für den Abschnitt mit der größten Nachfrage ausreichend sein. Dies ist nicht der Streckenabschnitt, der von dem Grundstück der Einwenderin beobachtet werden kann. Für die Züge, die von Münstertal bis Bad Krozingen fahren, ist dies der Abschnitt zwischen Bad Krozingen Ost und Bad Krozingen. Soweit Züge über Bad Krozingen hinaus nach Freiburg fahren, ist die Nachfrage im unmittelbaren Einzugsbereich Freiburgs, also zwischen Bad Krozingen und Freiburg entlang der Rheintalbahn, am größten. Dies gilt jeweils insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. Die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen zeigen, dass bei Verbesserungen im Fahrplan und an der Eisenbahninfrastruktur die Fahrgastzahlen stark ansteigen. Es wäre fehlerhaft die vorliegenden und ohne weiteres übertragbaren Erfahrungen nicht zu berücksichtigen. Die vorgesehenen Baumaßnahmen dienen der Elektrifizierung der Strecke, nicht der Erhöhung der Streckenkapazität. Das vorgesehene Betriebsprogramm kann bereits jetzt und auf der Grundlage bestehender Genehmigungen gefah-

ren werden. Im Übrigen entspricht die vorgesehene Taktung dem Ziel einer Verbesserung des öffentlichen Schienennahverkehrs und steht in Einklang mit dem übergeordneten Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020. Bereits im aktuellen Fahrplan werde in der Hauptverkehrszeit ein verdichteter Fahrplan mit Zügen bestehend aus zwei Triebwagen des Typs Regio-Shuttle RS 1 angeboten. Dies entspreche den Vorgaben des Nahverkehrsentwicklungsplans des ZRF. Die Angebotsausweitung im SPNV in den Tagesrandlagen sei nicht mit der Durchbindung der Züge von und nach Freiburg verknüpft. Die Angebotsausweitung ist ein eigenständiges Ziel. Das Platzangebot der voraussichtlich eingesetzten Fahrzeuge sei eine Vorgabe des Aufgabenträgers Land Baden-Württemberg. Aus der Sicht des Infrastrukturunternehmens sei es erforderlich, ausreichende Kapazitätsreserven einzuplanen um alsbaldige Änderungen nach Fertigstellung zu vermeiden.

Diesem Vortrag kann sich die Planfeststellungsbehörde anschließen. Insbesondere obliegt es primär dem Infrastrukturanbieter eine ausreichende Eisenbahninfrastruktur, welche dem heutigen Stand der Technik entspricht vorzuhalten, um dann wachsender Nachfrage auch gerecht werden zu können. Die Elektrifizierung von Nebenstrecken wird in den nächsten Jahren von unterschiedlichsten Infrastrukturbetreibern in Angriff genommen, um einen leistungsfähigen Nahverkehr anbieten zu können. An dieser Stelle muss auch deutlich gemacht werden, dass es sich bei der Planfeststellung um eine Genehmigung der Infrastruktur und nicht um die Genehmigung des Betriebs handelt. Der Betrieb und die Zahl der verkehrenden Züge ist gerade nicht Bestandteil der Planfeststellung, wobei die voraussichtlichen Zugzahlen selbstverständlich über die Verkehrsprognosen mittelbar zu berücksichtigen sind.

Die tatsächliche Lärmlast der anliegenden Grundstücke wird sich durch die Veränderung der Antriebsart der Fahrzeuge einerseits verringern, andererseits durch die Erhöhung der Anzahl der Züge erhöhen. Es ist in der Summe dieser Effekte anzunehmen, dass sich die Lärmlast insgesamt verringern wird. Diese Frage muss jedoch auch nicht abschließend beantwortet oder gar begutachtet werden, da sich allein aus der Errichtung der Oberleitung keine Änderung des Betriebsprogramms ergibt und diese bereits im Bestand und auf der Grundlage der bestehenden Genehmigungen mit Dieseltriebwagen gefahren werden könnte. Damit ist die 16. BImSchV nicht anwendbar und es bestehen daraus auch keine Ansprüche auf die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen. Auch aus den allgemeinen Vorschriften sind aus den genannten Gründen bei einer wertenden Gesamtbetrachtung keine Schallschutzmaßnahmen zu verlangen.

Der Haltepunkt wird nicht aufgelassen, sondern um circa 150 m in Richtung des Bahnhofs Staufen verlegt. Der Bahnsteig liegt auf der Seite des Schulgebäudes. Die zur Schule hin gelegene Bahnsteighinterkante soll als durchgehende Freitreppe ausgeführt werden um für das hohe Fahrgastaufkommen vor Schulbeginn einen direkten Zugang zum Schulgebäude zu schaffen. Die Höhenlage des Bahnsteigs gegenüber dem Gleis ist zutreffend. Seine Höhendifferenz gegenüber dem angrenzenden Gartengrundstück ist aber geringer als 1m,

da die Bettung des Gleises nicht durchweg über der Geländeebene liegt. Etwaige Schallreflexionen der Fahrgeräusche ergeben sich bereits im Bestand. Die Einsehbarkeit der Grundstücke ändert sich gegenüber der heutigen Lage nur unwesentlich, da der dort verlaufende öffentliche Geh- und Radweg bereits heute nur circa 60cm unterhalb des geplanten Bahnsteigs liegt, so dass auch ohne das Vorhaben eine Einsehbarkeit der Hintergärten gegeben ist. Auch die Frage des Einbruchrisikos kann nicht gegen die Verlegung des Haltepunktes sprechen. Denn der regelmäßige Aufenthalt von Personen auf dem Bahnsteig erhöht umgekehrt das Risiko bei einem Einbruch gesehen zu werden, so dass ein etwaiges Risiko vielmehr verringert wird. Tatsächliche Anhaltspunkte für die befürchtete Nutzung der Wartehäuschen und damit einhergehende Lärmimmissionen bestehen nicht. Der heute bestehende Schulhof bietet eine ähnlich hohe Attraktivität als Aufenthaltsort. Dabei handelt es sich auch nicht um eine Frage, welche im Planfeststellungsverfahren zu lösen ist. Die genehmigte Planung kann nur von einer ordnungsgemäßen Nutzung ausgehen. Sollte hier Nutzungen stattfinden, welche mit der geltenden Rechtsordnung nicht in Einklang zu bringen sind, so ist dies eine Frage des Ordnungsrechts und über die dort vorgesehenen Maßnahmen zu regeln.

Die Verlegung des Haltepunktes Staufen Süd erfolgt insbesondere auch um die Erschließung des Wohngebietes Staufen Wolfacker und die Verknüpfung der Münstertalbahn mit der Buslinie von und nach Sulzburg zu verbessern. Weiterhin kann die mit Gefahren behaftete Überquerung des Gleises an dem Reisendenüberweg vermieden werden.

Die Beibehaltung der Lage des Haltepunktes in der Nähe der Münstertäler Straße entspricht nicht dem Ziel einer besseren Umsteigebeziehung mit den Busverkehren der Buslinie von und nach Sulzburg und der besseren Erschließung des Wohngebietes Staufen Wolfacker. Die Platzverhältnisse sind auch an der geplanten Lage ausreichend.

Die Verbesserung der Erschließung der von der Einwenderin als östliche Wohngebiete bezeichneten Gebäude ist weniger gewichtig als die bereits genannte Erschließung des verdichtet bebauten Wohngebiets Staufen Wolfacker. Die bestehende Situation am bisherigen Ort war durch die Überquerungen und den PKW-Verkehr insbesondere für die Schüler nicht ungefährlich. Diese Situation kann durch die vorgelegte Planung gerade deutlich verbessert werden. Verluste an Bäumen und Gehölzen werden innerhalb des Vorhabens ausgeglichen.

Der Einsatz der Fahrzeuge obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beschaffung einteiliger Elektrotriebwagen in der Art der Dieseltriebwagen des Typs Regio-Shuttle ist nach der Kenntnis der Vorhabensträgerin weder möglich noch vorteilhaft, da die Industrie solche Fahrzeuge nicht anbietet und sie auch bei größerer Nachfrage auf anderen Strecken nicht genügend Kapazität bieten.

Für die Beurteilung elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV maßgebend. Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und elektromagnetische Felder sind dort Grenzwerte festgelegt, die von

den von der Verordnung erfassten Anlagen einzuhalten sind. Die Verordnung unterscheidet Hochfrequenzanlagen - die vorliegend nicht vorgesehen sind - und Niederfrequenzanlagen, zu denen auch die Bahnüberleitungen gehören. Bei einer eingleisigen Strecke mit einer Regeloberleitung (15kV) ohne Verstärkungs-/Speiseleitung ergeben sich i.d.R. Werte des elektrischen Felds von ca. 0,35 kV/m sowie des elektromagnetischen Felds von ca. 5 μ T (im Abstand von 10 m ab Gleismitte und in 1 m Höhe über SO). Für die betroffenen Siedlungsflächen ergeben sich damit Werte des elektrischen und elektromagnetischen Feldes, die weit unterhalb der Grenzwerte der 26. BImSchV liegen (10 kV/m bzw. 300 μ T). Nach den aktuellen medizinischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen sind damit gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Auf die vom Bundesamt für Strahlenschutz herausgegebene Information zum Thema Strahlung/Strahlenschutz aus dem Jahre 2008 S. 40 und 41 „Das elektrische Netz der Eisenbahn“ wird zusätzlich hingewiesen (abrufbar auf der Internetseite des Bundesamtes für Strahlenschutz).

Der Abstand der Oberleitungsmasten ergibt sich aus technischen Anforderungen, um das Kettenwerk bei der Durchfahrt des Zuges stets geometrisch im Bereich der Schleifleiste des Stromabnehmers zu halten und durch gleichmäßige Elastizität des Kettenwerks in vertikaler Richtung für einen sicheren Stromübergang zu sorgen. Änderungen der Maststandorte führen nach Angaben der Vorhabensträgerin zu einer Oberleitungsanlage mit schlechteren technischen Eigenschaften. Die Einteilung der Mastabstände der Oberleitung erfolgt nach technischen Parametern. Es muss insbesondere gesichert sein, dass der Fahrdrabt auch unter ungünstigsten Bedingungen stets innerhalb der von dem Stromabnehmer der Fahrzeuge berührten Fläche liegt. Die Lage zu Grundstücksgrenzen angrenzender Grundstücke ist dabei nicht immer zu erreichen. Der Texteintrag im "Mauerscheiben und Geländer" bezieht sich ausweislich der Bezugslinie auf eine Stelle außerhalb des Grundstücks der Einwenderin.

Im Erörterungstermin wurde von der Vorhabensträgerin angegeben, dass eine Verschiebung der Masten auf einen Bereich, der keine Inanspruchnahme privater Grundstücke erforderlich macht, möglich ist. Dies ist zwar mit einem erhöhtem Aufwand verbunden. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch der Auffassung, dass die Inanspruchnahme des grundrechtlich geschützten Privateigentums nicht notwendig und verhältnismäßig wäre. Der Vorhabensträgerin wurde daher aufgegeben, die Masten im Bereich der Grundstücke „In den Lindengärten“ so zu versetzen, dass eine Grundstücksbetroffenheit der privaten Grundstücke ausgeschlossen ist.

Weiter wurde die Vorhabensträgerin aufgefordert die Maststandorte insgesamt nochmals dahingehend zu überprüfen, dass diese möglichst im Bereich der Grundstücksgrenzen platziert werden um so die optischen Beeinträchtigungen zu reduzieren. In dem hier vorliegenden Fall ergibt sich im Vergleich zu anderen Betroffenen bzw. Einwendern stärker beeinträchtigende Situation. Denn der Masten steht hier auf der, dem Grundstück zugewandten Seite und in deutlich erhöhter Lage. Die Vorhabensträgerin hat daher auf Verlangen

der Planfeststellungsbehörde die technisch maximal mögliche Verschiebung der Masten genutzt. Dieser ist jetzt weiter östlich in Höhe der Garage geplant. Dabei wurde darauf geachtet, dass bei anderen Grundstücken keine zusätzliche Belastung auftritt. Eine weniger beeinträchtigende Lösung war nicht möglich, ohne an anderer Stelle vergleichbare Betroffenheiten auszulösen.

Soweit der Einwendung nicht abgeholfen werden konnte, wird diese zurückgewiesen.

4.16.4 Einwendung 4

Die Einwender sind Anrainer zur Münstertalbahn, Lindengärten 4, Flurstück Nr. 2153. Wegen des weiteren Vortrags wird auf den insoweit wortgleichen Einwand der Einwendung Nr. 3 verwiesen.

Die Einwendung wird, soweit ihr nicht abgeholfen werden konnte, ebenfalls zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Darstellung zu Einwendung Nr. 3 verwiesen.

4.16.5 Einwendung 5

Die Einwender sind Anrainer zur Münstertalbahn, Lindengärten, Flurstück Nr. 2147/3. Wegen des weiteren Vortrags wird auf den insoweit wortgleichen Einwand der Einwendung Nr. 3 verwiesen.

Die Einwendung wird, soweit ihr nicht abgeholfen werden konnte, ebenfalls zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Darstellung zu Einwendung Nr. 3 verwiesen.

4.16.6 Einwendung 6

Die Einwender sind Anrainer zur Münstertalbahn, Lindengärten 2a, Flurstück Nr. 2147/2. Wegen des weiteren Vortrags wird auf den insoweit wortgleichen Einwand der Einwendung Nr. 3 verwiesen.

Die Einwendung wird, soweit ihr nicht abgeholfen werden konnte, ebenfalls zurückgewiesen. erwiesen. Zur Begründung wird auf die Darstellung zu Einwendung Nr. 3 verwiesen.

4.16.7 Einwendung 7

Als Anwohner der Münstertalbahn im Bereich Hof, Hasengrundweg I lehnt der Einwender die Errichtung des Grünweges zwischen der BÜSA Hasengrundweg I und dem Haltepunkt Hof nördlich der Bahngleise sowie die Eintragung der Dienstbarkeit am Flurstück 87/8 aus den nachfolgenden Gründen ab.

Die Errichtung des ca. 1100 m² einnehmenden Grünweges sei aus seiner Sicht nicht notwendig, da er ausschließlich für die Erschließung des Grundstückes 86/2 benötigt werde. Alle anderen Grundstücke ließen sich - auch zur Bewirtschaftung - ohne den geplanten Grünweg erreichen.

Ein Wegfall des Grünwegs sei denkbar, wenn sich die Eigentümer der Grundstücke 86/1, 86/2 und 87/5 auf einen Flächentausch einigen. Gegenwärtig werde Flurstück 86/2 nördlich der Bahnlinie komplett vom Flurstück 87/5 eingeschlossen. Flurstück 86/1 grenze östlich an Flurstück 87/5. Damit würde ein Flächentausch von Flurstück 86/2 zu Gunsten von Flurstück 87/5 zu einer gleichzeitigen Vergrößerung von Flurstück 86/1 in westliche Richtung führen. Dies habe zu Folge, dass Flurstück 86/2 entfalle und beide Flurstücke 87/5 und 86/1 separat zu erreichen seien. Solch ein Grundstückstausch führe zu einer erheblichen Einsparung an Baukosten, so dass dieser kostenneutral für die Anlieger durchführbar wäre. In den letzten Jahrzehnten wurden seine Grundstücke 87/3 und 87/4 durch den Ausbau der Straße L123, durch den Bau des Geh- und Radweges an der Bahnstrecke sowie durch die Befestigung des Hasengrundweges flächenmäßig reduziert bzw. durch verschiedene Dienstbarkeiten in ihrem Wert vermindert. Aus diesem Grund sei er nicht bereit Flächen seiner Grundstücke 87/7 und 87/8 abzutreten. Dies betreffe ebenfalls eine ggf. notwendige Dienstbarkeit am Flurstück 87/8 im Bereich des Hasengrundweges.

Für ihn sei weder aus den Plänen noch dem zugehörigen Erläuterungsbericht hervorgegangen, wie die Eigentums- und Nutzungsverhältnisse am Hasengrundweg aktuell geregelt seien. Aus dem Grunderwerbsplan geht diesbezüglich hervor, dass es auf dem Flurstück 87/8 eine mindestens 6 m² große dauerhaft beschränkte Fläche (Dienstbarkeit) geplant sei. Hier bittet er um Aufklärung, ob sich der Hasengrundweg im öffentlichen Eigentum befinde und wo er ggf. Privatweg sei.

Aus den Unterlagen zur BÜSA Hasengrundweg I sei die notwendige Verbreiterung des Hasengrundweges nördlich der Bahngleise ersichtlich, gleichfalls der Schleppkurvennachweis für das Überqueren des Bahnübergangs mit einem Traktor mit zwei Anhängern. In den Unterlagen fehle jedoch die Berechnung der Schleppkurve des gleichen Fahrzeuges (bzw. Traktor mit Güllefass) bei Ein- bzw. Ausfahrt in den neu geplanten Grünweg. Wegen der Größe der Fahrzeuge befürchte er ein seitliches Überschreiten des Grünweges im Kreuzungsbereich und damit eine Beschädigung der Böschungsbereiche hin zu den Flurstücken 87/7 und 87/8. Dies stelle für ihn eine weitere nicht hinnehmbare Beeinträchtigung seines Grund und Bodens dar.

Aus den ausliegenden Plänen zum Planfeststellungsverfahren gehe für ihn das Entwässerungskonzept, speziell im Bereich seiner Flurstücke, nicht eindeutig hervor. Dies betreffe vor allem die in den Plänen eingezeichneten beiden Dolen im Bereich der Flurstücke 55/1 und 87/4. Im Rahmen eines durchgängigen Entwässerungskonzeptes, sei die volle Funktionalität beider Dolen aus seiner Sicht zum Hochwasserschutz unbedingt erforderlich.

Im Zuge der Bauarbeiten am Rad- und Wanderweg 2002 wurde durch die Gemeinde Münstertal der seit 1922 bestehende Wassergraben verändert und sei seitdem nicht funktionstüchtig. Mit beiliegendem Aktenvermerk habe sich die Gemeinde Münstertal vertreten durch Herrn Bürgermeister Jehle am 07.08.2006 bereit erklärt, den Wassergraben gangbar

zu machen (auf einen beigefügten Aktenvermerk vom 07.08.2006 wird verwiesen). Bis zum heutigen Zeitpunkt sei dies nicht geschehen.

Zur Sicherung seiner Existenz sei er auf die Einnahmen aus Vermietung von Wohnungen auf dem Flurstück 87/4 angewiesen. Diese Wohnungen liegen nur ca. 20 Meter vom Bahnübergang Hasengrundweg I, und damit auch von der geplanten neuen Signalisierungsanlage entfernt. Mit einem Geräuschpegel von mindestens 50 dB(A) stelle die neue Signalisierung eine deutliche akustische Belastung dar und beeinträchtige damit die Wohnqualität seiner Mieter in erheblichem Umfang. In diesem Zusammenhang werden in den Planfeststellungsunterlagen entsprechende Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Schallschutzfenster, vermisst. Diese Maßnahmen seien im Rahmen solcher Planungen üblich. Er vermisse ebenfalls im Erläuterungsbericht Aussagen, die belegen, dass durch die Elektrifizierung keine, die Gesundheit gefährdenden elektromagnetischen Strahlungen (Elektrosmog) entstehen. Diesbezüglich erbitte er konkrete Lösungsvorschläge für alle vier betroffenen Flurstücke. Es sei einsichtig, dass die elektrischen Anlagen zum Betrieb einer BÜSA ein Schaltheim im Bereich des Bahnübergangs erfordern. Da sich in unmittelbarer Nähe des Bahnübergangs Hasengrundweg I seine vermieteten Wohnungen befinden, stelle auch solch ein relativ kleines Betonschaltheim (L=2,81m; B=1,64m; H=2,63m) einen gewissen Eingriff in die Natur dar. Aus diesem Grund bittet der Einwender diese Betonschaltheime äußerlich so zu gestalten, dass diese keine unnötige visuelle Störung des natürlichen Umfeldes darstellen.

Abschließend möchte er betonen, dass er die Elektrifizierung der Münstertalbahn begrüße und dieser aufgeschlossen gegenüber stehe. Allerdings möchte er auch darauf hinweisen, dass er in diesem Jahr noch durch ein weiteres Planfeststellungsverfahren (Ausbau der L123) betroffen sei. In den letzten Jahrzehnten wurden seine Flurstücke durch verschiedene Baumaßnahmen, sei es durch Dienstbarkeiten oder durch notwendige Flächenbereitstellungen teilweise erheblich beeinträchtigt und damit auch in ihrem Wert reduziert. Leider ginge dies in den Übergangs- und Anpassungsbereichen nicht ohne bauliche oder ästhetische Mängel einher, die teilweise bis heute nicht behoben wurden oder als langfristiges Provisorium dienen. Deshalb bittet er die notwendigen Belastungen für die Anlieger durch die Elektrifizierung der Münstertalbahn, sowohl während der Bauphase als auch im operativen Betrieb auf ein notwendiges Minimum und auf gesundheitlich vertretbare Werte zu begrenzen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabensträgerin hatte den, mit dieser Einwendung in Frage gestellten Grünweg zunächst zur Erschließung der Grundstücke Flst.-Nr. 86/1 und 86/2 und als Ersatz der BÜ Hasengrund II und III geplant. Die vorgetragene anderweitige Erschließung des Grundstücks Flst.-Nr. 86/1 ist auch aus dem Übersichtslageplan nicht ersichtlich. Hinsichtlich des

zunächst als wegfallend bezeichneten BÜ Hasengrundweg II hat die Antragstellerin die Pläne überarbeitet. Der Weg soll jetzt erhalten bleiben und technisch gesichert werden. Damit kann der als Ersatzweg eingeplante Grünweg entfallen, da die Erschließung der Grundstücke so auch ohne diesen erhalten bleibt. Zum Thema Flächenminderung durch die in der Einwendung genannten anderweitigen Verfahren ist hier keine Stellungnahme möglich. Der Erwerb von Teilflächen der Grundstücke Flst.Nrn. 87/7 und 87/8 entfällt, die Belastung einer Teilfläche des Grundstücks Flst.Nr. 87/8 ist auf das erforderliche Minimum für die Umgestaltung des BÜ reduziert worden (zu beschränkende Fläche von 6 m²).

Bei Grundstück 87/4 wird nach den Umplanungen nur noch im nordöstlichen Eck eine Fläche von 10 m² für die außerhalb des Fahrstreifens des Radwegs notwendige Aufstellung eines Verkehrszeichens und entsprechende Fahrbahnmarkierung auf dem vorhandenen Weg (dieser wird nicht verbreitert) benötigt. Dieser reduzierte Eingriff kann jedoch nicht vermieden werden und ist in Anbetracht des öffentlichen Interesses an einem verkehrssicheren Bahnübergang hinzunehmen. Zu der vorgetragenen Wert- und Flächenminderung wird auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen. Die Höhe der für die Grundstückinanspruchnahme notwendigen Entschädigungszahlungen ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Diese bleibt, sollte eine Einigung darüber nicht möglich sein, einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

In dem angesprochenen Bereich der beiden Dolen werden im Zuge des vorliegenden Vorhabens keine Veränderungen herbeigeführt. Die Funktionalität der bestehenden Entwässerungseinrichtungen wird nicht beeinträchtigt. Der vom Einwender angeführte Wassergraben bzw. Maßnahmen daran sind nicht Gegenstand des planfestzustellenden Vorhabens.

Die Geräusche der akustischen Warnanlage an einem Bahnübergang sind notwendigerweise mit einem Pegelabstand zu den Umgebungsgeräuschen abzustrahlen. Die Lautstärke (A-bewerteter Schalldruckpegel) des Warnsignals muss, nach der Norm DIN EN ISO 7731 (Gefahrensignale für öffentliche Bereiche und Arbeitsstätten – Akustische Gefahrensignale) im Kreuzungsbereich 15 dB(A) lauter als der typische Schalldruckpegel der Umgebungsgeräusche (Störschall) sein. Der Schallpegel der Bahnübergangsakustik beträgt in der Regel Tags (7.00 Uhr bis 20.00 Uhr) 65 dB(A) und nachts (20.00 Uhr bis 7.00 Uhr) 55 dB(A). Die Einstellung der Schallpegel erfolgt nach Messung der vorhandenen Schallpegel der Umgebungsgeräusche, mit dem oben genannten Pegelabstand von 15 dB(A), wobei ein Schalldruckpegel von 50 dB(A) erfahrungsgemäß nicht unterschritten werden kann. Das Warnsignal (Gongton) ertönt beginnend mit dem Aufleuchten des Gelblichts bis die BÜ-Sicherungsanlage ausgeschaltet wird oder, wenn alle Gehwege durch Schranken abgesperrt sind, bis die Schrankenbäume die untere Endlage erreicht haben und ist damit zeitlich begrenzt. Die geringste Entfernung zwischen dem Wohngebäude des Einwenders und dem Signalgeber der akustischen Warnanlage beträgt mindestens 42 m. Das näher an der Bahn stehende Gebäude ist als Garagengebäude nicht bewohnt. Da das Wohngebäude des Einwenders bereits so weit von der Bahn entfernt liegt, dass es in den Antragsun-

terlagen nicht mehr dargestellt ist, wurde die Entfernung von der Vorhansträgerin in dem System BürgerGIS des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald (<http://buergergis.lkbh.net>) gemessen. Im Ergebnis kommt es nicht zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Wohngrundstücks des Einwenders. Im Nachgang zum Erörterungstermin wurden, wie von der Vorhabensträgerin im Termin zugesagt, die Schallimmissionen in diesem Bereich schalltechnisch begutachtet. In seiner Stellungnahme vom 24.04.2012 (welche dem Einwender zu Kenntnisnahme übersandt wurde) kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass sowohl die maßgeblichen Tag- wie auch Nachtwerte um mehr als 8 dB(A) unterschritten werden. Der Gutachter geht im Sinne einer worst-case-Betrachtung dabei sogar von 70 dB(A) Schalldruckpegel tags und 60 dB(A) nachts aus, welche in der Praxis tendenziell weiter zu reduzieren sind. Aufgrund dieser sehr deutlichen Unterschreitung ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Schallimmissionen vertretbar und angesichts der Notwendigkeit der technischen Sicherung der Übergänge bei deren Erhalt, als verhältnismäßig hinzunehmen sind. Die zugesagte Darstellung zu der Abfolge der Schaltung der Bahnübergangssicherungsanlagen wurde ebenfalls dem Einwender übersandt. Die Anlagen werden wegen der gemeinsamen Überwachung zur gleichen Zeit ein- und ausgeschaltet. Eine Gesamtlärbetrachtung musste in diesem Fall, da gesundheitsgefährdende Gesamtwerte ausgeschlossen werden können, nicht erstellt werden. Bei den Werten handelt es sich aus der Natur der Sache zunächst immer um rechnerisch ermittelte Werte. Die tatsächlichen Werte ergeben sich dann aus den individuellen Einstellungen, so dass auch Vergleichsanlagen hier nicht herangezogen werden können. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt die Abnahmemessungen nach Fertigstellung vorzulegen. Aus dem Signalton der BÜ Hasengrundweg II ergibt sich nach Auskunft des Schallgutachters keine pegelerhöhende Wirkung.

Die Ausweitung des Bahnverkehrs ist hier nicht zu berücksichtigen. Die Zunahme des Verkehrs hält sich im Rahmen der bereits jetzt bestehenden Genehmigungen, wäre also auch ohne das Vorhaben zu realisieren. Die bestehende Eisenbahninfrastruktur muss sich die Einwenderin auch mit der auf dem bestehenden Netz möglichen Taktverdichtung als Vorbelastung anrechnen lassen. Insofern ergibt sich keine Verschlechterung im Vergleich zum genehmigten Bestand. Ein Anspruch auf Herstellung von Schallschutzmaßnahmen auf Kosten der Vorhabensträgerin besteht nicht. Das vorgesehene Betriebsprogramm kann wie o.g. auch ohne Umsetzung des Vorhabens und auf der Grundlage der bestehenden Genehmigungen mit Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb ohne Oberleitung gefahren werden. Die Errichtung der Oberleitung erzeugt somit keine Erhöhung der Lärm- last. Andere bauliche Eingriffe werden nicht durchgeführt. Die tatbestandlichen Voraussetzungen der 16. BImSchV, auf deren Grundlage Lärmschutzmaßnahmen auferlegt werden könnten, liegen daher nicht vor. Auch aus den allgemeinen Vorschriften ist im vorliegenden Fall bei wertender Gesamtbetrachtung die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen nicht möglich.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Strahlung können angesichts des Abstands zwischen Wohngebäude und Oberleitung ausgeschlossen werden (sh. Ausführungen zu Einwand 1).

Die Vorhabensträgerin sagt zu das Schalthaus an der dem Gleis abgewandten Seite und der dem Eingang abgewandten Schmalseite mit Gehölzen der örtlichen Pflanzliste zu umpflanzen, so dass dieses Gebäude nach kurzer Zeit nur noch an der Eingangsseite und an der dem Gleis zugewandten Seite sichtbar sein wird. Die Einwendung wird, soweit ihr nicht abgeholfen werden konnte, zurückgewiesen.

4.16.8 Einwendung 8

Für die Einwender ist besonders der Bereich Bahnhof-Süd für die Sicherheit des Schulweges der Grundschüler von besonderer Bedeutung. Es wird als Anlage ein Protokoll einer Ortsbegehung vom 18.03.2011 beigelegt.

Die Einwender erheben Einwendungen gegen die (Ausgangs-)Planung im Bereich Haltepunkt Staufen Süd, Krichelweg und Münstertälerstraße aus den folgenden Gründen. Der Krichelweg sei einer der Hauptschulwege, den die Schüler der Grundschule, die aus den östlich des Neumagens gelegenen Wohngebieten kommen, nutzen. Die Querung der stark -frequentierten Münstertälerstraße erfolge an der LZA nördlich der Einmündung des Krichelweges. Nach der Querung fehle es an einer eindeutigen und sicheren Weiterführung der Grundschüler.

Nach den vorliegenden Plänen sei lediglich ein Gehweg südlich des Krichelwegs ange-dacht, der auch mit entsprechender Gehwegschranke und Absperrgitter versehen werde. Diesen Gehweg könnten die Schüler jedoch nur durch eine ungesicherte Querung des Krichelweges im aufgeweiteten Bereich der Einmündung zur Münstertälerstraße erreichen. Außerdem sei der Gehweg extrem schmal, so dass den Schülern keine Alternative bleiben werde, als auf die Straße auszuweichen. Dies sei, gerade in Anbetracht des starken Ein- und Ausfahrtsverkehrs in den Krichelweg aus der Münstertälerstraße zu Schulbeginn und -ende und der noch sehr eingeschränkten Verkehrswahrnehmung der Grundschüler (6 - 10 Jahre) nicht akzeptabel und stelle einen nicht unerheblichen Unfallgefahrenpunkt dar. Die Einwender können daher dieser Planung nicht zustimmen und fordern eine Änderung der Planung, so dass ein durchgängig sicherer Schulweg für die Schüler/Kinder gewährleistet sei. Konstruktive Lösungsvorschläge seien hiefür bereits im Vorfeld durch den Arbeitskreis erarbeitet und bei einem gemeinsamen Ortstermin mit Vertretern der Stadt, der SWEG, der Polizei und des Landratsamtes am 18.03.11 erläutert worden.

Die Planungen am Haltepunkt Staufen Süd wurden von der Vorhabensträgerin angepasst. Die Einwender haben zur geänderten Planung nochmals Stellung genommen.

In die aktuellen Pläne seien eine Reihe der Verbesserungsvorschläge aufgenommen und diese würden jetzt bereits eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Kinder auf ihrem Schulweg darstellen.

In einer Elternbefragung zum Schulweg, die die Thaddäus-Rinderle-Schule im Rahmen der Erstellung eines Schulwegsplanes durchgeführt habe, sei ein bestehender Gefahrenpunkt an der Fußgängerampel Münstertäler Straße noch deutlicher in den Vordergrund gerückt. Dieser sei durch die aktuelle Planung noch nicht entschärft.

Die offen gelegten Pläne würden vorsehen, die an die Schrankenanlage gekoppelte Ampel auch zukünftig so zu belassen. Aktuell sei die Fußgängerampel mit der Schranke so gekoppelt, dass bei geschlossener Schranke kein Grün für Fußgänger geschaltet werde. Erst nach dem Öffnen der Schranke schalte die Ampel auf Fußgängergrün, was zum erneuten Abbremsen des gerade anfahrenden Verkehrs und häufig zu Missverständnissen und Übersehen des Ampelrots für Autofahrer führe. Durch die lange Phase des Wartens an der Ampel auf das grüne Signal, würden viele Wartende dazu verleitet, die Straße trotz des Rotlichts zu überqueren. Im schlechtesten Fall stünden die Autos dann an der roten Ampel und es sind keine Fußgänger mehr da.

Ziel der Einwendung sei, die Zeit des Verkehrsstillstandes bei heruntergelassener Bahnschranke für eine Fußgängergrünphase zu nutzen und die Kopplung der Fußgängerampel mit der Schranke dahingehend zu verändern.

Möglich würde dies, wenn die Fußgängerampel (ohne dass sie gedrückt wurde) bei Herannahen einer Bahn von alleine auf Rot für die Autofahrer und Grün für die Fußgänger schaltet und zwar zeitverzögert (etwa 5 Sekunden) nach dem ersten Blinken des Blinklichts am Bahnübergang. So bleibe gewährleistet, dass sich kein Fahrzeug auf dem Gleiskörper befindet, falls es Rückstau an der Ampel gäbe. Während die Schranke geschlossen sei, könnte die Überquerung der Münstertäler Straße gefahrlos erfolgen.

Zu Beobachten sei, dass viele Autofahrer bei Beginn des Blinkens Gas geben, um trotz des Blinkens den Bahnübergang noch zu passieren. Wäre die Ampel gekoppelt, würde dieses Verhalten (der vermutlich ortskundigen Fahrzeugführer) ziemlich bald unterbunden sein, da das nachfolgende Überfahren einer roten Ampel einen Führerscheinenzug nach sich ziehen könne. Konsequenz dieser Maßnahme wäre eine zu erwartende Geschwindigkeitsreduktion im Kreuzungsbereich Münstertäler Straße/Krichelnweg/Lindengärten.

Dies würde eine Verlegung des Haltepunktes für Autofahrer aus Staufen kommend in Richtung Münstertal notwendig und sinnvoll machen, das heißt dass der Haltepunkt für die Schranke auf den Haltepunkt für die Fußgängerampel verlegt werde. Damit würde verhindert werden, dass sich Autos, während die Bahnschranke unten ist, im Kreuzungsbereich befinden oder sogar auf dem Fußgängerüberweg zum Stehen kämen.

Um dies zu vermeiden wäre möglicherweise außerdem die Einrichtung eines neuen Haltepunktes in der Ausfahrt „Lindengärten“ erforderlich.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabensträgerin führt aus, dass sich bei der Ortsbegehung am 18.03.2011 gezeigt habe, dass der übliche Schulweg zwischen der LSA an der Münstertäler Straße über die

Bahnsteiganlage und den Reisendenzugang der Vorhabensträgerin und nicht über die öffentliche Straße verlaufe. Diese Wegeführung werde offensichtlich eingeschlagen, um dem starken Pkw-Verkehr zum Zwecke des Schülertransports im Krichelnweg auszuweichen. Die Bahnübergangssicherungsanlage nimmt die bestehende Straßenanlage auf und sichert den bestehenden Gehweg in einer bei Neuanlagen üblichen Art und Weise mit Schranken, Lichtzeichen und akustischer Warnanlage.

Der Vorhabensträgerin ist im Grundsatz zuzustimmen, dass die Problematik des sicheren Schulweges zu wesentlichen Teilen nicht durch die zu sichernde Kreuzung bedingt ist, sondern durch den ungenügenden Ausbauzustand des Krichelnweges. Die Situation gestaltet sich bislang lediglich dadurch erträglich, dass der Fußgängerverkehr die dafür nicht vorgesehene Bahnsteiganlage und den Reisendenüberweg der Vorhabensträgerin benutzt. Die Berücksichtigung des vom Arbeitskreis Verkehrssicherheit Staufen eingebrachten Vorschlags war aus zeitlichen Gründen nicht vor der Einleitung des Verfahrens möglich. Eine geänderte Planung wurde mit Verfügung vom 31.01.2012 in das Verfahren eingebracht und im Erörterungstermin mit der Straßenbaulastträgerin abgestimmt.

Der Raum zwischen dem Bahngleis und dem Krichelnweg ist nicht ausreichend, um regelgerecht einen Gehweg einbauen zu können. Zur Herstellung des komplett zweistreifigen Querschnitts wäre mit einer Breite von circa 8 bis 9 m eine wesentlich breitere Straßenfahrbahn als die bestehende, circa 5 m breite Fahrbahn erforderlich. Die Realisierung dieser Fahrbahnbreite würde auf dem anliegenden Grundstück Flst.-Nr. 2170 die Beanspruchung einer circa 5 m breiten Teilfläche erfordern. Die Böschungsabstützung von diesem Grundstück zum Krichelnweg wäre zudem vollständig neu zu errichten. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen sieht die geänderte Planung vor, den BÜ Staufen Krichelnweg direkt am BÜ in unveränderter Art zu errichten und zusätzlich einen Gehweg in der bisherigen Lage des Bahnsteigs anzulegen. Dazu ist die abgängige Bahnsteigkante abzurechen und der Weg mit einem Mindestabstand von 3,00 m zur Mitte des Bahngleises, abgegrenzt durch einen stabilen Drahtgitterzaun neu zu errichten. Von diesem Weg ausgehend wird in der Nähe des bestehenden Reisendenübergangs ein Gehwegbahnübergang mit Lichtzeichen und Gehwegschranken errichtet. Dieser Gehweg wird zwischen dem in Höhe des Parkplatzes an der Belchenhalle zu verschwenkenden Krichelnweg und der Bahn mittels einer Rampe wieder auf das Straßenniveau des Krichelnweges herangeführt.

Von Seiten der Polizeidirektion Freiburg, welche auch an den Vorbesprechungen beteiligt war, wurde den geänderten Plänen zugestimmt, da die Verkehrssicherheit dadurch gewahrt werde. Auch im Erörterungstermin fand diese Änderung überwiegend Zustimmung.

Die Steuerung der Signalanlage des Fußgängerüberwegs ist eine Lichtsignalanlage des Straßenbaulastträgers. Da sie innerhalb der Räumstrecke des Bahnübergangs liegt, ist sie in Abhängigkeit zu der benachbarten Bahnübergangssicherungsanlage geschaltet, so dass

das Räumen des Bahnübergangs nicht behindert wird. Die Steuerung der Signalanlage des Fußgängerüberwegs ist im Aufgabenbereich des Straßenbaulastträgers. Die jetzt neu zu den Änderungsplänen gemachten Anregungen werden von der Vorhabensträgerin im Zuge der Ausführungsplanung dem Straßenbaulastträger vorgetragen.

Ob die Verlegung des Haltpunkts für Autofahrer Richtung Münstertal wie angeregt verwirklicht werden kann, ist jedoch fraglich, da die resultierende Sperrstrecke voraussichtlich zu lang wäre und aus den Straßen Krichelnweg oder Lindengärten einmündender Verkehr nicht erfasst wäre.

Der Einwendung konnte durch die geänderte Planung überwiegend abgeholfen werden. Soweit dies nicht der Fall ist, wird diese zurückgewiesen.

4.16.9 Einwendung 9

Es wird Einwendung gegen die Planung betreffend 7.15.6 der Unterlagen eingelegt. Hier solle ein Bahnübergang vom offiziellen Rad-/Wanderweg zwischen Staufen und Münstertal mit der Bezeichnung BÜ Untermünstertal Etzenbach III bei km 3,9+24 der Strecke 9434 entfallen. Die in den Planungsunterlagen vorgelegte Begründung des Vorhabensträgers reiche im Hinblick auf den schwerwiegenden Eingriff in die Interessen des Einwenders nicht aus. Der Übergang werde nach wie vor landwirtschaftlich genutzt. Der Einwender sei Eigentümer eines größeren landwirtschaftlichen Grundstücks jenseits der Bahnlinie und auch zum Bach hin. Es handele sich hierbei um die Flur-Nrn.: 1615/3, 1615/2 sowie 26/1. Er nutze den Bahnübergang u. a. dazu, Holz, welches er in seinen Wäldern und auch in anderen Forsten schlägt, auf dem Grundstück zwischen Bahnlinie und Neumagen zu lagern und aufzustapeln. Hier seien bereits Holzscheiterhäufen sowie Hackschnitzelhäufen aufgebaut. Dem Einwender müsse es möglich sein, das Grundstück möglichst streckennah vom Grundstück jenseits des Bahndammes anzufahren.

Der Umweg über die Etzenbachstraße und den Haltepunkt Etzenbach sei unzumutbar, da er einen 1,7 km langen Umweg bedeute und zwei kleinere Wegbehinderungen durch Metallgeländer umfasse und eine größere Behinderung durch eine "Wegecke" vorhanden sei. Hier könne der Einwender mit seinem landwirtschaftlichen Gerät nicht durchfahren.

Auch die Befahrung im östlichen Teil, über den Campingplatz, bedeute einen Umweg von 1,2 km. Der Campingplatz ist in vielen Zeiten stark belegt, so dass die landwirtschaftlichen Geräte des Einwenders hier nicht ohne Probleme fahren können. Im Übrigen sei der Weg durch den Campingplatz auch anschließend durch den Weg durch das Wohngebiet gekennzeichnet. Schließlich gebe es auf diesem Umweg zwei Spitzkehren, eine am Bahnübergang/Haltepunkt Hof (Campingplatz) und eine am Zugang zum Etzenbachweg.

Insgesamt sei es nicht zumutbar mit landwirtschaftlichem Gerät auf dem Fuß- und Radweg zu fahren und dabei Fußgänger und Radfahrer zu behindern. Dies sei auch nicht im Interesse der touristischen Erschließung Staufen/Münstertal.

Der Einwender betreibt im Weiler Etzenbach eine Gaststätte. Spaziergänger und Radfahrer auf dem Fuß-/Wander-/Radweg können am Bahnübergang, informiert durch ein dort angebrachtes Werbeschild, einen kurzen Weg über eine Wiese nehmen, um zur Gaststätte zu gelangen. Sollte der Bahnübergang geschlossen werden, müssten potenzielle Gäste einen Umweg von 1,7 km (über Haltestelle Etzenbach) bzw. 1,2 km (über Haltestelle Hof) in Kauf nehmen. Dies sei für den Gewerbebetrieb höchst nachteilig, da die Besucher in der Regel diesen Umweg nicht in Kauf nehmen würden. Bislang werde der Wiesenweg vom Bahnübergang direkt zum Gasthaus Etzenbach sehr stark frequentiert. Auch würden viele Besucher des Campingplatzes den Bahnübergang als geeignetes Instrument zu einem Rundweg nutzen. Sie gehen entweder zu Fuß über die Etzenbachstraße zum Gasthaus Etzenbach, kehren dort ein und setzen ihren Weg über die Wiese, den Bahnübergang und den Bahnwanderweg Richtung Campingplatz fort. Dies werde auch anders herum häufig so praktiziert. Es werde befürchtet, dass hier erhebliche Umsatzverluste zu erwarten seien, sollte der Bahnübergang ersatzlos gestrichen werden.

Im Übrigen würden auch andere Landwirte diesen Bahnübergang nutzen, sowie der Betreiber des Campingplatzes. Außerdem sei zu berücksichtigen, dass Fußgänger bei Schließung des streitgegenständlichen Bahnübergangs zwischen Etzenbach u. Dietzelbach keine Möglichkeit mehr hätte die Bahnlinie zu überqueren und vom offiziellen Rad-/Wanderweg auf den Etzenbachweg bzw. an den Waldwanderweg zu gelangen. Es sei daher davon auszugehen, dass hier ein milderes Mittel gewählt werden müsse, um die Sicherheit einer Bahnüberquerung nach Elektrifizierung des Münstertalbahnweges zu gewährleisten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der entlang der Bahn verlaufende Weg ist ab der Grenze des Grundstücks Flst.-Nr. 23/1 ausweislich der aufgestellten Verkehrszeichen als beschränkt öffentlicher Weg und nicht als Geh- und Radweg bezeichnet. Nach den vorgelegten Planänderungen durch die Vorhabensträgerin wird der Einwendung abgeholfen. Der Überweg bleibt vollumfänglich erhalten, wurde jedoch etwas nach Westen an die Grundstücksgrenze verschoben. Der Übergang wird technisch gesichert, die kreuzenden Wege sowie der Bahnbegleitweg angepasst. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben dieser Änderung zugestimmt. Die bisherige Praxis, die Holztransporte auf der direkten Wegstrecke über den nichttechnisch gesicherten Bahnübergang durchzuführen, birgt schon bisher Gefahren, welche sich mit der mit dem Ausbau verbundenen möglichen höheren Geschwindigkeit weiter und nicht mehr hinnehmbar steigern. So kommt bei Erhalt des Bahnübergangs als Alternative nur eine dem heutigen Regelwerk entsprechende technische Sicherung in Frage. Die Benutzung des bahnparallel verlaufenden Weges muss auch bei Benutzung des Bahnübergangs bereits heute erfolgen. Der Weg ist wie bereits dargelegt, kein Geh- und Radweg sondern ein beschränkt öffentlicher Weg.

Dabei ist gerade in der von landwirtschaftlicher Nutzung geprägten Region sowohl auf diesem Weg, wie auch auf öffentlichen Straßen mit landwirtschaftlichem Verkehr zu rechnen und diesen hinzunehmen.

Der Einwendung konnte aufgrund der dargestellten Planänderung abgeholfen werden und wurde mit Schreiben vom 16.07.2012 zurückgenommen.

4.16.10 Einwendung 10

Die Einwender sind Anrainer zur Münstertalbahn, Lindengärten 12, Flurstück Nr. 2156/1. Wegen des weiteren Vortrags wird auf den insoweit wortgleichen Einwand der Einwendung 3 verwiesen.

Die Einwendung wird, soweit ihr nicht abgeholfen wurde, ebenfalls zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Darstellung zu Einwendung Nr. 3 verwiesen.

4.16.11 Einwendung 11

Die Einwender sind Anrainer zur Münstertalbahn, Lindengärten 2, Flurstück Nr. 2148/1. Wegen des weiteren Vortrags wird auf den insoweit wortgleichen Einwand der Einwendung Nr. 3 verwiesen.

Die Einwendung wird, soweit ihr nicht abgeholfen wurde, ebenfalls zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Darstellung zu Einwendung Nr. 3 verwiesen.

4.16.12 Einwendung 12

Als Eigentümerin des Hauses Grünmatten 8a in 79219 Staufen werden Einwendungen gegen den geplanten Ausbau der SWEG Betriebsstätte Staufen erhoben. Als Sachverhalt gehe aus den Planungsunterlagen hervor, dass die Münstertalbahn zwischen Bad Krozingen und Staufen modernisiert werden soll. Teil der Planung sei auch, die Werkinfrastruktur der Schienenfahrzeuge im Bahnhof Staufen für bis zu 75 m lange Fahrzeuge auszulegen. Der Bahnhof Staufen solle als Kreuzungsbahnhof ausgebaut und die dort vorhandene Betriebswerkstatt erheblich erweitert werden. Neben dem bestehenden Instandhaltungsgebäude solle ein weiteres Gleis zur Abstellung eines Fahrzeuges angelegt werden.

Staufen sei Anziehungspunkt und beliebter Besuchsort für Touristen aus allen Teilen Deutschlands und darüber hinaus, nicht zuletzt wegen des historischen, geschmackvoll ausgestalteten Stadtbildes. Durch den Bau der Betriebswerkstätte in der jetzt geplanten Größe und äußeren Ausgestaltung werde das Stadtbild über Gebühr negativ beeinflusst.

Als Eigentümerin des Hauses Grünmatten 8a, welches direkt an die Betriebswerkstätte angrenzt, sei die Einwenderin insbesondere von dem im Rahmen der offengelegten Pläne vorgesehenen Reparatur- und Wartungsbetrieb betroffen, sowie durch den Neubau (Umbau und Erweiterung des bestehenden Betriebswerks) einer ca. 80 m langen und etwa 12

m hohen Fahrzeughalle (Teilprojekt Ziff. 6 Fahrzeuginstandhaltung/Betriebswerk) am Bahnhof Staufen.

Als Anliegerin werde sie durch eine solche Maßnahme auch deshalb ganz erheblich betroffen, da vorgesehen ist, dass in der Werkshalle 24 Stunden gearbeitet werden soll. Reparaturarbeiten seien insbesondere zwischen 22 Uhr abends bis morgens 6.00 Uhr vorgesehen. Die Einwenderin möchte auch darauf hinweisen, dass auf der gegenüber liegenden Seite der geplanten Betriebswerkstätte ein vom AWO-Kreisverband Breisgau-Hochschwarzwald/Emmendingen betriebenes Altenpflegeheim liege, dass infolge des in der Betriebswerkstätte geplanten Wartungs- und Reparaturarbeiten entstehenden Lärms erheblich gestört werde.

Bei den ausgelegten Unterlagen befinde sich ein erstes Lärmgutachten. Die Betroffenheit und die Schutzansprüche der Anlieger seien in den ausgelegten Unterlagen kaum oder nur unzureichend angesprochen.

Sie weise auch darauf hin, dass das Gelände, auf dem die geplante Betriebswerkstatt gebaut werden soll, bis etwa Mitte der 1950iger Jahre eine Mülldeponie (mit entsprechendem unsicherem Untergrund) war. Angaben zu statischen Risiken des Untergrunds unter dem vorgesehenen Betriebswerk (Baugrund) enthalten die offengelegten Unterlagen nicht. Ebenso enthalten die Unterlagen nichts zu den Risiken des Baus und Betriebs der geplanten Betriebswerkstätte auf dem unsicheren Untergrund für die Anwohner. Untersuchungen/Begutachtungen zur Belastung der Anwohner durch elektromagnetische Felder im Zuge der Elektrifizierung der Münstertalbahnstrecke seien in den ausgelegten Unterlagen nicht enthalten. Ihre Einwendungen richten sich besonders auch auf die in den Unterlagen fehlende Darstellung von Alternativen für die beantragte Betriebswerkstätte. Dies gelte für eine Diskussion der erforderlichen Größe und für die Lage der Betriebswerkstätte innerhalb des Einzugsgebiets der S-Bahn-2020.

Bereits innerhalb Staufens biete sich ein besserer Standort als der jetzige an. Dieser liege hinter dem Recyclinghof außerhalb der bebauten Ortslage. Dieser Standort würde relativ geringe Umplanungen erfordern und läge außerhalb der (konfliktträchtigen) Wohngebiete. Es sei nicht nachvollziehbar, warum ein so viel geeigneter Alternativ-Standort nicht geprüft wurde. Weitere Alternativen zur Schaffung der erforderlichen Wartungsinfrastruktur an ihren anderen Betriebsstandorten, namentlich an dem schon bestehenden Betriebswerk in Emdingen und am Bahnhof Bad Krozingen seien im Erläuterungsbericht der SWEG nicht erwogen worden. Eine Prüfung von Alternativen zur Größe und zum Standort der geplanten Betriebswerkstätte biete sich insbesondere deshalb an, weil die geplante Betriebswerkstätte, die über die jetzt geplante Größe nicht erweiterbar sei, ohnehin nicht für den in Zukunft absehbaren Wartungsbedarf für die S-Bahn-Wagen der Breisgau-S-Bahn ausreichen werde.

Wenn die Kapazitäten am Standort Staufen für den absehbaren Wartungsbedarf von vornherein nicht ausreichen werden, mache es planerisch nur Sinn, zunächst den zu erwartenden Bedarf zu ermitteln und dann zu prüfen, welche anderen Möglichkeiten zur Abdeckung dieses Wartungsbedarfes insgesamt an den anderen Standorten zur Verfügung stehen. Eine von vornherein erfolgte Festlegung auf die Betriebswerkstätte Staufen stelle ein erhebliches und wahrscheinlich hohe Kosten verursachendes Defizit im Planungsprozess dar.

Sie beantrage daher die Zurückstellung des Teilprojekts Betriebswerkstätte Staufen durch Herausnahme aus dem aktuellen Planfeststellungsverfahren. Die SWEG sollte aufgefordert werden, ein Gesamtkonzept für eine überregionale tätige Betriebswerkstatt unter voller Berücksichtigung der obigen Einwendungen und Argumente, insbesondere der eingehenden Prüfung von Alternativstandorten, auszuarbeiten. Schließlich sehe sie in dem Verfahren erhebliche Mängel, insbesondere in der zeitigen Bereitstellung von Informationen für die direkt betroffenen Anwohner. Im Raum Stuttgart wohnend habe sie nur durch Zufall von dem Bauvorhaben erfahren. Mit großem Befremden musste sie feststellen, dass eine zeitige Benachrichtigung direkter Anwohner, entgegen früherer Praxis (so im Baugenehmigungsverfahren der SWEG im September 1993 zum Einbau mehrerer Lagertanks, beim Abbruch des Triebwagenschuppens und Neubau einer Eisenbahnbetriebswerkstätte im Juli 1992) nicht erfolgt sei. Dieses Informationsverhalten erwecke den Eindruck, dass Anwohner bewusst im Dunkeln gehalten werden sollten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau und Elektrifizierung der Münstertalbahn wurde mit Verfügung des Regierungspräsidiums Freiburg vom 06.07.2011 eingeleitet. Ort und Zeit der Auslegung wurden vorher (in der 28. Woche) ortsüblich bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 Satz 1 und 2 LVwVfG). Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind wurden gemäß § 18a Nr. 4 AEG i.V.m § 73 Abs. 5 Satz 3 LVwVfG benachrichtigt. Die Unterlagen wurden von Montag, den 18.07.2011 bis Freitag, den 16.09.2011 im Rathaus der Stadt Staufen, sowie in den Rathäusern der Stadt Bad Krozingen und der Gemeinde Münstertal ausgelegt. Die Auslegung wurde in den Amtsblättern der Gemeinden rechtzeitig ortsüblich bekannt gemacht. Wegen des in die Schulferien reichenden Zeitraums der öffentlichen Auslegung wurde die Auslegungszeit verlängert, so dass die Offenlage nicht während der Ferienzeit bekannt gemacht oder beendet worden ist. In Planfeststellungsverfahren ersetzt die öffentliche Bekanntmachung die direkte Benachrichtigung der Angrenzer, wie sie in dem von der Einwenderin genannten Baurechtsverfahren, welches gerade keine öffentliche Bekanntmachung beinhaltet, durchgeführt wird. Verfahrensfehler sind insoweit nicht ersichtlich.

In der Sache wurde die mit Verfügung vom 31.01.2012 in das Verfahren eingeführten und auch der Einwenderin zusammen mit der Einladung zum Erörterungstermin übersandten Planunterlagen geändert.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke ist ein Teil des übergeordneten Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn 2020. Dieses Konzept sieht vor, die Eisenbahninfrastruktur auszubauen und das Verkehrsangebot durch eine größere Anzahl von Fahrten in einem Taktfahrplan einerseits zu verdichten und andererseits die Fahrmöglichkeit in den Abendstunden anzubieten. Die maximale Länge der Fahrzeuge ist mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg als Träger dieses Konzepts abgestimmt. Die Gleisanlagen des Bahnhofs Staufen im aktuellen Zustand ermöglichen derzeit nur die Kreuzung von wenigen Zügen täglich, da das Verfahren wegen der bestehenden Gleisanlage einen zweifachen Fahrtrichtungswechsel eines Zuges erfordert. Die Vorhabensträgerin hat die erhobenen Einwendungen ausgewertet und daraufhin ihre Planung modifiziert. Da sich im laufenden Verfahren und insbesondere auch Erörterungstermin jedoch weiterhin offene Fragen gezeigt haben, welche auch fachlich mit entsprechendem Aufwand bearbeitet und begutachtet werden müssen, hat die Planfeststellungsbehörde auf Antrag der Vorhabensträgerin die Genehmigung der Werkhalle vom Gesamtverfahren abgetrennt (sh. B.1 der Entscheidung). Als Auflage wurde festgelegt, dass vorbehaltlich der Entscheidung über die Umplanung der Werkhalle in Staufen, das Abstellen, die Wartung oder die Reinigung der Züge in und vor der bestehenden Werkhalle nur zulässig ist, soweit die maßgeblichen Grenzwerte der TA-Lärm zum Schutz der Nachbarschaft nicht überschritten werden.

Die vorliegende Planung ist für die spätere zu prüfenden Bereich der Werkhalle in Staufen nicht im negativen Sinne vorgreiflich. Sie bildet über die bestehende Streckensituation hinaus keine zusätzlichen Zwangspunkte für spätere Entscheidungen. Die inhaltlichen Probleme müssen und können in der Folgeentscheidung bewältigt werden (sh. B.1).

Nach den vorliegenden Unterlagen der Altlastenerkundung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald aus dem Jahre 1994 und aus der Kenntnis der vor dem bestehenden Gebäude vorhandenen Anlagen, die auch fotografisch dokumentiert sind, wurde der Bereich der vermuteten Altlast bereits bei der Planung gemäß dem ursprünglichen Planfeststellungsantrag nicht durch neue Gebäude oder Gebäudeteile belegt. Die vermutete Altlast erstreckt sich auf dem Grundstück der Vorhabensträgerin ausschließlich auf Freiflächen außerhalb der Gleisanlagen. Die Planfeststellungsbehörde hat in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde die von dort vorgeschlagenen Auflagen in diese Entscheidung übernommen. Die Vorhabensträgerin hat eine Baugrunduntersuchung vorgenommen, welche dem Landratsamt zur Bewertung vorgelegt wurde. Die in der ersten Stellungnahme geforderten Auflagen, welche in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden, sind auch nach Bewertung dieser Untersuchungen für die Bewältigung der Sachlage ausrei-

chend. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die Altablagerungsfläche „Müllkippe Grünmatten“.

Für die Beurteilung elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV maßgebend. Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und elektromagnetische Felder sind dort Grenzwerte festgelegt, die von den von der Verordnung erfassten Anlagen einzuhalten sind. Auf die Ausführungen B.3 sowie zum Einwand Nr. 1 wird verwiesen. Von Seiten der Vorhabensträgerin wird auch darauf hingewiesen, dass die elektromagnetischen Felder nur dann anliegen, wenn Strom fließt. Dies ist nur der Fall, wenn ein Zug in dem Nebengleis neben dem Grundstück der Einwenderin Energie aus der Oberleitung entnimmt oder zurückspeist.

Die Einwendung wird, soweit über diese nach Abtrennung der Werkhallenplanung von dieser Genehmigungsentscheidung zu entscheiden war, zurückgewiesen.

4.16.13 Einwendung 13

Die Elektrifizierung der Strecke zwischen Bad Krozingen und Münstertal werde begrüßt. Durch die Einführung eines Halbstundentaktes werde die Strecke für Fahrgäste verlässlicher und attraktiver. In der Vergangenheit habe die Stadt Staufen genau diese Ziele formuliert, nachzulesen im Landschaftsplan, im Kommunalen Verkehrskonzept oder im Stadtentwicklungsplan 2000.

Im Erläuterungsbericht (S.1-4) werde unter Punkt 3 die Erforderlichkeit des Vorhabens nachvollziehbar belegt und „Alternativen zu den Maßnahmen des Vorhabens“ betrachtet, allerdings lediglich mit Blick auf die Elektrifizierung. An dieser Stelle werden Hinweise zu Alternativen bzw. Alternativstandorten für das neue Betriebswerk am Staufener Bahnhof vermisst, stelle dieser Neubau doch eine herausragende Maßnahme im Gesamtvorhaben dar. Die kurze Feststellung auf Seite 41 „Die vorhandenen anderen Betriebswerke der Antragstellerin sind vollständig ausgelastet oder zu weit entfernt. Es müsste dort im Übrigen gleichfalls ein entsprechender Ausbau vorgenommen werden.“ sei ungenügend und lasse den Eingriff in die städtebauliche Situation in Staufen verharmlosend erscheinen.

Im Erläuterungsbericht werde auf den Seiten 11/12 dargelegt, dass neue Gleise im Bahnhof Staufen zu verlegen seien. „Entlang des Gleises werde eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m nach den Vorgaben des Schalltechnischen Gutachtens errichtet.“ Die anschließend genannten Zeiten und Nutzung dieses Abstellgleises deckten sich nicht mit den Angaben, mit denen Herr Miedler im Lärm-/Schallgutachten des Büros ISW zitiert werde. Die Ausführung und Gestaltung dieser Lärmschutzwand müsse konkretisiert werden. Sie sei ein gestalterischer Eingriff in das Stadtbild und müsse daher schon in der Planungsphase beurteilt werden können.

Auf Seite 14 werde mitgeteilt, dass am Südbahnhof „Der bisherige Bahnsteig in der alten Lage einschließlich Bahnsteigausstattung (mit Ausnahme der historischen Wartehalle) zurückgebaut“ werde. Dies Einwender gehen davon aus, dass das in der „Denkmaltopographie Baden-Württemberg“ auf Seite 90 aufgeführte, im Jahr 1917 erstellte Einzelbaukulturdenkmal öffentlich zugänglich bleibt. Auch beim Versetzen der Dampflokomotive, siehe Seite 87 der „Denkmaltopographie Baden-Württemberg“, sollten die besonderen Anliegen des Denkmalschutzes geklärt und berücksichtigt werden. Die Mitarbeit bei der Lösungsfindung werde angeboten.

Ausdrücklich werde darauf hingewiesen, dass beim Umbau des Bahnüberganges über den Neumagen und die Neumagenstraße (siehe Erläuterungsbericht S. 23, Promenadenweg) eine Grünanlage und Wasseranlage gemäß Denkmalschutzgesetz betroffen sei, darüber hinaus der anschließende nördliche Bereich bis einschließlich Staufener Bahnhof in der Denkmaltopographie auf Seite 46 besonders gekennzeichnet als „Durch Mehrheit von baulichen Anlagen nach Denkmalschutzgesetz geprägtes Straßen-, Platz- oder Ortsbild“.

Für den Kreuzungsbereich Münstertalbahn/Neumagenstraße werde erwartet, dass „eine Verringerung des Straßenverkehrs durch die Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr insbesondere auf der L 123 als gewünschte Folge des Ausbaues der Münstertalbahn eintreten könne.“ Der Umbau der Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) gründe auf der vagen Einschätzung, dass "Eine weitere Verkehrsreduzierung im Zuge des Baus einer in Planung befindlichen Ortsumfahrung Staufen zu erwarten wäre" (S.23). Die gewählte Überwachungs- und Sicherungsart ist offensichtlich von der Verkehrsmenge abhängig, weshalb wir hilfsweise in der Verkehrs Untersuchung aus dem Jahr 2008 von Modus Consult Ulm nachschlagen: Die Straßenbelastung ist dort im Plan 10 für das Jahr 2008 mit 16.100 KFZ/24 Stunden angegeben, für das Jahr 2025 werden im Plan 15 lediglich 4.100 Kfz/24 Stunden prognostiziert.

Für die BÜSA der Wettelbrunner Straße werde im Erläuterungsbericht auf S. 24 davon ausgegangen, dass „eine in der Planung befindliche Ortsumfahrung Staufen der L 123 vermutlich zu einer Erhöhung des Verkehrs führen würde“. Modus Consult hingegen prognostiziere hier eine Verringerung von 5.300 KFZ/24 Stunden auf 2.300 KFZ/24 Stunden.

Für den Bahnübergang der Münstertäler Straße werde im Erläuterungsbericht auf S. 25 gefolgert, dass „Die Verkehre zum großen Teil mit denen des BÜ der Neumagenstraße identisch sind“. Modus Consult dagegen beziffere starke Abweichungen: für das Jahr 2008 6.000 KFZ/24 Stunden in der Münstertäler Straße (16.100 in der Neumagenstraße, siehe oben) und für das Jahr 2025 lediglich 1.200 KFZ/24 Stunden.

Die zentrale Aussage in der verkehrlichen Begründung für das Betriebswerk Staufener laute: „Die Instandhaltung von elektrischen Schienenfahrzeugen in der aus verkehrlichen Grün-

den erforderlichen Fahrzeuglänge von 75 m ist ohne den Ausbau des Betriebswerkes Staufen nicht durchführbar" (Erläuterungsbericht, S. 41).

Es wird die Frage aufgeworfen, ob die Elektrifizierung der Münstertalbahn zwingend an die Bedingung geknüpft ist, dass das Betriebswerk in Staufen, d.h. nicht an einem anderen Ort erstellt wird.

In Gesprächen zwischen der Vorstandschaft der SWEG und dem AKR Staufener Stadtbild e.V. wurde geäußert, dass das Vorhaben der Elektrifizierung nicht von einer Erweiterung des Betriebswerkes in Staufen abhängig sei, also auch mit einem Betriebswerk an einem anderen Standort verwirklicht werden könne.

An dieser Stelle werde versucht, den auf der Seite 42 beschriebenen Hochbau, den teilweisen Abbruch, Neu- und Erweiterungsbau planungsrechtlich einzuordnen: Jener Teil des zu bebauenden Grundstückes liege nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, liege außerhalb des Geltungsbereiches der Stadtbildsatzung der Stadt Staufen, auch außerhalb des als Gesamtanlage nach § 19 DSchG ausgewiesenen Siedlungsbereiches.

Die Voraussetzung zur Zulässigkeit nach § 34 BauGB liegen vor, „wenn das Vorhaben sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt...“

Die bloße Tatsache, dass die bauliche Veränderung in allernächster Nähe zum Geltungsbereich der Stadtbildsatzung stattfinden solle, diese auch im räumlichen und sensiblen Zusammenhang zu nahen Einzelbaukulturdenkmälern wie Bahnhofsgebäude, Mayermühle, ehemalige Fark'sche Werkstatt und ehemaliger Schlachthof stehe, gebiete eine behutsame Planung. Besonders bedeutsam werde auf den Ausblick von Besuchern der Staufener Burg eingewirkt.

Das neue Betriebswerk mit neuer Außenanlage werde sowohl den Ort am Rand zum Geltungsbereich des § 19 DSchG verändern als auch gewohnte Blickbeziehungen zum Staufener Schlossberg beeinflussen. Im ungünstigen Fall werde das Erscheinungsbild empfindlich gestört und als beeinträchtigend wahrgenommen. Dem stehe allerdings die Forderung des § 34 BauGB gegenüber: „das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.“

Aus diesen Gründen eigne sich der vorgesehene Standort nicht für die geplante Erweiterung des Betriebswerkes.

Könnte auf das Betriebswerk an dieser Stelle nicht verzichtet werden, wird es für angebracht gehalten, diese anspruchsvolle städtebauliche und planerische Aufgabe im Rahmen eines Architektenwettbewerbes zu lösen. Über die damit verbundene öffentliche Auseinandersetzung könnten einerseits Kriterien (zur Nutzung, Betriebskonzept, Schall, Außenanlage, Fassadengestaltung u.a.) genannt und die Akzeptanz gesteigert werden.

Im Erläuterungsbericht werde auf Seite 46 eine „Nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Oberleitung (technische Überprägung der Landschaft)“ festgestellt.

Dieser aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan übernommene Konfliktpunkt werde im Wesentlichen in der Nähe zum Altstadt kern und am südlichen Ortsausgang Richtung Etzenbach, wo das Landschaftsbild mit der Silhouette des Belchens im Hintergrund empfindlich gestört werde, gesehen. Der Einschätzung auf Seite 46 kann insoweit gefolgt werden, als „sie (die Beeinträchtigungen) grundsätzlich nicht vollständig vermieden oder kompensiert werden können.“ Es wird die Frage gestellt, ob die Oberleitungsmasten entlang des Campingplatzes nicht wie vorgesehen zur Straße hin sondern östlich des Gleises aufgestellt werden könnten.

Da auch die Umwelterklärung des Vorhabensträgers (vgl. Unterlage 13) die Frage 25 nach der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes positiv beantwortete, werde Handlungsbedarf gesehen.

Vorab werde vorgeschlagen, dass im Bereich der Bahnhofstraße, wo diese von der Krozinger Straße kommend Richtung Bahnhof abknickt, Bäume gepflanzt werden, um die Blickbeziehung auf das geplante Betriebswerk - wenn es denn an dieser Stelle nicht zu vermeiden ist- zu verbessern.

Das Ingenieurbüro ISW berufe sich auf eine E-Mail des Stadtbauamtes Staufen, wonach westlich des geplanten Betriebswerkes von einem „allgemeinen Wohngebiet“ (WA) und östlich von einem „Mischgebiet“ (MI) nach § 4 BauNVO auszugehen sei. Da weder das westliche noch das östliche Gebiet im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes liege, Festsetzungen von Baugebieten aber nur ein Bebauungsplan vornehmen könne (§ 1(3) BauNVO), stehe die abschließende Klärung noch aus. Weil in allernächster Nähe vornehmlich Gebäude zum Wohnen dienen, darüber hinaus „Anlagen für soziale...und gesundheitliche...Zwecke“ (AWO-Betreutes Wohnen) vorhanden seien, wie im § 3 BauNVO im Reinen Wohngebiet zugelassen, wird angeregt, den sog. „Schienenbonus“, von ISW auf deren Seite 10 erwähnt, nicht in Ansatz zu bringen. Damit werde den Bemühungen auf Bundesebene gefolgt, die Grenzwerte für Lärm abzusenken, um so Anwohnerinnen und Anwohner besser zu schützen.

Im Lageplan ANL5 BÜSA Neumagenstraße solle der Verlauf der Planfeststellungsgrenze so verändert werden, dass die für einen anzulegenden Gehweg erforderlichen Teilflächen von den Grundstücken Flurstück Nr. 2044 und 2047/2 eingeschlossen seien (ab Neumagenstraße in Richtung Wettelbrunner Straße).

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Hinsichtlich des Vortrags zur Werkshalle Staufen wird darauf hingewiesen, dass diese nicht Bestandteil der Planfeststellungsentscheidung ist. Über diesen wird mit gesondertem Planfeststellungsbeschluss auf Grundlage der bis dahin von der Vorhabensträgerin noch vorzulegenden Unterlagen und Gutachten zu entscheiden sein. Auf die Ausführungen unter B.1 wird verwiesen.

Zum Thema Denkmalschutz ist festzuhalten, dass die besonderen Anliegen des Denkmalschutzes berücksichtigt werden. Beide genannten Objekte bleiben öffentlich zugänglich.

Die dem Denkmalschutz unterliegenden Anlagen werden durch die Planung zur technischen Sicherung der Bahnübergänge nicht beeinträchtigt.

Hinsichtlich der angesprochenen Verkehrsbelastung, welche mit aktuellen Verkehrszahlen untermauert wird, ist festzuhalten, dass die Verkehrsuntersuchung für die aktuelle Planung der Vorhabensträgerin nicht unmittelbar von Bedeutung ist. Bei der Planung von Bahnübergangssicherungsanlagen muss immer von der aktuellen Verkehrsstärke ausgegangen werden. Auf Änderungen aufgrund einer noch nicht planfestgestellten Umgehungsstraße kann in dieser Situation nicht abgestellt werden. Die Änderung an den Bahnübergangssicherungsanlagen bezieht sich nach Angaben der Vorhabensträgerin nicht auf die Sicherungsart der Straßenfahrbahn sondern vielmehr auf die Sicherung der Gehwege. Innerhalb der bebauten Ortslage strebt die Vorhabensträgerin seit vielen Jahren an, die Gehwege mit Gehwegschranken zu sichern um das Sicherheitsniveau des Fußgängerverkehrs einschließlich der Kinder bis zum Alter von acht Jahren, die mit dem Fahrrad Gehwege benutzen müssen, zu erhöhen. Dafür ist die Anzahl der Kfz je Tag im Wesentlichen unerheblich, da die angestrebte Sicherungsart nicht von der Anzahl der Kfz sondern von der Lage des Bahnübergangs abhängt. Auch die Einstufung des Bahnübergangs als Bahnübergang mit starkem Verkehr im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wird von dem prognostizierten Rückgang des Verkehrs nicht berührt, da die Verkehrsstärke von 2.500 Kfz/Tag nicht unterschritten wird. Die Bahnübergangssicherungssysteme sind daher nicht anzupassen.

Beim Thema Landschaftsbild ist zu beachten, dass der freie Blick in Richtung Belchen für Benutzer der L 123 nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Die Oberleitungsmasten sind auch durch den bestehenden Erdwall zum großen Teil verdeckt. Die Aufstellung auf der Seite des Campingplatzes hätte nach Angaben der Vorhabensträgerin zur Folge, dass die dort stehenden Bäume zu großen Teilen zu entfernen wären. Zudem ist die Anordnung der Masten auf der Bogenaußenseite generell günstiger, da die Bauteile der Oberleitung unter Zugbeanspruchung anstelle einer Druckbeanspruchung stehen. Die bestehende Vorbelastung des Landschaftsbildes durch die vorhandenen Freileitungen der elektrischen Energieversorgung würde eine graduell geringere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes überde-

cken. Zudem wären Flächen der anliegenden privaten Grundstücke zu beanspruchen. Eine Umplanung der Standorte war aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für diesen Bereich daher nicht zu veranlassen.

Die Errichtung des geforderten bahnparallelen Gehweges (Bereich Neumagenstraße) ist zur ordnungsgemäßen Sicherung des Bahnübergangs nicht erforderlich. Im Gegensatz zu der Errichtung der Brücke über den Neumagen, welche in Anlage 16.2 nachrichtlich dargestellt ist, besteht auch kein dringlicher Bedarf zur Erhaltung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, da ein benutzbarer Gehweg zwischen der Wettelbrunner Straße und der Straße Im Hofacker bereits besteht. Die Errichtung eines solchen Gehweges ist grundsätzlich eine kommunale Aufgabe. Der Vorhabensträgerin kann daher nicht aufgegeben werden, die Errichtung eines Gehwegs in das aktuelle Planfeststellungsverfahren einzubringen.

Soweit der dem jetzt zur Entscheidung anstehenden Teil der Einwendungen nicht abgeholfen werden konnte, wird diese zurückgewiesen. Der Einwand zum Themenkomplex Werkhalle Staufen bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1).

4.16.14 Einwendung 14

Die Einwender sind Eigentümer einer Immobilie in Bad Krozingen. Das Grundstück sei mit einem freistehenden Wohnhaus mit Einliegerwohnung bebaut. Das Gebäude wurde im Jahr 1969 errichtet. Auf den eingereichten Schriftsatz vom 30.09.2001 wird zur weiteren Sachverhaltsdarstellung verwiesen.

Die Vorhabensträgerin beabsichtige, die Münstertalbahn technisch auszubauen und zu elektrifizieren. Ziel der Maßnahme sei es, den 30-Minuten-Takt auf der Strecke sicherzustellen. Die Züge sollen schneller werden. Geplant sei eine Geschwindigkeit von 80 km/h. Fahrgeschwindigkeit und Sicherheit sollen durch den Ausbau verbessert werden. Die Maßnahme bestehe aus verschiedenen Teilen. Neben der Elektrifizierung werde teilweise der Bahnkörper verbessert, die Haltepunkte würden erweitert und die Leit- und Sicherungstechnik verbessert. Schließlich werden diverse Bahnübergänge geschlossen und insgesamt 15 Bahnübergänge durch Signalanlagen und Um- bzw. Neubau gesichert. Dazu gehöre auch der Neubau des Bahnüberganges Batzenbergstraße.

Die Notwendigkeit der Erneuerung des Bahnüberganges Batzenbergstraße werde im Erläuterungsbericht vor allem mit der Forderung der Gemeinde Bad Krozingen begründet, die nördlich der Bahnlinie ein Wohngebiet im Flächennutzungsplan dargestellt habe. In welchem Zeithorizont dieses Wohngebiet realisiert werden soll, lasse sich den Planunterlagen nicht entnehmen. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Bad Krozingen habe einen Zeithorizont von 2004 - 2020. Nach dem Erläuterungsbericht könnte der Bahnübergang auch aufgehoben werden. Ein Fußweg ohne technische Sicherung wäre möglich.

Nach dem Erläuterungsbericht und den Plänen sei es notwendig, die Batzenbergstraße auf Länge des erforderlichen Lichtraumprofils (ca. 25 m) von 4,70 m auf 6,50 m zu verbreitern und zusätzlich einen neuen 1,50 m breiten Gehweg anzulegen. In der Schönbergstraße sei eine Verbreiterung nur möglich, wenn private Grundstücke in Anspruch genommen werden. Auf der Nordseite sind die landwirtschaftlichen Wege auszubauen und entsprechende Schleppkurven vorzusehen. Der Bahnübergang solle mit Halbschranken und mit Lichtzeichen gesichert werden. Die Haltelinien seien deutlich vom Gleiskörper abgerückt. Dies habe zur Folge, dass sämtlicher Verkehr bei der Schließung des Bahnüberganges anhalten muss, auch wenn der Verkehr nicht die Bahnlinie überqueren will. Der Bahnübergang werde mit einer elektroakustischen Warnanlage ausgerüstet. Dieses Warnsignal ertönt mit dem Aufleuchten des gelben Lichts bis zur Schließung der Schranke. Dieses akustische Warnsignal müsse 15 dB (A) lauter als der typische Schallpegel in der Umgebung sein.

Die Einwendung konzentriere sich im Wesentlichen auf den Ausbau des schienengleichen Bahnüberganges Batzenbergstraße. Der Ausbau werde für nicht erforderlich gehalten. Massive öffentliche und private Belange würden gegen das Vorhaben sprechen. Schließlich seien die vorliegenden Unterlagen in wesentlicher Hinsicht unzureichend.

Der Ausbau des schienengleichen Bahnüberganges Batzenbergstraße sei nicht erforderlich. Erforderlichkeit im fachplanungsrechtlichen Sinne bedeutet zwar nicht Unabweisbarkeit. Das Kriterium der Erforderlichkeit sei nach ständiger Rechtsprechung bereits dann erfüllt, wenn eine Maßnahme vernünftiger Weise geboten sei. Selbst diesem, zugegebenermaßen groben Maßstab halte das Vorhaben nicht stand.

Man habe Verständnis für den Ausbau der Münstertalbahn durch Elektrifizierung vorbehaltlich der noch näher zu prüfenden nachteiligen Auswirkungen. Dagegen sei der Ausbau des Bahnübergangs mit erheblichen öffentlichen Mitteln nicht erforderlich. Dies ergebe sich aus folgenden Argumenten:

Für den landwirtschaftlichen Verkehr müsse der Bahnübergang nicht aufrechterhalten und erneuert werden. Die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung der nördlich der Bahn gelegenen Grundstücke sei begrenzt. Die Annahme im Erläuterungsbericht, es würden bis zu 100 landwirtschaftliche Fahrzeuge täglich den Bahnübergang überqueren, sei völlig überhöht. Die nördlich der Bahnlinie liegende, landwirtschaftlich genutzte Fläche umfasse ein Areal von ca. 3-4 ha. Im Durchschnitt würden täglich eine Handvoll landwirtschaftlicher Fahrzeuge diesen Bahnübergang benutzen. Teilweise würden wochenlang überhaupt keine Fahrzeuge verkehren. Selbst während der Anbau- und Erntezeit (fast nur Maisanbau) würden nur wenige landwirtschaftliche Fahrzeuge den Übergang nutzen. Über dies würden außer dem nicht befestigten Weg über die Bahnlinie noch zwei weitere, allerdings befestigte Zufahrten zu diesen Feldern existieren, die auch heute schon genutzt werden.

Die landwirtschaftlichen Verkehre müssten allenfalls geringe Umwege in Kauf nehmen, um die landwirtschaftlichen Flächen nördlich der Münstertalbahn zu erreichen. Für Fußgänger und Radfahrer wäre ein entsprechender technisch nicht gesicherter Übergang ausreichend.

Mit der Ausweisung eines Wohngebiets im Flächennutzungsplan von Bad Krozingen lasse sich der Übergang nicht begründen. Ob und wann ein Wohnbaugebiet nördlich der Bahnlinie und nördlich der Schönbergstraße ausgewiesen werden kann, stehe derzeit in den Sternen. Im Flächennutzungsplan sei auch nur ein Teil der nördlich der Münstertalbahn liegenden Flächen als Wohnbaufläche dargestellt. Bis heute habe die Gemeinde keine konkreten Maßnahmen ergriffen, um das Vorhaben auch tatsächlich realisieren zu können. Auch eine Neuordnung der Eigentumsverhältnisse sei bislang nicht erfolgt. Ob die landwirtschaftlichen Eigentümer überhaupt bereit seien, Flächen für ein Wohngebiet zur Verfügung zu stellen, sei offen. Allein mit der theoretischen Überlegung, in ferner Zukunft nördlich der Bahnlinie ein Wohngebiet zu verwirklichen, könne der Überweg nicht gerechtfertigt werden.

Selbst wenn ein Wohngebiet nördlich der Bahnlinie realisiert werden sollte, so sei ein ausgebauter Bahnübergang nicht erforderlich. Es bestehen verschiedene Möglichkeiten, ein Wohnbaugebiet an das bestehende Straßennetz anzubinden. Dies gelte vor allem westlich des geplanten Baugebiets, da dort eine direkte Zufahrt zur Landesstraße möglich sei. Diese Verbindung sei sinnvoller, als die Führung des Verkehrs über den Bahnübergang und durch ein anderes Wohngebiet, da damit nachteilige Auswirkungen auf die Anwohner der Batzenbergstraße erwachsen würden.

Sollte sich in ferner Zukunft ein Bahnübergang tatsächlich als notwendig erweisen, so sollte dieser frühestens im Zusammenhang mit dem Baugebiet errichtet werden. Aktuell bestehe offensichtlich kein verkehrlicher Bedarf für diese Maßnahme. Der wegen des erforderlichen Profillichtraums geteerte Straßenabschnitt in der nördlichen Verlängerung der Batzenbergstraße solle nach ca. 20 m wieder in den derzeit bestehenden, nicht befestigten Grasweg münden. Es sei daher auch nicht vertretbar, die Betroffenen jahrelang akustischen Signalen des Bahnüberganges auszusetzen, obwohl der Bahnübergang aktuell nicht benötigt werde. Zudem verschlechtere sich die Wohnqualität auch nicht nur durch die Geräusche der Signale, sondern auch durch die anhaltenden und anfahrenen Fahrzeuge am, für PKW und LKW, nicht benutzbaren Bahnübergang.

Die Notwendigkeit des Ausbaus des Bahnüberganges nach dem Erläuterungsbericht sei nicht nachgewiesen. Es würden jegliche Angaben zur Größe des geplanten Baugebietes und des dadurch erzeugten Verkehrs fehlen. Der bloße Wunsch der Gemeinde Bad Krozingen könne den Ausbau des schienengleichen Bahnübergangs mit den nachteiligen Auswirkungen für die Anlieger nicht rechtfertigen. Zugleich seien naheliegende Alternativen im Erläuterungsbericht überhaupt nicht näher untersucht worden. Die im Erläuterungsbe-

richt enthaltene „Kurzbeschreibung“ von Alternativen genüge den Anforderungen des Abwägungsgebots nicht.

Der Um- bzw. Neubau des Bahnübergangs Batzenbergstraße sei auch weder geeignet noch erforderlich, das Ziel der Vorhabensträgerin, die Züge schneller zu machen, zu erreichen. Der Bahnübergang liege zwischen zwei befestigten Bahnübergängen. Aufgrund der geringen Entfernung dieser beiden Bahnübergänge sei eine Beschleunigung auf diesem Streckenabschnitt auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h überhaupt nicht möglich.

Durch den geplanten Ausbau des schienengleichen Bahnübergangs in der Batzenbergstraße werde sich die Wohnsituation wesentlich verschlechtern. Es würde eine Vielzahl von nachteiligen Lärmwirkungen auftreten, die sich teilweise überschneiden und addieren. Gleichwohl habe die Vorhabensträgerin kein Gutachten dazu in Auftrag geben. Das den Planunterlagen unter Ziff. 14.2 beigefügte Gutachten Rink beschäftigt sich ausschließlich mit dem Anlagenlärm der Pflege- und Wartungshalle im Bahnhof Staufen. Zunächst verschlechtere sich die Lärmsituation durch die als Folge der Elektrifizierung auftretende höhere Fahrgeschwindigkeit der Züge. Hinzu komme der höhere Takt bis in die späten Nachtstunden. Insgesamt stelle dies bereits eine Verschlechterung dar, die näherer Untersuchung bedürfte. Es wird beantragt der Vorhabensträgerin die Vorlage eines Lärmgutachtens aufzuerlegen. Dabei müsse bei den Lärmgrenzwerten der geplante Wegfall des Schienenbonus berücksichtigt werden.

Eine weitere wesentliche Lärmquelle seien die künftigen Signale. Die Lautstärke dieser akustischen Gefahrensignale solle mehr als 15 dB (A) über dem Normalpegel liegen. Dies bedeute, dass jedes Geräusch deutlich wahrnehmbar sei. Bezogen auf die mangelnde Erforderlichkeit sei allein dieses Geräusch den Anliegern nicht zumutbar, zumal alle Schlafräume des Hauses baulich bedingt zu den Straßen und damit zur Bahnseite hin liegen und räumlich nicht verlegt werden könnten.

Schließlich werde die Lärmsituation durch den Straßenverkehr wesentlich verschlechtert. Der vorgesehene Ausbau vor allem der Batzenbergstraße und der Kreuzungsausbau widersprechen den Grundsätzen der Verkehrsberuhigung. Dies gelte im Übrigen auch für die Anlage eines Gehwegs, der auch nur auf die erforderliche Länge des Lichtraumprofils neu erstellt werde.

Außerhalb des Lichtraumprofils werde die Batzenbergstraße laut den Planunterlagen trotz PKW-/LKW-Gegenverkehr und Fußgänger wieder die heutige Breite von 4,70 m, ohne Gehweg haben. Dies sei bei einer prognostizierten Fahrzeugdichte von ca. 1500 Fahrzeugen (dem 3-4-fachen einer Verkehrszählung der Stadt Bad Krozingen vom August 2009) vollkommen unzureichend. Die verkehrliche Bedeutung der Schönbergstraße und der Batzenbergstraße seien aktuell ausgesprochen gering.

Das Verkehrsaufkommen sei niedrig. Durch die geringe Fahrbahnbreite seien die Verkehrsteilnehmer zum rücksichtsvollen und disziplinierten Fahren gezwungen. Anhalte- und Anfahrgeräusche seien selten, da angesichts der geringen Verkehrsmenge ein Verkehrsfluss ungehindert gewährleistet sei. Dies werde sich künftig ändern. Bis zur tatsächlichen Nutzung des Bahnübergangs als Anschluss an das dann realisierte Wohngebiet müssten sämtliche Verkehrsteilnehmer aus der Batzenbergstraße und der Schönbergstraße immer wenn die Schranken geschlossen werden, ohne Grund am ampelgesteuerten Kreuzungsbereich anhalten.

Dies führe zu einer beträchtlichen zusätzlichen Belastung, rund um das Anwesen. Diese Anhalte- und Anfahrvorgänge seien völlig überflüssig. Es sei nicht vertretbar, bei Schließung der Schranke jeglichen Verkehr anzuhalten, obwohl nur ganz selten landwirtschaftliche Fahrzeuge den Bahnübergang benutzen. Ampelgesteuerte Kreuzungen würden eine besondere Belastung darstellen und erhielten nach der RLS 90 einen „Kreuzungszuschlag“.

Sollte die Vorhabensträgerin tatsächlich an ihrer Planung festhalten, so dränge sich die Alternative einer Rufampel auf. Dies hätte zur Konsequenz, dass der Bahnübergang durchgängig geschlossen sei. Nur auf Anforderung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge würde die Schranke geöffnet werden. Für den nur vereinzelt kreuzenden Verkehr wäre dies mehr als ausreichend. Der Verkehrsfluss wäre gewährleistet. Ein Ausbau der Batzenbergstraße sei nicht notwendig.

Die Auswirkungen des Ausbaus der Münstertalbahn bezüglich der Erschütterungen seien nicht ausreichend untersucht worden. Eine abschließende Beurteilung der Erschütterungssituation sei nicht möglich. Baubedingte Erschütterungen seien mit nachteiligen Auswirkungen auf Gebäude in der Nähe der Bahnstrecke vor allem dann zu erwarten, wenn die Gründung von Oberleitungsmasten durch Rammrohrgründung erfolge (s. Anlage 14.2 sog. „Erschütterungsbericht“). Der „Erschütterungsbericht“ empfiehlt den Verzicht auf Mastgründungen mit Rammrohren in der Nähe von bebauten Grundstücken. Stattdessen sollen die dort herzustellenden Mastfundamente als Betonfundamente gebaut werden. Der Begriff „in der Nähe von bebauten Grundstücken“ sei mehr als vage. Es sei nicht erkennbar, ob nach dem „Erschütterungsbericht“ das Anwesen zu den dort aufgeführten Gebäuden gehöre. Außerdem fehle im Bericht jede Aussage, in welchen Streckenabschnitten auf Rammrohrgründungen verzichtet werden soll. Angesichts dieser Unsicherheit werde ein völliger Verzicht auf Rammrohrgründungen entlang der Münstertalbahn gefordert.

Der Erschütterungsbericht sei auch im Übrigen hinsichtlich baubedingter Erschütterungen wenig aussagekräftig. Er berücksichtige nicht, dass der Untergrund sehr inhomogen sei und die Auswirkungen von Baumaßnahmen daher nicht abschätzbar seien. Dies zeige sich insbesondere anlässlich von Gleisbauarbeiten im Herbst 2007. Durch Verdichtungsmaßnahmen an den Gleisen in einem Abstand von ca. 300-400m vom Grundstück in Richtung

Staufen traten beachtliche Erschütterungen auf. Es drohte Gefahr, dass Glasscheiben des angebauten Gewächshauses (5x5m) auf dem Grundstück der Einwander zerstört werden. Hingegen führten Verdichtungsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zum Haus damals zu geringeren Erschütterungen. Ein weiteres Problem seien betriebsbedingte Erschütterungen. Zwar nennt das Inhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen unter Ziff. 14 „Fachgutachten“ auch einen Erschütterungsbericht. Dieser „Erschütterungsbericht“ genüge jedoch nicht den Anforderungen an ein Fachgutachten. Statt einer präzisen Untersuchung der zu erwartenden Erschütterungswirkungen durch den Betrieb der elektrifizierten Münstertalbahn beschränke er sich auf eher allgemeine Ausführungen. Unter Ziff. 4 räumt der „Erschütterungsbericht“ ein, dass durch das neue Betriebsprogramm wegen der größeren Zuganzahl sowie Achszahl und der ausgedehnteren Betriebszeit von einer erhöhten Erschütterungswirkung auszugehen ist. Ohne nähere eingehende Begründung halte der Bericht die Veränderungen im Ergebnis für „nur unwesentlich“.

Diese lapidare Darstellung der Erschütterungswirkung genüge nicht den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Es sei eine Erschütterungsprognose anhand der einschlägigen Regelwerke zu erstellen. Der Vorhabensträgerin sei aufzugeben, eine Erschütterungsprognose vorzulegen. Nach Vorlage sei diese den Einwendern zur Verfügung zu stellen. Bis zur Vorlage einer qualifizierten Untersuchung sei das Vorhaben nicht planfeststellungsfähig.

Aussagen über die nachteiligen Auswirkungen der Elektrifizierung der Münstertalbahn bezüglich elektromagnetischer Felder fehlten im Erläuterungsbericht und in den Planunterlagen. Offensichtlich habe die Vorhabensträgerin diesem Gesichtspunkt keinerlei Beachtung geschenkt. Diese überrasche umso mehr, als das Regierungspräsidium Freiburg im Rahmen der Umwelterklärung der Vorhabensträgerin unter diesem Aspekt die Durchführung einer UVP empfehle. Auch unter diesem Gesichtspunkt seien die Antragsunterlagen wesentlich unvollständig. Der Vorhabensträgerin sei aufzugeben, eine entsprechende Untersuchung in Auftrag zu geben.

Auch unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes würden wesentliche Informationen und Unterlagen fehlen. Insbesondere fehle eine Bewertung der nachteiligen Auswirkungen in Form einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch dies überrascht, da das Regierungspräsidium Freiburg unter zahlreichen Gesichtspunkten die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung empfohlen habe. Die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens sei nur möglich, wenn die nachteiligen Auswirkungen untersucht und bewertet würden. Der Vorhabensträgerin sei die Vorlage einer Umweltverträglichkeitsstudie aufzugeben, die dann im weiteren Planfeststellungsverfahren einer Prüfung unterzogen wird. Neben einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung fehle auch eine FFH-Vorprüfung und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung. Die erforderlichen Prüfungen fänden sich auch nicht in der landschaftspflegerischen Begleitplanung. In der landschaftspflegerischen Begleitplanung

würden die Auswirkungen auf Fauna und Flora nur unvollständig untersucht. Insbesondere fehle eine kritische Auseinandersetzung mit den nachteiligen Auswirkungen der Elektrifizierung auf das Landschaftsbild und den Ausbau der Bahnübergänge.

Der Antrag auf Planfeststellung sei daher zurückzuweisen. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Planung sei in wesentlichen Punkten mangelhaft. Die Notwendigkeit des Ausbaus des Bahnüberganges Batzenbergstraße in Bad Krozingen sei nicht dargelegt. Alternativen seien nicht ausreichend untersucht. Wesentliche Umweltaspekte wurden nicht untersucht. Dies gelte für die Lärm- und Erschütterungswirkungen des Vorhabens sowie die elektromagnetischen Wellen. Auch im Übrigen erweisen sich die Unterlagen als unvollständig und rudimentär. Angesichts der vielschichtigen Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft seien eine Umweltverträglichkeitsprüfung, eine FFH-Verträglichkeitsprüfung und eine artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Als notwendige Voraussetzung für die technische Sicherung des Bahnübergangs „Batzenbergstraße“ in der gewählten Form wurden primär zwei Fragestellungen geprüft. Zum einen, ob der Bahnübergang aktuell und auch in Zukunft benötigt wird und zum anderen, ob dieser dann in seiner konkreten Ausgestaltung richtig dimensioniert wurde.

Zunächst ist festzuhalten, dass die bei der Münstertalbahn vorhandenen Bahnübergänge überwiegend technisch gesichert sind. Insbesondere sind die Bahnübergänge der mit Kraftfahrzeugen befahrbaren Straßen bis auf zwei Bahnübergänge sämtlich technisch gesichert. Dies ist gerade auch Ziel des Gesamtprojekts. Der Umbau des Bahnübergangs ermöglicht insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Hinblick auf die angestrebte höhere Geschwindigkeit des Schienenverkehrs.

Derzeit wird der Übergang von landwirtschaftlichem Verkehr genutzt. Der Weg wird nach dem Bahnübergang als Grasweg weitergeführt. Dabei ist der Einwendung recht zu geben, dass zu dem betreffenden Gebiet auch andere Zufahrtsmöglichkeiten vorhanden sind. Unbestritten ist jedoch auch, dass der Weg durch die Landwirtschaft genutzt wird, wenn auch hinsichtlich der Zahl der Fahrzeuge unterschiedliche Angaben vorhanden sind. Die durch die B 3/L 123, K 4982, dem Weg nach Unterambringen und der Münstertalbahn eingeschlossene, landwirtschaftlich nutzbare Fläche beträgt circa 21 ha. Es sind zu diesem Gebiet drei Zufahrten vorhanden. Das Gebiet wird intensiv landwirtschaftlich, insbesondere zum Maisanbau, genutzt. Aus der landwirtschaftlichen Nutzung sind gerade in der Erntezeit Transporte in einem größeren Umfang erforderlich, die teilweise auch über den Bahnübergang durchgeführt werden.

Wie im Erörterungstermin zugesagt, wurde seitens der Planfeststellungsbehörde der Bedarf für die landwirtschaftliche Nutzung nochmals abgefragt. Nach Auskunft des Fachbe-

reichs Landwirtschaft des Landratsamtes Breisgau Hochschwarzwald wird der Bahnübergang heute wenig genutzt. Die dahinter liegenden Anbauflächen werden hauptsächlich von der Kirchhofener Straße her angefahren. Ein Bedarf am Erhalt wird dort derzeit nicht gesehen. Der Weg ist jedoch weiterhin im aktuellen und mit der Landwirtschaft abgestimmten Wege- und Gewässerplan der Flurbereinigung Bad Krozingen/Ehrenkirchen (L123) enthalten. Eine tatsächliche Nutzung findet, wenn auch in deutlich geringerem Maße, als in den Planunterlagen angegeben, immer noch statt. Dies wird selbst mit der Einwendung bestätigt.

Die Aufhebung des Bahnübergangs ggf. mit der Beibehaltung eines Fußwegs wurde jedoch bisher von der Stadt Bad Krozingen als Trägerin der Straßenbaulast abgelehnt. Im Erläuterungsbericht wird auf die Ausweisung der nördlich der Bahn liegenden Flächen als Wohnbaufläche im geltenden Flächennutzungsplan hingewiesen. Wie schon im Erörterungstermin thematisiert, wurde seitens der Planfeststellungsbehörde die Konkretisierung der genannten Planungsabsichten geprüft.

Mit Schreiben vom 06.03.2012 wurde die Stadt Bad Krozingen aufgefordert, die schon im Erörterungstermin gemachten Aussagen zu ihren Planungsabsichten und zum Bedarf der Erschließung über diesen Bahnübergang nochmals schriftlich darzulegen. Mit Schreiben vom 16.03.2012 wurde der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass aufgrund der derzeit möglichen Prognosen die Notwendigkeit des geplanten Baugebiets gegeben ist und in ca. 4 bis 5 Jahren erfolgen kann. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Elektrifizierung der Münstertalbahn zwei ungesicherte Bahnübergänge auf der Gemarkung Bad Krozingen in Richtung Staufen geschlossen werden und die Landwirte dann den gesicherten Bahnübergang Batzenbergstraße benutzen müssen. Die Dimensionierung wurde nach Auskunft der Stadt Bad Krozingen in Absprache mit der SWEG auf Grund der künftigen Erschließung des Baugebiets vorgesehen. Bei kleinerer Ausführung würden später Umbau- oder Verbreiterungsmaßnahmen notwendig.

Nach alledem ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass es sich bei dem zu sichernden Bahnübergang grundsätzlich um ein gerechtfertigtes Einzelvorhaben im Rahmen der Gesamtmaßnahme handelt. Zwar ist der Bahnübergang derzeit für den landwirtschaftlichen Verkehr nicht unbedingt notwendig. Benutzt wird er jedoch unbestritten weiterhin und der Bedarf wird aufgrund der Schließung zweier anderer Übergänge tendenziell noch anwachsen. Zum andern sind die Planungsabsichten der Stadt Bad Krozingen schon so konkret dargelegt, dass auch dies die Sicherung gerade des Übergangs Batzenbergstraße begründen kann. Bei einem angegebenen Planungshorizont von rd. 5 Jahren und damit einer hinreichend verfestigten kommunalen Planung, wäre es sogar sehr fragwürdig zunächst auf eine Sicherung zu verzichten und diesen Bahnübergang zu schließen und dann nach wenigen Jahren wieder komplett umzubauen. Insoweit ist die grundrechtlich geschützte kommunale Planungshoheit bei der Abwägung mit dem entsprechenden Gewicht zu be-

rücksichtigen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Dimensionierung für diese Übergangszeit durchaus erheblich ist. Bei einer wertenden Gesamtbetrachtung auch des Gesamtkonzepts von zu sichernden Bahnübergängen und Schließungen auf der anderen Seite, wie es für das Planungsziel (die angrenzenden Bahnübergänge sind bereits technisch gesichert, für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit ist nur die technische Sicherung des Bahnübergangs Bad Krozingen Batzenbergstraße maßgebend) erforderlich ist, kann diesem Einzelvorhaben jedoch nicht die Planrechtfertigung abgesprochen werden.

Der Ausbau der Batzenbergstraße am Bahnübergang ist erforderlich, damit ein Verkehrsteilnehmer jederzeit die Möglichkeit erhält, den Gefahrenraum ohne Behinderung räumen zu können. Ebenso ist es erforderlich, für Fußgängerverkehr einen eigenen Verkehrsraum vorzusehen um Behinderungen vorzubeugen. Die nicht vorhandenen Anlagen in dem Straßenzug gestatten es nicht auf ausreichende Straßenquerschnitte im Kreuzungsbereich und den Räumstrecken zu verzichten.

Dabei ist auch zu beachten, dass stets sichergestellt werden muss, dass das Räumen des Bahnübergangs ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge möglich ist. Es ist nach dem Stand der Technik der Bahnübergangssicherungsanlagen nicht möglich, auf die Anordnung vorgeschalteter Lichtzeichen zu verzichten, ohne auch die Schönbergstraße und die Einmündung für die Begegnung sämtlicher zugelassener Straßenfahrzeuge auszubauen. Dieser Ausbau würde einen Eingriff in das Grundstück der Einwender erfordern. Diese Lösung ist zugunsten des mildereren Mittels der Anordnung vorgeschalteter Lichtzeichen bei Beibehaltung des Straßenquerschnitts der Schönbergstraße und des Einmündungsbereichs verworfen worden.

Auch bei der von den Einwendern skizzierten Bedarfsschaltung sind der Ausbau der Straßenanlage und die Errichtung der vorgeschalteten Lichtzeichen erforderlich, da bei jedem Befahren des Bahnübergangs auch das Räumen sichergestellt werden muss. Es ist am Markt auch keine zugelassene Sicherungsanlage für einen solchen Einsatzzweck erhältlich.

Die Vorhabensträgerin wurde zusätzlich aufgefordert alternativ zu untersuchen, ob es möglich sei, die BÜ-Sicherungsanlage nach Errichtung in einem Ruhezustand mit in der Grundstellung geschlossenen Halbschranken und Gehwegschranken zu betreiben. Dazu hat die Vorhabensträgerin ausgeführt, dass das Erscheinungsbild eines solchen Ruhezustands für die am Straßenverkehr Teilnehmenden widersprüchlich wäre. Einerseits sei der Verkehrsweg durch die Halbschranken gesperrt, jedoch ist andererseits die Straßenfahrbahn nur jeweils zur Hälfte gesperrt. Es erfolge keine Ankündigung des herannahenden Schienenfahrzeugs, da die Straßensignale nicht leuchten und auch nicht akustisch gewarnt werde. Durch die halbseitig offenen Straßenfahrbahnen entstehe für den Fußgängerverkehr der Eindruck, etwa bei noch haltendem Zug am Hp Bad Krozingen Ost oder nach einem Zug, der den BÜ befahren hat, den BÜ von den Ausfahrseiten her betreten zu können. Da-

bei sei das Sicherheitsniveau dieser faktisch nichttechnischen Sicherung niedriger als das einer originär nichttechnischen Sicherung, beispielsweise mit Umlaufsperrern, mittels derer die Fußgänger angehalten werden, den Blick in beide Richtungen der Bahn zu richten. In analoger Weise würden sich mutmaßlich andere Verkehrsteilnehmer auf Zweirädern bis hin zum landwirtschaftlichen Verkehr verhalten, so dass letztlich der Verkehr über den BÜ in ähnlicher Weise, jedoch ohne die wegen der fehlenden Übersicht erforderlichen Pfeifsignale und ohne die technisch mögliche Warnung vor sich annähernden Schienenfahrzeugen durch Lichtzeichen und akustische Signalgeber ablaufen würde. Selbst bei einem mit Zusatzgittern vollständig abgesperrten BÜ wäre zu erwarten, dass die Fußgänger sich Wege an den Absperrungen vorbei suchen und dann ohne Bahnübergangsbefestigung das Gleis kreuzen werden. Eine solche Vorgehensweise entspreche nicht der besonderen Sorgfaltspflicht des Betreibers der Schienenwege an einem Bahnübergang und setze die Vorhabensträgerin einem hohen Risiko aus, bei einem Unfall wegen einer Pflichtverletzung in Anspruch genommen zu werden.

Diesem Ergebnis kann sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamtbewertung anschließen. Zunächst erscheint eine Variante in der Form, dass für die Übergangszeit die Schranken (ggf. ergänzt um weitere Bauwerke) immer geschlossen bleiben, als eine vernünftige Alternative. Bei genauerer Betrachtung ist jedoch der Vorhabensträgerin recht zu geben, dass ein bestehender Übergang, der aus o.g. Gründen auch noch ausgebaut werden muss, dann aber komplett geschlossen ist ein widersprüchliches Bild abgeben kann. So könnte der Eindruck eines Defekts oder Ähnliches erweckt werden und Personen dazu verleiten die Strecke trotzdem (nach einer gewissen Wartezeit) zu überqueren. Ohne Warnsignale für einen herannahenden Zug ist eine solche Übergangslösung damit auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine sich aufdrängende Alternative.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabensträgerin weiterhin aufgefordert die konkrete Dimensionierung des Bahnübergangs zu prüfen. Insbesondere der aufgrund der Anordnung der Haltezeichen und Markierungen notwendige Halt der Kfz, die eigentlich die Bahn gar nicht überqueren wollen, sollte besonders geprüft werden. Die Vorhabensträgerin hat darauf hin in Absprache mit der Verkehrsbehörde Änderungen an den Plänen vorgenommen. Die geplante Sicherungsanlage sieht jetzt nicht mehr generell vor, dass Fahrzeuge in der Schönberg- und Batzenbergstraße bei gesichertem BÜ halten müssen. Durch die Änderungen der Verkehrszeichen kann auch das Anhalten in der Batzenbergstraße vermieden werden. Der befürchtete Rückstau tritt dann nicht ein.

Zusätzlich wurde durch die bereits geplante akustische Warnung mit vier Lautsprechern anstelle des Standards von zwei Lautsprechern wird der geforderte Schallpegel auf einen engen Bereich begrenzt und so eine geringere Beeinträchtigung der Anlieger gewährleistet. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind in Abwägung mit dem Planungsziel als verhältnismäßig hinzunehmen.

Diese Maßnahme insgesamt wird für die Einwender wie schon oben kurz dargestellt auch positive Effekte haben. Weil die Übersicht auf die Eisenbahnstrecke zur optischen Wahrnehmung sich annähernder Züge bei hoch aufgewachsenen landwirtschaftlichen Kulturen, z. B. Mais, eingeschränkt ist, müssen die Züge wegen der bestehenden nichttechnischen Sicherung des Bahnübergangs derzeit hörbare Signale (Pfeifsignale) abgeben. Diese Pfeifsignale werden nicht am Bahnübergang selbst, sondern am Beginn der sogenannten Annäherungsstrecke abgegeben. Diese Pfeifsignale, die als Warnsignale mit erheblicher Lautstärke abzugeben sind, sind nach Auskunft der Vorhabensträgerin in der Vergangenheit von den Anliegern mehrfach beanstandet worden. Wenn der Bahnübergang weiterhin auch nach der Ausweitung des Verkehrsangebotes nichttechnisch gesichert bliebe, würden die Pfeifsignale nach der Erfahrung bei anderen Strecken von den Anliegern aufgrund der erhöhten Zugfrequenz subjektiv ebenfalls als störend wahrgenommen. Die Schalldruckpegel der akustischen Signalhörner der vorbeifahrenden Züge (Pfeifsignale) liegen zwischen 120 dB (A) und 125 dB (A) gemessen in 5 m Abstand. Die akustischen Signale bei Annäherung an den nicht technisch gesicherten Bahnübergang sollen nach der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) etwa drei Sekunden lang abgegeben werden. Die akustischen Warnsignale des Bahnübergangs sind somit deutlich leiser, da sie nur 15 dB(A) höher sein müssen als der typische Schallpegel der Umgebung. Bei der geringen Verkehrsbelastung in der Batzenbergstraße und der Schönbergstraße, die sich in einer Tempo 30-Zone befinden, werden die Fahrgeräusche der Straßenfahrzeuge ebenfalls deutlich unter den Pfeifsignalen der Züge liegen.

Die akustischen Warnsignale der Bahnübergangssicherungsanlage werden gemäß den Ausführungen in Abschnitt 7.2.2 nur zwischen dem Aufleuchten des Gelblichts an den Lichtzeichen am Bahnübergang bis zum Ende des Schrankenschließens circa 20 Sekunden lang abgegeben. Dies ist eine wesentlich Maßnahme zur Minderung der Schallemission. Wie oben dargestellt hat die Vorhabensträgerin vorgesehen, die Warnsignale durch vier Lautsprecher anstelle der üblichen zwei Lautsprecher abzugeben. Damit kann der Schallpegel im Kreuzungsbereich gleichmäßiger aufrechterhalten werden und es werden nach außen abstrahlende Schallspitzen vermieden.

Die technische Sicherung des Bahnübergangs erfordert keine Schallschutzmaßnahmen. Durch die technische Sicherung wird die Streckenkapazität nicht erhöht, sie hält sich weiterhin im Rahmen der bestehenden Genehmigungen. Es handelt sich auch nicht um einen wesentlichen baulichen Eingriff. Die 16. BImSchV ist daher nicht anzuwenden. Die Änderung des Betriebsprogramms ist unabhängig von der Elektrifizierung der Bahnstrecke und im Rahmen der bestehenden Genehmigungen möglich. Der darin festgelegte sogenannte Schienenbonus kommt nur bei Anwendbarkeit der 16. BImSchV zur Wirkung. Auch aus § 74 Abs. 2 Satz 2 ergibt sich kein Anspruch auf Schallschutz, da wie auch schon oben dargestellt die verbleibenden Beeinträchtigungen in der Abwägung mit dem Planungsziel als

verhältnismäßig hinzunehmen sind. Beeinträchtigungen im gesundheitsgefährdenden Bereich können hier ausgeschlossen werden.

Der den Antragsunterlagen als Unterlage 14.2 beigefügte Erschütterungsbericht muss die von dem Bahnbetrieb ausgehenden Erschütterungen nicht quantitativ ermitteln, es wird vielmehr aufgrund vorliegender Werte verschiedener Einflussgrößen eine qualitative Abschätzung gegeben. Eine weitergehende Betrachtung ist zur Beurteilung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Die zum Einsatz vorgesehenen elektrischen Triebfahrzeuge des Typs Bombardier Talent 2 in dreiteiliger Ausführung sind nach der Fahrzeuglänge, der Anzahl der Drehgestelle und der Fahrzeugmasse nur unwesentlich verschieden zu einem Zug, der aus zwei der regulär eingesetzten Dieseltriebwagen des Typs Regio Shuttle RS 1 besteht. Es ist deshalb auch keine wesentliche Änderung der Erschütterungswirkung zu erwarten. Seit Dezember 2011 wird als Ersatzfahrzeug ein Dieseltriebwagen des Typs Bombardier Talent ebenfalls in dreiteiliger Ausführung eingesetzt. Unzulässige Erschütterungsbeeinträchtigungen, die von den aktuell eingesetzten Zügen ausgehen sollen, sind der Vorhabensträgerin nicht bekannt. Die höhere Anzahl der Züge bedeutet zwar eine häufigere Einwirkung von Erschütterungen, jedoch bleibt die Intensität des einzelnen Ereignisses unverändert. Dabei ist auch zu beachten dass das geänderte Betriebsprogramm auch ohne Umsetzung des Vorhabens und im Rahmen bestehender Genehmigungen gefahren werden kann.

Für die Anwendung von Rammrohrgründungen ist ein Abstand von mindestens 15 m zu allgemeinen Gebäude und von 30 m zu denkmalgeschützten Gebäuden eingehalten. Im vorliegenden Fall soll darüber hinaus der am nächsten zu dem Wohngebäude im Eigentum der Einwender stehenden Mast 1-9 mit einem Betonfundament errichtet werden. Ab dem darauf folgenden Mast 1-10, welcher im Abstand von 79 m zu dem Wohngebäude der Einwender steht, soll vorzugsweise die Rammrohrgründung angewendet werden.

Die Umwelterklärung der Vorhabensträgerin belegt, dass eine UVP nicht benötigt wird. Die FFH-Vorprüfung wurde durchgeführt. Zusammen mit der zusätzlich erstellten faunistischen Untersuchung zu den im Schotterbett lebenden Eidechsen sind die Umweltauswirkungen hinreichend untersucht und dargestellt.

Zur Thematik elektromagnetische Felder wird auf B.3 sowie die Ausführungen zu Einwendung Nr. 1 verwiesen.

Soweit der Einwendung nicht abgeholfen werden konnte, wird diese zurückgewiesen.

4.16.15 Einwendung 15

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofsbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Von den Einwendern wird gerade auch die Abtren-

nung der Genehmigung der Werkhalle vom restlichen Verfahren gefordert. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1).

4.16.16 Einwendung 16

Da die Werkhalle Stufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1).

4.16.17 Einwendung 17

Da die Werkhalle Stufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch unter B.1)

4.16.18 Einwendung 18

Als Anwohner an der Gleisanlage verfolgen die Einwender das Projekt mit besonderem Interesse. So habe sich durch den vor kurzem erfolgten Austausch der Holz- in Betonschwellen im Streckenabschnitt Neumagenstraße bis Bahnhof Süd (Höhe Wettelbrunner Straße) die Lautstärke der durchfahrenden Züge bereits erhöht.

Daher sei man erfreut, dass es parallel zu der geplanten höheren Frequenz der Züge, für die Anwohner in direkter Nähe zu den Signalanlagen zumindest eine Verbesserung hinsichtlich der Lautstärke des Signaltons geben werde. In einem am 02. September 2011 mit der Vorhabensträgerin geführten Telefonat wurde angekündigt (was so allerdings nicht explizit in den Unterlagen der Offenlage dargestellt sei):

Elektroakustisches Warnsignal (zusätzlich zum Lichtzeichen) bis die Schranken geschlossen sind, welches mit einer Tag- und Nachtabenkung versehen wird (vergleichbar mit den bestehenden akustischen Signalen am Übergang Bahnhof Stufen bzw. beim Campingplatz). Dies werde begrüßt, da es eine deutliche Verringerung im Vergleich zum aktuellen Lärmpegel beim bestehenden Glockensignal, das durchgängig bis nach dem vorbeigefahrenen Zug schellt, darstelle.

In den umfangreichen Unterlagen der Offenlage wurden keine Angaben zur farblichen Gestaltung der Masten gefunden. Hierzu habe sich die Vorhabensträgerin im o.g. Telefonat wie folgt geäußert:

Voraussichtlich werden die Leitungsmasten in Grau oder Grün (Eisenglimmer) lackiert werden. Favorisiert werde allerdings aus Umweltgesichtspunkten (Entsorgung) „Cortent-

Stahl", der über die Jahre ein rostiges Aussehen erhält. Die Einwender würden es sehr begrüßen, wenn die Masten - ähnlich der elektrifizierten Höllentalbahn - farblich der Umgebung angepasst werden könnten und nicht Innerhalb Staufens als rostige Pfeiler dastehen.

Da von Seiten der Stadt und des Gemeinderates zwischen Wettelbrunner- und Neumagenstraße ein Fußweg in Erwägung gezogen werde (der sich In den Unterlagen der Offenlage jedoch nicht wieder finde), solle auch eine zusätzliche ampelgesicherte Fußgängerquerung (alternativ ein Zebrastreifen mit vor-/nachgelagerter verkehrsberuhigter Zone) an der Wettelbrunner Straße errichtet werden, da diese Querung von vielen Kindergartentern aus dem Wolfacker („Wettelbrunner Stichstraße") und Schulkindern aus dem Bereich Hofacker/Halsmäntele kommend genutzt werde. Dies würde das häufige Aus- und Einfahren an der geraden Wettelbrunner Straße mit überhöhter Geschwindigkeit an einer zweiten Stelle (zusätzlich zur Ampel beim Belchenring) verlangsamen und die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen (und natürlich auch der Erwachsenen, die z.B. zum Friedhof gehen) deutlich erhöhen.

Ebenso werde angeregt, dass im Zuge der Baumaßnahmen zur Elektrifizierung das sog. „tote Gleis nach Sulzburg" zwischen Neumagen- und Wettelbrunner Straße entfernt werde, da sich dort erhebliche Altlasten vorfinden, die für den geplanten Fußweg nicht geeignet seien.

Erfreulich wäre es, wenn die Tannen an der Wettelbrunner Straße nicht dem Bau des neuen Schalthauses weichen müssten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der Erläuterungsbericht enthält im Abschnitt 7.1 die allgemeinen Angaben zur Ausstattung der Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) und im Abschnitt 7.9 die speziellen Erläuterungen zu der BÜSA Staufen Wettelbrunner Straße. Nach Mitteilung der Vorhabensträgerin eröffnet die Ausrüstung sämtlicher Gehwege mit Gehwegschranken, soweit sie nicht durch die Halbschranken der Straßenfahrbahn mit abgesperrt werden, die Möglichkeit die akustische Warnanlage nach dem Senken der Schranken abzuschalten.

Die Gestaltung der Oberleitungsmasten wird wie erläutert in einem grauen oder grünen Farbton erfolgen. Im Planfeststellungsbeschluss wurde eine Auflage aufgenommen die Gestaltung mit den Gemeinden abzustimmen.

Die Errichtung eines bahnparallelen Gehwegs ist zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht erforderlich. Es handelt sich auch nicht um eine notwendige Folgemaßnahme. Aus diesem Grunde kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden, den Weg in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Die Errichtung einer Fußgängerquerung in der Nähe einer Bahnübergangssicherungsanlage kann das Räumen des Bahnübergangs be-

hindern und muss von daher mit dieser in einer Abhängigkeitsschaltung verbunden sein. An die Vorhabensträgerin ist der Wunsch nach einer solchen Anlage bisher nicht herangetragen worden. Die Vorhabensträgerin kann die vorgetragenen Gründe nachvollziehen, sie haben jedoch soweit bisher bekannt, keine Auswirkung auf die Sicherheit am Bahnübergang. Die Vorhabensträgerin ist ausschließlich für die Sicherung des Bahnübergangs verantwortlich. Wenn von Seiten des Straßenbaulastträgers eine solche Fußgängerquerung gewünscht wird, kann diese als eigenständige Maßnahme vorgesehen werden.

Der Abbau des auf dem von der Stadt Staufen im Breisgau erworbenen Grundstücksteil ist zur Realisierung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Münstertalbahn nicht erforderlich und kann deshalb der Vorhabensträgerin nicht auferlegt werden. Nach Auskunft der Vorhabensträgerin wird die in der Nähe des Schalthauses stehenden Tanne für das Vorhaben nur gefällt, wenn dies zwingend erforderlich ist. Nach derzeitigem Stand ist eine solche Notwendigkeit nicht vorhanden.

Soweit der Einwendung mit den Zusagen und Ausführungen der Vorhabensträgerin nicht abgeholfen wurde, wird diese zurückgewiesen.

4.16.19 Einwendung 19

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.20 Einwendung 20

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.21 Einwendung 21

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.22 Einwendung 22

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in die-

sem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.23 Einwendung 23

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.24 Einwendung 24

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.25 Einwendung 25

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.26 Einwendung 26

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.27 Einwendung 27

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.18 Einwendung 28

Hinsichtlich des Vortrags zu elektromagnetischen Feldern wird auf B.3 sowie die Ausführungen zu Einwendung Ziff. 1 verwiesen. Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungs-

scheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.29 Einwendung 29

Einleitend wird die Betroffenheit des Einwenders im privaten aber auch im beruflichen Bereich dargestellt. Der Umwelterklärung, die zu einer Nichtdurchführung einer entsprechenden Umweltverträglichkeitsprüfung geführt hat, wird widersprochen. Das Screening sei nicht mit der erforderlichen Sorgfalt und Prüfung des vorliegenden Einzelfalles durchgeführt worden. Es seien entscheidungserhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten, was eine Pflicht zur Durchführung der UVP impliziere.

Zunächst werde die umweltfachliche Qualifikation des unterzeichnenden Mitarbeiters angezweifelt. Ein akademischer Grad reiche alleine nicht aus als Nachweis für Kenntnisse im Umgang mit Altlasten, Artenschutz und mit Fragen der Einhaltung der 26.BImSchV zum Schutz vor Gesundheitsgefahren durch elektromagnetische Felder.

Weiterhin werde auch behauptet, dass der Mitarbeiter die vom Gesetz geforderten Ortskenntnisse habe. Dies treffe zumindest nicht zu auf das Thema Altlasten in den Grünmaten, das jedem Ortskenner in Staufen bekannt sei. Bei der als Informationsquelle benannten Ortsbegehung „mit Vertretern der SWEG und der Planer“ wurde offenbar kein Ortskundiger hinzugezogen, der die fehlenden Kenntnisse aller Beteiligten hätte ausgleichen können. Damit erfülle die Umwelterklärung schon von der personellen Ausstattung des Screenings her nicht die Mindestanforderungen des UVPG.

Der Vorhabensträger habe trotz der Empfehlung des Regierungspräsidiums zur Durchführung einer UVP bei den Fragen 6, 8, 9, 10, 11 und 13 die Notwendigkeit einer UVP bestritten und habe dabei versäumt, in einer zusätzlichen Unterlage zu begründen, warum er die Durchführung einer UVP nicht für geboten halte.

Zu Frage 29 erkläre der Vorhabensträger, ihm lagen weitere Gründe vor, die für oder gegen die Durchführung einer UVP sprächen. Die hier geforderte gesonderte Darstellung dieser Gründe fehle jedoch.

Zu Frage 30. führe der Vorhabensträger zwar aus, dass aufgrund der erheblichen Belastung von Gebäuden durch die Erschütterung bei der Rammpfahlgründung im Siedlungsbereich auf eine solche Gründung zu verzichten sei, gehe jedoch auf die Konsequenzen dieses Umstands für den Einzelfall in keiner Weise ein.

Die Fragen 9, 10 und 11 seien entgegen der vorliegenden Erklärung mit „JA“ zu beantworten, zumindest was die Lage und Bauausführung des westlichen Abstellgleises angehe.

Teile des Bahngeländes wurden über einer unsanierten Deponie aufgeschüttet, die bisher nicht überbaut sei. Details würden sich aus dem Datenblatt zur Verdachtsfläche Nr. STAUG174 Kiwi-Nr 06466 im Altlastenverzeichnis des Amts für Wasserwirtschaft und Bodenschutz Freiburg ergeben.

Die seinerzeit aufgeschüttete und geplante Fläche des Bahnbetriebsgeländes liege zwar an der an Grünmatten 12 angrenzenden Ecke 4,60 m über dem Niveau der Anwohnergrundstück, doch kann nicht davon ausgegangen werden, dass unter dieser Aufschüttung nicht auch Deponiematerial mit aufgeschüttet wurde. Somit sei ohne eine umfassende Baugrunderkundung nach DIN ISO/TS 22475-2 nicht zu klären, wie hoch und mit welchem Verdichtungsgrad Deponiematerial unter der Zone liege, wo auf einem Abstellgleis ein bis zu 160 t schwerer Zug rangiert und abgestellt werden solle.

Eine Ausschachtung von Ortsbetonfundamenten für die Gründung der Oberleitung werde in jedem Fall mit Freisetzung von Deponieinhalten verbunden sein, deren unklare Zusammensetzung umfangreiche vorsorgliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung impliziere. Da sich durch die aus statischen Gründen gebotene Gründung der Masten auf festem Boden unterhalb der Deponie-Schicht eine erhebliche Schachttiefe ergebe die sich aufgrund der zu erwartenden Karosserieteile und Reifen nicht zuverlässig durch Bohrung erreichen lasse, stehe zu befürchten, dass die Baumaßnahmen für die Verdichtung des Baugrunds und die Gründung der Masten erhebliche Mengen des Verdachtsmaterials mobilisieren werden.

Die SWEG habe im Anwohnerggespräch am 5.9.2011 folgende Planungsmängel selbst eingeräumt: Es fehle ein Beleuchtungskonzept für das Bahngelände, das insgesamt aus sicherheitstechnischen Gründen nachts ausgeleuchtet werden müsse. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Verglasung der Hallenaußenwand ergebe sich so ein indirekter Leuchtkörper, der nachts das Lichtaufkommen selbst dann dominieren würde, wenn es sich nicht um die Industrieanlagen übliche Flutlichtbeleuchtung handeln würde. Man fühle sich hierdurch nicht nur belästigt sondern müsse langfristig auch Schädigungen befürchten durch einen gestörten Melatonin-Stoffwechsel, wie er bei Nachtarbeitern beobachtet werde.

Lichtquellen zählten zu den nach §3 BImSchG zu berücksichtigenden Emissionen, die nicht nur zahlreiche Tiere der Umgebung, sondern vor allem das Schutzgut Mensch tangieren, insbesondere unter Berücksichtigung der vielen Seniorinnen und Senioren, die in den Grünmatten und dem AWO Pflegeheim einen Ruhesitz genommen haben, der auch optisch der Nachtruhe bedürfe. Eine derartig erhebliche Emissionsquelle in der Antragstellung wegzulassen, könne nicht hingegenommen werden und sollte gutachterlich bewertet werden. Gegebenenfalls seien auch hier Auflagen zur Konzentration der Lichtwirkung und zum Schutz der Umgebung erforderlich.

In Bezug auf elektromagnetische Felder sei keine Einzelfall bezogene Prüfung durchgeführt worden, wie es § 3c UVPC fordere, sondern allgemeine Angaben von Dritten unhinterfragt übernommen worden. Der Projektleiter habe an dieser Stelle eingeräumt, „das Thema Elektrifizierung sei für uns neu“. Die Frage 6 der vorliegenden Umwelterklärung sei entgegen der Ansicht der Unterzeichner mit „JA“ zu beantworten.

Da der Gleisbau in Deutschland, im Gegensatz zu anderen Ländern aus Kostengründen nicht gegenüber dem Boden isoliert ausgeführt werde, könnten erhebliche Ausgleichsströme im Boden entstehen je nach den effektiven Bodenleitwerten. Der sog. Rückstromanteil, d.h. der Stromanteil, der durch das Abstellgleis und parallele Kabelführung zum Stromversorger zurückfließe, sei in der offengelegten Planung nicht spezifiziert. Dies sei auch schwer möglich, da die Leitfähigkeit des Bodens insbesondere unter dem Abstellgleis nicht bekannt sei. Diese könne aufgrund zu vermutender Karosserieteile und Hohlraumbedingter Wasseransammlungen erheblich schwanken und den Rückstromanteil des Abstellgleises soweit absenken, dass eine Überschreitung der Grenzwerte für magnetische Wechselfelder an der Grundstücksgrenze nicht mehr auszuschließen sei.

Eine Überschreitung von Grenz- und Vorsorge werten der Verordnung über elektromagnetische Felder nach 26. BImSchV könne daher solange nicht ausgeschlossen werden, solange weder ein Entwässerungskonzept vorliege (vgl. Anlage 15.7), noch besondere Maßnahmen zur künstlichen Erdung im Siedlungsgebiet spezifiziert seien, wo die normale Erdung durch metallische Verdrängungspfähle nach DIN bN I2699;20D1 nicht durchgeführt werden könne.

Hier sei versäumt worden, nach dem Erschütterungsbericht auch das Dokument 7.5.1 zu überarbeiten, wo in Abschnitt 4 auf die Bedeutung der Rammpfahlgründung als Erdungsmaßnahme eingegangen werde. Der dort angegebene Anteil von 50 % Rammpfählen könne sich kaum auf das Bahnhofsareal alleine beziehen, denn dort werde die Anzahl der Rammpfähle 0% betragen. Dokument 7.5.1 sollte jedoch auch die Erdungsverhältnisse für den Bereich „Staufen Betriebswerkstatt“ wiedergeben. Im Abschnitt 3 fehlten jegliche Maßnahmen zur Rückstromführung und Zusatzerdung.

Da aus dem von der SPL Powerlines verfassten Datenblatt nicht hervorgehe, inwiefern es über das Bahnhofsareal hinausgehend auch Situation der gesamten Trasse beschreibe, sei die Genehmigungsbehörde aufgefordert, auch im Bereich der Trasse und des Kreuzungsbahnhofs auf eine Rückstromführung nach dem Stand der Technik sowie auf eine rückwirkungsfreie Entwässerung zur Senkung des Bodenleitwertes zu achten.

Im Rahmen der anzustellenden Abwägung nach § 18 AEG seien die Belange zu berücksichtigen, insbesondere diejenigen, welche sich aus dem Immissionsschutzrecht ergeben. Der rechtliche Maßstab für den Nachbarschutz, den die Einwender gegenüber dem ausge-

legten Vorhaben beanspruchen können, sei im vorliegenden Fall im Wesentlichen § 22 Abs. 1 BImSchG zu entnehmen.

Konkretisiert würden die Anforderungen des § 22 BImSchG für die hier in Rede stehenden elektrischen und magnetischen Felder der Fahrleitungen / Betrieb als Emissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 BImSchG durch die aufgrund von § 23 BImSchG erlassene 26. BImSchV. Beim Betrieb der Fahrleitungsanlagen entstünden elektrische und magnetische Ströme.

Die zur Beschaffung vorgesehenen Triebfahrzeuge zögen nicht nur computergesteuert erhebliche Ströme beim Anfahren, sondern speisen als besondere Maßnahme der Energieeffizienz auch beim Bremsen Strom in das Leitungsnetz zurück, wodurch sich eine Situation ergebe, die von mehreren, teilweise beweglichen Stromversorgern gekennzeichnet sei. Jeglicher Stromfluss erzeuge magnetische Felder, die je nach von der Software vorgegebener Leistungsentfaltung auch im Rangierbetrieb kurzzeitig stark schwanken könne. Je mehr Züge auf der Linie insgesamt verkehren, desto größer seien die akkumulierten Belastungen an einem Immissionsort.

Gem. § 3, 4 der 26. BImSchV i.V.m. Anhang 2 zur 26. BImSchV seien die Fahrleitungen der Münstertalbahn und der Rangiergleise am / im geplanten Betriebswerk Staufen so zu betreiben, dass im Bereich von Gebäuden und Grundstücken, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt seien, die elektrische und die magnetische Feldstärken die Grenzwerte nicht überschreiten. Die Überlagerung von induziertem 16,7 Hz Bahnstrom und seiner Oberwellen mit dem 50 Hz Hausnetz könne zu Interferenzen führen, die nicht nur elektronische Geräte nachhaltig stören, sondern auch durch Resonanzeffekte biologische Organismen dauerhaft belasten. So würden z.B. die funktionalen Gehirnströme im Bereich weniger Hz bis zu 18 Hz liegen, so dass sich durch Bahnstrom eine völlig andere Wirkung als durch den 50 Hz Strom des Hausnetzes ergebe.

Der Gesetzgeber trage dem noch nicht hinreichend erforschten Wirkungsmechanismus „Resonanz“ dadurch Rechnung, dass die Grenzwerte für elektrische und magnetische 16,7 Hz Felder weit unterhalb dessen liegen, was eine wissenschaftlich gut belegte thermische Wirkung (Aufheizung) erzeugen könne. Dieser Sicherheitsabstand sei jedoch wissenschaftlich nicht begründet und ist umstritten, da Kleinkinder und Schwangere um mehrere Größenordnungen empfindlicher auf niederfrequente magnetische Felder reagieren als Erwachsene.

Das Maß des von den Anwohnern hinzunehmenden Risikos, das die medizinische Ungewissheit über die Kanzerogenität niederfrequenter Felder mit sich bringe, bestimme sich zwar auch im Zivilrecht nach dem immissionsschutzrechtlichen Vorgaben der 26. BImSchV, reiche aber weiter als der verwaltungsgerichtlich durchsetzbare Schutz. Man könne als Anwohner die Zufuhr von magnetischer Strahlung verbieten, soweit sie die Grenzwerte der §§ 3 und 4 der 26. BImSchV überschreiten. Insofern sei die Strahlung we-

der unwesentlich noch ortsüblich im Sinne des § 906 BGB, ohne dass dem Anlagenbetreiber der Nachweis der Unwesentlichkeit möglich sei.

Dieser zivilrechtliche Rechtsschutz reiche weiter als der öffentlich-rechtliche, weil hier auch die Vorsorgewerte des § 4 der 26. BImSchV einklagbar seien. Falls die Anlage planfestgestellt oder im förmlichen Verfahren immissionsschutzrechtlich genehmigt werde, trete an die Stelle des Abwehranspruchs gegen den Betreiber SWEG ein öffentlich-rechtlicher Anspruch gegen die genehmigende Behörde auf nachträgliche Aufnahme der Grenzwerte des § 3 der 26. BImSchV in den Zulassungsakt.

Der Umstand, dass die Wirkungsmechanismen nicht in allen Fällen gut erforscht seien, impliziere ein Minimierungsgebot auch bei Unterschreitung der gesetzlichen Grenz- und Vorsorgewerte. Selbst wenn die Medizin derzeit außer Stande sei, einen im Sinne des § 286 S.1 ZPO hinreichenden Beweis zu liefern, dass niederfrequenter Kraftfelder unterhalb der Grenzwerte der 26. BImSchV der Gesundheit schaden, schließe die naturwissenschaftliche Nichtnachweisbarkeit nicht aus, dass ein Sachverhalt als juristisch bewiesen gelte. Anders als für den naturwissenschaftlichen Beweis sei es juristisch entbehrlich, dass die Wirkungsweise eines Schadensfaktors naturwissenschaftlich erklärbar sei. Auch die experimentelle Wiederholbarkeit des Kausalverlaufs sei entbehrlich. Es komme hier alleine auf die einmalige konkrete Situation an.

So könne bereits eine mit dem Anfahren eines Zuges regelmäßig korrelierte Störung des Wohlbefindens wie z.B. Schlafstörungen als Beweis für eine elektrische oder magnetische Einwirkung gelten.

Eine zuverlässige Abschätzung der Feldstärken auf den angrenzenden Privatgrundstücken der Einwender durch intensiven Rangierbetrieb im Bereich des Abstellgleises sei erst möglich, wenn auch ein Entwässerungskonzept des gesamten Bahnhofareals vorliege. Ein solches fehle jedoch. Die sog. vagabundierenden Ströme, die sich außerhalb der Gleisanlagen den Weg zum Stromversorger suchen, könnten (im Gegensatz zu den von Oberleitungsdrähten durch die Luft übertragenen Strahlungsanteilen) erhebliche Strecken mit wenig Dämpfung zurücklegen, wenn wasserführende Rohre, Karosserieteile und anderer metallischer Deponieschrott, Erdungskabel oder unterirdische Wasserströme einen solchen Stromfluss begünstigen würden. Eine erhöhte Leitfähigkeit des Untergrunds sei insbesondere am Bahnhof Staufen dort zu erwarten wo über der Mülldeponie aufgeschüttet wurde.

Der weitere Vortrag bezieht sich ausschließlich auf die Werkhalle in Staufen. Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diese Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1). Mit einem ergänzenden Schreiben zu der von der Vorhabensträgerin vorgenommenen Planänderung an der Werkhalle in

Staufen, wird deutlich gemacht, dass auch diese Änderung abgelehnt wird. Durch diese Änderungen käme es sogar zu weiteren Nachteilen für die Anwohner. Auf das Schreiben des Einwenders vom 20.02.2012 wird hier verwiesen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Grund an der Qualifikation des Planunterzeichners der Umwelterklärung zu zweifeln. Anhaltspunkte für eine aufgrund fehlender Qualifikation vorgenommene Fehleinschätzung liegen nicht vor. Die vom Einwender dargestellten Anforderungen an Kenntnisse verschiedener Fachgebiete kann gerade auch durch Personen mit fachübergreifender Qualifikation erfüllt werden. Absolventen einer akademischen Ausbildung müssen im Übrigen in der Lage sein, sich in neue Sachgebiete einarbeiten zu können. Die Vorhabensträgerin darf darüber hinaus davon ausgehen, dass der umweltfachlich qualifizierte Mitarbeiter auch auf die Kompetenz, die in dem Unternehmen in dem er beschäftigt ist unzweifelhaft vorhanden ist, zurückgreift.

Die vom Einwender angezweifelte Ortskenntnis des umweltfachlich qualifizierten Mitarbeiters ist in der hier notwendigen Tiefe vorhanden. Die Anforderungen bei der Bearbeitung der Umwelterklärung sind in den Vorbemerkungen des dazu nach Vorgabe der Planfeststellungsbehörde zu verwendenden Formblatts enthalten. In dem ersten Absatz auf Seite 2 wird zur Bearbeitungstiefe und Ortskenntnis folgendes ausgeführt:

„Zur Beantwortung dieser Fragen sind keine detaillierten Untersuchungen erforderlich. Die Aussagen zum Vorhaben sollten auf Grund vorliegender Daten und der Einschätzung einer Fachkraft aus dem Umweltbereich vorgenommen werden. Eigene Untersuchungen oder Kartierungen sind in diesem Stadium nicht erforderlich. Allerdings wird auch für eine überschlägige fachliche Einschätzung ein Ortstermin oder Ortskenntnis des Bearbeiters (Vorhabensträger) für notwendig gehalten. Prognoseunsicherheiten sind im Rahmen einer überschlägigen Vorprüfung unvermeidbar. Problemfälle sind in Anlagen darzustellen.“

Es ist dabei nur eine "überschlägige fachliche Einschätzung" und "ein Ortstermin oder Ortskenntnis des Bearbeiters" gefordert. Ein Ortstermin ist mit dem Projektleiter der Vorhabensträgerin durchgeführt worden. Der Projektleiter der Vorhabensträgerin hat selbst aus über 16 Jahren Tätigkeit im Unternehmen und aus diversen Projekten bei der Münstertalbahn die erforderliche Ortskenntnis. Dies wird auch nicht bestritten. Das Regierungspräsidium hat der Vorhabensträgerin nicht empfohlen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, noch hat die Vorhabensträgerin versäumt zu den vom Einwender aufgeführten Fragen zusätzliche Unterlagen zu erstellen.

Dem Einwenders ist jedoch in soweit recht zu geben, dass zu den weiteren Gründen, die gegen eine UVP sprechen fälschlicherweise kein Hinweis auf die Verknüpfung von Doku-

menten in die Antragsunterlagen aufgenommen wurde. Das geforderte gesonderte Blatt ist der Erläuterungsbericht zum LBP, Anlage 12.0.

Zur Gründung des Fundaments für die Masten der Oberleitung wird seitens der Vorhabensträgerin als Maßnahme zur Immissionsminderung, bei der Errichtung der Oberleitung auf die Errichtung von Mastgründungen mit Rammrohren in der Nähe von bebauten Grundstücken verzichtet. Die dort herzustellenden Mastfundamente sind als Betonfundamente geplant. Der Sicherheitsbereich in dem auf die Rammrohrgründungen verzichtet wird, wird nach dem Regelwerk DR-M 25-16.18, Tabelle 1 bemessen. Es soll ein Rammbar des Typs DELMAG D 12 oder ein Rammbar vergleichbarer Schlagmasse eingesetzt werden. Für alle Gebäude und Bauwerke wird zwischen der Außenkante des Rammpfahls und dem nächstliegenden Bauwerk ein Abstand vorgesehen bei dem nach dem Regelwerk ein schadenfreier Zustand eingehalten wird. Bei Gebäuden aller Art wird demnach ein Mindestabstand von 15 m zwischen der Außenkante des Rammpfahls und der Gebäudekante eingehalten. Bei denkmalgeschützten Gebäuden wird ein entsprechender Mindestabstand von 30 m eingehalten. In der Regel werden die tatsächlichen Abstände deutlich größer als die Mindestabstände gewählt werden können.

Für die Beurteilung elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV maßgebend. Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und elektromagnetische Felder sind dort Grenzwerte festgelegt, die von den von der Verordnung erfassten Anlagen einzuhalten sind. Diese Vorschrift ist auch ohne besondere Anordnung durch die Genehmigungsbehörde für die Vorhabensträgerin bindend. Die Verordnung unterscheidet Hochfrequenzanlagen - die vorliegend nicht vorgesehen sind - und Niederfrequenzanlagen, zu denen auch die Bahnoberleitungen gehören. Bei einer eingleisigen Strecke mit einer Regeloberleitung (15kV) ohne Verstärkungs-/Speiseleitung ergeben sich Werte des elektrischen Felds von ca. 0,35 kV/m sowie des elektromagnetischen Felds von ca. 5 μ T (im Abstand von 10 m ab Gleismitte und in 1 m Höhe über Schienenoberkante (SO)). Für die betroffenen Siedlungsflächen ergeben sich damit Werte des elektrischen und elektromagnetischen Feldes, die weit unterhalb der Grenzwerte der 26. BImSchV liegen (10 kV/m bzw. 300 μ T). Nach den aktuellen medizinischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen sind damit gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Die elektromagnetischen Felder liegen hier zudem nur dann an wenn Strom fließt. Dies ist nur der Fall, wenn ein Zug im Streckenabschnitt zwischen dem Gleis neben dem Grundstück der Einwenderin und dem Streckenende Leistung aus der Oberleitung entnimmt oder zurückspeist. Auf die allgemeinen Ausführungen (B.3) wird verwiesen. Das Wohngebäude des Einwenders liegt nach der überarbeiteten Planung zum Bahnhof Staufen über 60 m vom nächsten Gleis entfernt. Eine Beeinträchtigung ist daher nach derzeit möglichem Kenntnisstand nicht zu prognostizieren. Auf die vom Bundesamt für Strahlenschutz herausgegebene Information zum Thema Strahlung/Strahlenschutz aus

dem Jahre 2008 S. 40 und 41 „Das elektrische Netz der Eisenbahn“ wird zusätzlich hingewiesen (abrufbar auf der Internetseite des Bundesamtes für Strahlenschutz).

An jedem Oberleitungsmast werden die Fahrleitungen mit dem Mast elektrisch leitend verbunden. Die Mastgründungen wirken dabei als Erdungselektroden und begrenzen die Spannung zwischen Schiene und Erde. Eine Streustromproblematik, die zur Beschädigung metallischer Installationen führen kann, existiert bei mit Wechselstrom betriebenen Bahnen im Gegensatz zu den mit Gleichstrom betriebenen Bahnen (z. B. städtische Nahverkehrsbahnen) nicht. Die Vorhabensträgerin beabsichtigt ausweislich der Antragsunterlagen die Elektrifizierung mit Wechselstrom auszuführen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht kein Erfordernis die Unterlage 7.5.1 nachzuführen. Die Erdung durch die im bebauten Bereich vorgesehenen Ortbeton-Fundamente ist ausreichend um ein ausreichend niedriges Schienenpotential zu erzielen. Falls bei der Ausführungsplanung eine Notwendigkeit zur Herstellung zusätzlicher Erdungsmaßnahmen festgestellt würde, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, bereits aufgrund ihrer gesetzlichen Verpflichtung den Betrieb sicher zu führen, ergänzende Erdungsmaßnahmen zu veranlassen.

Ausweislich des Eintrags unter Ziffer 1. der Unterlage 7.5.1 bezieht sich diese Unterlage auf die gesamte Strecke, bestehend aus den zwei vermessungstechnischen Strecken 9433 und 9434. Ergänzende Maßnahmen zur Rückstromführung und Entwässerung sind nicht erforderlich.

Die von den elektrischen Triebfahrzeugen bei Rangierfahrten aus der Oberleitung aufgenommenen Ströme sind vergleichsweise gering, da die maximal zulässige Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h und die geringen Gleislängsneigungen im Bahnhof Staufen keine großen Leistungen erfordern um die Fahrzeuge zu beschleunigen und zu bewegen.

Es sind keine Anhaltspunkte vorgetragen oder erkennbar, dass die örtlichen Verhältnisse von der Situation an anderen elektrisch betriebenen Bahnen wesentlich abweichen. Selbst bei bestehenden elektrisch betriebenen zwei- oder mehrgleisigen Bahnen mit wesentlich dichterem Zugverkehr und damit höherer Stromstärke in der Oberleitung und den Rückleitern treten die vorgetragenen schädlichen Auswirkungen auf die Gesundheit nicht auf. Die Werte der 26. BImSchV werden eingehalten. Die Gleisfeldbeleuchtung ist bereits für die bestehende Anlage vorhanden. Insofern ist diese nach den geltenden gesetzlichen und untergesetzlichen Bestimmungen anzupassen. Gemäß der Auffassung der Aufsichtsbehörde der Vorhabensträgerin und der für sie zuständigen Berufsgenossenschaft handelt es sich bei einem Bahnhof stets um eine Arbeitsstätte. Dies ist davon unabhängig, ob in diesem Bahnhof Anlagen zur Instandhaltung von Schienenfahrzeugen vorhanden sind. Die nach dem berufsgenossenschaftlichen Regelwerk geforderte Beleuchtungsstärke ist erforderlich und wird von der Vorhabensträgerin nicht überschritten. Die privaten Betroffenen durch

mögliche Lichtimmissionen müssen hier hinter der Sicherheit im Bereich der Bahnsteige zurücktreten. Auch an dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die mit dem Aus- und Umbau der Werkhalle verbundenen Veränderungen an der Beleuchtungssituation nicht Gegenstand dieser Entscheidung sind.

Nach den vorliegenden Unterlagen der Altlastenerkundung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald aus dem Jahre 1994 und aus der Kenntnis der vor dem bestehenden Gebäude vorhandenen Anlagen, die auch fotografisch dokumentiert sind, wurde der Bereich der vermuteten Altlast bereits bei der Planung gemäß dem ursprünglichen Planfeststellungsantrag nicht durch neue Gebäude oder Gebäudeteile belegt. Die vermutete Altlast erstreckt sich auf dem Grundstück der Vorhabensträgerin ausschließlich auf Freiflächen außerhalb der Gleisanlagen. Die Planfeststellungsbehörde hat in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde die von dort vorgeschlagenen Auflagen in diese Entscheidung übernommen. Die Vorhabensträgerin hat dazu eine Baugrunduntersuchung vorgenommen, welche dem Landratsamt zur Bewertung vorgelegt wurde. Die in der ersten Stellungnahme geforderten Auflagen, welche in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden, sind auch nach Bewertung dieser Untersuchungen für die Bewältigung der Sachlage ausreichend. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die Altablagerungsfläche „Müllkippe Grünmatten“.

Die Einwendung wird, soweit ihr nicht abgeholfen werden konnte, zurückgewiesen. Da die Werkhalle Stufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag, welcher sich auf diesen Bereich bezieht, in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.30 Einwendung 30

Die Einwendung wurde mit Schreiben vom 09.07.2012 zurückgenommen.

4.16.31 Einwendung 31

Da die Werkhalle Stufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. Ausführungen unter B.1).

4.16.32 Einwendung 32

Die vorliegende Planung sehe vor, dass die Münstertalbahn zwischen Bad Krozingen und Staufen zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV modernisiert werden soll. Neben der Elektrifizierung der gesamten Strecke sei die Verlängerung der Bahnsteige für Fahrzeuge mit einer Länge von 75 m und hoher Kapazität vorgesehen.

Der Bahnhof Staufen solle als Kreuzungsbahnhof ausgebaut, die dort vorhandene Betriebswerkstatt entsprechend deutlich erweitert werden. Dazu müssten sämtliche Weichen und Gleise neu verlegt werden. Gleichzeitig sei vorgesehen, auch die Werksinfrastruktur der Schienenfahrzeuge im Bahnhof Staufen für bis zu 75 m lange Elektro-/ Schienenfahrzeuge auszulegen. Die Betriebswerkstatt solle dazu entsprechend deutlich erweitert werden. Westlich des bestehenden Instandhaltungsgebäudes solle ein weiteres Gleis zur Abstellung eines Fahrzeuges angelegt werden.

Der Einwender sei insbesondere von dem im Rahmen der offengelegten Pläne vorgesehenen Reparatur- und Wartungsbetrieb betroffen, dessen Voraussetzungen durch den Neubau (Umbau und Erweiterung des bestehenden Betriebswerks) der künftig ca. 80 m langen und etwa 10 m hohen Fahrzeughalle (Teilprojekt Ziff. 6 Fahrzeuginstandhaltung/Betriebswerk) am Bahnhof Staufen geschaffen werden und in dem zukünftig Reparaturen ausgeführt werden sollen. Hinsichtlich des weiteren Vortrags, welcher sich ausschließlich auf die Werkhalle in Staufen bezieht, wird auf den eingereichten Schriftsatz vom 30.09.2011 verwiesen. Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung sind, war über den Vortrag in diese Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1).

Der Einwender selbst fordert hilfsweise die Zurückstellung des Teilprojekts Betriebshof Staufen durch Herausnahme aus dem aktuellen Planfeststellungsverfahren. Der Vorhabensträgerin solle die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts für eine überregional tätige Betriebswerkstatt, hilfsweise die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts für die Wartung der E-Triebwagen in ihrem Netz, aufgegeben werden.

Zunächst solle die offenbar derzeit laufende Sondierung anderer Wartungsstandorte der SWEG von dieser abgeschlossen, deren Ergebnisse nachvollziehbar dargelegt und eine schlüssige Auswahlentscheidung durchgeführt und begründet werden. Nach den ausgelegten Planunterlagen sei die Ausklammerung dieses Teilprojekts aus dem Projekt Elektrifizierung der Münstertalbahn konzeptionell und technisch ohne Weiteres machbar.

Hauptgegenstand des ausgelegten Vorhabens sei auch die Elektrifizierung der gesamten Strecke der Münstertalbahn. Elektrifiziert werden solle aus zwingenden technischen Gründen auch das erweiterte und umgebaute Betriebswerk Staufen.

Bestandteil der ausgelegten Unterlagen sei unter Nr. 13 die Umwelterklärung der Vorhabensträgerin zur Einzelfallprüfung nach § 3 c UVPG.

Angaben zum Schutzgut (SG) Mensch enthalte dieses Dokument nicht. Es enthalte insbesondere keine Aussagen zu möglichen Gesundheitsgefährdungen durch Elektrosmog (betriebsbedingte Magnetfelder) und Erschütterungen (schwerere Fahrzeuge, höhere Geschwindigkeit).

Im Rahmen der anzustellenden Abwägung nach § 18 AEG seien die berechtigten Belange des Einwenders, insbesondere diejenigen, welche sich aus dem Immissionsschutzrecht ergeben, zu berücksichtigen. Der rechtliche Maßstab für den Nachbarschutz, den der Einwender gegenüber dem ausgelegten Vorhaben beanspruchen könne, sei im vorliegenden Fall im Wesentlichen § 22 Abs. 1 BImSchG zu entnehmen.

Konkretisiert würden die Anforderungen des § 22 BImSchG für die hier in Rede stehenden elektrischen und magnetischen Felder der Fahrleitungen / Betrieb als Emissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 BImSchG durch die aufgrund von § 23 BImSchG erlassene 26. BImSchV. Beim Betrieb der Fahrleitungsanlagen entstünden elektrische und magnetische Ströme. Lokomotiven, die am Bahnhof Staufen beschleunigen oder bremsen, erhöhen den Stromfluss, was zu einer Verstärkung des Magnetfeldes führe. Je mehr Züge auf der Linie verkehren, desto größer seien die Belastungen.

Gem. § 3, 4 der 26. BImSchV i.V.m. Anhang 2 zur 26. BImSchV seien die Fahrleitungen der Münstertalbahn und der Rangiergleise am / im geplanten Betriebswerk Staufen so zu betreiben, dass im Bereich von Gebäuden und Grundstücken, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt seien, die elektrische Feldstärke die dort genannten Grenzwerte nicht überschreiten.

Die Umwelterklärung des Vorhabenträgers enthalte keine Angaben, aus denen sich er-messen lässt, ob die Grenzwerte der Verordnung über Elektromagnetische Felder (26. BImSchV) eingehalten werden.

Der Einwender fordere daher der Vorhabensträgerin die Einholung eines Gutachtens auf-zugeben zur Beurteilung der Frage, ob die Grenzwerte der 26. BImSchV für den Einwen-der eingehalten werden. Dies betreffe auch die Magnet- und Elektrofelder, welche beim Rangier- und Reparaturbetrieb im geplanten Betriebswerk Staufen entstehen können. Da-bei sei besonderes Augenmerk auch darauf zu legen, dass die Magnet- und Elektrofelder beim Anfahren und Abbremsen am Bahnhof Staufen verstärkt sein könnten.

Die Ergebnisse des Gutachtens seien in den feststellenden Teil des Planfeststellungsabschlusses aufzunehmen, sofern dieses zu dem Ergebnis kommt, dass die Grenzwerte eingehalten werden.

Die Unterschreitung der Grenzwerte nach der 26. BImSchV für Elektro- und Magnetfelder im Frequenzbereich des Bahnstroms könne laut den ausgelegten Unterlagen nicht garantiert werden. Die dafür notwendigen besonderen Maßnahmen, insbesondere im Bereich des Abstellgleises seien nicht spezifiziert. Es liegen keine gesonderte Planung des Gleisunterbaus auf dem aufgeschütteten Gelände vor, dass sich über einer ehemaligen Mülldeponie befinde, deren Verdichtungsgrad und Wasserströmungen nicht bekannt seien.

Bei einer Bauausführung nach üblichen Bahnstandards wären die Gleise, insbesondere das geplante Abstellgleis, nicht hinreichend gegenüber dem Untergrund isoliert, wodurch erhebliche Ausgleichsströme im Boden entstehen könnten. Der sog. Rückstromanteil, d.h. der Stromanteil, der durch die Gleise selbst über die Weiche des Abstellgleises zum Stromversorger zurückfließt, sei in der offengelegten Planung nicht spezifiziert.

Die Anlage 7.5.1 solle die Erdungsverhältnisse für den Bereich „Staufen Betriebswerkstatt“ wiedergeben. Sie sei jedoch an entscheidender Stelle ohne Inhalt. So fehlten im Abschnitt 3 jegliche Maßnahmen zur Rückstromführung und Zusatzerdung. Die besondere Bedeutung der für die Oberleitungsmasten üblicherweise benutzten Rahmengründungen für die Erdung gehe aus Abschnitt 4 hervor.

Dort werde der Anteil der Rammfähle im Oberleitungsbau mit 50 % angegeben. Dies möge für die gesamte Trasse statistisch richtig sein, nicht jedoch im Bereich der geplanten Betriebswerkstätte, die vollständig innerhalb des Siedlungsgebietes liege, wo das Rammrohrverfahren wegen der damit verbundenen Erschütterungen nicht angewandt werden dürfe. Dies allein impliziere einen Bedarf für eine einzelfallbezogene gutachterliche Prüfung mit besonderen Auflagen zur künstlichen Erdung, bevor eine Grenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden könne. Hinzu komme, dass laut Abschnitt 6 die „Gleisisolierpläne der DB AG“ derzeit nicht vorliegen.

Die in A-6 der Umwelterklärung behauptete Einhaltung der Strahlengrenzwerte sei lediglich eine nicht substantiierte Pauschalbehauptung. Eine zuverlässige Abschätzung der Feldstärken auf den angrenzenden Privatgrundstücken des Einwenders durch intensiven Rangierbetrieb im Bereich des Abstellgleises sei tatsächlich erst möglich, wenn auch ein Entwässerungskonzept des gesamten Bahnhofareals vorliege. Ein solches fehle jedoch. Die sog. vagabundierenden Ströme, die sich außerhalb der Gleisanlagen den Weg zum Stromversorger suchen, könnten (im Gegensatz zu den von Oberleitungsdrähten durch die Luft übertragenen Strahlungsanteilen) erhebliche Strecken mit wenig Dämpfung zurücklegen, wenn wasserführende Rohre, Erdungskabel oder unterirdische Wasserströme einen sol-

chen Stromfluss begünstigten. Eine erhöhte Leitfähigkeit des Untergrunds sei insbesondere am Bahnhof Staufen dort zu erwarten, wo über der Mülldeponie aufgeschüttet wurde.

Ohne entsprechende Entwässerungsmaßnahmen (die unter B 30 anzugeben wären) müsse davon ausgegangen werden, dass Oberflächenwasser der Schwerkraft folge und in Richtung des Abhangs durch die wenig verdichteten Deponieteile zu dem tiefer liegenden Anwohnergrundstücken der Einwender abfließe.

Da das Bahngelände in der nordwestlichen Ecke, die unmittelbar an das Grundstück Grünmatten 12 grenze, den größten Höhenunterschied (ca. 4,50 m) aufweise, müsse davon ausgegangen werden, dass ein hoher Anteil des „vagabundierenden“ Bahnstromflusses in Richtung auf das genannte Grundstück Grünmatten 12 und das Grundstück des Einwenders Rapp nachzuweisen sein werde.

Die Aufschüttung des Bahngeländes werde abgeschlossen durch eine niedrige Betonmauer, die mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Eisenarmierung enthält. Unmittelbar angrenzend an die Ecke der Aufschüttung, die den geometrischen Hauptbeaufschlagungspunkt der Belastung durch das Abstellgleis darstellt, befänden sich die Garagen der Grünmatten 12 und ein angrenzendes Gartenhaus. Dieses Nebengebäude sei über die Armierung großflächig geerdet und über die Stromversorgung mit drei Leitungswegen (7,5 qmm Kupfer) an den Erdungspunkt des Wohnhauses angeschlossen. Die Garagenfläche drainiere gemeinsam mit dem Wohnhaus in Richtung der Grünmatten, so dass induzierte Bahnströme, die die Grundstücksgrenze erreichen, sowohl auf dem Wasser- als auch auf dem Kupferpfad mit wenig Dämpfung das Wohnhaus erreichen könnten.

Die Überlagerung von induziertem 16,7 Hz Bahnstrom und seiner Oberwellen mit dem 50 Hz Hausnetz könne zu Interferenzen führen, die nicht nur elektronische Geräte nachhaltig stören, sondern auch durch Resonanzeffekte biologische Organismen belasten. So würden z.B. die funktionale Gehirnströme im Bereich weniger Hz bis zu 18 Hz liegen, so dass sich durch Bahnstrom eine völlig andere Wirkung als durch den 50 Hz Strom des Hausnetzes ergebe. Der Gesetzgeber trage dem noch nicht hinreichend erforschten Wirkungsmechanismus „Resonanz“ dadurch Rechnung, dass die Grenzwerte für elektrische und magnetische 16,7 Hz Felder weit unterhalb dessen liegen, was die wissenschaftlich gut belegte thermische Wirkung (Aufheizung) erzeugen könne. Dies sei auch dem Umstand geschuldet, dass Kleinkinder und Schwangere um mehrere Größenordnungen empfindlicher auf Strahlung reagierten als Erwachsene.

In der Umwelterklärung der Antragstellerin seien keine Anhaltspunkte enthalten, ob es zu Schäden an den umliegenden Wohngebäuden der Einwender des Staufener Bahnhofs kommen könne.

Der Einwender fordere deshalb, der SWEG die Einholung eines entsprechenden Erschütterungsgutachtens aufzugeben und dessen Ergebnisse in die ausgelegten Unterlagen ein-

zuarbeiten. Das Gutachten solle bau- und betriebsbedingte Erschütterungen durch den Betrieb der Strecke mit 4-teiligen Fahrzeugen des Typs Bombardier Talent 2 untersuchen (Fahrzeuggewicht bis zu 180 t).

Erforderlichenfalls seien Schutzmaßnahmen im Wege der Festsetzung von Auflagen zu Gunsten der Einwender vorzusehen.

Der Einwender, befürchtet, dass die Tragfähigkeit des Untergrundes, auf dem das neue Betriebswerk errichtet werden solle, nicht für die Aufnahme der neuen bis zu 180 t (Maximalgewicht) schweren Bombardier „Talent 2“ E-Triebwagen ausreichen werde.

Der Vorhabenträgerin sei offenbar nicht bewusst, dass schon das bisherige Betriebswerk auf einer von Setzungen bedrohten ehemaligen Bauschutt-/ Mülldeponie stehe. Jedenfalls ergebe sich nichts derartiges aus der Baugenehmigungsakte des LRA Breisgau-Hochschwarzwald für die ca. 1993 neu gebaute Eisenbahnbetriebswerkstätte und die Omnibusunterstellhalle am Bahnhof Staufen - Teilakte Statik (AZ 403632.6-7306121).

Unterhalb des Geländes des Bahnhofs Staufen finde sich zu großen Teilen eine ehemalige Deponie (im Bereich der Grünmatten). Sie erstrecke sich unterhalb des Bahnhofsgeländes in Nord- Südrichtung. Das geplante Betriebswerk solle über diese Bauschuttdeponie errichtet werden. Deren genaue Lage ergebe sich aus einer Erfassung mit Kartierung des Amtes für Wasserwirtschaft und Bodenschutz Freiburg e.W. (Stammdatenblatt für Verdachtsfläche mit erhebungsinterner Nummer STAU 0174, KWI-Nr. 06486). Entsprechend dieser Erhebung erfasse die „Müllkippe Grünmatten“ auch das Flst-Nr. 2426 (Bahnhof Staufen) der SWEG. Hierzu heißt es: „Ehemalige Deponie im Bereich der Grünmatten. Die Ablagerung erfolgte in Gruben die zum Bau der Gleisanlagen ausgehoben wurden und Geländesenken. Vor 1945 wurde im zentralen Bereich der Fläche nachweislich Hausmüll abgelagert. Im südlichen Bereich der Grünmatten wurde zwischen 1950 und 1955 durch die Stadt Staufen Hausmüll, Gewerbemüll und Bauschutt abgelagert.“

Des weiteren würden dort hausmüllähnliche Stoffe, Industrie-/ Gewerbeabfälle, Schrottautos und Altreifen vermutet. Die Fläche sei zu großen Teilen mit Bauschutt aufgefüllt. Unter einer geringmächtigen Oberbodenschicht hätten geotechnische Gutachten eine Auffüllungsschicht ab einer Tiefe von ca. 0,3 m bis ca. 2,8 m festgestellt. Dieser bestehe überwiegend aus Bauschutt und anderen bodenfremden Stoffen.

Westlich vom heute schon bestehenden Betriebsgebäude habe die SWEG P+R-Parkplätze anlegen lassen. Die beigefügten beiden Fotoaufnahmen zeigten deutlich Senkungen in diesem Bereich. Die Einwender befürchten eine mangelnde Standsicherheit der geplanten Betriebshalle. Diese Befürchtungen speisen sich aus den nur unzureichend erforschten Böden, den schon bekannten Senkungen (s.o.) und der geplanten Verwendung der neuen E-Triebwagen mit einem maximalen Gesamtgewicht von bis zu 180 t, welche wesentlich schwerer sein werden, als die bislang von der SWEG verwendeten Dieseltriebwagen.

Auf die im Schriftsatz vom 30.09.2011 genannten Unterpunkte (a bis f) welche dieses Thema vertiefen, wird ebenso wie zu den Forderungen des Einwenders (Ziff 5 a bis d) verwiesen.

Jegliche Baumaßnahme, die den Bereich der ehemaligen Deponie „Grünmatten“ tangiert, könne potentiell Altlasten freisetzen.

Ein Aufbau von Oberleitungsmasten auf der westlichen Seite des Geländes (d.h. im Bereich des Abstellgleises und der Zufahrt zur kleinen Halle, die nur noch vorübergehend als Standort für einen Dieseltriebwagen benötigt werden werde) müsse einerseits die erforderliche Stabilität aufweisen.

Andererseits dürfe die Ausführung mit Ortsbetonfundamenten nicht die vorliegenden (befürchteten) Altlasten freisetzen. Da sich möglicherweise bereits in geringer Tiefe Spuren der Deponie zeigen könnten, sei eine UVP zwingend durchzuführen, um hier eine Gefährdung auszuschließen.

Der Einwender fordert daher, der Antragstellerin die Beibringung eines Altlastengutachtens aufzugeben und, falls erforderlich, entsprechende Schutzmaßnahmen zum Ausschluss einer Gefährdung der anliegenden Einwender durch die Freisetzung von Altlasten im Wege der Baumaßnahmen auszuschließen.

Die Einwender befürchten Brandgefahren. Diese würden sich aus der Möglichkeit der Selbstentzündung von E-Triebwagen (die ja im energieoptimierten Zustand, d.h. eingeschaltet auf dem Abstellgleis geparkt werden sollen) und möglichem Funkenflug bei der Vorbeifahrt am geplanten Betriebsgebäude zum Abstellgleis bzw. bei der Einfahrt in das Betriebsgebäude ergeben. Die Einwender stellen in Frage, ob sich die Bauweise der alten Halle, an die angebaut werden soll, überhaupt eigne bzw. es brandtechnisch zulässig sei, ein stromführendes Kabel (für den Fahrstrom des ein- und ausfahrenden Fahrzeugs) dieser Stärke dort hineinzuverlegen und ein Fahrzeug dort zu betreiben.

Die künftig von der SWEG betriebenen Züge vom Typ Bombardier Talent 2 hätten fast die kompletten technischen stromführenden Anlagen auf dem Dach. Dementsprechend könne auf dem neuen Abstellgleis ein Brand bei diesen Anlagen auf das nebenstehende Holzgebäude noch besser übergreifen, vor allem auf den hölzernen Dachüberstand. Die Gefahr einer Selbstentzündung betriebsbereiter bzw. energieoptimiert abgestellter E-Züge sei nicht nur theoretischer Natur. Zum weiteren Vortrag wird ebenfalls auf den Schriftsatz vom 30.09.2011 verwiesen.

Die Einwender fordern deshalb den Verzicht auf Bau und Nutzung des beantragten Abstellgleises. Unabhängig davon fordern die Einwender die Gewährleistung eines ausreichenden Brandschutzes für das gesamte Betriebswerk der Vorhabenträgerin am Bahnhof Staufen. Hierzu (und hilfsweise) fordern die Einwender die Einholung eines Gutachtens, in dem ermittelt wird, ob die o.g. Risiken respektive Befürchtungen der Einwender sich aus-

schließen lassen. Sollte das Gutachten zu dem Ergebnis kommen, dass dies nicht der Fall ist, fordern die Einwender die Erstellung eines ausreichenden Brandschutzkonzeptes für das gesamte Betriebswerk der Antragstellerin und, falls erforderlich, Festsetzung ergänzender Brandschutzvorkehrungen zum Schutze der einsprechenden Nachbarn.

Auf dem Gelände des nördlichen Anliegers siedele eine Zwergfledermaus - Population, die dort ein einzigartiges Umfeld findet. Der Flug der Tiere erstrecke sich nach seinen Beobachtungen und den der Nachbarn von dem Wäldchen aus über die Nachbargrundstücke und somit auch auf das Bahngelände.

Da sich die Fledermäuse hauptsächlich durch Ultraschall orientieren, sei zu prüfen, ob sich durch die geänderte Nutzung, insbesondere durch den vorgesehenen Nachtbetrieb und Kraneinsatz Pfeifgeräusche und Klickgeräusche im für Mensch unhörbaren Bereich ergeben, die die Tiere irritieren und aus dem Lebensraum vertreiben könnten. Hier seien vor allem auch die Bremstests zu betrachten, die kurzzeitige, lautstarke Geräusche gerade auch im breitbandigen Hochfrequenzbereich erzeugen und die Tiere so auf akustischem Wege „blind“ machen können.

Die Einwender befürchten allesamt eine Wertminderung ihrer Grundstücke bei Verwirklichung des beantragten Vorhabens Betriebswerk Bahnhof Staufen. Sie fordern nicht nur eine Festsetzung entsprechender Entschädigungen aus enteignungsgleichem Eingriff. Diese dürften für jedes Grundstück aufgrund der einzigartigen Wohnlage am Rande der Innenstadt von Staufen, am Stadtsee mit Blick auf die historische Burg eine nicht unbeträchtliche Höhe im jeweils sechsstelligen Bereich für jeden Einsprecher erreichen - im Planfeststellungsbeschluss, sondern auch bereits im Rahmen der Abwägungsentscheidung.

Im umliegenden Wohngebiet vermieten zahlreiche Anwohner Ferienwohnungen. Durch den befürchteten Schallpegel, die Zerstörung des Umfeldes und die Überlastung der vorhandenen Wohnumgebung Tag und Nacht bestehe berechnete Sorge, dass diese Ferienwohnungen zukünftig nicht mehr vermietbar sind und dadurch erhebliche Einnahmeeinbußen zu erwarten seien.

Darüber hinaus bestehe eine besondere Betroffenheit des AWO-Seniorenzentrums. Aus den genannten Gründen besteht dort die berechnete Sorge, dass die bislang sehr ruhige Lage des Objekts, welche für zahlreiche Bewohner ausschlaggebender Grund für einen Bezug dieser Anlage war und ist, in Zukunft durch die nächtlichen Wartungsarbeiten empfindlich gestört werde.

Feinstaubemissionen seien in den Planunterlagen ebenso nicht berücksichtigt. Sie entstünden auf dem Abstellgleis durch den Abrieb der Räder und Bremsen und würden durch den Höhenversatz (4 m) auf die untenliegenden Grundstücke, der Anlieger/Einwender geblasen. Dies wird jederzeit im Herbst anschaulich, wenn das gesamte Laub der Bäume vom oberen SWEG-Gelände auf die Nachbargrundstücke geblasen werde.

Auch in der Halle entstünde beim Abrieb der Räder und Bremsen sowie bei den diversen Arbeiten wie z.B. Entrostung ein Feinstaub. Die Einwender fordern daher, der Antragstellerin die Beibringung eines entsprechenden Ergänzungsgutachtens aufzugeben und, falls erforderlich, dessen Ergebnisse in die festzustellenden Unterlagen einzuarbeiten und, falls weiter erforderlich, entsprechende Schutzvorkehrungen zu Gunsten der Anlieger festzusetzen. Falls der Gutachter bei der Ergebnisbewertung dazu komme, dass die maßgeblichen gesetzlichen Feinstaubrichtwerte in diesem Fall überschritten würden, sei der Planfeststellungsantrag zurückzuweisen.

Für die im Betriebswerk Beschäftigten (pro Schicht ca. 4 bis 5 Personen) seien Mitarbeiterparkplätze auf dem Betriebsgelände der SWEG notwendig. Zahl und Lage der Parkplätze seien in den ausgelegten Planungsunterlagen nicht eingezeichnet.

Die Einwender fordern der Antragstellerin dies aufzugeben und hierbei in der gebotenen Weise auf die Anwohnerbelange Rücksicht zu nehmen.

Da schwerpunktmäßig eine Wartung der Fahrzeuge außerhalb der üblichen Fahrplanzeiten, also in den Nachtstunden vorgesehen sei, sei auch mit einer Zu- und Abfahrt der Beschäftigten nachts zu rechnen. Die Park- und Fahrgeräusche der auf das Betriebsgelände und vom Betriebsgelände fahrenden Mitarbeiter Pkw würden zu den Anlagengeräuschen i.S.d. § 3 Abs. 5 BImSchG gehören, die nach den Vorgaben der TA Lärm für den künftigen Anlagenbetrieb zu ermitteln und zu den maßgeblichen s.o. Emissionsrichtwerten gegenüber zu stellen seien. Die Einwender fordern daher, der Antragstellerin die Beibringung eines entsprechenden Ergänzungsgutachtens aufzugeben und, falls erforderlich, dessen Ergebnisse in die festzustellenden Unterlagen einzuarbeiten und, falls weiter erforderlich, entsprechende Schutzvorkehrungen zu Gunsten der Anlieger festzusetzen. Falls der Gutachter bei der Ergebnisbewertung dazu komme, dass die maßgeblichen Lärmrichtwerte in diesem Fall überschritten würden, sei der Planfeststellungsantrag zurückzuweisen.

Vergleichbares gelte für die fehlenden Angaben zum Lkw-Lieferverkehr für das Betriebswerk.

Lautsprecherdurchsagen im Bahnhof Staufen würden ebenfalls zu den Anlagengeräuschen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG gehören. Der Erläuterungsbericht enthalte keine Angaben, ob zukünftig Lautsprecherdurchsagen im Zuge der Erhöhung des Taktes auf einen 30-Minuten-Takt bis 21.00 Uhr ab 6.00 Uhr morgens vorgesehen seien.

Falls ja, müsse die schalltechnische Untersuchung dementsprechend auch die Auswirkungen dieser Geräusche (Lautsprecherdurchsagen) nach den Vorgaben der TA Lärm ermitteln und sie den dort genannten (s.o.) maßgeblichen Immissionsrichtwerten gegenüberstellen. Die Einwender fordern daher der Antragstellerin die Beibringung eines entsprechenden Ergänzungsgutachtens aufzugeben und zu bewerten.

Die Antragstellerin beabsichtigte nach ihren mündlichen Angaben im Anwohnergespräch vom 05.09.2011 aus sicherheitstechnischen Gründen nachts die Ausleuchtung des gesamten Betriebsgeländes und des neuen Betriebsgebäudes zu realisieren. Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch und den Umstand, dass Lichtemissionen zu den nach den BImSchG nach § 3 zu berücksichtigenden Emissionen zählen, sei der Antragstellerin eine ergänzende Begutachtung zur Ermittlung des Belästigungsgrades aufzugeben. Ergebnisse des Gutachtens seien in die zur Antragstellung gebrachten Unterlagen einzuarbeiten und erforderlichenfalls seien entsprechende Schutzvorkehrungen zu Gunsten der anliegenden Einwender der Antragstellerin aufzugeben. Mit einem ergänzenden Schriftsatz zu den von der Vorhabensträgerin vorgenommenen Planänderungen an der Werkhalle wird dargelegt, dass diese ebenfalls abgelehnt werden. Durch diese Änderungen käme es sogar zu weiteren Nachteilen für die Anwohner. Auf den Schriftsatz vom 15.02.2012 wird verwiesen.

Zusammenfassend wird der Verzicht auf das geplante Teilprojekt „Umbau und Erweiterung des Betriebswerks Staufen“ gefordert. Hilfsweise der Antragstellerin den Verzicht auf den Bau und die Nutzung des Abstellgleises sowie den Verzicht auf den nächtlichen Wartungsbetrieb (zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) im Wege immissionsschutzrechtlicher Nebenbestimmungen aufzugeben. Äußerst hilfsweise über den Planfeststellungsantrag erst nach Vorlage eines verbindlichen Betriebskonzeptes durch die Antragstellerin zu entscheiden. Des Weiteren fordern die Einwender die Berücksichtigung sämtlicher weiterer o.g. dargelegten Einwende.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Für die Beurteilung elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV maßgebend. Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und elektromagnetische Felder sind dort Grenzwerte festgelegt, die von den von der Verordnung erfassten Anlagen einzuhalten sind. Diese Vorschrift ist auch ohne besondere Anordnung durch die Genehmigungsbehörde für die Vorhabensträgerin bindend. Die Verordnung unterscheidet Hochfrequenzanlagen - die vorliegend nicht vorgesehen sind - und Niederfrequenzanlagen, zu denen auch die Bahnoberleitungen gehören. Bei einer eingleisigen Strecke mit einer Regeloberleitung (15kV) ohne Verstärkungs-/Speiseleitung ergeben sich Werte des elektrischen Felds von ca. 0,35 kV/m sowie des elektromagnetischen Felds von ca. 5 µT (im Abstand von 10 m ab Gleismitte und in 1 m Höhe über Schienenoberkante (SO)). Für die betroffenen Siedlungsflächen ergeben sich damit Werte des elektrischen und elektromagnetischen Feldes, die weit unterhalb der Grenzwerte der 26. BImSchV liegen (10 kV/m bzw. 300 µT). Nach den aktuellen medizinischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen sind damit gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Die elektromagnetischen Felder liegen hier zudem nur dann an wenn Strom fließt. Dies ist nur der Fall, wenn ein Zug im Streckenabschnitt zwischen dem

Gleis neben dem Grundstück der Einwenderin und dem Streckenende Leistung aus der Oberleitung entnimmt oder zurückspeist. Auf die allgemeinen Ausführungen (B.3) wird verwiesen. Das Wohngebäude des Einwenders liegt nach der überarbeiteten Planung zum Bahnhof Staufen über 60 m vom nächsten Gleis entfernt. Eine Beeinträchtigung ist daher nach derzeit möglichem Kenntnisstand nicht zu prognostizieren. Auf die vom Bundesamt für Strahlenschutz herausgegebene Information zum Thema Strahlung/Strahlenschutz aus dem Jahre 2008 S. 40 und 41 „Das elektrische Netz der Eisenbahn“ wird zusätzlich hingewiesen (abrufbar auf der Internetseite des Bundesamtes für Strahlenschutz).

In der Umwelterklärung, Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen wurde daher die Frage Nummer 6 „Können durch das Vorhaben die Grenzwerte der Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV überschritten werden und ist der fragliche Bereich allgemein zugänglich bzw. Privatgelände außerhalb des Betriebsgeländes“ nach derzeit wissenschaftlichen Erkenntnissen von der Vorhabensträgerin zu Recht mit „Nein“ beantwortet. Dies ist für die auf dieser Ebene erforderliche Erkenntnis- und Bewertungstiefe ausreichend. Die Umwelterklärung dient der formalisierten Durchführung und Dokumentation der Einzelfallprüfung nach § 3 c des UVPG. Es ist dabei eine überschlägige fachliche Einschätzung und ein Ortstermin oder Ortskenntnis des Bearbeiters (Vorhabensträger) notwendig aber auch ausreichend. Zur Beantwortung der der Fragen sind keine detaillierten Untersuchungen erforderlich sind. Ein Ortstermin ist mit dem Projektleiter der Vorhabensträgerin durchgeführt worden. Der Projektleiter der Vorhabensträgerin hat selbst aus über 16 Jahren Tätigkeit im Unternehmen und aus diversen Projekten bei der Münstertalbahn die erforderliche Ortskenntnis. Dies wird auch nicht bestritten. Das Regierungspräsidium hat der Vorhabensträgerin nicht empfohlen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Zum Vortrag, dass die Gleisisolierungspläne der DB derzeit nicht vorliegen, lässt sich ausführen, dass dieser Eintrag sich auf die sicherungstechnischen Anlagen der DB Netz AG im Bahnhof Bad Krozingen bezieht und nur lokale Bedeutung für die Abstimmung der Planung mit der Art der Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof Bad Krozingen haben. Bei der Münstertalbahn, welche im Eigentum der Vorhabensträgerin steht, sind derartige Gleisfreimeldeanlagen nicht vorhanden und auch nicht geplant.

Nach den vorliegenden Unterlagen der Altlastenerkundung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald aus dem Jahre 1994 und aus der Kenntnis der vor dem bestehenden Gebäude vorhandenen Anlagen, die auch fotografisch dokumentiert sind, wurde der Bereich der vermuteten Altlast bereits bei der Planung gemäß dem ursprünglichen Planfeststellungsantrag nicht durch neue Gebäude oder Gebäudeteile belegt. Die vermutete Altlast erstreckt sich auf dem Grundstück der Vorhabensträgerin ausschließlich auf Freiflächen außerhalb der Gleisanlagen. Die Planfeststellungsbehörde hat in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde die von dort vorgeschlagenen Auflagen in diese Entscheidung übernommen (Auflagen im verfügbaren Teil der Entscheidung). Die Vorhabensträgerin hat

dazu eine Baugrunduntersuchung vorgenommen, welche dem Landratsamt zur Bewertung vorgelegt wurde. Die in der ersten Stellungnahme geforderten Auflagen, welche in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden, sind auch nach Bewertung dieser Untersuchungen für die Bewältigung der Sachlage ausreichend. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die Altablagerungsfläche „Müllkippe Grünmatten“.

Zur Gründung der Oberleitungsmasten kann an dieser Stelle ausgeführt werden, dass Rammverfahren auch innerhalb von bebauten Gebieten angewendet werden darf, wenn die Schutzabstände zu Gebäuden und Bauwerken eingehalten sind. Die Vorhabensträgerin verzichtet jedoch aufgrund eigener Erwägungen und vor dem Hintergrund der Sensibilisierung aus der Staufener Hebungsproblematik auf die Anwendung dieses Verfahrens. Der Sicherheitsbereich in dem auf die Rammrohrgründungen verzichtet wird, wird nach dem Regelwerk DR-M 25-16.18, Tabelle 1 bemessen. Für alle Gebäude und Bauwerke wird zwischen der Außenkante des Rammpfahls und dem nächstliegenden Bauwerk ein Abstand vorgesehen bei dem nach dem Regelwerk ein schadenfreier Zustand eingehalten wird. Bei Gebäuden aller Art wird demnach ein Mindestabstand von 15 m zwischen der Außenkante des Rammpfahls und der Gebäudekante eingehalten. Bei denkmalgeschützten Gebäuden wird ein entsprechender Mindestabstand von 30 m eingehalten. In der Regel werden tatsächliche Abstände deutlich größer als die Mindestabstände gewählt werden können. Beide Gründungsbauarten erfüllen gleichermaßen die Funktion als Erdung der rückstromführenden Fahrschienen. Die geforderte gutachterliche Prüfung ist nicht erforderlich. Die Gleisfeldbeleuchtung ist bereits für die bestehende Anlage vorhanden. Insofern ist diese nach den geltenden gesetzlichen und untergesetzlichen Bestimmungen anzupassen. Gemäß der Auffassung der Aufsichtsbehörde der Vorhabensträgerin und der für sie zuständigen Berufsgenossenschaft handelt es sich bei einem Bahnhof stets um eine Arbeitsstätte. Dies ist davon unabhängig ob in diesem Bahnhof Anlagen zur Instandhaltung von Schienenfahrzeugen vorhanden sind. Die nach dem berufsgenossenschaftlichen Regelwerk geforderte Beleuchtungsstärke ist erforderlich und wird von der Vorhabensträgerin nicht überschritten. Die privaten Betroffenheiten durch mögliche Lichtimmissionen müssen hier hinter der Sicherheit im Bereich der Bahnsteige zurücktreten. Hier ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass die mit der geplanten Werkhalle verbundenen Veränderungen an der Beleuchtungssituation nicht Teil dieser Entscheidung sind.

Beim Betrieb von Eisenbahnstrecken kommt es insbesondere aufgrund des Abriebs von Bremsen, aber auch aus dem Abrieb von Rädern, Schienen und Fahrdrähten zu Feinstaubimmissionen. Neben diesen Schadstoffimmissionen, die auch aus dem Betrieb von Dieselfahrzeugen denkbar sind, kommt es zudem zu Luftverwirbelungen, durch die die Staubpartikel auf Flächen, die an die Bahnanlage angrenzen, verdriftet werden können. Diese Immissionen fallen jedoch gegenüber der Schadstoffgesamtbelastung in dem betroffenen Bereich, nicht so erheblich ins Gewicht, als dass davon auszugehen ist, dass da-

durch die Bewältigung der Problematik im Rahmen einer Luftreinhalteplanung durch die zuständigen Behörden ausgeschlossen würde. Untersuchungen der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (früher LIMEG, jetzt LUBW) haben ergeben, dass der Anteil des Schienenverkehrs an der Feinstaubbelastung nur ca. 1,5 % der aus dem Quellenbereich Verkehr resultierenden Gesamtbelastung ausmacht. So lag der Anteil des Schienenverkehrs an der Feinstaubbelastung im Luftschadstoff-Emissions-Kataster Baden-Württemberg aus dem Jahre 2000 bei ca. 1,5 %, aus dem Jahre 2002 bei ca. 1,3 %, aus dem Jahr 2004 bei ca. 0,7 % und aus dem Jahr 2006 bei lediglich 0,6 %. Zu berücksichtigen ist hierbei insbesondere, dass der Anteil der Quellengruppe Verkehr neben den Quellengruppen Industrie und Gewerbe, Kleinf Feuerungsanlagen sowie sonstige technische Einrichtungen bei ca. 40 % liegt. Werden die anderen Quellengruppen einschließlich der landwirtschaftlichen Tätigkeiten (ohne natürliche Emissionen) mit betrachtet, so liegt der Anteil des Schienenverkehrs bei 0,2 bis 0,3 % der Feinstaubemissionen (PM 10 bzw. PM 2,5). Nach einer Studie des Schweizer Bundesamtes für Umwelt, Wald- und Landwirtschaft (BUWAL) aus dem Jahr 2002 betragen die bahnbedingten Feinstaubimmissionen 800 - 1.200 t/Jahr, was ca. 4,5 % der Gesamtemissionen ausmacht. Wobei im vorliegenden Fall auch besonders zu Berücksichtigen ist, dass die Belastung durch den Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge auch ganz erheblich reduziert wird. Die 22. BImSchV ist für Feinstaubemissionen nicht direkt auf die Vorhabensträgerin anwendbar. Sie ist daher nicht verpflichtet, Werte bzw. Untersuchungen vorzulegen, die die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV nachweisen. Das Gebot der Konfliktbewältigung wird hingegen verletzt, wenn ein Vorhaben zugelassen wird, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Besondere Umstände, die Anlass zu einer solchen Einschätzung geben würden und dann eine Auferlegung besonderer Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderlich machen, gibt es im vorliegenden Fall jedoch wie oben ausgeführt nicht.

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofsbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung ist, war über den Vortrag, welcher sich ganz überwiegend auf diesen Bereich bezieht, in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1). Die darüber hinausgehende Einwendung wird zurückgewiesen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wurde verfügt, dass vorbehaltlich der Entscheidung über die Umplanung der Werkhalle in Staufen, das Abstellen, die Wartung oder die Reinigung der Züge in und vor der bestehenden Werkhalle nur zulässig ist, soweit die maßgeblichen Grenzwerte der TA-Lärm zum Schutz der Nachbarschaft nicht überschritten werden. Die Nachweispflicht obliegt der Vorhabensträgerin. Um jedwedes Präjudiz hinsichtlich möglicher Alternativplanungen auszuschließen, wurden zusätzliche Auflagen in den Plan-

feststellungsbeschluss aufgenommen. So wurde verfügt, die Bauausführung der drei in Anlage 5.3, Plan 91487-EbsL-9433-AF dargestellten und zur bestehenden Waschhalle führenden Oberleitungsmasten St 1, St3 und St 4 ist bis zur Entscheidung über die Umpfanung der Werkhalle und deren Nutzung zurückzustellen.

Ebenso, dass die nordöstliche Zufahrtsmöglichkeit zum Werksgelände zur Sicherstellung der Regelung aus der Baugenehmigung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald, Aktenzeichen 403 - 632.6 - 7306121 vom 12.07.1989 zu erhalten und entsprechend zu nutzen ist.

Durch diese Regelungen wurde sichergestellt, dass eine negative Vorgeflichkeit im Hinblick auf die zur Werkhalle geforderte Variantenprüfung nicht gegeben ist.

4.16.33 Einwendung 33

Auf die Ausführungen zur Einwendung Ziff. 32 wird verwiesen.

4.16.34 Einwendung 34

Auf die Ausführungen zur Einwendung Ziff. 32 wird verwiesen.

4.16.35 Einwendung 35

Auf die Ausführungen zur Einwendung Ziff. 32 wird verwiesen.

4.16.36 Einwendung 36

Auf die Ausführungen zur Einwendung Ziff. 32 wird verwiesen.

4.16.37 Einwendung 37

Es wird zunächst auf die Chancen, die sich durch den Ausbau der Münstertalbahn bieten, hingewiesen. Kritik wird dann daran geübt, dass die Gemeinde Münstertal diese Chance für einen funktionierenden, für Touristen und Einheimische attraktiven Verkehrsknotenpunkt nicht optimal nutzt, sondern sich mit einer drittklassigen städtebaulichen Planung zufrieden gebe.

Hierzu wird der Fahrgastbeirats Süd zitiert:

„In den bisher vorgelegten Plänen, besonders durch die Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelmarktes mit entsprechender Infrastruktur und falsch positionierten P&R Flächen auf einem dafür viel zu engem Gelände werden die für dieses Areal überragenden Interessen des ÖPNV durch konfliktrüchtige Kompromisse beeinträchtigt und damit die Chance für eine optimale Verknüpfung von Zug und Bus verspielt.“

Die Vorstellung und die Abstimmung des Vorhabens zwischen Gemeinde und den Trägern öffentlicher Belange von September 2009 bis heute berücksichtigen einseitig nur Fakten zur bevorzugten Ansiedlung des Lebensmittelmarktes. Faktisch lasse der vom Regionalverband beschlossene Rechtsrahmen ausnahmsweise einen großflächigen Lebensmittelmarkt im Münstertal zu. Im Bereich des Bahnhofsareals tangiere dieser jedoch eindeutig andere Interessen der Regionalplanung und des ÖPNV bzw. schränke diese aufgrund des eng zugeschnittenen Grundstücks buchstäblich ein.

Aus dem Regionalplan wird wie folgt zitiert:

„Gerade der motorisierte Individualverkehr belastet Mensch und Natur in ganz erheblichem Maße. Die zunehmende Umweltbelastung durch diesen Verkehr muss reduziert werden (Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, Verkehrsvermeidung).

Demzufolge ist dem ÖPNV bei der Bewältigung des regionalen Verkehrsbedarfs eine wachsende Bedeutung zuzumessen, wie dies auch schon in den Nahverkehrskonzepten der Region (z.B. Regio-Umweltkarte im Raum Freiburg) mit Erfolg eingeleitet wurde und künftig noch weiter vorangetrieben werden muss. Von den einmal gebauten Infrastrukturen der einzelnen Verkehrssysteme im Raum gehen Langzeitwirkungen aus, die sich künftig angesichts der knapper werdenden Investitionsmittel und Raumangebote verstärken. Verkehrspolitik wird als gesellschaftspolitische Aufgabe daher vermehrt die möglichst optimale Ausnutzung der bereits vorhandenen Verkehrsinfrastruktur anstreben müssen. Die regionale Verkehrsplanung hat sich daher vorwiegend folgenden Problemen zuzuwenden:

Optimierung der Erreichbarkeit der Zentralen Orte unter Ausnutzung und Koordination aller vorhandenen Verkehrssysteme, insbesondere des ÖPNV, Sicherung und Verbesserung des direkten Anschlusses der Oberzentren an die hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen von Schiene, Straße und Luftverkehr.“

Aufgrund der Wertigkeit der umstrittenen Punkte und einer nachhaltigen zukunftsweisen Entwicklung werde im Rahmen der Planfeststellung gefordert, die Verantwortlichen auf zu fordern eigene Positionen zu überdenken, als auch kritisch auf die Planungen der Gemeinde Münstertal einzuwirken. Die vorgesehene Planung der SWEG kollidiert einerseits mit den Planungen der Gemeinde und müsse bezüglich des ÖPNV (z. B. Umsteigestation von Fahrgästen von Bahn/Bus und umgekehrt) eigene Interessen haben.

Es seien aktuell vier Altlasten beim Bahnhofsareal bekannt: Schwermetalle aus mittelalterlichem Bergbau, Aufschüttungen aus Gleisschotter mit Herbizidrückständen und Spuren aus Teerölen, eine Müllkippe aus den 50er Jahren und Bauschuttablagerungen aus den 70/80er Jahren.

Hierzu gebe es eine Altlastenerkundung vom 21.09.2009 basiert auf einer Untersuchung von Baggerschürfen welche im April 2009 und im Mai 2009 durchgeführt wurden. Diese Altlastenerkundung sei nach erster Durchsicht durch eine unvollständige Aufgabenstellung,

eine dadurch resultierende mangelhafte Grundlagenermittlung und eine eingeschränkte Durchführung (keine Untersuchung des tieferen Müllkippenhorizontes) zwangsläufig in den Aussagen abwegig und daher wenig brauchbar. Im Bereich der Gleisverlegung des Bahnhofs Untermünstertal betreffe dies die Planungen der SWEG.

Bezüglich der Wasserproblematik wird auf ein beigefügtes Schreiben an das Landratsamt hingewiesen. Die Einwender stellen einen ausführlichen Katalog mit Anregungen und Forderungen zu folgenden Punkten auf.

1. Zur Bauleitplanung der Gemeinde und zum Planfeststellungsverfahren der Elektrifizierung (ist in Zusammenhang zu sehen)
2. Zum ÖPNV (Abstimmung von Gemeinde- und SWEG-Planungen und Vorstellungen)
3. Zum Tourismus und zur Gestaltung / Zur Nutzung des gesamten Areals
4. Zu Altlasten
5. Zur Bürgerbeteiligung (am gesamten Planungsprozess)

Hinsichtlich der dazugehörigen Unterpunkte wird auf das Einwendungsschreiben vom 28.09.2011 verwiesen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Forderungen sind von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen worden und an die Vorhabensträgerin weitergeleitet worden. Die Einwände richten sich jedoch vorrangig an die Gemeinde Münstertal, da es sich um kommunale Entscheidungen und Aufgaben handelt. Der Vortrag steht nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Maßnahme der Vorhabensträgerin. Die Vorhabensträgerin sieht die Belange des ÖPNV gewahrt, wenn die im laufenden Bebauungsplanverfahren des Bahnhofsareals in Münstertal als TöB eingebrachten Aspekte umgesetzt werden. Gerade die Planungshoheit, welche die Aufstellung von Bebauungsplänen umfasst, ist Teil des grundrechtlich geschützten kommunalen Selbstverwaltungsrechts der Gemeinden. Über das hier durchzuführende staatliche Planfeststellungsverfahren für die Eisenbahninfrastruktur kann und darf in einem wie hier gelagerten Fall nicht in diese Entscheidungsbefugnisse der Gemeinde eingegriffen werden.

Die von den Einwendern vorgetragenen Altlasten und die dazu von der Gemeinde Münstertal veranlasste Erkundung berühren die Maßnahme der Vorhabensträgerin nicht. Im Übrigen ist die untere Bodenschutz- und Abfallrechtsbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald am Verfahren beteiligt worden. Die von dort geforderten Auflagen wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Vorhabensträgerin zu beachten.

Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin vorgetragen, dass die vorhandene bzw. geplante Situation besser geeignet sei, um eine Verknüpfung zwischen Schienenverkehr und Bus darzustellen, als die Wiederherstellung der historischen Situation.

Die Gestaltung der Verkehrswege von und zu der Bahnstation ist Sache der Gemeinde Münstertal, da die nicht betriebsnotwendigen Grundstücksteile der Vorhabensträgerin von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden sind. Ebenso ist die Errichtung der P&R-Plätze grundsätzlich eine Aufgabe der Gemeinde. Die Vorhabensträgerin hat im Verfahren zugesagt hinsichtlich einer Koordinierung der Vorhaben weiterhin gesprächsbereit zu sein. Eine gestalterische Abstimmung der Hochbauten mit der Gemeinde wurde als Auflage in diese Entscheidung aufgenommen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

4.16.38 Einwendung 38

Bei der Einsichtnahme in die ausgelegten Planunterlagen habe der Einwender festgestellt, dass das Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung für ihn darstellen würde. Der für den Einwender angelegte und regelmäßig genutzte Bahnübergang Hasengrund II (km 4,84-87) solle zurückgebaut werden, da der geplante neue Wirtschaftsweg (Grünweg) die bessere Lösung sei. Leider sehe die Praxis für ihn anders aus. Er bewirtschafte die Wiesen von Hasengrundweg I bis Hasengrundweg II alleine. Er benötige den Übergang ganzjährig um mit dem Traktor, den Maschinen und auch den Tieren die Bahnlinie zu überqueren. Beim damaligen Bau der Bahnstrecke wurde sein Gelände durchschnitten und ihm dafür ein Überfahrtsrecht einräumt. Darauf wolle er nicht verzichten.

Die Zufahrt zu den Wiesen über den neuen Grünweg, wie es die derzeitige Planung vorsehe sei nicht umsetzbar. Ein Traktor mit zwei Hängern oder einer großen Heupresse könne sicher nicht mit dem geplanten Radius in den Grünweg ein oder ausfahren ohne hohes Verkehrs- und Unfallrisiko. Ober- und unterhalb des Übergangs befänden sich in Sichtweite die Haltestellen Dietzelbach und Hof, weshalb auch nach der Elektrifizierung hier keine höhere Geschwindigkeit gefahren werden könne als bisher. Ein technisch aufwändiger Übergang erscheine aus seiner Sicht deshalb nicht notwendig.

Auch aus Kostengründen sollten von diesem neuanzulegenden Grünweg abgesehen werden. Dieser wäre sicherlich erheblich teurer in Ausbau und Unterhaltung als ein Überweg wie derzeit vorhanden und genutzt.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Dem Vortrag des Einwenders zufolge soll der bestehende Privatwegübergang auch durch einen landwirtschaftlichen Zug bestehend aus einem Traktor mit zwei Anhängern benutzt werden. Ein solcher landwirtschaftlicher Zug hat typischerweise eine Länge von rd.18 m. Der Einwand ist daher auch nach Auffassung der Vorhabensträgerin berechtigt, wenn der Einwender tatsächlich einen landwirtschaftlichen Zug mit zwei Anhängern einsetzt. Die Vorhabensträgerin ist bei der Planung lediglich von einem Traktor mit einem Anhänger ausgegangen. Die Vorhabensträgerin hat eine Lösung ausgearbeitet, die dem Anliegen des Einwenders gerecht wird. Die überarbeiteten Pläne wurden als Änderungspläne zur Planfeststellung eingereicht. Der Einwender hat im Erörterungstermin erklärt, dass er mit den geplanten Änderungen einverstanden ist. Der Einwendung konnte insoweit abgeholfen werden.

4.16.39 Einwendung 39

Hinsichtlich des Vortrags zu elektromagnetischen Feldern wird auf die Einwendung Ziff. 1 und 29 sowie den allgemeinen Teil (B.3) des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung ist, war über den Vortrag, welcher sich ganz überwiegend auf diesen Bereich bezieht, in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1).

4.16.40 Einwendung 40

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung ist, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1).

4.16.41 Einwendung 41

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung ist, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1)

4.16.42 Einwendung 42

Der Antrag beziehe sich auf das Nahverkehrskonzept „Breisgau-S-Bahn 2020“. Heute fahre ein Großteil der Züge, selbst in den Stosszeiten, locker besetzt, zum Teil sogar leer. Es

gebe kaum Situationen, in denen es vorkomme, dass man keinen Sitzplatz bekommen kann.

Die Vorausberechnung des hohen Passagieraufkommens und somit Begründung warum die Bahn derart groß auszubauen sei, scheine auf unrealistischen Grundlagen zu basieren.

Die Einführung eines Halbstundentakt Fahrplanes mit bestehenden Dieseltriebwagen, würde schon ausreichen um selbst ein dreifaches Passagieraufkommen und die Stosszeiten gut bedienen zu können. Um das künftige, erhöhte Fahrgastaufkommen zu bewältigen, solle die Bahn bis Haltepunkt Staufen Süd im Halbstundentakt fahren. Mit allen Zügen von und nach Freiburg verkehren, was eine Ausweitung des Fahrplanes in die Abendstunden nötig mache, sowie mit 1,5-2fach längeren Elektrotriebwagen als die z.Zt. eingesetzten Dieseltriebwagen ausgestattet werden.

Es sei eine deutlich stärkere Lärmbelastung der Anrainer, im Vergleich zum jetzigen Bahnbetrieb zu erwarten. Durch den Halbstundentakt seien die Straßen nach Staufen durch die geschlossenen Schranken noch mehr gestaut. Der Einwand wird gegen die Umstellung auf längere Elektrotriebwagen und Bahnbetrieb in den Abendstunden erhoben, sofern nicht umfassende und effiziente, schalldämmende Maßnahmen zwischen Bahnlinie und Wohnhäusern vorgenommen werden, wie zum Beispiel Errichtung von soliden Grünhecken, Baum- und Buschwerk und schalldämmenden Wänden.

Der Haltepunkt Staufen Süd solle aufgelassen werden. Ein neuer 75 m langer Bahnsteig/durchgehender Treppenstreifen zur Seite des Gymnasiums und zwei Wartehäuschen sollen zwischen Faustgymnasium und den Wohnhäusern Lindengärten 2, 4, 6, 8 und 10 errichtet werden. Der Bahnsteig werde etwa 50 cm höher gelegt als die Bahngleise - somit etwa 1 m über Gartenniveau liegen. Es sei eine erhebliche Lärmbelastung zu erwarten, da der Bahnsteig deutlich über Gartenniveau liege, zusätzlich die Wände des Gymnasiums den Schall in Richtung Wohnhäuser reflektieren. Durch das erhöhte Bahnsteigplateau werde die Privatsphäre der Hintergärten deutlich gestört. Man könne von diesem erhöhten Bahnsteig die Gärten der Anwohner einsehen. Die zwei Wartehäuschen und das neue Bahnsteig-Treppenband würden als nächtliche Partyräume, Skatbord-Trainingsplatz und ähnliches benutzt. Lärmbelastung, nächtliche Ruhestörung und Beschädigung der Bahn- und Schuleinrichtungen seien zu erwarten. Einwände werden daher gegen die geplante Umverlegung des Bahnsteigs an diesen Standort erhoben. Fahrgäste aus Ballrechten-Dottingen/Sulzburg würden ohnehin bequemer von Heitersheim Bhf und dem dort vorhandenen Park/Ride nach Freiburg fahren. Die Schülerzahl des Gymnasiums sei nicht zu steigern, da in Bad Krozingen ebenfalls ein Gymnasium vorhanden sei. Es stelle sich die Frage, warum der neue Bahnsteig nicht gegenüber dem jetzt bestehenden Bahnsteig Staufen Süd erstellt werde. Dort sei unverbautes Gebiet, ebenso sei dort ein Parkplatz zur Belchenhalle, der kaum genutzt werde bzw. bei Veranstaltungen sowieso zu klein sei. Dort sei

genügend Platz für einen neuen Bahnsteig und man müsse keine Bäume fällen und sonstige Maßnahmen vor dem Gymnasium durchführen.

Die Umrüstung der Bahn auf Elektrobetrieb erfordere die Errichtung von Oberleitungen. Elektrische Oberleitungen produzierten andauernd Elektro-Smog. Oberleitungsmasten würden die Landschaft verschandeln. Im dicht verbauten Wohngebiet Wolfacker mit Kleinkinderkrippe und Club 60 Bewohnern, im Faustgymnasium mit ca. 1000 Schülern und Mitarbeitern, leben Menschen, die keine Möglichkeit hätten, der Elektro-Smog-Belastung auszuweichen.

Es stelle sich die Frage, ob der Umbau auf Elektro und die Vergrößerung der Kapazität der Bahn nicht eine Verschwendung von Geldern ist, die anderweitig sinnvoller angelegt werden können.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabensträgerin hat wie folgt zur zukünftigen Dimensionierung des Nahverkehrsangebots Stellung genommen: Die Dimensionierung des Platzangebots der Züge muss für den Abschnitt mit der größten Nachfrage ausreichend sein. Dies ist nicht der Streckenabschnitt, der von dem Grundstück der Einwanderin beobachtet werden kann. Für die Züge, die von Münstertal bis Bad Krozingen fahren, ist dies der Abschnitt zwischen Bad Krozingen Ost und Bad Krozingen. Soweit Züge über Bad Krozingen hinaus nach Freiburg fahren, ist die Nachfrage im unmittelbaren Einzugsbereich Freiburgs, also zwischen Bad Krozingen und Freiburg entlang der Rheintalbahn, am größten. Dies gilt jeweils insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. Die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen zeigen, dass bei Verbesserungen im Fahrplan und an der Eisenbahninfrastruktur die Fahrgastzahlen stark ansteigen. Es wäre fehlerhaft die vorliegenden und ohne weiteres übertragbaren Erfahrungen nicht zu berücksichtigen. Die vorgesehenen Baumaßnahmen dienen der Elektrifizierung der Strecke, nicht der Erhöhung der Streckenkapazität. Das vorgesehene Betriebsprogramm kann bereits jetzt und auf der Grundlage bestehender Genehmigungen gefahren werden. Im Übrigen entspricht die vorgesehene Taktung dem Ziel einer Verbesserung des öffentlichen Schienennahverkehrs und steht in Einklang mit dem übergeordneten Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020. Bereits im aktuellen Fahrplan wird in der Hauptverkehrszeit ein verdichteter Fahrplan mit Zügen bestehend aus zwei Triebwagen des Typs Regio-Shuttle RS 1 angeboten. Dies entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsentwicklungsplans des ZRF. Die Angebotsausweitung im SPNV in den Tagesrandlagen ist nicht mit der Durchbindung der Züge von und nach Freiburg verknüpft. Die Angebotsausweitung ist ein eigenständiges Ziel. Das Platzangebot der voraussichtlich eingesetzten Fahrzeuge ist eine Vorgabe des Aufgabenträgers Land Baden-Württemberg. Aus der Sicht des Infrastrukturunternehmens ist es erforderlich, ausreichende Kapazitätsreserven einzuplanen um alsbaldige Änderungen nach Fertigstellung zu vermeiden.

Diesem Vortrag kann sich die Planfeststellungsbehörde anschließen. Insbesondere obliegt es primär dem Infrastrukturanbieter eine ausreichende Eisenbahninfrastruktur, welche dem heutigen Stand der Technik entspricht vorzuhalten, um dann wachsender Nachfrage auch gerecht werden zu können. Die Elektrifizierung von Nebenstrecken wird in den nächsten Jahren von unterschiedlichsten Infrastrukturbetreibern in Angriff genommen, um einen leistungsfähigen Nahverkehr anbieten zu können. Dabei kann auch davon ausgegangen werden, dass ein verbessertes Angebot die Nachfrage weiter erhöht. An dieser Stelle muss auch deutlich gemacht werden, dass es sich bei der Planfeststellung um eine Genehmigung der Infrastruktur und nicht um die Genehmigung des Betriebs handelt. Der Betrieb und die Zahl der verkehrenden Züge ist gerade nicht Bestandteil der Planfeststellung, wobei die voraussichtlichen Zugzahlen selbstverständlich über die Verkehrsprognosen mittelbar zu berücksichtigen sind.

Die tatsächliche Lärmlast der anliegenden Grundstücke wird sich durch die Veränderung der Antriebsart der Fahrzeuge einerseits verringern, andererseits durch die Erhöhung der Anzahl der Züge erhöhen. Es ist in der Summe dieser Effekte anzunehmen, dass sich die Lärmlast insgesamt verringern wird.

Diese Frage muss jedoch auch nicht abschließend beantwortet oder gar begutachtet werden. Da sich allein aus der Errichtung der Oberleitung keine Änderung des Betriebsprogramms ergibt und diese bereits im Bestand und auf der Grundlage der bestehenden Genehmigungen mit Dieseltriebwagen gefahren werden könnte, ist die 16. BImSchV nicht anwendbar. Damit bestehen auch keine Ansprüche nach der 16. BImSchV auf die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen. Diese können im Rahmen einer Gesamtabwägung aus den oben aufgeführten Gründen auch nicht auf § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG gestützt werden.

Entsprechendes gilt für die Verlegung des Haltepunktes Staufen Süd. Der Haltepunkt wird nicht aufgelassen, sondern um circa 150 m in Richtung des Bahnhofs Staufen verlegt. Der Bahnsteig liegt auf der Seite des Schulgebäudes. Die zur Schule hin gelegene Bahnsteighinterkante soll als durchgehende Freitreppe ausgeführt werden um für das hohe Fahrgastaufkommen vor Schulbeginn einen direkten Zugang zum Schulgebäude zu schaffen. Die Höhenlage des Bahnsteigs gegenüber dem Gleis ist zutreffend. Seine Höhendifferenz gegenüber dem angrenzenden Gartengrundstück ist aber geringer als 1 m, da die Bettung des Gleises nicht durchweg über der Geländeebene liegt. Etwaige Schallreflexionen der Fahrgeräusche ergeben sich bereits im Bestand. Die Einsehbarkeit der Grundstücke ändert sich gegenüber der heutigen Lage nur unwesentlich, da der dort verlaufende öffentliche Geh- und Radweg bereits heute nur circa 60 cm unterhalb des geplanten Bahnsteigs liegt, so dass auch ohne das Vorhaben eine Einsehbarkeit der Hintergärten gegeben ist. Auch die Frage des Einbruchrisikos kann nicht gegen die Verlegung des Haltepunktes sprechen. Denn der regelmäßige Aufenthalt von Personen auf dem Bahnsteig erhöht umgekehrt das Risiko bei einem Einbruch gesehen zu werden. Tatsächliche Anhaltspunkte für

die befürchtete Nutzung der Wartehäuschen und damit einhergehende Lärmimmissionen bestehen nicht. Der heute bestehende Schulhof bietet eine ähnlich hohe Attraktivität als Aufenthaltsort. Dabei handelt es sich auch nicht um eine Frage, welche im Planfeststellungsverfahren zu lösen ist. Die genehmigte Planung kann nur von einer ordnungsgemäßen Nutzung ausgehen. Sollte hier Nutzungen stattfinden, welche mit der geltenden Rechtsordnung nicht in Einklang zu bringen sind, so ist dies eine Frage des Ordnungsrechts und über die dort vorgesehenen Maßnahmen zu regeln.

Die Verlegung des Haltepunktes Staufen Süd erfolgt insbesondere auch um die Erschließung des Wohngebietes Staufen Wolfacker und die Verknüpfung der Münstertalbahn mit der Buslinie von und nach Sulzburg zu verbessern. Weiterhin kann die mit Gefahren behaftete Überquerung des Gleises an dem Reisendenüberweg vermieden werden.

Die Beibehaltung der Lage des Haltepunktes in der Nähe der Münstertäler Straße entspricht nicht dem Ziel einer besseren Umsteigebeziehung mit den Busverkehren der Buslinie von und nach Sulzburg und der besseren Erschließung des Wohngebietes Staufen Wolfacker.

Der Rückstau an den Bahnübergängen wird sich nicht wesentlich ändern, da bereits im aktuellen Fahrplan, gültig ab 11.12.2011, bei der Münstertalbahn in den Hauptverkehrszeiten zu den Stunden 7, 16 und 17 näherungsweise eine Zugfolge von 30 Minuten gefahren wird. Durch eine strenge Vertaktung wird sich die Situation im Straßenverkehr nicht wesentlich ändern und ist aufgrund des öffentlichen Interesses am Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs hinzunehmen.

Der Einsatz der Fahrzeuge obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beschaffung einteiliger Elektrotriebwagen in der Art der Dieseltriebwagen des Typs Regio-Shuttle ist nach der Kenntnis der Vorhabensträgerin weder möglich noch vorteilhaft, da die Industrie solche Fahrzeuge nicht anbietet und sie auch bei größerer Nachfrage auf anderen Strecken nicht genügend Kapazität bieten.

Für die Beurteilung elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV maßgebend. Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und elektromagnetische Felder sind dort Grenzwerte festgelegt, die von den von der Verordnung erfassten Anlagen einzuhalten sind. Auf die Ausführungen zu Einwendung Ziff 1 und den allgemeinen Teil (B.3) der Entscheidung wird zu dieser Thematik verwiesen.

Im Erörterungstermin wurde von der Vorhabensträgerin angegeben, dass eine Verschiebung der Masten auf einen Bereich, der keine Inanspruchnahme privater Grundstücke erforderlich macht, möglich ist. Dies ist zwar mit einem erhöhtem Aufwand verbunden. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch der Auffassung, dass die Inanspruchnahme des grundrechtlich geschützten Privateigentums nicht notwendig und verhältnismäßig wäre. Der Vorhabensträgerin wurde daher aufgegeben, die Masten im Bereich der Grundstücke „In den Lindengärten“ so zu versetzen, dass eine Grundstücksbetroffenheit der privaten

Grundstücke ausgeschlossen ist. Auf die Ausführungen zu Einwendung Ziff 1 wird verwiesen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

4.16.43 Einwendung 43

Da die Werkhalle Staufen und die damit verbundene Nutzung des Bahnhofbereichs nicht Gegenstand dieser (Teil-) planfeststellungsentscheidung ist, war über den Vortrag in diesem Verfahren nicht zu entscheiden. Der Einwand bleibt für das nachfolgende Verfahren erhalten und wird dort zu bewerten sein. (sh. auch Ausführungen unter B.1).

4.16.44 Einwendung 44

Der Einwender hat mit Schreiben vom 04.03.2012 vorgetragen, dass ein auf seinem Betriebsgrundstück vorgesehener Leitungsmast so platziert werde, dass der Ein- und Ausfahrtsbereich zu seiner Werkstatt nicht mehr nutzbar sei. Er bittet um die Verlegung des Masten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Ungeachtet der Prüfung einer form- und fristgemäßen Einlegung des Einspruchs ist der Vorhabensträger verpflichtet Eingriffe auf Privateigentum so gering wie möglich zu halten. Insbesondere die weitere Nutzbarkeit der Zufahrt des Einwenders für seinen Gewerbebetrieb ist weiterhin zu erhalten. Die Vorhabensträgerin hat mitgeteilt, dass der an dem Grundstück des Einwenders liegende Mast der Strecke 9433 mit der Nummer 4-13 nach Rücksprache mit dem Oberleitungsplaner so weit in Richtung des Gleises verschoben werden kann, dass die bestehende Durchfahrtsbreite zwischen dem Gebäude und den als Einfriedung auf dem Grundstück eingebauten Betonfertigteilen nicht eingeschränkt wird. Die Einzelheiten des insoweit gegenüber der Antragsplanung reduzierten Grunderwerbs werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

5. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hält die jetzt (teil-) planfestgestellte Lösung unter Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechender öffentlicher und privater Belange für rechtmäßig und im überwiegenden öffentlichen Interesse für geboten. Dabei lässt sie sich von der Überzeugung leiten, dass die Maßnahme zur Verbesserung der örtlichen Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist und den dargestellten Nutzen bringen wird.

Soweit in einzelnen Punkten Forderungen von Trägern öffentlicher Belange erhoben bzw. Anregungen vorgetragen wurden, sind diese im Planfeststellungsverfahren aufgegriffen und so weit wie möglich berücksichtigt worden. Den Anforderungen des naturschutzrechtli-

chen Ausgleichs für die Eingriffe in Natur- und Landschaftsbild wurde Rechnung getragen. Private Belange werden von dem Ausbauvorhaben nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt.

Unter Abwägung aller in Frage kommenden, offenkundigen und vorgetragenen öffentlichen und privaten Belangen hält die Planfeststellungsbehörde die nunmehr vorgesehene Planung mit den ergänzenden Zusagen und Maßgaben angesichts der überwiegenden öffentlichen Belange, die für die Verwirklichung des Vorhabens in der geplanten Form sprechen, für verhältnismäßig und sachgerecht. Die Planfeststellungsbehörde ist insgesamt betrachtet der Auffassung, dass mit der planfestgestellten Maßnahme ein gerechter Interessenausgleich für die zu bewältigenden Probleme gefunden wurde.

Dem Antrag auf Planfeststellung konnte daher entsprochen werden.

6. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

Die Vorhabensträgerin hat mit Schreiben vom 22.05.2012 ergänzt mit Schreiben vom 21.06.2012 die sofortige Vollziehbarkeit dieser Entscheidung beantragt. Der Antrag ist zulässig und begründet.

Nach § 80 Abs. 1 VwGO haben Widerspruch und Anfechtungsklage aufschiebende Wirkung. Dies gilt auch bei rechtsgestaltenden und feststellenden Verwaltungsakten sowie bei Verwaltungsakten mit Doppelwirkung. Die aufschiebende Wirkung entfällt gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO in den Fällen, in denen die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten von der Behörde, die den Verwaltungsakt erlassen oder über den Widerspruch zu entscheiden hat, besonders angeordnet wird. Das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsakts ist schriftlich zu begründen (§ 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO).

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung liegt im öffentlichen Interesse. Dieses überwiegt gegenüber dem Interesse der weiteren Beteiligten an der aufschiebenden Wirkung einer Klage und somit von der Schaffung vollendeter Tatsachen vor einer Entscheidung in der Hauptsache verschont zu bleiben. Dem hier in Frage stehenden Teilabschnitt kommt eine erhebliche Bedeutung im Gesamtzusammenhang des Breisgau-S-Bahn-Konzepts 2020 zu. Überdies ist zu berücksichtigen, dass bei einer verzögerten Umsetzung des Vorhabens erhebliche Nachteile für die angestrebte Verbesserung des Angebots zu besorgen sind. Selbst eine Verzögerung um wenige Wochen kann zu unverhältnismäßigen zeitlichen Nachteilen und zu weiterem Kostenaufwand beitragen. Bei den Bauleistungen ist der Stand der Bauvorbereitungen so weit gediehen, dass unmittelbar nach Zustellung des Teilplanfeststellungsbeschlusses mit den Bauleistungen begonnen werden kann. Dieser Ablauf ist zur Fertigstellung der Leistungen bis zum Ende des Monats März 2013 auch dringend erforderlich, weil die verbleibende Zeit bis zur Aufnahme der Verkehrsleistungen nach dem neuen Fahrplankonzept voraussichtlich am 2. Juni 2013 für Probe- und Personalschulungsfahrten benötigt wird. Wegen der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsverfahrens wäre der Antragstellerin ein Baubeginn nur mit dem Risiko hoher Stillstandskosten möglich. Bei einem späteren Baubeginn würden wesentliche Bauleistungen in den Wintermonaten erbracht werden müssen. Damit steigt auch das Risiko einer witterungsbedingten Verzögerung für alle Gewerke stark an. Insbesondere im Bereich der Signaltechnik sind Arbeiten zur Kabelverlegung und Signalmontage bei tiefen Temperaturen wegen der Gefahr der Beschädigung der Kabel nicht fachgerecht ausführbar. Wegen der projektbezogenen Fertigung wesentlicher Bauteile und der Prüfungen durch Sachverständige sind diese Arbeiten auch nur mit einem langen Vorlauf nach Auftragserteilung möglich. Neue Infrastrukturen und die damit einhergehenden Änderungen des Fahrplans können jeweils nur zum Fahrplanwechsel eingeführt werden. Wird das gleichermaßen wichtige wie dringliche Projekt nicht zeitgerecht umgesetzt, ist eine Verwirklichung der Angebotsverbesserung zum Fahrplanwechsel im 2013 nicht mehr gewährleistet. Dies würde zu einer Verschie-

bung um insgesamt etwa ein Jahr führen und stünde im klaren Widerspruch zur projektierten zügigen Umsetzung des Gesamtprojekts Regio-S-Bahn 2020.

Das öffentliche Interesse an einer zeitnahen Umsetzung des Vorhabens überwiegt gegenüber dem Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Klage. Problematische Aspekte konnten im Einklang mit der Rechtsordnung einer Lösung zugeführt werden. Der Vorhabensträger hat erhebliche Anstrengungen unternommen, um im Rahmen des aus seiner Sicht rechtlich Möglichen, Belange Dritter und die öffentlichen Belange angemessen zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde hat dies durch umfangreiche ergänzende Maßgaben und Schutzauflagen ergänzt. Stellungnahmen und Einwendungen, die Kritik am Vorhaben üben, richten sich in der weitaus größten Zahl der Fälle nicht gegen das jetzt (teil-) planfestgestellte Vorhaben, sondern gegen den Komplex Werkhalle in Staufen. Dieser wurde vom Verfahren abgekoppelt und wird in einem Folgeverfahren entschieden. Eine nur teilweise Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit wurde in Betracht gezogen, jedoch verworfen. Die Elektrifizierung zusammen mit den Anpassungen der Haltestellen und Bahnhöfe setzt gerade auch in der Bauphase durch eine Vielzahl ineinander greifender und parallel verlaufender Maßnahmen Abläufe voraus, welche einer weiteren Teilbarkeit über die Abtrennung der gesondert zu behandelnden Thematik Werkhalle Staufen hinaus, letztendlich entgegensteht.

7. Kosten

Die Gebührenentscheidung beruht auf §§ 3 bis 7 und 12 des Landesgebührengesetzes (LgebG) vom 14.12.2004 (GBl. 2004, 895) i.V.m. § 1 der Gebührenverordnung des Innenministeriums vom 26.09.2006 (GBl. 2006, 300) und Ziffer 19.1.6 des Gebührenverzeichnisses hierzu. Nach Nr. 19.1.6 der Gebührenverordnung wird für den Tatbestand „Planfeststellung oder Plangenehmigung oder Entscheidung über das Unterbleiben des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG“ eine Gebühr mit einem Gebührenrahmen von 150 bis 150.000 € erhoben. Die Festsetzung ergeht in einem gesonderten Bescheid. Bei der Festsetzung der Gebührenhöhe wurde auch die Tätigkeit des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht berücksichtigt. Außerdem wurden bei der Gebührenhöhe die Verwaltungskosten und die wirtschaftliche Bedeutung angemessen berücksichtigt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erhoben werden beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim. Maßgebend für die Einhaltung der Klagefrist ist der Zeitpunkt des Eingangs der Klage beim Verwaltungsgerichtshof.

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Sie muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 6 Wochen anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen, § 67 Absatz 4 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Jeder Beteiligte, muss sich, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen und staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Hinweis nach § 74 Abs. 4 LVwVfG

Der Planfeststellungsbeschluss und eine Ausfertigung der o. g. Planunterlagen werden in den Gemeinden Bad Krozingen, Staufen und Münstertal nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung von Ort und Zeit zwei Wochen lang zur Einsicht ausgelegt werden. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Sofortvollzug

Auf Antrag kann der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg die aufschiebende Wirkung ganz oder teilweise wiederherstellen. Der Antrag ist schon vor Erhebung der Anfechtungsklage zulässig. Ist der Verwaltungsakt im Zeitpunkt der Entscheidung schon vollzogen, kann das Gericht die Aufhebung der Vollziehung anordnen. Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung kann von der Leistung einer Sicherheit oder von anderen Auflagen abhängig gemacht werden. Sie kann auch befristet werden.



Dieter Kowohl

