

Gz.: 23.2-3547-K 41



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Reaktivierung und Ausbau eines Gleisanschlusses in Landsberg a.
Lech, angeschlossen an den Bahnhof Kaufering durch die Klausner
Holz Bayern GmbH**

Firma
Klausner Holz Bayern GmbH
Am Bahnhof 123

07929 Saalburg - Ebersdorf

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom 16.10.2006			
Bitte bei Antwort angeben Unser Geschäftszeichen: 23.2 - 3547 K 41			
Tel.: (089) 2176- 2252	Fax: (089) 2176- 40-2252	Zimmer: 2204	München, 06.07.2007
Ihr/e Ansprechpartner/in: Frau Hidde angelika.hidde@reg-ob.bayern.de			

Vollzug der Eisenbahngesetze;
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- Bayerisches Eisenbahn - und Seilbahngesetz (BayESG)

Planfeststellungsverfahren Klausner Holz Bayern GmbH, Reaktivierung und Erweiterung eines Gleisanschlusses in Landsberg a. Lech, angeschlossen am Bahnhof Kaufering an die DB Netz AG;

Anlagen1 Ordner Planunterlagen
1 Empfangsbestätigung

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I.

1. Der Plan der Klausner Holz Bayern GmbH vom 17.10.2006 für die Reaktivierung und den Ausbau eines Gleisanschlusses des nichtöffentlichen Verkehrs in Landsberg a. Lech, angeschlossen am Bahnhof Kaufering an die DB Netz AG wird mit den in Ziffer 2 dieses Bescheides festgesetzten Nebenbestimmungen festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst 1 Ordner Planunterlagen wie folgt:

- Anlage 1: Erläuterungsbericht
- Anlage 2 Übersichtslageplan, M = 1:10.000
Übersichtslageplan, M = 1: 5.000

- Anlage 3: 1 Lageplan, M = 1:1.000 (von 0,0 – 0,9 km); Stand: 04/07
1 Lageplan, M = 1:1.000 (von 0,9 – 2,146 km); Stand 04/07
1 Lageplan, M = 1:1.000 (von 0,9 – 2,146 km); Stand 04/07
(zu den geplanten Kabelkreuzungen)
- Anlage 4: 1 Höhenplan, M = 1:1.000, 1:100 (km 0,0-0,9); Stand: 04/07
1 Höhenplan, M = 1:1.000, 1:100 (km 0,9-2,146); Stand: 04/07
- Anlage 5: 4 Querprofilpläne, M = 1:1.00;
km 0,3 (Stand: 01/06), km 0,7 (Stand: 04/07), km 0,9, km
(Stand:
04/07), km 1,5 (Stand: 04/07);
- Anlage 6: Bauwerksverzeichnis
- Anlage 7: 2 Grunderwerbspläne, M = 1:1.000; Stand: 07/06
km 0,0-0,9, km 0,9-2,146
- Anlage 8: Grunderwerbsverzeichnis
- Anlage 9: Wasserrechtliche Unterlagen,
Erläuterungen und Berechnungen
(Lagepläne, siehe Anlage 2;)
Ergänzende Baugrunduntersuchungen
zur Umplanung Entwässerungsanlagen:
1. Erläuterungsbericht
2. Erläuterungsbericht mit Planunterlagen
(außerdem: siehe Querprofile und Höhenpläne unter
Anlage 4 und 5)
- Anlage 10: Lageplan Baustraßen und Baustelleneinrichtung,
M = 1: 2.500; km 0,0– 2,146
- Anlage 11: Schalltechnische Untersuchungen
Schalltechnische Untersuchung Bericht Nr. M65 009/11
Schalltechnische Untersuchung Bericht Nr. M65 009/13
- Anlage 12: Rückbaukonzept für Erneuerung des bestehenden
Gleisanschlusses
Lageplan der geplanten Gleisstrasse und
Altlastenverdachtsflächen
- Anlage 13: Umweltverträglichkeitsstudie Stand 18.09.2006
- Anlage 14: Verkehrsgutachten „Gewerbe- und Industriepark Frauenwald“

- Anlage 15: Planung Bahnübergang km 0,765
 - 1 Lageplan km 0,0 - 0,9, M 1:1.000, Stand: 04/07
 - 1 Lageplan Ausbau BÜ, km 0,765, M 1:200, Stand: 03/07
 - 1 Höhenplan BÜ, km 0,765, M 1:500/50, Stand: 03/07

2. Folgende Nebenbestimmungen werden festgelegt:

2.1 Eisenbahnrecht

2.1.1 Nebenbestimmungen:

a) Bautechnische Auflagen:

Gleise

Sowohl die Schienen als auch deren Unterbau müssen den aufkommenden Lasten entsprechend bemessen sein.

Der Berechnung ist das Lastbild "UIC 71" der Druckschrift DS 804 der Deutschen Bahn AG zugrunde zu legen.

Hierzu sind die Mindestanforderungen an die Verdichtung des Untergrundes gem. DS 836.0501, Bild A 1.16 der DB AG zu erfüllen. Für die gesamten erdbautechnischen Maßnahmen sind vom Bauausführenden Gütenachweise, entsprechend den Qualitätsanforderungen der DS 836 und ZTVE – Stb 94, zu erbringen. Diese Nachweise beinhalten sowohl die Eignungsprüfungen und Qualitätsnachweise für die Erdbaustoffe, als auch die der erzielten Tragfähigkeiten und Einbaudichten. Das Erreichen der geforderten Verdichtungswerte sind vor Ort auf Kosten des AN durch einen Sachverständigen eines Baugrundinstitutes zu überwachen.

Im Bereich von Einschnitten und wo OK Schiene in Höhe OK Gelände liegt, ist der Bettungsquerschnitt gem. Ril 800.0130, Anhang 3 der DB AG herzustellen. Wo die ausreichende Sickerfähigkeit des Untergrundes nachgewiesen wurde, kann auf den Einbau einer Tiefenentwässerung verzichtet werden (für den Bereich des Zuführungsgleises liegen keine Nachweise vor).

Lt. Antragsunterlagen (Erläuterungsbericht Seite 13) werden die Gleise 1N, 1S und 3S zur Be- und Entladung mittels Schwerfahrzeugen überfahrbar hergestellt. Aufgrund der hohen Radsatzlasten wird die Ausführung mit Rillenschienen (Ph 37) auf Betontragplatte empfohlen.

Sollte o.g. Gleisbereich dennoch nur als Schottergleis hergestellt und asphaltiert werden, ist die Freihaltung der Spurrillen in geeigneter Weise sicherzustellen (s. Techn. Info Nr. 24).

Für den Bereich der Gleise 1S und 3S ist noch ein entspr. Querprofil vor Baubeginn über die Regierung von Oberbayern dem LfB vorzulegen.

Eine durchgehende Verschweißung des Oberbaus darf nur durch Fachfirmen erfolgen, welche in dem von der DB AG, Geschäftsbereich Netz, Aufsichtsstelle Oberbauschweissen herausgegebenen "Verzeichnis der für Oberbauschweißarbeiten in Betriebsgleisen zugelassenen Firmen und Betriebe" genannt sind.

Die ordnungsgemäße Ausführung gemäß AzObri 29 und 42 ist durch ein Schweißprotokoll nach Abschluss der Baumaßnahme über die Regierung von Oberbayern dem LfB nachzuweisen.

Weichen

Soweit die ortsgestellte Weichen zur Ausführung kommen sollen, wird aber im Hinblick auf eine zügige und rationelle Betriebsabwicklung die Ausführung in EOW-Technik vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB) empfohlen.

Für alle neuen Weichen sind sowohl die entsprechenden Weichenverlegepläne als auch die zugehörigen Weichenkarteiblätter am Ende der Baumaßnahme über die Regierung von Oberbayern dem LfB vorzulegen.

Bezüglich der Anschlußweiche wird darauf hingewiesen, dass gem. Ril 800.0120 der DB AG die Gradienten von Stamm- und Zweiggleis einschl. der durchgehenden Schwellen nicht getrennt werden dürfen.

Da die Erfüllung dieser Forderung anhand der vorgelegten Unterlagen nicht nachprüfbar war, ist für diesen Bereich vor Baubeginn über die Regierung von Oberbayern dem LfB ein gesonderter Höhenplan vorzulegen, aus dem der Übergang Bestand – Neuanlage deutlich hervorgeht.

Bauliche Anlagen im Gleisbereich

Für die Standsicherheit der über, unter oder nahe dem Anschlussgleis befindlichen oder zu errichtenden Bauwerke oder sonstigen Anlagen ist der Bauherr selbst verantwortlich.

Die Bestimmungen des entsprechenden technischen Regelwerks sind zu beachten. Demnach sind kreuzende Leitungen und Kanäle - von OK Schwelle bis OK Schutzrohr gemessen - mindestens 1,50 m tief zu verlegen. Auf die Beachtung des entsprechenden ATV-Regelwerkes bzw. der DVGW-Arbeitsblätter wird besonders hingewiesen.

Ist o.g. Punkt nicht zu erfüllen, ist für alle in den Druckbereich aus Eisenbahnverkehrslasten kommenden Anlagen (Schächte, Baubehelfe, Rohre etc) eine geprüfte statische Berechnung mit der Bemessungsgrundlage Lastbild UIC 71 der Richtlinie 804 der Deutschen Bahn AG mit dem Prüfbericht eines amtlich zugelassenen Prüfsachverständigen für das Eisenbahnwesen vor Beginn der jeweiligen Maßnahme über die Regierung von Oberbayern dem LfB vorzulegen.

Druckbereich ist jener Raum unter einem Gleis, der von Schwellenkopf-Unterkante in einem Winkel von 45° zur Horizontalen nach unten auswärts verläuft.

Nachdem gem. EBOA § 9 (3) Satz 1 Leitungskreuzungen durch den LfB geprüft werden müssen, ist für die Unterkreuzung mit der Druckwasserleitung DN 100 in km 1,730 vor Beginn der Maßnahme die Vorlage folgender Unterlagen über die Regierung von Oberbayern beim LfB erforderlich:

- Querschnittsplan, aus dem der Abstand OK Schwelle bis OK Leitung hervorgeht,
- max. zulässiger Druck der Wasserleitung,
- Wandstärke der Leitung und
- vorh. Sicherungseinrichtungen (Lecküberwachung, Absperrschieber etc.).

Über die Notwendigkeit evtl. Sicherungsmaßnahmen kann erst nach Prüfung vorgehen. Unterlagen entschieden werden.

Kreuzende Kabeltrassen sind entsprechend den VDE-Richtlinien zu sichern.

Die Kabeltrasse entlang von Gleis 3N ist außerhalb des Druckbereichs aus den Eisenbahnverkehrslasten anzuordnen.

Auf den Lageplan Anlage 2 km 0,9 – 2,143 (Kabelunterkreuzungen) wird besonders hingewiesen. Auch hier ist zu beachten, dass für die Prüfung von Neuanlagen von Kabelkreuzungen durch den LfB gem. § 9 Abs. 3 EBOA folgende Unterlagen über die Regierung von Oberbayern rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen sind:

- Beschreibung der Baumaßnahme mit Angaben über die Medien- und Schutzrohre: DIN-Normen, Abmessungen (DN, Rohrlängen, Wandstärke), Werkstoff, Isolierung, Art- und Abmessungen der Auflagerungen, Erläuterungen über Rohrverbindungen, Stromart und Spannung, Anzahl, Querschnitt und evtl. Anordnung der einzelnen Leiter.
- Grundsätzlicher Querschnittsplan mit Einzeichnung der Leitung, Schutzrohr, Gleisanlage und Geländeführung.

Höhengleiche Überfahrten

Die Ausführung ist der zu erwartenden Verkehrsdichte bzw. Verkehrsart (Pkw, Schwerlastverkehr o.ä.) anzupassen (siehe Techn. Information Nr. 24).

Die Spurrillen und der Straßenbelag sind lichtraumfrei nach Anlage 2, Bild 2 der EBOA untere Umgrenzung - herzustellen.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass beim vorgesehenen Einbau von Winkelstahl (System Weißbach) die Spurrillenweite mit 80mm sehr groß ausfällt und sich dadurch u.U. Probleme beim Staplerbetrieb ergeben können. Es wird deshalb die Verwendung von Rillenschienen (Ph 37) mit W-Oberbau empfohlen.

Die Einlaufweite der Spurrillen soll gem. § 13 Abs. 1 Obr-NE rund 100 mm betragen. Zum Schutz evtl. herabhängender Kupplungen sind bei allen höhengleichen Überfahrten sog. Kupplungsaufaufbleche oder -bohlen in Gleismitte zu montieren.

Bahnübergang „Feld- und Waldweg“, km 0,765

In km 0,765 der Anschlussbahn ist ein Bahnübergang zum Zweck der Kreuzung des Feld- und Waldwegs der Stadt Landsberg a. Lech herzustellen.

Es wurde der eisenbahntechnischen Prüfung die Klassifizierung des neuen BÜ als „Feld- und Waldweg“ zugrundegelegt. Dabei wird vorausgesetzt, dass alle Zufahrtsmöglichkeiten zum BÜ mittels Zeichen Z 260 (Verbot für Krafträder sowie für Kraftwagen) und Zusatzschild 1026-37 (Forstwirtschaftlicher Verkehr frei) gekennzeichnet sind.

Grundlage für die straßenverkehrlichen Erfordernisse ist der Regelplan 6 des vom BayStMWIVT herausgegebenen Leitfadens für BÜ-Schauen. Demzufolge sind mind. auf der BÜ-Befestigung die Zeichen Z 295 (Fahrbahnbegrenzung) anzubringen.

Nachdem auch zur Art des BÜ-Belags keine Angaben gemacht werden, wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass beim Einbau von Fertigteilen an beiden Enden des BÜ-Belags sogenannte Kupplungsaufaufbleche in Form eines Holzkeiles oder auf dem Belag verschraubten Bleches anzubringen sind.

Der befestigte BÜ-Bereich muss mindestens bis zur Lichtraumgrenze beiderseits des Gleises reichen.

Ein entsprechender Querschnittsplan ist vor Baubeginn über die Regierung von Oberbayern dem LfB. vorzulegen.

Aufgrund der Dammlage des Gleiskörpers im Kreuzungsbereich sowie der „Übersichtsdarstellung“ im vorgelegten Lageplan wird davon ausgegangen, dass der BÜ künftig gem. § 11 (6) EBOA gesichert werden kann (Übersicht). Dies ist nur dann möglich, wenn unter Zugrundelegung einer Geschwindigkeit der Eisenbahn von 20 km/h (s. Erläuterungsbericht S. 20, Passus „(3) Geschwindigkeit“) und des Straßenverkehrs von 10 km/h (gem. im Plan dargestellter Beschilderung) vom Sehpunkt aus die ununterbrochene Sicht auf den Schienenweg auf eine Länge von 85m gewährleistet ist.

Die Zeichen Z 274-51 (10 km/h) stehen gem. Regelplan 6 in Höhe des Sehpunktes, d.h. im konkreten Fall im Abstand von 9,0m zur Gleisachse. Sie sind deshalb näher an das Gleis heranzurücken, wobei der genaue Standort erst nach Fertigstellung der Straße in Abstimmung mit dem LfB erfolgen sollte.

Die Standorte der Andreaskreuze sowie Straßenverkehrszeichen sind in den späteren Bestandsplan M 1:1.000 einzutragen.“

Rangierwege, Verkehrswege

In Anlehnung an die aktuelle BGV D 30 (gültig ab 01.04.1998), in der die Rangierwege zugleich als Arbeitsplätze betrachtet werden, ist der Rangierweg entlang der Gleise/Weichen mindestens 1,30 m breit auszuführen. Demzufolge müssen feste Einrichtungen mindestens einen Abstand von 3,0 m zur Gleisachse aufweisen, wobei OK Rangierweg mit OK Schwelle übereinstimmen muss.

Ein entsprechender Weg ist auch im Bereich der Weiche A2 zwischen Gleis 1N und 2N anzulegen.

Dort, wo der Rangierer nur Signale übermittelt oder neben der Fahreinheit entlang geht, genügt eine Wegbreite von 1,00 m. Der Sicherheitsraum von 0,5 m ist in den Wegbreiten enthalten.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die Wegbreite außerhalb der Umgrenzung des Fahrzeugprofils beginnen muss, d.h. im Abstand von 1,65m zur Gleisachse.

Die notwendige Verbreiterung der Rangierwege bei Radien unter 250m hat gem. Anlage 5 der EBOA zu erfolgen.

Freihaltung des Lichtraumprofils

Im gesamten Gleisbereich ist das Lichtraumprofil einschließlich der Seitenräume der Linie C-D gemäß § 7 mit Anlage 2 und 5 der EBOA freizuhalten.

Demnach muss im geraden Gleis und bei Gleisbögen mit Radien über 250 m der Abstand von baulichen Anlagen, sonstigen festen Gegenständen oder Bewuchs zur Gleisachse mindestens 2,20 m betragen. Im Bereich der Radien unter 250 m sind die entspr. Zuschläge gem. Anlage 5 der EBOA zu berücksichtigen, wobei der Bemessung Güterwagen bis max. 20 m Drehzapfenabstand zugrunde zulegen sind (entsprechend Wagen der Gattung F und S).

Der freizuhaltende Raum über Schienenoberkante im nichtelektrifizierten Bereich muss mindestens 4,80 m betragen.

Wo der Gleisbereich für PKW/LKW überfahrbar hergestellt wurde, ist das freizuhaltende Lichtraumprofil mittels einer Bodenmarkierung deutlich zu kennzeichnen.

Gleisabschlüsse

Die ausreichende Dimensionierung der Gleisabschlüsse in Gleis 1S und 3S wurde nachgewiesen, wobei der Bemessung eine Geschwindigkeit von 5 km/h zugrunde gelegt wurde.

Sowohl die Grundstellung des Prellbocks, in die er nach dem Verschieben (Aufprall von Schienenfahrzeugen) wieder in seine Ausgangslage zurückgebracht werden muss, als auch das Ende des zulässigen Verschiebeweges von 1,0m ist durch Merkpfähle zu kennzeichnen. Der erforderliche Abstand darf 1,70m zur Gleisachse nicht unterschreiten.

Entwässerung (siehe auch Pkt. 2.2 wasserrechtliche Nebenbestimmungen)

Die Entwässerungsanlagen müssen die Anforderungen der Ril 836.0801 der DB AG nach einer Ableitung des zuströmenden Wassers auf kürzestem Weg (s. Ril 836.0801, Abs 1) erfüllen.

Die bauliche Ausführung hat in Anlehnung an die Ril 836.0805, Bild 1 zu erfolgen. Der Filter/Drän muss den Anforderungen der Ril 836.0803, Anhang 1 genügen.

Die vorgelegten Pläne sind hinsichtlich der Entwässerung nach den vorgenannten Kriterien zu überarbeiten.

Aufgrund der dachförmigen Ausführung des Planums ist am Fuß der Stützmauern eine Entwässerung gem. o.g. Ril 836 einzubauen (s. Querschnittspläne Nr. 25 und 30 vom 13.03.06).

Das Rohrmaterial für die Spurrillenentwässerung darf nicht aus PVC bestehen. Zugelassen sind nur Rohre aus PE oder PE-HD.

b) Maschinen-/elektrotechnische Auflagen:

Gleisfeldbeleuchtung

Die Beleuchtungsanlage im gesamten Gleisbereich ist (außer im Zuführungsgleis) gemäß Modul 954.9103 der DB AG auszuführen, wobei jedoch die Mindestbeleuchtung von 10 Lux im Freien gem. BGI 770 vom Jan. 2000 erforderlich ist. Eine entsprechende Bestätigung ist dem LfB. zur Abnahme vorzulegen.

Druckluftstation

Die Zugbildungsmaßnahmen werden lt. Antrag aufgrund fehlender Kapazitäten im Bf Kaufering innerhalb des Werkes Klausner Holz durchgeführt. Wenn eine Druckluftstation für die Bremsproben gebaut werden soll (wird seitens des LfB

empfohlen), sind hierzu sind dem LfB über die Regierung von Oberbayern vor Baubeginn folgende Unterlagen zur Prüfung vorzulegen:

- Leitungsplan mit Anschlussstellen,
- Entwässerung (automatischer Kondensatabscheider), nahe Entnahmestellen, Ölabscheider (DIN 2403),
- Kennzeichnung der Leitungstrassen (DIN 2403),
- Ausgangsfilter mit Differenzdruckmessgerät (Überwachung des Verschmutzungsgrades),
- Anschluß für Prüfmanometer,
- Technische Daten des Druckerzeugers und –behälters (Gruppe 4),
- Bedienungsanweisung, Prüfbuch,
- Druckminderventil (roter Zeiger max. 4,8 bar)

Gleistor

Bei Errichtung des Gleistores, dessen Lage aus den vorgelegten Antragsunterlagen nicht hervorgeht, sind die Anforderungen des Gewerberechts hinsichtlich Arbeitsschutz und Unfallverhütung zu beachten. Auf die Freihaltung des erweiterten Regellichtraumprofils wird besonders hingewiesen (s. auch Punkt Freihaltung des Lichtraumprofils).

c) Signaltechnische Auflagen

Bei allen Weichen ist gemäß § 8 (4) EBOA ein Grenzzeichen anzuordnen, das bei allen Weichen aufgrund des Bogeneinflusses aus $R = 190$ m einen Abstand von 3,64 m aufweisen muss (s. § 8 (4), Anl. 8 EBOA) und im Bereich des $R = 200$ m 3,62m.

An allen Weichensignalbildern ist die entsprechende Weichenummer anzuschreiben.

Am Gleistor ist sowohl auf der Torinnen- als auch auf der Toraußenseite das Schutzhaltssignal Sh 2 in Gleismitte zu montieren.

Das Ende der Gleise ist jeweils mit dem Schutzhaltssignal Sh 0 zu kennzeichnen (ausgenommen das Schutzgleis).

d) Bahnbetrieb

Für den neuen Anschluss ist eine Bedienungsanweisung aufzustellen und dem LfB spätestens vor der Abnahmeprüfung vorzulegen.

Sie muss u.a. folgendes enthalten:

- Zulässige Geschwindigkeiten in den verschiedenen Gleisen,
- Besonderheiten der Verladestellen,
- Abstellbereiche von Fahrzeugen,
- Bedienung des Gleistores,
- Vorrang/Sicherung des BÜ, sowie der höhengleichen Überfahrten,
- Lichtraum- / Sicherheitsraumeinschränkungen.

Aufgrund der umfangreichen Gleisanlagen (ca. 3620m mit 8 Weichen, Bremsprobenanlage) sowie aus dem durch die Art des Unternehmens hervorgehenden Gefährdungspotentials Eisenbahnbetrieb/Holzumschlag wird seitens des LfB die Bestellung eines EBL für unbedingt notwendig gehalten.

Spätestens zur Abnahmeprüfung der Anlagen sind der Regierung von Oberbayern zwei geeignete Personen gem. Art. 9 Abs. 1 i.V.m. Art. 12 Abs. 4 BayESG zu benennen. Näheres ergibt sich aus der Verordnung über Betriebsleiter nichtbundeseigener Eisenbahnen.

2.1.2 Eisenbahnrechtliche Hinweise insbes. für die Voraussetzungen der Eröffnung des Bahnbetriebs sind am Ende des Beschlusses angefügt.

2.2 Nebenbestimmungen zum Wasserschutz

Die Entwässerungsanlagen sind nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik auszubilden, ordnungsgemäß zu warten und ständig in funktionsfähigem Zustand zu halten.

Das in den Untergrund einzuleitende Niederschlagswasser muss frei sein von jeglichen Stoffen, die eine nachteilige bzw. nachhaltige Beeinträchtigung oder Veränderung des Grundwassers besorgen lassen. Die an die Entwässerungsanlage angeschlossenen befestigten Flächen sind ständig (auch im Winter) sauber zu halten. Regelmäßige Kontrollen und Entleerungen der Schlammfänge in der Gleisentwässerung sind sicherzustellen.

Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln zur Unterhaltung des Gleisbettes bedarf einer gesonderten Genehmigung des Amtes für Landwirtschaft und Forsten, Fürstfeldbruck.

Da für das gesamte Gebiet Frauenwald grundsätzlich Altlastenverdacht besteht, ist an den Versickerungsstellen fachlich qualifizierte Aushubüberwachung durchzuführen und gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem Landratsamt Landsberg a. Lech zu bestätigen, dass sich die Sickeranlage außerhalb von bekannten Altlasten und im Bereich von Flächen, auf denen der Altlastenverdacht ausgeräumt ist, befindet. Die genaue Lage ist im Bestandsplan

darzustellen, ebenso ist die Tiefe auf N.N. bezogen darzustellen.

Im Zuge des noch zu führenden wasserrechtlichen Verfahrens für die Entwässerung der Optionsfläche 1 ist nachzuweisen, dass das bestehende bzw. noch zur Erweiterung anstehende Versickerbecken die zusätzlichen Abflüsse aus der Gleisentwässerung schadlos aufnehmen und in den Untergrund ableiten kann.

Über die endgültige ausgeführte Entwässerung der Gleise sind umgehend nach Bauende dem Landratsamt Landsberg und dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim Bestandspläne zu übergeben.

2.3 Nebenbestimmungen zu Bodenschutz und Entsorgung von Abfällen

Vor dem Rückbau von baulichen Anlagen ist ein mit den zuständigen Fachstellen (Landratsamt Landsberg a. Lech) abgestimmtes, fachlich qualifiziertes Rückbaukonzept zu erstellen, das sich an die Anforderungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (TR LAGA) Nr. 20 - neuester Stand, sowie der Arbeitshilfe kontrollierter Rückbau/ BayLfU 2003 (AH), orientiert.

Das Rückbaukonzept mit Darstellung der Vorerkundungsergebnisse, die aus einer Vorerkundung gem. den Vorgaben der Richtlinie 880-4010 „Bautechnik, Verwertung von Altschotter“ der DB AG vom 01.02.2003 gewonnen werden, ist dem LRA Landsberg a. Lech zur Prüfung vorzulegen.

Bei sämtlichen Aushubmaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen und sonstigen bestehenden Anlagen im Bereich ehemaliger Anlagenstandorte und Bauwerkshinterfüllungen/ -anschüttungen sowie sonstigen Auffüllungen ist eine qualifizierte Aushubüberwachung durchzuführen. Die Aushubüberwachung hat sich an den einschlägigen Anforderungen der TR LAGA M 20, die Probenahme von Haufwerken hat sich an die Vorgaben des Merkblattes der LAGA PN 98 zu orientieren. Bei Bodenmaterial ist in der Regel die Fraktion < 2mm zu untersuchen.

Soweit Schadstoffe in gröberen Fraktionen gebunden sein können, sind diese in die Untersuchung einzubeziehen.

Die Vorgaben im „Rückbaukonzept der Fa. SINUS-Consult“ Projekt-Nr. 106012, vom 27.03.2006 sind verbindlich.

Die Maßnahmen sind zu dokumentieren.

Das in Haufwerken zwischengelagerte Aushubmaterial ist gegen Wind- und Wasserverfrachtung zu sichern. Die Zwischenlagerflächen sind nach Räumung in Abstimmung mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech einer Beweissicherungsuntersuchung hinsichtlich verbliebener Restbelastungen zu unterziehen.

Altgleisschotter ist entsprechend den Vorgaben des LfU-LfW-Merkblattes Nr. 3.4/2 vom August 2003 zu untersuchen und zu bewerten.

Im Zuge der Rückbau- und Aushubüberwachung sind nach Rücksprache mit den zuständigen

Fachstellen (Landratsamt Landsberg a. Lech) ggf. Beweissicherungsuntersuchungen durchzuführen, sofern signifikante Bodenkontaminationen im Aushubniveau (Aushubsohle und –böschungen) nicht ausgeschlossen werden können.

Eine verbindliche Beweissicherungspflicht besteht im Bereich der Altlastenflächen V 10 und V 15 und soweit betroffen V 39 (siehe Gutachten der Fa. HPC GmbH v. 10.08.00 und 04.10.99). Verwertungs- und Entsorgungsmaßnahmen von Bodenaushub und Bauschutt sind nach Vorlage der Ergebnisse der Aushub- und Rücküberwachung mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech abzustimmen.

Verwertungsmaßnahmen innerhalb und im Umfeld des Baufeldes sind grundsätzlich bei Einhaltung des Zuordnungswertes Z 0 nach TR LAGA M 20 bzw. bis zur Einbauklasse Z 0 zulässig. Ausnahmen hiervon sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem LRA Landsberg a. Lech abzustimmen.

Name, Adresse und Erreichbarkeit des mit den Überwachungen beauftragten Sachverständigen sowie der Beginn der Arbeiten ist dem LRA Landsberg a. Lech mind. eine Woche vorher mitzuteilen.

Sämtliche Verwertungsmaßnahmen von Aushubmaterialien sind entsprechend den Vorgaben der TR LAGA M 20, Nr. II 1.2.4 sowie 1.4.4 zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem LRA Landsberg a. Lech nach Abschluss der Maßnahme vorzulegen. Die einschlägigen Nachweispflichten bzgl. Verwertungs- und Entsorgungsmaßnahmen sind zu beachten (NachwV vom 17.06.2002, BGBl Jg.2002 Teil 1 Nr. 44, S. 2374). Bei Feststellung von Auffälligkeiten bei Aushubüberwachung ist das LRA Landsberg a. Lech zu informieren, ggf. ist das weitere Vorgehen abzustimmen.

Soweit bei Errichtung oder Betrieb der Gleisanlage Altablagerungen tangiert werden oder mit kontaminierten Material umgegangen wird, sind außerdem die Maßgaben und Bedingungen der folgend aufgeführten Fachbehörden zu beachten:

Landesamt für Umwelt,
Wasserwirtschaftsamt Weilheim,
Gesundheitsamt Landsberg a. Lech,
Regierung von Oberbayern, Gewerbeaufsicht
Tiefbau-Berufsgenossenschaft.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind die in den Berufsgenossenschaftlichen Regeln „Kontaminierte Bereiche“ – BGR 128 – und die in den Technischen Regeln für Gefahrstoffe – TRGS 524 „Sanierung und Arbeiten in kontaminierten Bereichen“ zusammengefassten Arbeitsschutzmaßnahmen zu treffen.

Die Baumaßnahmen sind so zu planen und durchzuführen, dass ggf. migrierende Deponiegase benachbarter Altablagerungen die bei den Baumaßnahmen Beschäftigten nicht gefährden können.

Soweit Altablagerungen bereits mit Oberflächenabdichtungssystem versehen wurden, ist bei den Baumaßnahmen darauf zu achten, dass diese nicht beschädigt werden.

Die Baumaßnahmen sind so durchzuführen, dass ggf. notwendig werdende Sanierungsmaßnahmen an den Altablagerungen nicht behindert werden.

Die beim randlichen Anschneiden von Altablagerungen und beim Gleisbau anfallenden Abfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

Die beim Betrieb der Eisenbahninfrastruktur anfallenden Abfälle sind zu sammeln und ordnungsgemäß entsprechend der gültigen Vorschriften zu entsorgen.

2.4 Nebenbestimmungen Immissionsschutz

Baubedingte Auswirkungen:

Schädliche Umwelteinwirkungen auf die Umgebung durch Baulärm während der Bauzeit sind zu verhindern. Schädlich sind Einwirkungen dann, wenn sie die in den allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (Bundesanzeiger Nr. 160) festgelegten Immissionsrichtwerte überschreiten. Außerdem ist die 32.Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (32.BImSchV, Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29.08.2002 (BGBl. S. 3478) zu beachten. Baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen weit möglichst zu reduzieren.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Lärm:

Die Anschlussbahn ist in schalltechnischer Hinsicht antragsgemäß sowie dem Stand der Technik zur Lärminderung entsprechend zu errichten, zu betreiben und zu warten. Die schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung der Fa. Müller-BBM vom 29.03.06 (Bericht Nr. M 65 009/11) sowie die ergänzende Untersuchung vom 10.04.06 (Notiz Nr. M65 009/13) sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

Es gelten die Bestimmungen der TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz) i.d.F. vom 26.08.1998 (GMBI. 1998 S. 503 ff.).

Die Beurteilungspegel aller durch den Betrieb der Anschlussbahn hervorgerufenen Geräusche dürfen an den nachfolgend bezeichneten, maßgeblichen Immissionsorten (= Immissionsorte IP1, IP2, IP3, IP13 der schalltechnischen Untersuchung der Fa. Müller-BBM vom 29.03./10.04.06) die nachfolgend angegebenen reduzierten Immissionsrichtwerte nicht überschreiten.

IP-Nr.	Immissionsort	Gebietsart	Reduz.Immissions- Richtwert in dB(A) - tags	Red.IRW in dB(A) nachts
IP1	Wohnhaus, Kauferinger Str. 16a, Igling, Südfassade, 1.OG	WR	30	15
IP2	Wohnhaus, Bahnhofstr. 72, Kaufering, Westfassade, 1.OG	WR	35	15
IP3	Montessorischule, Fl.Nr.2045/33, 2045/34, Gemarkung Kaufering, Westfassade, 2. OG	GB	40	40
IP13	Welfenkaserne, Ostfassade, 2.OG	MI	40	25

WR = Wohnraum;

GB = Gemeinbedarfsfläche;

Reduzierte Immissionsrichtwerte: = um 20 (15) dB (A) reduziert;

Montessorischule nachts: mangels Wohnnutzung kein erhöhter Schutzbedarf.

Als Tagzeit gilt die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr und als Nachtzeit die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Maßgebend für die Beurteilung in der Nachtzeit ist die volle Stunde mit dem höchsten Beurteilungspegel.

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen ferner an den vorgenannten Immissionsorten, die nicht reduzierten Immissionsrichtwerte für die jeweilige Gebietsart:

- 50 dB(A) tags und 35 dB (A) nachts im WR,

- 55 dB(A) tags und nachts für die Montessorischule in der Gemeinbedarfsfläche,

- sowie 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts im MI -

am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Das in der schalltechnischen Untersuchung der Fa. Müller-BBM vom 29.03.06 und der ergänzenden Untersuchung vom 10.04.06 zugrunde gelegte Betriebskonzept (siehe Erläuterungsbericht S. 20) der Anschlussbahn für die Betriebsabschnitte 1 (Zuführungsgleis) und 2 (Verladegleis) ist Inhalt dieses Beschlusses und damit einzuhalten;

dies gilt insbesondere für folgende Vorgaben:

- Das Verkehrsaufkommen umfasst maximal die in dem – (den schalltechnischen Untersuchungen zugrunde liegenden) - Betriebskonzept festgelegten Fahrten.
- Die maximal zulässige Geschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- Von der Fa. KHB werden Rangier- und Zugbildungsfahrten nur im Bereich des Verladegleises getätigt.
- Das Zuführungsgleis darf nur in der Tagzeit (6.00 bis 22.00 Uhr) betrieben werden. Das Verladegleis darf in der Tagzeit (6.00 bis 22.00 Uhr) und in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) betrieben werden; in der Nachtzeit sind jedoch nur Verschiebearbeiten mit Hilfe einer Zugmaschine (Unimog) in beantragtem Umfang zulässig.

Das Auftreten von Kurvenquietschen ist durch geeignete, dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen (Kurvenschmierung) zu vermeiden bzw. zu minimieren.

2.5 Nebenbestimmungen zum Naturschutz und Umweltschutz

Der landschaftspflegerische Begleitplan ist bis 01.10.2007 um die Ausgleichsflächen zu ergänzen. Die Ergänzung ist der Regierung von Oberbayern vorzulegen. Dabei sind die erforderlichen Ausgleichsflächen dem jeweiligen Eingriff direkt zuzuordnen.

Die Maßnahmen und die Entwicklungsziele auf den Ausgleichsflächen sind zu beschreiben und darzustellen.

Die Kompensationsfläche ist zur Sicherstellung der Aufforstung bis 01.10.2007 flurnummergenau zu benennen. Die Fa. KHB hat sich hierzu rechtzeitig mit der Unteren Naturschutzbehörde (LRA LL) in Verbindung zu setzen.

Die Ersatzaufforstungen sollen im Einvernehmen mit der unteren Forstbehörde (ALF Fürstenfeldbruck) und den Eigentümern mit standortgemäßen Baumarten vorgenommen werden. Das waldbauliche Vorgehen soll mit den Beteiligten abgestimmt werden, insbesondere bezüglich der einzuhaltenden Grenzabstände, der Baumarten und der erforderlichen Pflanzenzahlen.

2.6 Nebenbestimmungen zur Bauausführung auf dem Gebiet der Deutschen Bahn AG

Vom Bauherrn sind die nachfolgenden Regelungen über Sicherungsmaßnahmen und Unfallverhütung selbst zu beachten und in den Vertrag mit dem Bauausführenden aufzunehmen:

Es sind alle Vorkehrungen (Absperr- und Sicherungsmaßnahmen) zu treffen, die notwendig sind, um Personen- und Sachschäden zu vermeiden.

Es sind Leistungen auszuführen, bei denen sich das Betreten des Gleisbereichs nicht vermeiden lässt, so sind zum Schutz der Beschäftigten und des Bahnbetriebs Sicherungsposten aufzustellen. Nur in deren Anwesenheit darf der Gefahrenbereich betreten oder im Gefahrenbereich der Gleise gearbeitet und die Gleisanlagen überschritten werden.

Die gesamte Sicherungsleistung (Sicherungsposten und Sicherungsaufsicht) ist durch ein zugelassenes Bewachungsunternehmen zur Verfügung zu stellen. Die Anschriften dieser Bewachungsunternehmen können auf Anfrage mitgeteilt werden. Einsatzstelle und Anzahl der erforderlichen Sicherungsposten regelt die Sicherungsaufsicht des Bewachungsunternehmens unter Mitwirkung des Sicherungsüberwacher und des zuständigen Netzbezirkes (1. Bezirksleiter Fahrbahn) unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften. Die Sicherungsaufsichtskraft erstellt jeweils den Sicherungsplan. Die Sicherungsüberwachung ist von einem Berechtigten wahrzunehmen.

Alle erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Sicherung gegen Gefahren aus der Arbeit und des Eisenbahnbetriebes bei Arbeiten im Gleisbereich sind nach den Unfallverhütungsvorschriften der Eisenbahnunfallkasse (EUK) sowie der Ril 132.0118 der Deutschen Bahn AG und der für bauausführende Betriebe geltenden Bestimmungen der für sie zuständigen Unfallversicherungsträger ohne besondere Aufforderung und auf Kosten des Vorhabensträgers zu treffen.

Die auf dem Gebiet der Deutschen Bahn AG tätigen Personen sind jeweils vor Aufnahme ihrer Arbeit so zu unterweisen, dass sie über die nach Lage der Dinge in Betracht kommenden Unfallgefahren des Eisenbahnbetriebes und über die Schutzmaßnahmen hinreichend unterrichtet sind. Es ist bei Gleisen, die von Eisenbahnfahrzeugen befahren werden können, dafür zu sorgen, dass Bauteile, Baugeräte, Gerüste und dgl. in den freizuhaltenden Raum nicht hineinragen und dass ein solches Hineinragen auch nicht durch Verschiebungen oder in anderer Weise unbeabsichtigt eintreten kann. Freizuhalten ist der Raum nach GUV-V D33, § 9 mit Anhang 1.

Die auf dem Gebiet der Deutschen Bahn AG tätigen Personen, sind anzuhalten, die Anweisung der Bauüberwachung und Sicherungsüberwachung sowie die Anweisungen der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (Netzbezirk) und des Sicherungspersonals zu befolgen. Zuwiderhandelnde sind sofort von der Baustelle zu entfernen.

Eine Deutsche Bahn AG - Fachkraft (oder bei der DB AG zugelassene Fachkraft) ist für die betrieblichen und oberbautechnischen Belange auf eigene Kosten zu bestellen. Diese hat während der Arbeiten die Aufgaben der Bauüberwachung seitens der DB AG zu übernehmen. Von der Baustelle aus muss die Möglichkeit bestehen, die zuständige Organisationseinheit der DB Netz AG (Vorgehensweise wird vom Netzbezirk erläutert) telefonisch zu verständigen.

Entsprechende Telefonnummern sind auf der Baustelle sichtbar vorzuhalten.

Hinweise am Ende dieses Bescheides.

3. Vorbehalt

Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

II.

Die Einwendungen der privaten Einwendungsführer und des Bund Naturschutzes in Bayern e.V. werden, soweit ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabensträgerin, durch Planänderungen oder durch Nebenbestimmungen dieses Beschlusses Rechnung getragen wurde, zurückgewiesen.

III.

Die Klausner Holz Bayern GmbH hat die Kosten dieses Verfahrens zu tragen.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden Kosten in Höhe von 20.919,21 EUR erhoben (Verwaltungsgebühr 18.652,21 EUR und Auslagen 2.267,00 EUR für die eisenbahntechnische Vorhabensprüfung durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB).

Gründe:

A. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus § 18 AEG i.V.m. § 1, 23 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen vom 22.12.1998 (GVBl. S. 1025).

B. Verfahren und Einwendungen

1. Die Fa. Klausner Holz Bayern GmbH, im weiteren Fa. KHB genannt, beantragte mit Schreiben vom 13.09.2006, vollständig mit Schreiben vom 16.10.2006, den Plan für die Reaktivierung und den Ausbau eines Gleisanschlusses des nichtöffentlichen Verkehrs in Landsberg a. Lech, angeschlossen am Bahnhof Kaufering an die DB Netz AG, festzustellen.
2. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen Regierung von Oberbayern in der Stadt Landsberg a. Lech vom 07.11.2006 bis einschließlich 13.12.2006

(Bekanntmachung des Termins im Landsberger Tagblatt am 07.11.2006), in der Gemeinde. Kaufering vom 09.11.2006 bis einschließlich bis 11.12.2006 (Bekanntmachung des Termins im Landsberger Tagblatt am 07.11.2006) und der Verwaltungsgemeinschaft Igling vom 10.11.2006 bis einschließlich 13.12.2006 (Bekanntmachung ab 31.10. bis 18.12.2006 an der Amtstafel der VG Igling) während der Sprechzeiten zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt.

3. Der Antrag wurde den beteiligten Trägern öffentlicher Belange sowie den in ihren satzungsgemäßen Aufgaben berührten anerkannten Naturschutzvereinen zur Stellungnahme zugeleitet.
4. Innerhalb der gegebenen Äußerungsfrist bzw. innerhalb der Frist nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG gingen Schreiben des Bundes Naturschutz sowie von Privatpersonen ein, die als Einwendungen zu werten waren.
5. Die KHB reichte mit Schreiben vom 23.04.2007 einen Änderungsantrag bezüglich des Entwässerungssystems der Gleisanlagen im Werkbereich ein. Dieser Änderungsantrag wurde dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB), dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem LRA Landsberg a. Lech zur Prüfung übersandt. Eine erneute Planauslegung erfolgte nicht.
6. Der Termin zur Erörterung der erhobenen Einwendungen wurde für Dienstag, 08.05.2007, um 10.00 Uhr im Sitzungssaal der Stadtverwaltung Landsberg a. Lech festgesetzt.
7. Der Erörterungstermin wurde in der Stadt Landsberg a. Lech und den Gemeinden Kaufering und Igling ortsüblich bekannt gegeben (Stadt Landsberg: veröffentlicht im Landsberger Tagblatt am 23.04.2007, Gemeinde Kaufering: ausgehängt an den Amtstafeln vom 24.04.07 bis 23.05.07, VG Igling: ausgehängt an den Amtstafeln ab 17.04.2007).
8. Die Einwendungsführer und die betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden zu dem Termin mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 18.04.2007 geladen.
9. Der Erörterungstermin wurde am 08.05.2007 durchgeführt.
10. Im Erörterungstermin bekräftigten die anwesenden Einwendungsführer ihre Einwendungen erneut. Zwei Einwendungsführer, die zum Erörterungstermin nicht erschienen waren, betonten in einem nachgereichten Schreiben vom 20.05.2007, dass sie ihre Einwende voll inhaltlich aufrecht erhalten.

Vier Einwendungsführer ließen sich durch einen weiteren Einwendungsführer vertreten (Vollmachten lagen vor oder wurden nachgereicht).

Die Stadt Landsberg a. Lech forderte den Erhalt der höhengleichen Kreuzung mit Wirtschaftsweg bei km 0,765. Dies sollte Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses sein.

Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim äußerte sich dahingehend, zum Änderungsantrag vom 23.04.2007 noch weitere Unterlagen zu benötigen.

11. Die Fa. KHB reichte am 09.05.2007 die ergänzenden Planunterlagen zur Wasserentsorgung und zur Schaffung eines höhengleichen Bahnübergangs nach. Am 24.05.07 reichte die Fa. KHB beim LfB die von diesem geforderten korrigierten Querprofile und Höhenpläne direkt ein.

12. Die Änderungsanträge zur Wasserentsorgung und für den Bahnübergang wurden dem LfB, dem Wasserwirtschaftsamt Weilheim und dem LRA Landsberg a. Lech zur Prüfung übersandt. Der Bund Naturschutz erhielt die Anträge ebenfalls zur Stellungnahme.
Eine erneute Planauslegung erfolgte nicht.

C. Planrechtfertigung – planerische und verkehrliche Würdigung und Abwägung

Die Abwicklung eines möglichst hohen Güterverkehrsanteils mittels der Eisenbahn ist verkehrspolitische Zielsetzung im Freistaat Bayern, in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union.

Gerade bei größeren Transportmengen ist der Schienenverkehr dem LKW-Verkehr durch eine vielfach höhere Kapazität pro Transporteinheit überlegen. Die Anzahl der Fahrten kann dadurch entscheidend verringert werden, was vor allem die Lärm- und Abgasbelastung der an den Transportwegen ansässigen Bevölkerung vermindert.

Aus diesem Grund liegt der Bau von Anlagen des Eisenbahngüterverkehrs allgemein im öffentlichen Interesse.

Die Planrechtfertigung des konkreten Vorhabens wurde von der Antragstellerin im Erläuterungsbericht ausführlich erbracht.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen nach eingehender Überprüfung an und macht sie zur Grundlage ihrer Entscheidung.

D. Auswirkungen des Vorhabens, Berücksichtigung öffentlicher Belange

Allgemeines

Der Planfeststellungsantrag umfasst die Reaktivierung und den Ausbau eines Gleisanschlusses (ein bis drei Gleise) von km 0,000 bis km 2,146, sowie einer gesamten Gleislänge von 3.800 m.

Grundstücke

Die Antragstellerin hat versichert, dass ihr die für den Bau der Anlage benötigten Grundstücke zur Verfügung stehen (teils Eigentum, teils durch Miete oder Pacht). Über die Inanspruchnahme fremder Grundstücke braucht nicht in der Planfeststellung entschieden zu werden.

Umweltauswirkungen des Vorhabens

Eine Umweltverträglichkeitsstudie vom 10.07.2006 wurde von der Antragstellerin den Antragsunterlagen beigelegt.

Eine gesonderte Prüfung des Vorhabens nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist nicht erforderlich. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG war unter

Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien nicht erforderlich, da mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinn des § 3c Abs. 1 UVPG nicht zu rechnen ist.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich bei der Genehmigung des Vorhabens auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Vorhabensträgerin sowie auf die Stellungnahme des Landratsamts Landsberg a. Lech als zuständiger Umweltbehörde.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen der Feststellung der Pläne nicht entgegen, soweit die Nebenbestimmungen unter I.2.3 und I.2.5 dieses Beschlusses eingehalten werden.

Eisenbahnrecht

Die eisenbahnrechtlichen Nebenbestimmungen werden zur Einhaltung der bautechnischen Standards und zur Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung angeordnet.

Natur- und Landschaftsschutz

Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinn von Art. 6 Abs. 1 des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG).

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß Art. 6a Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 BayNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Die vorliegende Planung ist mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech als unterer Naturschutzbehörde abgestimmt, welches auch bei der Ausführung zu beteiligen ist. Die angeordneten Nebenbestimmungen dienen der Umsetzung der naturschutzfachlichen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen.

Flächennutzungsplan, Bauplanungsrecht und Bauordnungsrecht

Der Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Landsberg a. Lech ist seit dem 10. August 2001 rechtsgültig.

Im Bereich des Plangebietes liegt eine am 30.06.2006 rechtsgültig gewordene 20. Änderung des Flächennutzungsplanes mit Landschaftsplan vor, die die ursprüngliche 17. Änderung des Flächennutzungsplanes vom 23.09.2005 aufhebt.

Die Fläche der Eisenbahn-Infrastruktur wird in der Änderungsdarstellung des Flächennutzungsplanes nachrichtlich übernommen.

Auch im Bebauungsplan mit Grünordnungsplan „Gewerbegebiet- und Industriepark Frauenwald III“ (in Kraft getreten am 30.06.2006) werden die Flächen für die Eisenbahninfrastruktur nachrichtlich dargestellt, jedoch nicht beplant.

Separate Emissionskontingente für den Schienenverkehr wurden nicht ausgewiesen.

Das Vorhaben ist unter bauplanungsrechtlichen Gesichtspunkten zulässig.

Es fügt sich in die nähere Umgebung ein.

Immissionsschutz

Die von der Bahnanlage ausgehenden Schienenverkehrsgeräusche führen zu keinen unzulässigen Schalleinwirkungen an Wohngebäuden. Das schalltechnische Gutachten der Müller-BBM GmbH ermittelt eine Unterschreitung der Immissionsrichtwerte an den nächstgelegenen Wohngebäuden von 20 dB (A) oder mehr, auch zur Nachtzeit, mindestens aber um 15 dB / A. Zweifel am Gutachten ergaben sich im Verfahren nicht.

Ausgehend von dem beantragten Betriebskonzept ist die Anschlussbahn somit als irrelevant i.S. der TA Lärm zu beurteilen und trägt nicht maßgeblich zu den Geräuschemissionen an den untersuchten Immissionsorten bei. Auch die zu erwartenden kurzfristigen Geräuschspitzen halten die Anforderungen der TA Lärm ein.

Eine nähere Betrachtung der Lärmvorbelastung durch die umliegenden Gewerbe – und Industriebetriebe, - einschließlich des mit oben genannten Bebauungsplan geplanten Gewerbe- und Industrieparks – war deshalb im Rahmen der verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich und umgekehrt konnte im o.g. Bebauungsplan auf das Vorhalten von Lärmkontingenten für die Anschlussbahn verzichtet werden.

Bei Einhaltung der unter I.2.4 dieses Beschlusses wird die Anschlussbahn so gestaltet, dass die Vorgabe des Bebauungsplanes „kein zu berücksichtigender Lärmbeitrag durch die Anschlussbahn und damit keine Erfordernis separater Emissionskontingente für den Schienenverkehr“ erfüllt wird.

Wasser- und Bodenschutz

Meldepflichten gegenüber den zuständigen Behörden bei Unfällen im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ergeben sich aus dem geltenden Umweltrecht. Dies gilt sowohl für die Bauzeit als auch für den Betrieb der Gleisanlage.

Bahnübergang

Die von der Stadt Landsberg a. Lech in ihrer Stellungnahme vom 07.12.2006 geforderte und im Erörterungstermin 08.05.2007 nochmals bekräftigte Forderung der Einrichtung einer höhengleichen Kreuzung mit Wirtschaftsweg (Feld- und Waldweg) bei km 0,765 wurde von der Fa. KHB in die

Planung aufgenommen. Die Unterlagen wurden am 10.05.2007 der Regierung von Oberbayern vorgelegt; sie sind Gegenstand der Planfeststellung.

E. Würdigung der Einwendungen

Würdigung von Einwendungen im Detail

Vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. Fachabteilung München und von Anwohnern, Grundstückseigentümern und Mietern in der Gemeinde Kaufering und der Stadt Landsberg a. Lech wurden Einwendungen erhoben. In Verhandlungen der Antragstellerin mit den Einwendungsführern über Zusagen und Änderungen konnte den Einwendungen nicht entsprochen werden. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Einwende Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz wendet sich gegen die Planfeststellung des Gleisanschlusses als integrativen Bestandteil der abgelehnten Gesamtplanung des Großsägewerks der Fa. KHB. Die Ablehnung des Großsägewerkes umfasst die Ablehnung aller damit verbundenen Teilmaßnahmen. Der Bund Naturschutz verweist dabei auf seine Stellungnahmen zum Bauvorhaben des Sägewerks.

Hierzu wird folgendes festgestellt:

Das Bauvorhaben Sägewerk KHB im Industriegebiet Frauenwald ist nicht Gegenstand des hier im Planfeststellungsbeschluss behandelten Verfahrens. Der allgemeiner Bezug auf die dort geführten Stellungnahmen kann dem Verfahren Planfeststellung Gleisanschluss nicht zugeordnet werden.

Wie unter Punkt C des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt wurde, ist gerade bei größeren Transportmengen der Schienenverkehr dem LKW-Verkehr durch eine vielfach höhere Kapazität pro Transporteinheit überlegen. Die Anzahl der Fahrten kann dadurch entscheidend verringert werden, was vor allem die Lärm- und Abgasbelastung der an den Transportwegen ansässigen Bevölkerung vermindert.

Diese Argumentation pro Bahn wird vom Bund Naturschutz in seinem Schreiben vom 12.12.2006 selbst eingebracht.

Einwendungen Anwohner Bahnhof Kaufering;

(Anwesen in der Iglinger Straße und in der Bahnhofstraße in Kaufering):

Es handelt sich bei allen privaten Einwendern um Bewohner, bzw. Eigentümer und Miteigentümern von Grundstücken an der Iglinger Straße und an der Bahnhofstraße in Kaufering.

Diese Straßen liegen am Bahnhof Kaufering, nahe dem künftigen Anschluss des Gleises der KHB. Dieses Gleis wird mit einer Anschlussweiche an das Hauptgleis 6 im Bahnhof Kaufering angeschlossen.

Die Einwender(innen) gehören drei verschiedenen Grundstücken an. Sie werden im weiteren Verlauf als Einwender Nr. 1a, Nr. 1b, Nr. 1c, Nr. 2 a und Nr. 2b und Nr. 3a und 3b bezeichnet (Zuordnung siehe beiliegende Liste am Ende des Bescheides).

Nr. 2a und 2b (Schreiben vom 21.12.2006) haben gleichlautende Einwendungen erhoben; ebenso haben Nr. 3a und 3b (Schreiben vom 20.12.2006) gleichlautende Einwendungen erhoben; gleiches gilt für Nr. 1b und Nr. 1c (21.12.2006), Nr. 1a hat Einwendungen nur für sich erhoben (Schreiben vom 19.12.2006).

Die Einwende der Anwohner lassen sich in folgende Interessengruppen einteilen:

a) Einwende gegen die zu erwartende höhere Lärmbelastigung.

Die Einwender Nr. 1a, 1b, 1c, 2a, 2b und 3a, 3 b wenden ein, die Geräuschimmissionen durch den Gleisanschluss der Fa. Klausner seien für die benachbarte Wohnbebauung zu hoch.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Die Fa. KHB hat in der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung nachgewiesen, dass bei dem Betriebskonzept, das Grundlage des Antrags ist, der Lärmbeitrag der Anschlussbahn an den betrachteten Immissionsorten bezogen auf die jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm vernachlässigbar ist, da die jeweiligen Immissionsrichtwerte i.d.R. um 20 dB(A) und mehr, mindestens aber um 15 dB(A) unterschritten werden. Die Wohngebiete wurden im Sinne einer „worst-case-Betrachtung“ dem planungsrechtlichen Bereich Wohngebiet (WR) zugeordnet. Dies gilt für die Häuser aller Einwendungsführer in der Iglinger Straße und Bahnhofsstraße in Kaufering, die dem Messort IP 2 zugeordnet wurden. Die Einwendungsführer sind von der Lage ihres Grundstücks vergleichbar oder besser gestellt als der Messort IP2. Wenn die Lärmbelastigung an diesem Messort vernachlässigbar ist, so gilt dies auch für vergleichbare und größere Entfernung.

Die Einhaltung der Messwerte an den Messpunkten ist durch die Auflagen unter 2.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses festgeschrieben.

b) Einwende gegen die Richtigkeit des vorgelegten Schallgutachtens.

§ 41 BImSchG und die 16. BImSchV seien nach Ansicht der Einwender Nr. 2a und Nr. 2b in den Schallgutachten der Antragstellerin zur Grundlage gemacht worden. Dies sei ein falscher Ausgangspunkt der Antragsunterlagen.

Hierzu ist festzustellen:

Die Anschlussbahn wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und in der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung der Fa. Müller-BBM als nichtöffentlicher (privater) Gleisanschluss beurteilt; der Gleisanschluss wurde als Anlagenteil der Fa. KHB (Anlage nach § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG) betrachtet und nach TA Lärm beurteilt. Entgegen der Ansicht der Einwendungsführer war somit zu keinem Zeitpunkt von einem öffentlichen Eisenbahnanschluss nach § 41 BImSchG ausgegangen worden, der nach der 16. BImSchV zu beurteilen wäre.

Die Einwender Nr. 1a, 2a, 2b bringen vor, die Gesamtbelastungen durch die Werksanlagen der Fa. Klausner einschließlich Gleisanschluss seien nicht hinreichend berücksichtigt worden.

Bereits im Verfahren zur Baugenehmigung der Fa. KHB habe der Bayer. Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 31.10.2005 die Genehmigung vorläufig außer Vollzug gesetzt, da insbesondere der Gleisanschluss nicht richtig behandelt wurde. Auch im Verfahren Aufstellung Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriepark Frauenwald“ sei die Frage des Lärmschutzes bezüglich des Gleisanschlusses ausführlich diskutiert worden.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Da der Lärmbeitrag der Anschlussbahn an den maßgeblichen Immissionsorten - und damit auch an den Wohnorten der Einwendungsführer - i.S. der TA Lärm als irrelevant beurteilt wurde, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auch keine nähere Betrachtung der Lärmvorbelastung durch die umliegenden Gewerbe- und Industriebetriebe und den in Kraft getretenen Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriepark Frauenwald III“ einschließlich der auf der Grundlage des Bebauungsplanes bereits erteilten Genehmigungen für das Säge-, Hobel-, und Heizkraftwerk der Fa. KHB durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich.

Das Bebauungsplanverfahren Frauenwald und die Baugenehmigungsverfahren für das Säge- und Hobelwerk der Fa. KHB sind bestandskräftig abgeschlossen.

Der Einwender Nr. 1a bringt vor, die Gutachten enthielten keine Angaben über den Ort des Auftretens der kurzzeitigen Geräuschspitzen noch über ihre Dauer.

Hierzu ist festzustellen:

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde auch eine Spitzenpegelbetrachtung durchgeführt. Der angesetzte Schallleistungspegel von 115 dB(A) ist aus fachlicher Sicht ausreichend. Die bei der Spitzenpegeluntersuchung zugrunde gelegten Emissionspositionen sind aus dem Lageplan im Anhang A auf Seite 3 der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11 des Ordners Planunterlagen) konkret ersichtlich. Die zu erwartenden kurzzeitigen Geräuschspitzen halten an allen untersuchten Immissionsorten und somit auch an den Wohnhäusern der Einwendungsführer die Anforderungen der TA Lärm ein.

Der Einwender Nr. 1a macht geltend, der maximale Schallleistungspegel einer Diesellok läge bei Anfahrt bei 120 dB(A); die gesamte Ausbaustrecke sei als Anfahrtstrecke zu sehen, da die Diesellok die gesamte Strecke braucht um einen Güterzug mit 500 m Länge in Fahrt zu bringen. Außerdem liege die Ausbaustrecke in der Hauptwindrichtung zu dem betroffenen Wohngebiet; so sei nicht nur kurzfristig ein Lärmpegel bis 120 dB(A) zu erwarten.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Der erhöhte Anfahrpegel der Diesel-Rangierloks auf dem Verladegleis wurde berücksichtigt. Nach den Untersuchungen liegt der maximale Schallleistungspegel bei Anfahrt oder bei hoher Drehzahl bei 105 bis 110 dB(A), in Ausnahmefällen bei 115 dB(A).

Die nach Schall 03 ermittelten Beurteilungspegel berücksichtigen bereits den Fall, dass der Wind von der Lärmquelle zum Immissionsort weht, oder dass Temperaturinversionen immissionsverstärkend wirken

Die Einwender Nr. 1a und Nr. 2a und Nr. 2b behaupten die Anwendung der Schall 03 (bei 2a und 2 b Akustik 3 genannt) sei fehlerhaft. Sie bilde nicht die tatsächliche Lärmentwicklung ab, da es sich hier nicht um eine öffentliche Eisenbahnstrecke, sondern um Anlagenlärm handele. Außerdem sei sie veraltet.

Hierzu ist festzustellen:

Wie bereits oben ausgeführt ist der Gleisanschluss als Anlagenteil der Fa. KHB (Anlage nach § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG) zu betrachten und demnach nach TA Lärm zu beurteilen. Die Fachschrift „Schall 03“, erstellt 1990 von der damaligen Deutschen Bundesbahn ist aber in der TA Lärm als Berechnungsrichtlinie für Schienenverkehrslärm genannt.

Eine neuere Version liegt nicht vor. Die Heranziehung der Schall 03 ist daher nicht zu beanstanden.

Die Einwender Nr. 2a und Nr. 2b beanstanden, die TA Lärm würde insoweit fehlerhaft im Gutachten angewendet worden sein, als davon ausgegangen wird, im Bahnhof Kaufering trete eine Vermischung der Züge der Antragstellerin mit dem öffentlichen Verkehr ein. Diese Annahme verkenne den Betriebsablauf am Bf Kaufering.

Hierzu ist festzustellen:

Außerhalb des Planfeststellungsbereichs, d.h. ab der Einfahrt in öffentlichen Gleisbereich im Bahnhof Kaufering ist mit der An- und Abfahrt der Güterzüge und Loks der Fa. KHB verbundene Lärm nach Ziff. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm zu beurteilen. Dies bedeutet: „Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentliche Verkehrsflächen sollen in einem Abstand von bis zu 500 m zum Betriebsgrundstück... soweit wie möglich vermindert werden, ... soweit keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist.“

Eine Vermischung mit dem weiteren Eisenbahnverkehr ist bereits dann gegeben, wenn auf dem öffentlichen Gleisen im Bereich des Bahnhofs weitere Züge fahren. Dabei ist unerheblich, ob die Zugfahrten gleichzeitig oder nacheinander erfolgen.

Im Übrigen ist es der Regierung von Oberbayern verwehrt, über die Zulässigkeit von Zug- und Rangierfahrten im bestehenden DB-Bahnhof Kaufering zu entscheiden. Die Bahnhofsanlagen genießen Bestandsschutz und können mit zugelassenen Schienenfahrzeugen beliebig befahren werden.

Einwender Nr. 1a beantragt die Einholung eines unabhängigen Sachverständigen-Lärmgutachtens.

Hierzu ist festzustellen:

Die Gutachten der Fa. Müller BBM, die von der Antragstellerin vorgelegt wurden, sind fachlich nicht zu beanstanden.

Substantiierte Gründe, weshalb das vorgelegte Gutachten inhaltlich nicht richtig sei, wurden von den Einwendern nicht vorgetragen.

Die Einholung eines weiteren Gutachtens war daher nicht veranlasst.

Einwender Nr. 2a und 2b beantragen die Zuziehung der im Baugenehmigungsverfahren der KHB und im Bebauungsplan Frauenwald durch die Rechtsanwälte Wendler/ Tremml vorgelegten Sachverständigenäußerungen des Gutachters Steger und eine nachvollziehbare Berechnung des Betriebslärms der Fa. KHB einschließlich des Eisenbahnbetriebes.

Außerdem beantragen sie die Zuziehung aller anderen Sachvorträge und Unterlagen der Rechtsanwälte Wendler/ Tremml zum Baugenehmigungsverfahren der KHB, Immissionsschutzrechtlichen Verfahren der KHB - Betrieb eines Heizkraftwerkes und zum Bebauungsplan Frauenwald, sowie die Zuziehung aller sonstigen Unterlagen dieser beiden Verfahren.

Hierzu ist festzustellen:

Von den Einwendern wurde nicht dargelegt, in wie weit Stellungnahmen und Gutachten und sonstigen Unterlagen, die in anderen Verwaltungsverfahren, nämlich in dem Bebauungsplansplanverfahren Frauenwald, in dem Baugenehmigungsverfahren bezüglich des Sägewerks und in dem immissionsschutzrechtlichen Verfahren zum Betrieb eines Heizkraftwerkes entscheidungserheblich gewesen sein können, einen sachlichen Bezug zu dem vorliegend beantragten Vorhaben haben. Diese Stellungnahmen und Gutachten beziehen sich auf andere Verfahrensgegenstände, und nicht auf das gegenständliche Vorhaben. Soweit es um Lärmimmissionen im Zusammenhang mit dem Antragsgegenstand geht, liegt der Planfeststellungsbehörde ein Gutachten der Antragstellerin vor. Eine Neuberechnung ist, wie bereits bei dem von Einwender Nr. 1a geforderten Gutachten nicht notwendig.

Die Einsichtnahme von Stellungnahmen und Aktenunterlagen aus anderen Verfahren durch die Planfeststellungsbehörde war nicht veranlasst.

c) Weitere Einwende zum Schallschutz:

Die Einwender Nr. 1a, Nr. 1b, Nr. 1c und Nr. 2a und Nr. 2b wenden sich gegen die Nutzung der Verladegleise zur Nachtzeit (22 Uhr bis 6 Uhr).

Hierzu ist festzustellen:

In der Nachtzeit finden keine Zugein- oder Zugausfahrten zum Verladegleis hin statt (siehe Nr. 2.4 Nebenbestimmungen dieses Beschlusses: „das Zuführungsgleis darf nur während der Tagzeit benutzt werden“).

Der geplante Nachtbetrieb auf dem Verladegleis wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und wird im gem. Ziff. 2.4 dieses Beschlusses auf das beantragte bzw. zulässige Maß beschränkt. Ein unzulässiger Lärmbeitrag ist an den betrachteten Immissionsorten und an den Wohnhäusern der Einwendungsführer nicht zu erwarten. Eine Untersagung des nächtlichen Betriebes auf dem Verladegleis ist somit nicht veranlasst.

Die Einwender Nr. 1a, Nr. 1b, Nr. 1c und Nr. 3a und Nr. 3 b fordern die Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. Lärmschutzwällen.

Zu diesen Einwendungen ist folgendes festzustellen:

Da der Lärmbeitrag der Anschlussbahn bei Einhaltung der in diesbezüglich in diesem Beschluss festgeschriebenen Auflagen an den maßgeblichen Immissionsorten und dazu analog an den Wohnhäusern der Einwendungsführer vernachlässigbar bzw. irrelevant ist, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle oder – wände nicht erforderlich.

Einwendungsführer(in) wohnhaft in Landsberg a. Lech, Iglinger Str. (Einwender Nr. 4 a und Nr 4 b):

Die Einwendungsführer Nr. 4a und Nr. 4 b wohnen nicht in der Nähe des Gleisanschlusses, sondern ca. 1,5 km (Luftlinie) entfernt.

Der Einwendungsführer Nr. 4b wendet sich gegen den Export der ihrer Ansicht nach immer knapper werdenden Ressource Holz nach Übersee, wie von der Fa. KHB geplant.

Hierzu ist festzustellen:

Die wirtschaftliche Grundlage der Antragstellerin und die davon betroffene Verwendung von Rohstoffen ist nicht Inhalt des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Gleisanschlusses.

Der Einwendungsführer Nr. 4a spricht sich gegen die Errichtung des Sägewerkes und des Gleisanschlusses als solchen aus grundsätzlichen Erwägungen aus.

Hierzu wird auf die Feststellungen zu den Einwendungen des Bundes Naturschutz e.V. verwiesen.

Der Einwendungsführer Nr. 4 a trägt vor, die Lebensqualität der Anwohner werde durch die Rodung des Klimaschutzwaldes und die Lärmbelästigung beeinträchtigt.

Subjektiv-öffentliche Belange werden durch diesen Einwand nicht tangiert.

Im Übrigen ist anzumerken, dass diese Gesichtspunkte bei Prüfung der bereits erteilten Genehmigungen und durch die Planfeststellungsbehörde in diesem Verfahren berücksichtigt wurden.

Einwendungsführer Nr. 4 a moniert, die Vorhabensträgerin bezahle weder für das Bauland noch für das Rundholz marktübliche Preise. Hierdurch entstehe ein volkswirtschaftlicher Schaden für das Land Bayern und die Stadt Landsberg, bestehende Sägewerke würden verdrängt, Arbeitsplätze würden vernichtet.

Die inhaltliche Richtigkeit dieser Behauptung kann dahingestellt bleiben, denn die von der Einwendungsführerin vorgetragenen Gesichtspunkte haben zum einen keinen Bezug zu subjektiven Belangen, auch zählen sie nicht zu den zu berücksichtigenden Belangen bei der Prüfung der Genehmigungsfähigkeit des vorliegend beantragten Gleisanschlusses.

Außerdem verweisen die Einwendungsführer Nr. 4 a und Nr. 4 b allgemein auf die Begründungen in den Ausführungen der Anwälte der Klagepartei in den Verfahren Bebauungsplan Frauenwald III und Baugenehmigungen für die KHB.

Das Heranziehen des Schriftmaterials der Verfahren Bebauungsplan und Baugenehmigung wurde bereits bei den Einwendungsführern aus Kaufering behandelt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

E. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsantrag hat die Regierung von Oberbayern entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich bei der Genehmigung des Vorhabens auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Vorhabensträgerin, insbesondere die Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 13 der festgestellten Unterlagen), auf die Stellungnahmen der unteren Naturschutzbehörde, unteren Bodenschutz/ Abfallbehörde des Landratsamtes Landsberg a. Lech und des Amtes für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen.

F. Gesamtergebnis

Bei Abwägung der privaten und öffentlichen Belange kommt die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis der Feststellbarkeit der Pläne.

In den Nebenbestimmungen werden Festlegungen zum Immissionsschutz, zum Wasserschutz, zum Bodenschutz und Altlastenentsorgung, zum Naturschutz, angeordnet sowie eisenbahnfachliche Festlegungen getroffen.

Die Pläne konnten deshalb unter den gesetzten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

G. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf § 18 AEG i. V. mit Art. 1,2,4 und 19 des Kostengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.02.1998 (GVBl. S. 43) und Tarif-Nr. 5.II.1/1.7.1 des Kostenverzeichnisses vom 12.10.2001 (GVBl. S. 766).

Bei der Gebührenberechnung geht die Regierung von Oberbayern von Herstellungskosten von € 3.717.404, 24 EUR aus, die die Vorhabensträgerin im Schreiben vom 06.06.2007 mitgeteilt hat.

Die Berechnung der Gebühr für die Planfeststellung nach Tarifnummer 5.II.1/1.7.1 ergibt

- 6 o/oo aus Herstellungskosten bis 2,5 Mio. EUR = 15.000,00 EUR
- 3 o/oo aus weiteren HK. bis 10 Mio. EUR, hier 1.217.404 EUR = 3.652,21 EUR

Summe = 18.652,21 EUR

Zu diesen Gebühren addieren sich Auslagen in Höhe von 2.267,00 EUR (LfB).

Bitte die Kosten erst nach Erhalt einer gesonderten Rechnung bezahlen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayer. Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München, erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid befügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Hinweise:

1. Hinweise zum Eisenbahnbetrieb vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht:

Erlaubnis zur Betriebseröffnung:

Der Betrieb der Eisenbahn setzt die Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebs nach Art. 10 Abs. 1 des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetzes voraus. Letztere wird von der Regierung von Oberbayern auf Antrag erteilt, wenn die Anlage fertiggestellt und die Betriebssicherheit nachgewiesen ist.

Die Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebs setzt auch die eisenbahntechnische Abnahme voraus.

Die Abnahme ist beim

Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht

Arnulfstraße 9/11

80335 München

zu beantragen.

Mit dem Antrag auf eisenbahntechnische Abnahme sind dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht folgende Unterlagen vorzulegen:

- *Pläne, die mit der Ausführung übereinstimmen*
- *neuer Bestandsplan **mit** Radien, Gleis-/Weichenbezeichnungen, Anschlussgrenze und Neigungswechseln,*

- die unter Punkt 2 bis 4 genannten Nachweise/Pläne/Karteiblätter und
- die Bedienungsanweisung des zustellenden EVU.
- Weichenverlegepläne, Weichenkarteiblätter
- Relevante Teile der Sammlung betrieblicher Vorschriften, angepasst an die neuen Verhältnisse

2. Hinweise zu Rechtsvorschriften :

Bei der Bauausführung sind die geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften und Regeln der Technik zu beachten. Ihre Bestimmungen sind hier nicht eigens aufgeführt. Dazu gehören u.a.

- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (EBOA),
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO),
- Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) und Anhang zu den Oberbau-Richtlinien (AzObri-NE),
- Unfallverhütungsvorschrift "Schienenbahnen" (BGV D 30),
- Unfallverhütungsvorschrift "Arbeiten im Bereich von Gleisen" (BGV D 33),
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE),
- Leitfaden BÜ-Schauen einschl. der zugehörigen Regelpläne des BayStMWIVT vom 07.10.2003.

3. Hinweise der Deutschen Bahn AG:

Im Hinblick auf den sicheren Eisenbahnbetrieb und die Einhaltung des betriebssicheren Zustandes der Eisenbahninfrastruktur ergehen noch folgende Hinweise:

Nach §4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und §2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten. In diesem Zusammenhang weisen wir auf folgendes hin:

- Ein gewolltes oder ungewolltes **Hineingelangen** in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn ist entsprechend der örtlichen Gegebenheiten sicher zu verhindern. Gegenüber allen stromführenden Teilen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw. vorzusehen.
- Bei Bauarbeiten ist auf den **Druckbereich aus den Eisenbahnverkehrslasten** zu achten. Arbeiten im Druckbereich der Eisenbahnverkehrslasten sowie im Bereich des Bahnbetriebsgeländes sind durch das Eisenbahn-Bundesamt zu genehmigen. Die

theoretische Böschung darf nicht ab- oder untergraben werden, auch nicht in geradliniger Fortsetzung der gedachten Linie des Dammes unterhalb der jeweiligen Geländeoberfläche. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass Setzungen, auch im Millimeterbereich, im Bereich der Gleisanlagen unzulässig sind und einer eventuellen Verankerung im Gleisbereich oder im Druckbereich der Gleisanlage wird nicht zugestimmt.

- *Die betroffene Bahnstrecke ist auf ihrer gesamten Länge lückenlos und voll-ständig mit **GSM-R (digitaler Zugfunk)** versorgt. Die Immissionen der GSM-R Anlagen nach der 26. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (26.BimSchV) aus deren gewöhnlichem Betrieb sind durch die Anlieger dauerhaft zu dulden und entschädigungslos hinzunehmen.*

- ***Beleuchtungen** und **Werbeflächen** sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.*

- *Abstand und Art der **Bepflanzung** müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtraumprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die DB AG das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Wir bitten deshalb, entsprechende Neupflanzungen in unmittelbarer Bahnnahe von vornherein auszuschließen Vorhandene **Bahnentwässerungsanlagen** (Wassergräben, Wasserkanäle, Wasserdurchlässe etc.) dürfen nicht nachteilig verändert werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten.*

- ***Grenzmarkierungen** und **Kabelmerksteine** der Deutschen Bahn dürfen nicht entfernt, verändert oder verschüttet werden. Anfallende Kosten einer Neuvermarkung gehen zu Lasten des Verursachers.*

- *Künftige **Aus- und Umbaumaßnahmen** sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der*

Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

- Bei allen Planungen sind die einschlägigen **DIN-Vorschriften** in der jeweils neusten Fassung sowie die besonderen technischen Vorschriften und Richtlinien der DB Netz AG nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen anzuwenden.

- **Ansprüche** gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen. Ebenso sind Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung mit § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, ausgeschlossen.

- Die **Standicherheit** und **Funktionstüchtigkeit** aller durch die geplante Baumaßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen und beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

- Für alle zu **Schadensersatz** verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, haftet der Bauwerber bzw. Bauherr. Er haftet auch für das Verschulden seiner Gehilfen und derjenigen Personen, denen er sich zur Verrichtung oder Erfüllung bedient.

- Sollte ein **Kraneinsatz** in der Nähe von Bahnanlagen erforderlich werden, wobei Bahngrund, insbesondere Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden oder überschwenkt werden können bzw. der Abstand zwischen dem Aufstellort des Kranes und der Bahngeländegrenze kleiner ist als das Gesamtmaß von der Höhe des Kranes und der Länge des Kranauslegers, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, welche bei elektrifizierten Strecken sowie bei allen Vorhaben, bei denen das Überschwenken der Bahnanlagen mit Last nicht vermeidbar ist, mind. 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Der Antrag zur Kranaufstellung ist, mit Beigabe der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Baugesuch, bei der DB Netz AG, Niederlassung Süd, Anlagenmanagement Südbayern, Richelstraße 3, 80634 München,

Herr Vöhringer, Tel. 089/ 1308-72836), einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Wegen der den betroffenen Bereich evtl. tangierenden **Bahnanlagen und Leitungen** sind vor Baubeginn im Rahmen einer "Spartenanfrage" die DB Netz AG, Niederlassung Süd, N.BI-S-L 2 AVI, Richelstraße 3, 80634 München, die DB Telematik GmbH, Region Süd, Landsberger Str. 314, 80687 München sowie die DB Energie GmbH, D.EBV 3, Niederlassung Süd, Projekte München, Richelstraße 3, 80634 München abzufragen. 6 Wochen vor Baubeginn ist der 1. Bezirksleiter Fahrbahn Netzbezirk Buchloe, Herr Schwegle, Tel.: 0160 97450740 zu benachrichtigen und mit diesem die Sicherung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse durchzusprechen und abzustimmen. Die notwendige Anpassung der Signal- und Oberleitungsanlagen ist rechtzeitig mit den betroffenen Fachdiensten dieses Netzbezirkes abzustimmen. Eine vorherige Absprache aller Planungs- und Ausführungsschritte mit DB Station & Service AG, Bahnhofsmanagement Kempten, Viktoriastraße 1, 86150 Augsburg, setzen wir voraus.

Katzmeyer
Oberregierungsrat