



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin
Pestalozzistraße 1
19053 Schwerin

Az: 571ppo/004-2010#012
Datum: 24.04.2016

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

**Wiederinbetriebnahme Darßbahn
Streckenabschnitt Barth – Bresewitz**

**in den Gemeinden Barth und Pruchten,
Landkreis Vorpommern-Rügen**

**Bahn-km 29,875 bis 38,301
der Strecke 6778 Velgast - Zingst**

**Vorhabenträger:
Usedomer Bäderbahn GmbH
Am Bahnhof 1
17424 Heringsdorf**

Inhalt

A.	Verfügender Teil	7
A.1	Feststellung des Plans	7
A.2	Planunterlagen	7
A.3	Besondere Entscheidungen	22
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse	22
A.3.2	Konzentrationswirkung	25
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte	26
A.4.1	Unterrichtungspflichten	26
A.4.2	Sichtschutzwand	26
A.4.3	VV BAU und VV BAU-STE	26
A.4.4	Abweichung von Regelwerken	26
A.4.5	Brand- und Katastrophenschutz	27
A.4.6	Umlaufsperrn	27
A.4.7	Barrierefreiheit	27
A.4.8	Immissionsschutz	28
A.4.9	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	30
A.4.10	Naturschutz und Landschaftspflege	31
A.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	35
A.4.12	Denkmalschutz	36
A.4.13	Forstwirtschaft	36
A.4.14	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	37
A.4.15	Straßen und Wege, Zufahrten	38
A.4.16	Straßenverkehr	38
A.4.17	Beanspruchung von Grundeigentum und Rechten Dritter	39
A.4.18	Erfüllung der Zusagen der Vorhabenträgerin aus dem Anhörungsverfahren	40
A.5	Entscheidungen über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	40
A.6	Kosten	40
B.	Begründung	41
B.1	Sachverhalt	41
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	41
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	47
B.1.3	Anhörungsverfahren	47
B.1.4	Fortgang des Planfeststellungsverfahrens	56
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	56
B.2.1	Rechtsgrundlage	56
B.2.2	Zuständigkeit	57
B.3	Umwelt	57
B.3.1	Umweltverträglichkeit	57
B.3.2	Europäische Schutzgebiete	57
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	64
B.4.1	Planrechtfertigung	64
B.4.2	Eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung	65
B.4.3	Abschnittsbildung	69
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung	70
B.4.5	Kommunale Belange	71
B.4.6	VV BAU und VV BAU-STE	73
B.4.7	Einzäunen der Gleisanlagen	74
B.4.8	Brand- und Katastrophenschutz	74
B.4.9	Barrierefreiheit	74
B.4.10	Immissionsschutz	77
B.4.11	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	81
B.4.12	Naturschutz und Landschaftspflege	84
B.4.13	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	92
B.4.14	Denkmalschutz	93
B.4.15	Forstwirtschaft	94
B.4.16	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	96

B.4.17	Straßen, Wege, Zufahrten	99
B.4.18	Straßenverkehr	102
B.4.19	Ostseeflughafen Stralsund-Barth	102
B.4.20	Kataster- und Vermessungswesen.....	102
B.4.21	Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter	103
B.4.22	Einzelne Einwendungen	104
B.5	Gesamtabwägung	112
B.6	Kostenentscheidung	113
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	113

Verzeichnis der verwandten Abkürzungen

16.BImSchV	„Verkehrslärmschutzverordnung“ vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
32.BImSchV	„Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 29.08.2002 (BGBl. I 2002, 3478)
4.BImSchV	„Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen“ vom 02.05.2013 (BGBl. I 2013, 973, 3756)
a.a.R.d.T	allgemein anerkannte Regeln der Technik
ABiM-V e.V.	Allgemeiner Behindertenverband in Mecklenburg-Vorpommern e.V.
Abs.	Absatz
AEG	„Allgemeines Eisenbahngesetz“ vom 27.12.1993 (BGBl. I 1993, 2378, 2396) in der aktuellen Fassung
AFB	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AVV Baulärm	„Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen –“ vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970)
Bahn-km	Bahnkilometer
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BImSchG	„Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I 2013, 1274)
BNatSchG	„Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege - Bundesnaturschutzgesetz“ vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009, 2542)
BSK	Brandschutzkonzept
BÜ	Bahnübergang
BÜP	Bahnübergangsposten
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	„Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft – (Bundeswaldgesetz)“ vom 02.05.1975 (BGBl. I 1975, 1037)
BWV	Bauwerksverzeichnis
ca.	zirka
DIN	Deutsches Institut für Normung
DIN 18024-1	„Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze“
DIN 18040-1	„Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“
DIN 32984	„Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“
DIN 4150-2	„Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“
DL	Durchlass
DN	Nennweite
DSchG M-V	„Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmale im Lande Mecklenburg-Vorpommern – Denkmalschutzgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 06.01.1998 (GVOBl. M-V 1998, 12)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	„Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ vom 08.05.1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) in der aktuellen Fassung

EKrG	„Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz“ vom 21.03.1971 (BGBl. I 1971, 337)
EntG	„Enteignungsgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern“ vom 02.03.1993 (GVOBl. M-V 1993, 178)
EÜ	Eisenbahnüberführung
FahrgastrechteVO	„Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ vom 03.12.2007 (ABl. L 315, S. 14)
GeoVermG M-V	„Gesetz über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen – Geoinformations- und Vermessungsgesetz“ vom 16.12.2010 (GVOBl. M-V 2010, 713)
GLB	Geschützter Landschaftsbestandteil
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante
GVOBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
Hp	Haltepunkt
i.V.m.	in Verbindung mit
IHK	Industrie- und Handelskammer
ILVP M-V	Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern
IVE	Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen
Kfz	Kraftfahrzeug
Kita	Kindertagesstätte
KP	Knotenpunkt
L 21	Landesstraße 21
l/s	Liter pro Sekunde
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LuftVG	„Luftverkehrsgesetz“ in der Neufassung vom 10.05.2007 (BGBl. I 2007, 698)
LWaldG M-V	„Waldgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern – (Landeswaldgesetz“ In der Fassung der Bekanntmachung vom 27.07.2011 (GVOBl. M-V 2011, 870)
LzH/2F-ÜS	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken/ 2 Fußgängerschranken - Überwachungssignal
LzH/F-Hp/ÜS	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken/ 1 Fußgängerschranke - eine Seite hauptsignalabhängig/ eine Seite Überwachungssignal
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NatSchAG M-V	„Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes – Naturschutzausführungsgesetz“ vom 23.02.2010 (GVOBl. M-V 2010, 66)
NN	Normalnull
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	„Personenbeförderungsgesetz“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690)
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
PF-RL	„Richtlinien für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 AEG sowie für Betriebsanlagen von Magnetschwebebahnen

	nach § 1 MBPlG“ des EBA
Pkw	Personenkraftwagen
PVA	Personenverkehrsanlage
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RiL	Richtlinie
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SBA	Straßenbauamt
SO	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StALU	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt
StVO	„Straßenverkehrs-Ordnung“ vom 06.03.2013, (BGBl. I S. 367 ff.)
SÜ	Straßenüberführung
TöB	Träger öffentlicher Belange
TrinkwV 2001	„Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch – Trinkwasserverordnung“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.08.2013 (BGBl. I S. 2977)
TWSZ	Trinkwasserschutzzone
UBB	Usedomer Bäderbahn GmbH
UVPG	„Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94 ff.)
VO	Verordnung
VV BAU	„Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ des Eisenbahn-Bundesamts in der aktuellen Fassung
VV BAU-STE	„Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ des Eisenbahn-Bundesamts in der aktuellen Fassung
VwVfG	„Verwaltungsverfahrensgesetz“ in der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I 2003,102)
WBV	Wasser- und Bodenverband
WHG	„Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaushaltsgesetz“ vom 31.07.2009 (BGBl. I 2009, 2585)
Zi.	Ziffer

Auf Antrag der Usedomer Bäderbahn GmbH erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Wiederinbetriebnahme Darßbahn Streckenabschnitt Barth - Bresewitz“, in den Gemeinden Barth und Pruchten, Bahn-km 29,875 - 38,301 der Strecke 6778 Velgast - Zingst, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Im Streckenabschnitt Barth – Bresewitz der Darßbahn sind in Vorbereitung der Wiederaufnahme des Bahnbetriebs umfangreichere bauliche Maßnahmen vorgesehen. Neben einer Reihe von nicht planfeststellungsbedürftigen Instandsetzungsarbeiten sind im Wesentlichen der Neu- bzw. Umbau der Verkehrsstationen Barth-Kranichblick und Pruchten, der Umbau der im PFA befindlichen BÜe sowie die Herstellung eines durchgehenden Kabeltrogs Gegenstand dieses Plans.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 28.10.2011, (60 Seiten zzgl. Deckblatt)	<u>ausgetauschte Seiten:</u> 1D – 49D, 50D – 60D <u>eingefügte Seiten</u> 49.1D
2	Übersichtskarte vom Oktober 2011 ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Übersichtsplan	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.1	Übersichtslageplan vom Oktober 2011 M 1:20.000 (1 Blatt)	Nur zur Information
3.2	Übersichtshöhenplan vom Oktober 2011 M 1:5.000/100 (3 Blätter)	Nur zur Information
4	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (101 Seiten zzgl. Deckblatt)	<u>ausgetauschte Seiten:</u> 39D; 45D; 51D; 63D; 66D; 70D; 72D; 74D; 76D; 77D; 84D; 90D <u>eingefügte Seiten:</u> 100N; 101N
5	Ausbauquerschnitte vom Oktober 2011 M 1:50/25 (19 Blätter)	<u>ausgetauschte Blätter:</u> 4D; 11D; 12D; 15D; 17D; 19D
6	Lageplan	
6.1	Lageplan vom Oktober 2011 M 1:1.000 (21 Blätter)	<u>ausgetauschte Blätter:</u> 11D; 12D; 17D; 18D; 20D
6.2	Detaillageplan Haltepunkte M 1:200 (2 Blätter)	<u>entfallene Blätter:</u> 3 (Hp. Bresewitz)
6.3	Lageplan Kreisverkehrsplatz Barth vom 18.12.2013 M 1:500 (1 Blatt)	Nur zur Information Zusatzinformationsblatt (lt. Nacherörterungstermin vom 18.12.2013)
7	Höhenplan vom Oktober 2011 M 1:1.000/100 (11 Blätter)	<u>ausgetauschte Blätter:</u> 6D; 7D; 11D
8	Grunderwerb	
8.1	Grunderwerbsplan vom Oktober 2011 M 1:1.000 (13 Blätter)	<u>ausgetauschte Blätter:</u> 2D; 8D; 11D <u>eingefügte Seiten:</u> 13N
8.2	Grunderwerbsverzeichnis vom Oktober 2011 (33 Seiten)	<u>ausgetauschte Seiten</u> 1D; 13D; 33D;
9	Leistungsplan vom Oktober 2011 M 1:1.000 (13 Blätter)	<u>ausgetauschte Seiten</u> 2D; 8D; 11D

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10	Bauwerkspläne/ Längsschnitte Bahndurchlässe	
10.1	Bestandszeichnung Barthebrücke vom August 2009 M 1:100 (1 Blatt)	Nur zur Information
10.2	Bestandszeichnung Kloerbrücke Pruchten – Details Flutüberbauten – vom August 2009 M 1:50 (1 Blatt)	Nur zur Information
10.3	Bestandszeichnung Kloerbrücke Pruchten – Details Stromüberbauten – vom August 2009 M 1:50 (1 Blatt)	Nur zur Information
10.4	Längsschnitte Bahndurchlässe vom Oktober 2011 M 1:50 (3 Blätter)	
10.5	Lageplan und Schnitte EÜ Otterdurchlass vom Oktober 2011 M 1:100 (1 Blatt)	<u>ausgetauschte Blätter</u> 1D
11	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
11.1	Erläuterungsbericht vom 28.10.2011 – ohne Maßnahmenblätter – (121 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information <u>ausgetauschte Seiten:</u> 1D; 4D; 53D; 58D; 63D; 70D – 75D; 79D; 80D; 104DD – 107DD; 104DD; 112D; 113D; 114DD – 118DD; 121D <u>eingefügte Seiten:</u> 53D1 – 53D11; 116DD1; 117DD1
11.2	Erläuterungsbericht vom 28.10.2011 – Maßnahmenblätter – (36 Seiten)	<u>ausgetauschte bzw. eingefügte Maßnahmenblätter:</u> CEF 1; A 2 (Entfall); A 3D; A 4 (neu); Ökokonto (neu)
11.3	Bestands- und Konfliktplan vom Oktober 2011 M : 1:1.000 (22 Blätter)	Nur zur Information <u>ausgetauschte Blätter:</u> 11D; 17D; 18D; 20D
11.4	Maßnahmenplan von Oktober 2011	<u>ausgetauschte Blätter:</u>

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	M : 1.000 (23 Blätter)	11DD; 12D; 13D; 15DD; 17DD; 18DD; 19D; 20DD; 22DD <u>eingefügte Blätter:</u> 23N
12	Waldbilanz	
12.1	Erläuterungen vom 04.07.2014 (4 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information neue Unterlage
12.2	Tabellarische Gegenüberstellung (3 Seiten)	Nur zur Information neue Unterlage
12.3	Lageplan Waldbilanz vom Oktober 2013 M 1:1.000 (4 Blätter)	Nur zur Information neue Unterlage
12.4	Maßnahmenplan Waldbilanz M : 1.000 (1 Blatt)	Nur zur Information neue Unterlage Inhaltlich identisch mit dem hier festgestellten Blatt 23N des LBP-Maßnahmenplans (Anlage 11.4, siehe oben)
13	Schalltechnische Untersuchung	
13.1	Erläuterungsbericht vom 28.10.2011 (13 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information <u>ausgetauschte Seite:</u> 1
13.2	Berechnungsunterlagen (9 Seiten)	Nur zur Information
13.3	Lageplan vom November 2010 M 1:2.500 (4 Blätter)	Nur zur Information
13.4	schalltechnische Beurteilung einer wesent- lichen Änderung vom 30.03.2016 (3 Seiten zzgl. Anlage A und B)	Nur zur Information neue Unterlage (Anhang 4N)
13.5	Ergänzungsberechnung (5 Seiten)	Nur zur Information neue Unterlage (Anhang 5N)
14	Erschütterungstechnisches Gutachten – Prognose und Beurteilung – vom 30.11.2010 (58 Seiten) zzgl. der Anlagen 1 bis 15	Nur zur Information

15	Verkehrstechnische Untersuchung Stadt Barth vom 28.10.2011 (27 Seiten) zzgl. Anlagen 1 - 18	Nur zur Information
16	Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet „Recknitz-Ästuar und Halbinsel Zingst (DE 1542-302) vom 24.11.2011 (88 Seiten) zzgl. Anlagen 1 bis 3	Nur zur Information
17	Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das Gebiet „Recknitz-Ästuar und Halbinsel Zingst (DE 1542-302) vom 10.11.2010 (53 Seiten) zzgl. Anlagen 1 bis 2	Nur zur Information
18	Unterlage zur SPA-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ (DE 1542-401) vom 15.12.2011 (158 Seiten) zzgl. Anlagen	Nur zur Information
19	Unterlage zur SPA-Verträglichkeitsvorprüfung für das Gebiet „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ (DE 1542-401) vom 10.11.2010 (65 Seiten) zzgl. Anlagen 1 - 2	Nur zur Information
20	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 28.10.2011 (45 Seiten) zzgl. Anlagen 1 - 2	Nur zur Information <u>ausgetauschte Seiten:</u> 4D; 5D; 8D; 11D; 38D; 39D; 45D <u>eingefügte Seiten:</u> 39D1
21	Faunistische Kartierungen	
21.1	Fischotterkartierung 2010 und Ergänzung 2011 vom 02.11.2011 (21 Seiten)	Nur zur Information
21.2	Brutvogelkartierung 2011 vom 01.11.2011 (41 Seiten)	Nur zur Information

21.3	Rastvogelkartierung 2010/2011 vom 28.10.2011 (79 Seiten)	Nur zur Information
21.4	Amphibienkartierung 2011 vom 01.11.2011 (25 Seiten)	Nur zur Information
21.5	Reptilienkartierung 2011 vom 17.11.2011 (58 Seiten)	Nur zur Information
21.6	Übersicht zum Vorkommen der Kleinen Flussmuschel in der Barthe vom 17.11.2011 (5 Seiten)	Nur zur Information
22	Detailplanung Bahnübergänge	
22.1	Erläuterungsbericht vom 28.10.2011 (76 Seiten zzgl. Deckblatt)	<u>ausgetauschte Seiten:</u> 5D; 66D; 71D
22.2.	BÜ Bahn-km 30,4 „Bahnhofstraße Barth“	
1	Fotodokumentation (5 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Auszug Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom 29.02.2012 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Längsschnitt vom Oktober 2011 M 1:200/20 (1 Blatt)	
5	Leistungsplan vom 29.02.2012 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
6	Markierungs- und Beschilderungs- plan vom 29.02.2012 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
7	Schleppkurvenplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
8	Streuwinkelplan vom 29.02.2012 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information

9	Einschaltstreckenberechnung vom 14.03.2012 (4 Seiten)	Nur zur Information
10	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2014 (5 Seiten zzgl. Deckblatt)	
11	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.10.2011 (2 Seiten)	<u>gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Um- bau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grund- erwerbsplan) und erfasst (Grunderwerbsverzeichnis).
12	Grunderwerbsplan vom 29.02.2012 M 1:200 (1 Blatt)	
13	Lageplan Straßenbau vom 29.02.2012 M 1:200 (1 Blatt)	
22.3. BÜ Bahn-km 30,5 „Gärtnergang“		
1	Fotodokumentation (5 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Leistungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
5	Sichtdreiecke vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	
6	Ermittlung der Sichtflächen vom 27.03.2012 (1 Seite)	Nur zur Information
7	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (2 Seiten)	
8	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.10.2011 (1 Seite)	<u>gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Um- bau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grund- erwerbsplan) und erfasst
9	Grunderwerbsplan vom Oktober 2011 M 1:200	

	(1 Blatt)	(Grunderwerbsverzeichnis).
22.4. BÜ Bahn-km 30,7 „Weidenweg“		
1	Fotodokumentation (6 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Leitungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
5	Sichtdreiecke vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	
6	Ermittlung Sichtflächen vom 27.03.2012 (1 Seite)	Nur zur Information
7	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (3 Seiten)	
22.5. BÜ Bahn-km 31,5 „L 21“		
1	Fotodokumentation (3 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Längsschnitt vom 31.01.2013 M 1:250/25 (1 Blatt)	ausgetauscht
5	Leitungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
6	Markierungs- und Beschilderungs- plan vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	Nur zur Information

7	Einschaltstreckenberechnung vom 12.05.2011 (4 Seiten)	Nur zur Information
8	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (4 Seiten)	
9	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.10.2011 (1 Seite)	<u>gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Um- bau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grund- erwerbsplan) und erfasst (Grunderwerbsverzeichnis).
10	Grunderwerbsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
22.6. BÜ Bahn-km 31,9 „Scharlackenweg“		
1	Fotodokumentation (5 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Leitungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
5	Sichtdreieck vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	
6	Ermittlung der Sichtflächen vom 27.03.2012 (1 Seite)	Nur zur Information
7	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (3 Seiten)	
22.7. BÜ Bahn-km 32,4 „Hp. Kranichblick“		
1	Fotodokumentation (4 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200	

	(1 Blatt)	
4	Leistungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
5	Sichtdreieck vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	
6	Ermittlung Sichtflächen vom 27.03.2012 (1 Seite)	Nur zur Information
7	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (3 Seiten)	
8	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.10.2011 (1 Seite)	gegenstandslos Der Grunderwerb für den Um- bau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grund- erwerbsplan) und erfasst (Grunderwerbsverzeichnis).
9	Grunderwerbsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
22.8. BÜ Bahn-km 32,6 „Am Galgenberg“		
1	Fotodokumentation (1 Seite)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Leistungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
5	Sichtdreieck vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	
6	Ermittlung Sichtflächen vom 27.03.2012 (1 Seite)	Nur zur Information
7	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (2 Seiten)	
22.9. BÜ Bahn-km 33,4 „Bf. Tannenheim“		

1	Fotodokumentation (5 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Leitungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
5	Sichtdreieck vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	
6	Ermittlung Sichtflächen vom 27.03.2012 (1 Seite)	Nur zur Information
7	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (3 Seiten)	
8	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.10.2011 (1 Seite)	<u>gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Um- bau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grund- erwerbsplan) und erfasst (Grunderwerbsverzeichnis).
9	Grunderwerbsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
22.10. BÜ Bahn-Km 33,8 „Barth L 211 (Zingster Straße)“		
1	Fotodokumentation (3 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Längsschnitt vom Oktober 2011 M 1:200/20 (1 Blatt)	ausgetauscht
5	Leitungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information

6	Markierungs- und Beschilderungsplan vom Oktober 2011 ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
7	Streuwinkelplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
8	Einschaltstreckenberechnung vom 12.05.2011 (5 Seiten)	Nur zur Information
9	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (3 Seiten)	
10	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.10.2011 (2 Seiten)	<u>gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Umbau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grunderwerbsplan) und erfasst (Grunderwerbsverzeichnis).
11	Grunderwerbsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
22.11. BÜ Bahn-km 35,0 „Lindenstraße Pruchten“		
1	Fotodokumentation (4 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Längsschnitt vom Oktober 2011 M 1:200/20 (2 Blätter)	
5	Leistungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information ausgetauscht
6	Markierungs- und Beschilderungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
7	Schleppkurverplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information

8	Streuwinkelplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
9	Einschaltstreckenberechnungen vom 12.05.2011 (4 Seiten)	Nur zur Information
10	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (4 Seiten)	
11	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.10.2011 (2 Seiten)	<u>Gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Umbau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grunderwerbsplan) und erfasst (Grunderwerbsverzeichnis).
12	Grunderwerbsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
22.12. BÜ Bahn-km 35,4 „Zeltplatzstraße Pruchten“		
1	Fotodokumentation (4 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Längsschnitt vom Oktober 2011 M 1:200/20 (1 Blatt)	
5	Leistungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information ausgetauscht
6	Markierungs- und Beschilderungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
7	Streuwinkelplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
8	Einschaltstreckenberechnung vom 12.05.2011 (4 Seiten)	Nur zur Information
9	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011	

	(4 Seiten)	
10	Grunderverbsverzeichnis vom 28.10.2011 (1 Seite)	<u>Gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Umbau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grunderverbsplan) und erfasst (Grunderverbsverzeichnis).
11	Grunderverbsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
22.13. BÜ Bahn-km 35,7 „Hp. Pruchten“		
1	Fotodokumentation (3 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstab (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
4	Leitungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
5	Sichtdreieck vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	
6	Ermittlung Sichtflächen vom 27.03.2012 (1 Seite)	Nur zur Information
7	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (2 Seiten)	
8	Grunderverbsverzeichnis vom 28.10.2011 (1 Seite)	<u>Gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Umbau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grunderverbsplan) und erfasst (Grunderverbsverzeichnis).
9	Grunderverbsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
22.14. BÜ Bahn-km 38,0 „Bahnhofstraße Bresewitz“		
1	Fotodokumentation (5 Seiten)	Nur zur Information
2	Übersichtsplan/Verkehrskarte ohne Maßstabe (1 Blatt)	Nur zur Information
3	Kreuzungsplan vom Oktober 2011	ausgetauscht

	M 1:200 (1 Blatt)	
4	Leistungsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	Nur zur Information
5	Sichtdreieck vom Oktober 2011 M 1:500 (1 Blatt)	
6	Ermittlung Sichtflächen vom 27.03.2012 (1 Blatt)	Nur zur Information
7	Bauwerksverzeichnis vom 28.10.2011 (3 Seiten)	<u>ausgetauschte Seiten:</u> 1D; 2D
8	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.10.2011 (1 Seite)	<u>Gegenstandslos</u> Der Grunderwerb für den Um- bau des BÜ wird in der Anl. 8 vollständig dargestellt (Grund- erwerbsplan) und erfasst (Grunderwerbsverzeichnis).
9	Grunderwerbsplan vom Oktober 2011 M 1:200 (1 Blatt)	
23	Brandschutzkonzepte	
23.1	Ganzheitliches Brandschutzkonzept für das Bauvorhaben „Wiederinbetriebnahme Darßbahn, Hp. Barth-Kranichblick“ vom 06.04.2016 (17 Seiten)	Nur zur Information
23.2	Ganzheitliches Brandschutzkonzept für das Bauvorhaben „Wiederinbetriebnahme Darßbahn, Hp. Pruchten“ vom 05.04.2016 (17 Seiten)	Nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in farbig kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

A.3.1.1 Einleiten von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer

Gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Zi. 4 WHG wird der Usedomer Bäderbahn GmbH die wasserrechtliche Erlaubnis für folgende Gewässerbenutzungen (hier: Oberflächengewässer) erteilt:

Bahn-km	Rechtswert	Hochwert	Einleitmenge (l/s)	Gewässer
30,997	4.546.753	6.026.750	1,98	Graben 44/1/1
31,05	4.546.745	6.026.894	5,48	Graben 44
32,319	4.545.432	6.026.840	4,04	Graben 43/2/2/1
32,42	4.545.351	6.026.844	1,81	Graben 43/2/2
30,851	4.546.901	6.026.889	0,61	Graben 44-4

Nebenbestimmungen

Die Einleitstellen der Bahngräben an die Gewässer II. Ordnung sind erosionssicher und böschungsgleich auszuführen. Sie sind mit einem gut sichtbaren Markierungspfahl (mind. 1,50 m über GOK) zu kennzeichnen. Im Übrigen sind die Einbindungen der Bahngräben mit dem WBV „Barthe/Küste“ abzustimmen.

Die örtliche Lage, die Art sowie der Umfang der Gewässerbenutzung sind einzuhalten. Damit ist der Anschluss weiterer Flächen an die betreffende Einleitstelle unzulässig. Sollte im Ausnahmefall die bestimmte Menge des eingeleiteten Niederschlagswassers überschritten werden, ist dies soweit möglich im Voraus, sonst unverzüglich der unteren Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen anzuzeigen.

Bei Havarien mit wassergefährdenden Stoffen, Störungen oder sonstigen Schadensfällen, in deren Folge wassergefährdende Stoffe in das Gewässer gelangt sind bzw. bei denen die Besorgnis besteht, dass sie in das Gewässer gelangen können, ist unverzüglich die untere Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen zu informieren. In den eben angeführten Fällen sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu ergreifen.

Die UBB hat die in ihrer Unterhaltungslast befindlichen Entwässerungsanlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu unterhalten. Sie hat Sorge dafür zu tragen, dass das abzuleitende Niederschlagswasser nicht durch unsachgemäße oder widerrechtliche Handlungen beeinträchtigt wird.

Den Bediensteten der unteren Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen ist jederzeit Zutritt zu den Entwässerungsanlagen zu gestatten. Der unteren Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen sind die für die Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Auskünfte zu erteilen und Unterlagen zur Verfügung zu stellen sowie die erforderlichen technischen Ermittlungen und Prüfungen zu ermöglichen.

Die Vorhabenträgerin hat auf Aufforderung der wasserbuchführenden Behörde eine Übersichtskarte mit farbigen Markierungen der Einleitstellen für die Eintragung in das Wasserbuch zu übergeben. Der Maßstab ist so zu wählen, dass hieraus das jeweilige Gewässer ohne weiteres hervorgeht.

A.3.1.2 Einleiten von Niederschlagswasser – Bahnseitengräben

Gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Zi. 4 WHG wird der Usedomer Bäderbahn GmbH die wasserrechtliche Erlaubnis für das Versickern des aus dem Bereich der Bahnanlage stammenden und in den Bahnseitengräben gefassten, schwach verschmutzten Niederschlagswasser erteilt.

Nebenbestimmungen

Bei Unfällen, bei denen die Besorgnis besteht, dass wassergefährdende Stoffe über die Entwässerungsanlage in das Grundwasser gelangen könnten, ist unverzüglich die untere Wasserbehörde zu informieren.

Die Entwässerungsanlagen sind gemäß den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäß zu unterhalten.

A.3.1.3 Einleiten von Niederschlagswasser – ca. 160 m langer Ersatzweg

Gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Zi. 4 WHG wird dem Straßenbulasträger des zwischen dem BÜ Gärtnergang und dem BÜ Weidenweg (Stadt Barth) angeordne-

ten, ca. 160 m langen bahnparallelen Ersatzwegs (BWV-Nr. M 11) die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, einen Teil des auf dem vorgenannten Ersatzweg anfallenden, schwach verschmutzten Niederschlagswasser im benachbarten Bahnseitengraben versickern zu lassen.

Nebenbestimmung

Bei Unfällen, bei denen die Besorgnis besteht, dass wassergefährdende Stoffe über die Entwässerungsanlage in das Grundwasser gelangen könnten, ist unverzüglich die untere Wasserbehörde zu informieren.

A.3.1.4 Einleiten von Niederschlagswasser – Mastweg

Gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Zi. 4 WHG wird dem Straßenbaulastträger des Mastwegs (Stadt Barth) die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, einen Teil des auf dem umverlegten (bahnparallelen) Straßenabschnitt (BWV-Nr. M 27) anfallenden, schwach verschmutzten Niederschlagswasser in der neu hergestellten Straßenmulde versickern zu lassen.

Nebenbestimmungen

Bei Unfällen, bei denen die Besorgnis besteht, dass wassergefährdende Stoffe über die Entwässerungsanlage in das Grundwasser gelangen könnten, ist unverzüglich die untere Wasserbehörde zu informieren.

Die Entwässerungsanlagen sind gemäß den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäß zu unterhalten.

A.3.1.5 Einleiten von Niederschlagswasser – Lindenstraße

Gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Zi. 4 WHG wird dem Straßenbaulastträger der Lindenstraße (Gemeinde Pruchten) die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, das auf dem umverlegten (bahnparallelen) Straßenabschnitt (BWV-Nr. M 57) anfallende, schwach verschmutzte Niederschlagswasser in der neu hergestellten Straßenmulde versickern zu lassen.

Nebenbestimmungen

Bei Unfällen, bei denen die Besorgnis besteht, dass wassergefährdende Stoffe über die Entwässerungsanlage in das Grundwasser gelangen könnten, ist unverzüglich die untere Wasserbehörde zu informieren.

Die Entwässerungsanlagen sind gemäß den anerkannten Regeln der Technik ordnungsgemäß zu unterhalten.

A.3.1.6 Einleiten von Niederschlagswasser – Radweg

Gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Zi. 4 WHG wird dem Straßenbaulastträger des Radwegs die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, das auf den beiden verlegten Abschnitten des Radweges zwischen Pruchten und Bresewitz, Bahn-km 35,08 bis Bahn-km 35,135 und Bahn-km 35,978 bis Bahn-km 36,491 (BWV-Nr. M 61 bzw. M 70) anfallende, schwach verschmutzte Niederschlagswasser im Bahnseitengraben versickern zu lassen.

Nebenbestimmung

Bei Unfällen, bei denen die Besorgnis besteht, dass wassergefährdende Stoffe über die Entwässerungsanlage in das Grundwasser gelangen könnten, ist unverzüglich die untere Wasserbehörde zu informieren.

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz [VwVfG]).

Die Genehmigungswirkung geht soweit, wie sie sich aus den Festsetzungen des Plans ergibt.

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, und dem Amt Barth möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.2 Sichtschutzwand

Die Sichtschutzwand im Bereich der Naturkindertagesstätte „Wurzelzwerge“ ist so auszubilden, dass sie ein Betreten der Gleisanlage durch Kinder aus der benachbarten Einrichtung wirksam verhindert.

A.4.3 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.4 Abweichung von Regelwerken

Dieser Plangenehmigung liegt entscheidungserheblich die Erklärung der Vorhabenträgerin zugrunde, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik vollumfänglich eingehalten werden, vgl. § 13 Abs. 6 PF-RL.

A.4.5 Brand- und Katastrophenschutz

Im Rahmen der Erarbeitung des Ausführungsplans ist für die Verkehrsstationen Barth-Kranichblick und Pruchten jeweils der schriftliche Nachweis der ausreichenden Löschwasserversorgung zu erbringen.

Spätestens zum Baubeginn ist der Planfeststellungsbehörde schriftlich zu bestätigen, dass im PFA die Maßgaben der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ (hier: bauliche Anforderungen an die Schienenwege) des EBAs erfüllt sind.

A.4.6 Umlaufsperrn

Im Ausführungsplan sind gemäß der Zusage der Vorhabenträgerin bei den Umlaufsperrn unter Beachtung der Regelungen der Technischen Mitteilung der DB Netz AG TM 2012-238 I.NVT4 vom 18.12.2012 Öffnungsweiten und Abstände zwischen den Holmen von mindestens 1,50 m vorzusehen.

Die anderslautenden Angaben im festgestellten Plan sind unbeachtlich.

A.4.7 Barrierefreiheit

Vorbehaltlich speziellerer Regelungen in dem gem. § 2 Abs. 3 EBO noch zu erstellenden „Programm der UBB zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zur Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit“ hat die Vorhabenträgerin beispielsweise durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen und Zugpersonal sicherzustellen, dass die Benutzung der Züge durch in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis, d.h. jederzeit und ohne vorherige Anmeldung ermöglicht wird.

Die Vorhabenträgerin wird ausdrücklich auf die sich aus Art. 18 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr er-

gebende „aktive“ Informationspflicht über Verspätungen bei der Abfahrt oder Ankunft hingewiesen. Demnach an den Verkehrsstationen durch technische oder organisatorische Mittel wie Dynamischen Schriftanzeigern, Lautsprecheransagen oder örtliches Personal über die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald die Informationen zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der weiteren Bauvorbereitung und -durchführung für die Bahnsteiganlagen und Bahnübergänge sind die Hinweise des Allgemeinen Behindertenverbands in Mecklenburg-Vorpommern e.V. und des Blinden- und Sehbehindertenvereins Mecklenburg-Vorpommern e.V. nach Maßgabe der anerkannten Regeln der Technik (hier: Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ der DB Netz AG) und des gültigen technischen Regelwerks (DIN 18024, DIN 18040 und DIN 32984) angemessen zu beachten

A.4.8 Immissionsschutz

A.4.8.1 Baulärm

Über bevorstehende längere Bauarbeiten (ab 3 Tage) sowie über jegliche Nacharbeiten sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren.

In der Information ist ein erreichbarer Ansprechpartner (einschließlich Kontaktdaten) zu benennen.

Die während der Bauzeit verursachten Emissionen sind durch geeignete lärmarme Baugeräte und Verfahren auf ein erträgliches Maß zu beschränken.

Es sind die Bestimmungen der AVV Baulärm einzuhalten.

Arbeiten zwischen 20.00 Uhr und 07.00 Uhr (Nachtarbeiten) sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen.

Insbesondere bei Nachtarbeiten hat die Vorhabenträgerin Lärmbelastigungen für Anwohner durch Ausschöpfung aller geeigneten organisatorischen und technischen Maßnahmen zu mindern.

A.4.8.2 Baustellen und BE-Flächen

Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind die Baustellen und BE-Flächen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Zum Schutz der Anwohner vor schädlichen Umwelteinwirkungen hat die Vorhabenträgerin insbesondere bei der Einrichtung und dem Betrieb von BE-Flächen alle geeigneten Maßnahmen wie beispielsweise

- sinnvolle Anordnung von lärmintensiven Maschinen
- Nutzung der schallabschirmenden Wirkung von Containern, Bodenaushub oder Baumaterial
- Zusätzliche Schallschutzwände oder Umhausungen besonders lauter Maschinen
- Einsatz von umweltfreundlicher Baumaschinen

zu nutzen.

A.4.8.3 Sonstige Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Dieselruß- und Staubimmissionen so weit wie möglich reduziert werden.

A.4.8.4 Schienenverkehr

Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Maßnahmen wie der Nachtabenkung der Bahnübergangsakustik und Lautsprecheransagen Sorge dafür zu tragen, dass Anwohner von vermeidbaren Lärmbelastigungen verschont bleiben.

A.4.9 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Einleiten von Niederschlagswasser in öffentliche Entwässerungsanlagen

Die im Plan angesprochenen Einleitungen von Niederschlagswasser in öffentliche Entwässerungsanlagen sind zulässig. Die Modalitäten des Anschlusses und der Benutzung der öffentlichen Entwässerungsanlagen sind vorab zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Barth bzw. der Gemeinde Pruchten abzustimmen.

Es wird auf die Abwassersatzungen der Stadt Barth und der Gemeinde Pruchten in den jeweils geltenden Fassungen hingewiesen.

EÜ DL Bahn-km 34,621 („Otterdurchlass“)

Gemäß der Erklärung der Vorhabenträgerin sind Grabensohle und –böschungen zwischen Bahnanlage und Radweg zu pflastern (Vollpflasterung), wobei die vorgesehene Naturpflasterung in Beton einzulegen ist. Die Befestigung hat bis zur Böschungsoberkante zu erfolgen.

Verschiebung des Wirtschaftswegs bei Bahn-km 31,9 (BWV-Nr. M 27)

Im Zuge der Planfortschreibung und Bauvorbereitung hat die Vorhabenträgerin unter Einbeziehung des WBV „Barthe/Küste“ den Baubereich mit der gebotenen Sorgfalt auf das Vorhandensein des vermuteten verrohrten Gewässerabschnitts des Grabens 43/2/1 hin zu überprüfen.

Im Falle des Auffindens dieses verrohrten Gewässerabschnitts sind mit dem WBV „Barthe/Küste“ die notwendigen Schutzmaßnahmen abzustimmen, um zu verhindern, dass der verrohrte Gewässerabschnitt durch die insoweit zulässige Überbauung durch den zu verschiebenden Wirtschaftsweg weiter beeinträchtigt wird.

Im Falle des Auffindens des verrohrten Gewässerabschnitts ist die Lage der Gewässerkreuzung mit der Bahntrasse zu ermitteln und die Standsicherheit des Rohrdurchlasses zu prüfen.

Wasser- und Bodenverbände

Der jeweils zuständige Wasser- und Bodenverband ist über den Baubeginn und das Bauende von baulichen Maßnahmen im Bereich von Gewässern zu informieren sowie zu diesbezüglichen Bauanlaufberatungen einzuladen.

Die Vorhabenträgerin hat den jeweils zuständigen Wasser- und Bodenverband über alle relevanten Ergebnisse der Bauberatungen zu informieren.

Sollten es im Verlaufe von Baumaßnahmen zu Boden- oder Stoffeinträge in Gewäs-

ser kommen, welche den Abflussquerschnitt einengen, sind die Einträge unverzüglich zu entfernen und der zuständige Wasser- und Bodenverband zu informieren.

Allgemeine Auflagen

Die Bauarbeiten und der Einsatz von Maschinen und Geräten sind so durchzuführen, dass schädliche Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf das Grundwasser, Oberflächenwasser und oberirdische Gewässer ausgeschlossen sind.

Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat mit größter Sorgfalt zu erfolgen und in Beachtung der einschlägigen Rechtsvorschriften, DIN-Vorschriften und sonstigen Sicherheitsvorschriften so zu erfolgen, dass eine Gefährdung bzw. eine Verunreinigung des Oberflächenwassers, des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer oder sonstige nachteilige Veränderungen von deren Eigenschaften ausgeschlossen sind.

Die Baustelleneinrichtungen einschließlich der technologischen Flächen sind so zu sichern, dass eine Gefährdung des Grundwassers, des Oberflächenwassers und oberirdischer Gewässer ausgeschlossen ist.

Für den Havariefall sind Ölbindemittel vorzuhalten.

Havarien sind unverzüglich der unteren Wasserbehörde und dem StALU Vorpommern (Bodenschutz) anzuzeigen.

Es sind umgehend Sofortmaßnahmen einzuleiten.

Zum Schutz des 5 m breiten Gewässerrandstreifens sind die in § 38 Abs. 4 WHG bestimmten Verbote zu beachten. Standortgerechte Bäume und Sträucher dürfen nur entfernt werden, soweit sich dies aus dem festgestellten Plan ergibt und für die Durchführung der Baumaßnahme zwingend erforderlich ist.

Nach Beendigung der Arbeiten sind die betreffenden Gewässerabschnitte in einem ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Durch die Baumaßnahmen am Gewässer entstandene Schäden sind umgehend zu beheben.

A.4.10 Naturschutz und Landschaftspflege

Biotopschutz

Die Vorhabenträgerin hat wirksame Vorkehrungen dafür zu treffen, dass die im Plan beschriebenen Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben.

Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin wirksame Vorkehrungen dafür zu treffen, die nach Lage der Dinge erforderlich sind, damit die im LBP-Erläuterungsbericht (Tabel-

len S. 52 f.) aufgelisteten gesetzlich geschützten Biotope weder zerstört, beschädigt, in deren charakteristischen Zustand verändert oder auf sonstige Weise erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden.

Die für den Verlust von 14 Einzelbäumen (zusätzlicher Kompensationsumfang) zu entrichtende Ausgleichszahlung wird mit der Beseitigung der betreffenden Einzelbäume fällig. Die Höhe der Ausgleichszahlung ist zuvor mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Auf Verlangen der unteren Naturschutzbehörde ist bei einzelnen Bäumen der tatsächliche Stammumfang zu überprüfen. Sollte sich zwischenzeitlich der zusätzliche Kompensationsbedarf infolge des Überschreitens eines Stammumfangs von mehr als 250 cm erhöht haben, ist dies bei der Ermittlung der Ausgleichszahlung zu berücksichtigen.

Technologische Flächen

Die BE-Flächen sind so einzurichten und zu betreiben, dass die im Plan hierfür ausgewiesenen Flächen nicht überschritten werden.

Die bauzeitlich beanspruchten Flächen (Randstreifen, Baustraßen, BE-Flächen und Materiallager- bzw. Montageplätze) sind nach dem Abschluss der betreffenden Arbeiten unverzüglich wieder in deren ursprünglichen Zustand zu versetzen. Die außerhalb der vorhandenen Wege herzustellenden Baustraßen und BE-Flächen sind zurückzubauen und ggf. zu rekultivieren.

LBP-Maßnahmen

Für die *LBP-Maßnahme A1* ist eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu erstellen, die mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen abzustimmen ist.

Die Umsetzung der *LBP-Maßnahme A1* hat zeitgleich mit der Beseitigung der damit auszugleichenden bahnbegleitenden Heckenstrukturen, spätestens jedoch nach Herstellung des in diesem Bereich angeordneten Bahnseitengrabens zu beginnen.

Die Umsetzung der *LBP-Maßnahme A3* hat spätestens nach der Beendigung der Arbeiten am Mastweg und Rückbau der benachbarten BE-Fläche zu beginnen.

Eine zeitliche Verschiebung des Beginns der Realisierung der *LBP-Maßnahmen A1 und A3* ist nur zulässig, um einen naturschutzfachlich günstigeren Termin (z.B. Pflanzperiode) zu erreichen.

Für die *LBP-Maßnahme A4* (zugleich Ersatzaufforstung) ist eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu erstellen, die sowohl mit der unteren Naturschutzbe-

hörde des Landkreises Vorpommern-Rügen und als auch der Forstverwaltung abzustimmen ist.

Dabei sind folgende forsthoheitliche Hinweise zu beachten:

- Die Erstaufforstung hat mit standortgerechten Baumarten und den für Mecklenburg-Vorpommern geforderten Pflanzenherkünften und Pflanzverbänden gemäß des Forstvermehrungsgesetzes zu erfolgen.
- Es sind die in § 16 Abs. 2 LWaldG bestimmten Mindestabstände zu den benachbarten landwirtschaftlich genutzten Nachbargrundstücken zu beachten.
- Zu baulichen Anlagen ist ein Abstand von 30 m (Umkehrschluss zu § 20 LWaldG) einzuhalten.

Die Umsetzung der *Maßnahme A4* hat zeitnah mit dem Eintritt der Bestands- bzw. Rechtskraft dieses PFB, spätestens jedoch mit dem Beginn der Beseitigung der Waldbiotopflächen zu erfolgen.

Die Fertigstellung der LBP-Ausgleichsmaßnahmen ist der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen und der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen.

Besonderer Artenschutz

Mit diesem PFB wird eine Ausnahme von dem in § 44 Abs. 1 Ziffer 1 und Abs. 5 Satz 2 BNatSchG bestimmten Verbot, wild lebende Tiere der Anhang-IV Arten (hier: Zauneidechse) zu fangen, zugelassen. Ferner wird eine Ausnahme von dem in § 44 Abs. 1 Ziffer 1 und Abs. 5 Satz 2 BNatSchG bestimmten Verbot, wild lebende Tiere der Anhang-IV Arten (hier: Zauneidechse) (unabsichtlich) zu töten, bezüglich jener Tiere zugelassen, die trotz fachgerechter Fangaktion im Baufeld verblieben bzw. trotz Absperrung ins Baufeld eingewandert sind. Einer gesonderten Entscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bedarf es wegen der Konzentrationswirkung der Plan genehmigung hierfür nicht.

Bei der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Fledermausarten ist dem Umstand hinreichend Rechnung zu tragen, dass Baumhöhlen gleichsam als Winterquartiere genutzt werden können. Dementsprechend sind die erfassten potenziellen Fledermausquartiere bis zum September zu verschließen und die betreffenden Bäume unmittelbar nach Abschluss der Vogelbrut bis spätestens Mitte Oktober zu fällen.

Die Erfassung der potenziellen Fledermausquartiere in Bäumen sollte außerhalb der Vegetationsperiode erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der umweltfachlichen Bauüberwachung über die Ergebnisse bei der „Suche nach Fledermausquartieren vor Baubeginn“ (LBP-Maßnahmen-Nr. CEF2) zu berichten. Sollten im Rahmen der betreffenden Untersuchungen potenzielle Quartiere von Fledermausarten (Sommer- oder Winterquartiere, Wochenstuben) oder Baumhöhlenbrüter ermittelt werden, ist hierüber das dem EBA und die unteren Naturschutzbehörde zeitnah zu informieren.

Dem EBA ist ein aussagefähiger Plan vorzulegen, auf welchem die genauen Standorte der ggf. herzustellenden Fledermauskästen bzw. Nisthilfen eingetragen sind. Sofern sich Standorte auf Flurstücken Dritter befinden, sind dem Plan schriftliche Einverständnisse der betreffenden Grundstückseigentümer beizufügen.

Die Montage der Fledermauskästen und Nisthilfen hat unter Einbeziehung eines Sachverständigen zu erfolgen.

Zum Schutz des Fischotters vor bauzeitlichen Störungen sind die in den LBP-Maßnahmenblätter Nr.: V3 („Bauzeiteneinschränkung für Arbeiten am Otterdurchlass“) und Nr.: V7 („Fischotterschutz bei den Brückeninstandsetzungen“) bestimmten tageszeitlichen Bauzeiteneinschränkungen grundsätzlich wie folgt umzusetzen: Während der Dämmerungs- und Nachtzeiten (1 Stunde vor Sonnenuntergang bis eine Stunde nach Sonnenaufgang) dürfen keine Bauaktivitäten stattfinden. Eine Beleuchtung der Baustelle ist in diesem Zeitraum unzulässig.

Hinweise zum Artenschutz nach dem Umweltschadensgesetz:

Verantwortliche haben kraft Gesetz die erforderlichen Vermeidungs-, Schadensbegrenzungs- und Sanierungsarbeiten zu ergreifen. Sie haben daher grundsätzlich selbst einzuschätzen, ob eine unmittelbare Gefahr einer Umweltschädigung besteht und ggf. welche erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen sind. Der Verzicht auf Vermeidungsmaßnahmen verpflichtet bei Eintritt eines Umweltschadens zur Sanierung. Insofern tragen Verantwortliche das Risiko einer Fehleinschätzung der Gefahrenlage und des Umfangs erforderlicher Vermeidungsmaßnahmen

Umweltfachliche Bauüberwachung

Für das Bauvorhaben wird die umweltfachliche Bauüberwachung angeordnet.

Die umweltfachliche Bauüberwachung hat nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie

für Magnetschwebebahnen, Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des EBA zu erfolgen.

Vor der Einleitung des Bauvorhabens sind der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen die Person der mit der umweltfachlichen Bauüberwachung betrauten Fachkraft (einschließlich sachdienlicher Angaben zu deren Qualifikation) schriftlich mitzuteilen.

Die Berichte der umweltfachlichen Bauüberwachung (halbjährliche Zwischenberichte, Abschlussbericht sowie anlassbezogene Berichte) sind der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen einzureichen.

A.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Entsorgung der Abfälle hat auf der Grundlage der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen zu erfolgen. In diesem Zusammenhang wird auf die „Satzung über die Abfallwirtschaft im Landkreis Nordvorpommern (Abfallsatzung)“ in der derzeit gültigen Fassung des Altkreises Nordvorpommern hingewiesen.

Sollten - insbesondere im Boden/ Bodenaushub - Auffälligkeiten hinsichtlich Farbe, Geruch oder Konsistenz bemerkt bzw. Müllablagerungen angetroffen werden, sind die Arbeiten umgehend einzustellen und das Umweltamt des Landkreises Vorpommern-Rügen sowie das StALU Vorpommern zu benachrichtigen, damit die weitere Verfahrensweise festgelegt werden kann.

Bei der Verwertung von Boden und Abbruchmaterial sind u.a. die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen – Technische Regeln – (LAGA, in der aktuellen Fassung) zu beachten.

Die Baumaßnahmen sind auf der Grundlage eines Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes durch einen bahninternen Mitarbeiter zu begleiten.

A.4.12 Denkmalschutz

Baudenkmäler

Bei der Nutzung von Flächen im Bereich des Hp. Barth als Baustelleneinrichtungsfläche ist sicherzustellen, dass die Substanz der in diesem Bereich stehenden Baudenkmäler (einschließlich der Gebäude des ehemaligen Kleinbahnbahnhofs) nicht beeinträchtigt wird.

Insbesondere bei den Arbeiten im Bereich des BÜ Bahn-km 35,4 Zeltplatzstraße Pruchten ist sicherzustellen, dass die das Kriegerdenkmal 1914/18 umgebende Grünfläche nicht durch Zwischenlagerungen von Baumaterialien, Überfahren mit Baustellenfahrzeugen oder andere Handlungen beeinträchtigt wird.

Bodendenkmale

Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist gemäß § 11 DSchG M-V die untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen von Mitarbeitern oder Beauftragten des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten.

Verantwortlich hierfür sind Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen.

Die Verpflichtung erlischt 5 Werkzeuge nach Zugang der Anzeige.

A.4.13 Forstwirtschaft

Unter Beachtung der einschlägigen naturschutzrechtlichen Anforderungen dürfen die in der Waldbilanz (Anlage 12) ausgewiesenen Waldflächen erst unmittelbar vor dem Beginn derjenigen Arbeiten abgeholzt und gerodet werden, für welche die Waldumwandlung vorgesehen ist, vgl. § 15 Abs. 8 LWaldG

Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind eingebrachte waldfremde Materialien aus dem Wald zu entfernen.

Durch geeignete Maßnahmen ist auszuschließen, dass durch die Bauarbeiten Schäden am Wald – weder im oberirdischen Bereich noch durch Erdarbeiten im Wurzelbereich – verursacht werden.

Im Verlaufe der Bauarbeiten dürfen im angrenzenden Wald keine Stammfüße der Waldbäume mit Boden bedeckt werden.

Einschränkungen für die Nutzung von Waldzufahrten für die Waldbewirtschaftung, den Holztransport, die Rettung oder Brandbekämpfung bedürfen der vorherigen Abstimmung mit dem Forstamt Schuenhagen und dem betreffenden Waldbesitzer.

Beginn und Abschluss der Bauarbeiten ist dem Forstamt Schuenhagen anzuzeigen.

A.4.14 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Hinsichtlich der Arbeiten an Wasserversorgungsanlagen wird auf die Anzeigepflichten nach § 13 TrinkwV 2001 hingewiesen.

Arbeiten an Trinkwasseranlagen sollten nur von Fachbetrieben ausgeführt werden.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Leitungsträgern in Verbindung zu setzen, um Baumaßnahmen, die geeignet sind, den Bestand oder die Funktionsfähigkeit von Kabeln und Leitungen Dritter zu beeinträchtigen, abzustimmen. Die von den Eigentümern und Betreibern der Kabel und Leitungen im Anhörungsverfahren genannten Ansprechpartner sind in die weitere Planung einzubeziehen und die vorgegebenen Termine für Bauanzeigen bzw. Vorabstimmungen sind soweit wie möglich einzuhalten.

Bei der Erarbeitung der Ausführungsplanung und der weiteren Bauvorbereitung für die Kabeltrasse im Abschnitt Velgast – Barth sind die im Plan nicht erfassten Kabel und Leitungen Dritter zu berücksichtigen.

Rechtzeitig vor Baubeginn sind durch die Vorhabenträgerin bzw. denen von ihr beauftragten Baubetrieben mit den Leitungsträgern örtliche Einweisungen durchzuführen.

Bei Arbeiten im Bereich der Kabel und Leitungen sind die auf den Schutz der jeweiligen Anlagen ausgerichteten Sicherheitsbestimmungen bzw. anerkannten Regeln der Technik, Mindestabstände/-abdeckungen und Schutzstreifen/-abstände zu den einzelnen Anlagen einzuhalten und die spezifischen Anforderungen und Hinweise der Leitungsträger zu beachten.

Es ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen (z.B. Suchschachtung), dass Leitungen Dritter überbaut bzw. beschädigt werden.

Bei unvermutet auftretenden Kabeln und Leitungen sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen und der betroffene Leitungsträger zu verständigen.

Den Leitungsträgern ist jederzeit der ungehinderte Zugang zu deren Anlagen für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten zu gewährleisten.

Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahme sind den betroffenen Leitungsträgern anzuzeigen.

A.4.15 Straßen und Wege, Zufahrten

Die Vorhabenträgerin hat die Ausführungsplanung sowie Baubegleitung, Abnahmen und Freigaben für den Bau bzw. die Änderung von Straßenanlagen mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträgern vor Baubeginn eine Bestandsaufnahme für derjenigen Straßen und Wegen vorzunehmen, bei denen sich unter Berücksichtigung des konkreten baulichen Zustands Straßenschäden beispielsweise durch Materialtransporte nicht ausschließen lassen. Nach Bauende sind die Straßen und Wege wieder in den bestandsaufgenommenen Zustand zurückzuführen.

Die Vorhabenträgerin hat insbesondere in den Bereichen von Baustellenzufahrten die im Zusammenhang mit dem Baugeschehen verursachten Straßenverunreinigungen unverzüglich zu beseitigen.

A.4.16 Straßenverkehr

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO sind im PFB grundsätzlich nicht zu treffen.

Gemäß der Zusage der Vorhabenträgerin ist die Straßenverkehrsbehörde frühzeitig in die Ausführungsplanung einzubeziehen.

Straßenrechtliche Anordnungen zu verkehrslenkende und verkehrsraumeinschränkende Maßnahmen sind gemäß § 45 Abs. 6 StVO rechtzeitig vor Baubeginn bei der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen einzuholen.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist mit Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen die Notwendigkeit der Ausschilderung von Baustellenzufahrten abzustimmen. Erforderlichenfalls ist bei der Behörde der Erlass einer diesbezüglichen Anordnung zu beantragen.

A.4.17 Beanspruchung von Grundeigentum und Rechten Dritter

Vor Inanspruchnahme der lt. Grunderwerbsverzeichnis und –plan bzw. LBP- Maßnahmenplan für die Durchführung der Baumaßnahmen notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, rechtzeitig Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Soweit im Anhörungsverfahren von der Vorhabenträgerin zugesagt ist die Höhe der Entschädigung für die Grundstücksinanspruchnahmen durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen ermitteln zu lassen.

Auf den, für die Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücken hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden und ihr ursprünglicher Zustand so bald wie möglich, spätestens jedoch mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wieder hergestellt wird. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den Grundeigentümern die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen und den Grundeigentümer angemessen zu entschädigen.

Für die Entziehung bzw. Belastung von Eigentumsrechten (Grundeigentum) besteht gemäß Art. 14 Abs. 3 Sätze 2 und 3 GG ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung.

Einzelne Flurstücke

Einwender P 03

Die Inanspruchnahme des Flurstücks als BE-Fläche ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken und sollte einen Zeitraum von 6 Monaten nicht überschreiten.

Es ist sicherzustellen, dass das Flurstück außerhalb der ausgewiesenen BE-Fläche nicht unberechtigt betreten wird.

Es ist zu gewährleisten, dass die Grundstückseigentümer, Besucher sowie Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge die BE-Fläche passieren können.

Die Einwender haben dem Grunde nach einen Anspruch auf eine Entschädigung für die eventuell während der Bauzeit zu erwartenden Mietausfälle. Mit der Ermittlung der Höhe des Ersatzanspruchs hat die Vorhabenträgerin einen vereidigten und öffentlich bestellten Sachverständigen zu beauftragen.

A.4.18 Erfüllung der Zusagen der Vorhabenträgerin aus dem Anhörungsverfahren

Die von der Vorhabenträgerin im Verlaufe des Anhörungsverfahrens in deren Erwidierungen bzw. lt. den Niederschriften der Anhörungsbehörde in den Erörterungstermin abgegebenen Zusagen sind zu erfüllen.

A.5 Entscheidungen über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Die Usedomer Bäderbahn GmbH plant die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf der Darßbahn zwischen Barth und Prerow. In Vorbereitung darauf sind umfangreichere Bahnbaumaßnahmen notwendig. Die Vorhabenträgerin hat dazu den eben angeführten Abschnitt der Strecke 6778 Velgast – Prerow in 3 PFAe unterteilt. Gegenstand dieser Planrechtsentscheidung ist der PFA 1 Barth – Bresewitz (Bahn-km 30,440 bis Bahn-km 38,301), mithin der zwischen dem Bf. Barth der Meinigenbrücke (außerhalb) noch auf dem Festland gelegene Abschnitt der wieder in Betrieb zu nehmenden Darßbahn.

Der Plan hat neben einer Reihe von nicht planfeststellungsbedürftigen Instandsetzungsmaßnahmen den Neubau und die Änderung von Bahnbetriebsanlagen und notwendige Folgemaßnahmen zum Gegenstand. Zu den planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen gehören:

- Änderung von Gleisanlagen

Die Gleisanlage wird entsprechend den a.a.R.d.T. instandgesetzt. In diesem Zusammenhang werden am Bestand der Gleisanlage einzelne planfeststellungsrelevante Änderungen vorgenommen. Diese Änderungen betreffen vornehmlich die Bereiche der Ausweichgleise sowie eines Anschlussgleises.

- Entwässerung

Von Bahn-km 30,442 bis Bahn-km 30,642 wird bahnlinks eine Tiefenentwässerung installiert.

Die vorhandenen Bahnseitengräben werden im Wesentlichen nur beräumt und profiliert. In einzelnen Fällen werden sie an bestehende oder geplante Gräben angeschlossen.

- Erdbauwerke

Der Durchlass DN 600 in Bahn-km 34,226 wird zurückgebaut.

Im Wesentlichen werden die Durchlässe in Bahn-km 31,001 und Bahn-km

32,401 instandgesetzt. Im Rahmen der Bauarbeiten werden die ein- bzw. beidseitigen Stirnwände durch Böschungstücke ersetzt, im zuerst angeführten Durchlass wird im Übergangsbereich zum Bestand ein Kontrollschacht eingebaut.

- Ingenieurbauwerke

In Bahn-km 34,648 werden der Bahndurchlass DN 1000 und der Radwegedurchlass DN 500 durch eine EÜ bzw. eine SÜ ersetzt.

Beide Bauwerke werden als geschlossene einzellige Rahmenbauwerke ausgeführt. Sie weisen dabei eine lichte Weite von 2,50 m und eine lichte Höhe von 1,75 m auf, wobei die Breite der EÜ 15 m und die Breite der SÜ 8 m beträgt. Der Kreuzungswinkel der EÜ misst 71 gon.

Sowohl die EÜ als auch die SÜ werden fischottergerecht gestaltet.

- Bahnübergänge

Bahnübergang	Maßnahme
BÜ Bahn-km 30,4 Bahnhofstraße Barth	In Bahn-km 30,433 kreuzt die Eisenbahnstrecke die L 21 (Chausseestr./ Bahnhofstr.). Der BÜ wird mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in der Überwachungsart ÜS ausgerüstet. Er wird in der Bauart BÜP 93, LzH/2F-ÜS ausgeführt. Die BÜSA steuert 8 Lichtzeichen, 2 Fahrbahnhalbschranken sowie 4 Rad-/ Gehwegschranken. Im Quadrant II wird ein Betonschaltheus aufgestellt. Beiderseits der Landesstraße werden ein Geh-/ Radweg bzw. ein Gehweg abgesetzt über den BÜ geführt. Der BÜ-Umbau erfordert insbesondere bahnrechts umfangreiche Straßenbaumaßnahmen. Der innerhalb der Räumstrecke befindliche vierarmige Knotenpunkt wird zu einem Kreisverkehr in veränderter Lage umgestaltet.
BÜ Bahn-km 30,5 Gärtnergang	In Bahn-km 30,583 kreuzt die Eisenbahnstrecke die Gemeindestraße „Gärtnergang“. Der BÜ wird für den motorisierten Verkehr aufgelas-

	<p>sen. Am BÜ wird eine Umlaufsperrung installiert.</p> <p>Zur Erschließung der im BÜ-Bereich bahnlinks stehenden Wohnbebauung wird für Kfz im Abschnitt zwischen dem BÜ Gärtnergang und dem BÜ Weidenweg bahnlinks bahnparallel ein ca. 160 m langer Ersatzweg geschaffen.</p>
BÜ Bahn-km 30,7 Weidenweg	<p>In Bahn-km 30,763 kreuzt die Eisenbahnstrecke die Gemeindestraße „Weidenweg“. Der BÜ wird ebenfalls für den motorisierten Verkehr aufgelassen. Zur Sicherung für Radfahrer und Fußgänger wird der BÜ mit einer Umlaufsperrung ausgestattet.</p>
BÜ Bahn-km 31,5 L 21	<p>In Bahn-km 31,585 kreuzt die Eisenbahnstrecke die L 21.</p> <p>Der BÜ wird mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in der Überwachungsart ÜS ausgerüstet. Er wird in der Bauart BÜP 93, LzH/F-ÜS ausgeführt. Die BÜSA steuert 6 Lichtzeichen, 2 Fahrbahnhalbschranken sowie 2 Rad-/ Gehwegschranken. Im Quadrant IV wird ein Betonschaltheus aufgestellt.</p>
BÜ Bahn-km 31,9 Scharlackenweg	<p>In Bahn-km 31,900 kreuzt die Eisenbahnstrecke die Gemeindestraße „Scharlackenweg“. Der BÜ wird ebenfalls für den motorisierten Verkehr aufgelassen. Zur Sicherung für Radfahrer und Fußgänger wird der BÜ mit einer Umlaufsperrung ausgestattet.</p>
BÜ Bahn-km 32,4 Hp Kranichblick	<p>Im Zusammenhang mit dem Bau der Verkehrsstation Barth-Kranichblick wird in Verlängerung der Gemeindestraße Wiesenweg in Bahn-km 32,477 ein neuer BÜ für Radfahrer und Fußgänger eingerichtet. Der BÜ wird mit einer Umlaufsperrung ausgestattet.</p>
BÜ Bahn-km 32,6 Am Galgenberg	<p>In Bahn-km 32,657 kreuzt die Eisenbahnstrecke einen Wirtschaftsweg, der sich als Verlängerung der Straße „Am Galgenberg“ darstellt.</p> <p>Der BÜ wird für den motorisierten Verkehr aufgelassen. Zur Sicherung für Radfahrer und Fußgänger wird der BÜ mit einer Umlaufsperrung ausgestattet.</p>

<p>BÜ Bahn-km 33,4 Bf. Tannenheim</p>	<p>In Bahn-km 33,486 kreuzt die Eisenbahnstrecke die Gemeindestraße Bahnhof Tannenheim.</p> <p>Der BÜ wird für den motorisierten Verkehr aufgelassen. Zur Sicherung für Radfahrer und Fußgänger wird der BÜ mit einer Umlaufsperrung ausgestattet. Wegen der Änderung der Gleisanlage berücksichtigt der BÜ nur noch ein Gleis (Streckengleis). Zur Erschließung des Wohngrundstücks, das sich südlich des für den motorisierten Verkehr aufgelassenen BÜ befindet, werden vorhandene Wegebeziehungen instandgesetzt.</p>
<p>BÜ Bahn-km 33,8 Barth L 211 (Zingster Straße)</p>	<p>In Bahn-km 33,888 kreuzt die Eisenbahnstrecke die L 211.</p> <p>Der BÜ wird mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in der Überwachungsart Hp/ÜS ausgerüstet. Er wird in der Bauart BÜP 93, LzH/F-Hp/ÜS ausgeführt. Die BÜSA steuert 6 Lichtzeichen, 2 Fahrbahnhalbschranken sowie 2 Rad-/ Gehwegschranken. Im Quadrant I wird ein Betonschaltheus aufgestellt.</p>
<p>BÜ Bahn-km 35,0 Lindenstraße Pruchten</p>	<p>Gegenwärtig kreuzt die Eisenbahnstrecke bei Bahn-km 35,122 die Gemeindestraße „Lindenstraße“. Um ein gefahrloses Räumen des BÜ im Begegnungsfall Lastzug/Lastzug gewährleisten zu können, wird der Kreuzungspunkt zum Bahn-km 35,028 hin verlegt.</p> <p>Der BÜ wird mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in der Überwachungsart ÜS ausgerüstet. Er wird in der Bauart BÜP 93, LzH/F-ÜS ausgeführt. Die BÜSA steuert 6 Lichtzeichen, 2 Fahrbahnhalbschranken sowie 2 Rad-/ Gehwegschranken. Im Quadrant II wird ein Betonschaltheus aufgestellt.</p> <p>Die eben angesprochene Verschiebung des Kreuzungspunktes geht mit einer Umverlegung der Lindenstraße einher. So wird sie zwischen dem neuen und dem alten Kreuzungspunkt künftig bahnrechts</p>

	<p>verlaufen. Im Umbauabschnitt erhält die Gemein- destraße einen straßenbegleitenden Gehweg. Der dann nicht mehr im Verlaufe der durchgehenden Straße befindliche bahnlinke Abschnitt der Linden- straße bleibt als Anwohner- und Radweg erhalten. Im Kreuzungsbereich wird der parallel zur Bahntras- se verlaufende Radwanderweg verschwenkt.</p>
<p>BÜ Bahn-km 35,4 Zeltplatzstr. Pruchten</p>	<p>In Bahn-km 35,402 kreuzt die Eisenbahnstrecke die Gemeindegasse „Zeltplatzstraße“.</p> <p>Der BÜ wird mit einer rechnergesteuerten Lichtzei- chenanlage mit Halbschranken in der Überwa- chungsart ÜS ausgerüstet. Er wird in der Bauart BÜP 93, LzH/2F-ÜS ausgeführt. Die BÜSA steuert 8 Lichtzeichen, 2 Fahrbahnhalbschranken sowie 2 Rad-/ Gehwegschranken. Im Quadrant II wird ein Betonschaltheus aufgestellt.</p>
<p>BÜ Bahn-km 35,7 Hp. Pruchten</p>	<p>In Bahn-km 35,746 kreuzt die Bahnstrecke den Wirtschaftsweg „Im Felde“.</p> <p>Der BÜ wird für den motorisierten Verkehr aufgelas- sen. Zur Sicherung für Radfahrer und Fußgänger wird der BÜ mit einer Umlaufsperrung ausgestattet.</p>
<p>BÜ Bahn-km 38,0 Bahnhofstr. Bresewitz</p>	<p>In Bahn-km 38,010 kreuzt die Bahnstrecke einen Wirtschaftsweg, der sich als Verlängerung der Stra- ße „Bahnhofstraße“ darstellt.</p> <p>Der BÜ wird für den öffentlichen motorisierten Ver- kehr aufgelassen. Zur Sicherung für Radfahrer und Fußgänger wird der BÜ mit einer Umlaufsperrung aus- gestattet. Für die Bewirtschaftung der bahnlinken Wiesenflächen ist eine Toranlage vorgesehen.</p>

- Kabeltrasse

Unter Einbeziehung bereits vorhandener Anlagen wird zwischen Velgast und Barth sowie weiterführend bis zum Ende des PFA in Bresewitz (Bahn-km 38,301) eine durchgehende Kabeltrasse hergestellt.

- Verkehrsstationen

In Barth-Siedlung wird eine neue Verkehrsstation gebaut. Der Hp. Barth-Kranichblick verfügt bahnrechts über einen 130 m langen und 2,50 m breiten Bahnsteig (Bahn-km 32,339 bis Bahn-km 32,469). Die Bahnsteighöhe misst 38 cm.

Die Verkehrsstation Pruchten wird umgebaut. Hier wird bahnrechts in geänderter Lage (Bahn-km 35,600 bis Bahn-km 35,730) ein neuer Bahnsteig errichtet. In dessen Grundkonstruktion entspricht dieser Bahnsteig dem vorskizzierten Bahnsteig in Barth.

Die Verkehrsanlagen in beiden Verkehrsstationen werden behindertengerecht gestaltet.

- Zugfunk-Antennenmast

In Bahn-km 30,411 wird ein Stahlbetonmast mit Antenne-Rundstrahlcharakteristik für analogen Zugfunk aufgestellt. Dessen Gesamthöhe beträgt 10 m.

- Verlegung von Straßen und Wege

Zur Gewährleistung des notwendigen Abstands zur Gleismitte werden von bahnparallelen Straßen und Wegen einzelne Abschnitte verlegt. Hierzu zählen u.a. der zur Erschließung von Gärten und landwirtschaftlichen Grünflächen dienende und bahnlinks in den Weidenweg einmündende Wirtschaftsweg sowie der zwischen dem BÜ L 21 und dem BÜ Scharlackenweg gelegene Abschnitt des Mastwegs.

Ferner betroffen ist der Radwanderweg im Bereich zwischen der Ortslage Pruchten und der Kloerbrücke. In Pruchten wird der Radweg zudem auf einer Länge von ca. 51 m ersatzlos zurückgebaut. Radfahrer können die entstehende Lücke kleinräumig umfahren.

- Versorgungsleitungen

Das Bauvorhaben umschließt eine Reihe von Maßnahmen an Ver- und Entsorgungsleitungen unterschiedlicher Leitungsträger.

Die Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht und den Plänen zu entnehmen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Usedomer Bäderbahn (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 05.11.2010, (Herr Burchardt), eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Wiederinbetriebnahme Darßbahn Streckenabschnitt Barth - Bresewitz" beantragt. Der Antrag ist am 05.11.2010 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Insbesondere mit den Schreiben vom 12.11.2010, 20.03.2012 und 20.03.2012 wurde der Vorhabenträger um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 29.06.2012 wieder vorgelegt.

Im Zuge der Plausibilitätsprüfung haben zwischen der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin mehrere Gespräche stattgefunden. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde die BÜe vor Ort in Augenschein genommen.

Mit Schreiben 17.07.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landkreis Vorpommern-Rügen, der Landrat, Carl-Heydemann-Ring 67 in 18437 Stralsund
2.	Amt Barth, Teergang 2 in 18356 Barth
3.	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern, Badenstraße 18 in 18439 Stralsund
4.	Straßenbauamt Stralsund, Greifswalder Chaussee 63b in 18439

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stralsund
5.	Wasser- und Bodenverband "Barthe/Küste", Triebseer Damm 1a in 18439 Stralsund
6.	Polizeidirektion Stralsund, Frankendamm 21 in 18439 Stralsund
7.	Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, Am Gorzberg, Haus 14 in 17489 Greifswald
8.	Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege, – Archäologie und Denkmalpflege –, Domhof 4 – 5 in 19055 Schwerin
9.	Landesamt für innere Verwaltung M-V, Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Lübecker Straße 289 in 19059 Schwerin
10.	Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V, Graf-Yorck-Straße 6 in 19061 Schwerin
11.	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V, Goldberger Straße 12 in 18273 Güstrow
12.	Landesamt für Gesundheit und Soziales, Abteilung Arbeitsschutz und technische Sicherheit, Heinrich-Mann-Straße 62 in 18435 Stralsund
13.	Landesforst M-V, Anstalt des öffentlichen Rechts, Fritz-Reuter-Platz 9 in 17139 Malchin
14.	Wehrbereichsverwaltung Nord – Außenstelle Kiel – (jetzt: Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der BW, Referat Infra I 3, Fontainegraben 200 in 53123 Bonn
15.	Wasser und Abwasser GmbH – Boddenland – , Am Wasserwerk 2 in 18311 Ribnitz-Damgarten
16.	Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Güterfelder Damm 87 – 91 in 14532 Stahnsdorf
17.	E.ON Hanse AG (neu: HanseWerk AG), Jägersteg 2 in 18246 Bützow
18.	e.dis AG, Hauptverwaltung, Langenwahler Str. 60 in 17517 Fürstenwalde / Spree
19.	Nationalparkamt Vorpommern, Im Forst 5 in 18375 Born
20.	Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund, Wampener Weg 5 in 18439 Stralsund
21.	Bundeseisenbahnvermögen, Pestalozzistraße 1 in 19053 Schwerin
22.	Betrieb für Bau und Liegenschaften M-V, Wallstraße 2 in 18055 Rostock
23.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Außenstelle Schwerin, Bleicher

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Ufer 21 in 19053 Schwerin
24.	Vodafone D2 GmbH, Attilastraße 61 – 67 in 12105 Berlin
25.	50 Hertz Transmission GmbH, TG Netzbetriebe, Eichenstraße 3A in 12435 Berlin
26.	BVVG Bodenverwertungs- und –verwaltungs GmbH, Niederlassung Neubrandenburg, Katharinenstraße 40 in 17033 Neubrandenburg
27.	IHK zu Rostock, Ernst-Barlach-Str. 1-3 in 18055 Rostock
28.	Kabel Deutschland, Eckdrift 81 in 19061 Schwerin
29.	Wasser- und Bodenverband „Recknitz-Boddenküste“, Damgartener Chaussee 4 in 18311 Ribnitz-Damgarten
30.	Stadtwerke Barth GmbH, Hölzern-Kreuz-Weg 11 in 18356 Barth
31.	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Ribnitz-Damgarten, Am Nettelrade 5 in 18311 Ribnitz-Damgarten (neu: Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH)
32.	Bund freier evangelischer Gemeinden in Deutschland, Goltenkamp 4 in 58452 Witten
33.	GDMcom i.A. der Ontras u. VNG Gasspeicher GmbH, Maximilianallee 4 in 04129 Leipzig

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern Stellungnahme vom 18.01.2013, Az. 100/505.51/211/12
2.	Wehrbereichsverwaltung Nord – Außenstelle Kiel – Stellungnahme vom 28.11.2012, Az.: 45-60-00/1827
3.	Nationalparkamt Vorpommern Stellungnahme vom 20.12.2012, Az.: 5328.111
4.	Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund Stellungnahme vom 05.12.2012, Az.: 3115SB3-213.2-962-DZiBo/Darßbahn
5.	Betrieb für Bau und Liegenschaften M-V Stellungnahme vom 26.11.2012, Az.: B 1028-2P121

Lfd. Nr.	Bezeichnung
6.	Vodafone D2 GmbH Stellungnahme vom 28.01.2013, Az.: 2013 0759
7.	50 Hertz Transmission GmbH, TG Netzbetriebe Stellungnahme vom 28.11.2012, Az.: Fr 20121329-0
8.	GDMcom Stellungnahme vom 12.12.2012, Az.: GEN/Hi 16908/12/00

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landkreis Vorpommern-Rügen Stellungnahme vom 12.03.2013, Az. 421005-002-2013 und Stellungnahme vom 22.03.2013, Az.:421005-002-2013
2.	Gemeinde Pruchten, vertreten durch RAe Brauch, Bischoff & Partner Stellungnahme vom 06.11.2012, Az.: 133/09 bi/sch
3.	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern Stellungnahme vom 17.12.12, Az.: StALU HST 10/5228.9/NVP11-1/11
4.	Straßenbauamt Stralsund Stellungnahme vom 24.01.2013, Az.: 3220-555-00
5.	Wasser- und Bodenverband "Barthe/Küste" Stellungnahme vom 22.01.2013, Az.: Schmidt, 551091366b
6.	Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege, – Archäologie und Denkmalpflege – Stellungnahme vom 04.03.2013, Az.: 03-00513-01
7.	Landesamt für innere Verwaltung M-V, Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen Stellungnahme vom 15.11.2012, Az.: 341-TOEB201200814
8.	Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V Stellungnahme vom 10.01.2013, Az.: LPBK-Abt3-TöB-9931-2012
9.	Wasser und Abwasser GmbH – Boddenland – Stellungnahme vom 18.12.2012, Mario Schulz
10.	Landesforst M-V, Anstalt des öffentlichen Rechts Stellungnahme vom 22.01.2013, Az.: 10-2/7444.386; Stellungnahme

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	vom 29.04.2013, Az.: 10-2/7444.386 sowie Stellungnahme vom 13.05.2013, Az.: 10-2/7444.386
11.	Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH Stellungnahme vom 07.01.2013, Az.: PTI 23, Andreas Heuer 611/2012
12.	E.ON Hanse AG (neu: HanseWerk AG) Stellungnahme vom 06.12.2012, Leitungsauskunft Nr. 107318
13.	e.dis AG Stellungnahme vom 04.12.2012, Az.: NR-M-O/Schu
14.	IHK zu Rostock Stellungnahme vom 31.01.2013, Thomas Höppner
15.	Kabel Deutschland Stellungnahme vom 16.11.2012, Az.: Verteilnetzplanung Schwerin, Stellungnahme Nr.: S 26715
16.	Wasser- und Bodenverband „Recknitz-Boddenküste“ Stellungnahme vom 24.01.2013, Az.: Bo/Pa
17.	Stadtwerke Barth GmbH Stellungnahme vom 16.01.2013, Herr Lanz

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde im Amt Barth vom 24.09.2012 bis 23.10.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt. Gleichzeitig wurde der Plan in digitaler Form auf der Homepage des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V eingestellt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Barth am 24.08.2012 durch Internet über die Homepage der Stadt Barth und in der Gemeinde Pruchten am 27.08.2012 durch Aushang an den Bekanntmachungstafeln ortsüblich bekannt gemacht. Diese Bekanntmachung wurde gleichzeitig auf der Homepage des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr veröffentlicht.

Ende der Einwendungsfrist war der 06.11.2012.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 6 Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen.

B.1.3.3 Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	NABU Vorpommern Stellungnahme vom 06.11.2012, Ralf Schmidt

B.1.3.4 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten vom 10.04.2013 bis zum 12.04.2013 im Sitzungsraum der Stadtverwaltung Barth erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden unter Beigabe einer Erwiderung des Vorhabenträgers auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt. Der Erörterungstermin wurde am 26.02.2013 auf der Homepage des Amtes Barth bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Anhörungsbehörde Niederschriften erstellt.

B.1.3.5 Nacherörterung zum Kreisverkehr in Barth

Wie im Erörterungstermin vom 11.04.2013 vereinbart hat die Anhörungsbehörde am 18.12.2013 im Sitzungsraum des SBA in Stralsund einen gesonderten Nacherörterungstermin zur Umplanung der Kreisverkehrsanlage in Barth durchgeführt.

Über diese Erörterung hat die Anhörungsbehörde eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.6 Planänderungen während des Anhörungsverfahrens

Der Plan ist im Verlaufe des Anhörungsverfahrens im Wesentlichen in folgenden Punkten überarbeitet worden:

1. Planänderung

- Korrektur bei der Benennung des zuständigen WBV
- Änderungen am Plan für den Kreisverkehr Barth und Berichtigung der Person des Straßenbaulastträgers
- Korrektur der unzutreffend als „Schallschutzwand“ bezeichneten Sichtschutzwand im Bereich der Kita in Pruchten
- Aufgabe des Plans zum Umbaus der Verkehrsstation Bresewitz
- Errichtung einer verschließbaren Toranlage am BÜ Bresewitz zur Bewirtschaftung der Grünflächen
- Benennung des tatsächlichen Rückbauabschnitts des Radwegs in Pruchten; Berücksichtigung eines bereits vorhandenen kommunalen Radwegs aus Richtung Bodstedt
- Vervollständigung der im Baubereich befindlichen kommunalen Anlagen bzw. Kabel und Leitungen von Versorgungsunternehmen, Korrekturen bezüglich der Person des jeweiligen Betreibers
- fischottergerechte Gestaltung des EÜ/ SÜ in Bahn-km 34,649: Änderung der Querschnittsgestaltung (trapezförmig)
- Grundstückbetroffenheiten.

2. Planänderung

- Änderungen des LBP bezüglich:
 - Einarbeitung der oben angeführten technischen Planänderungen
 - Aufnahme eines Hinweises auf den artenschutzrechtlichen Ausnahmetatbestand des § 45 Abs. 4 BNatSchG
 - Abänderung einzelner Flächeninhalte im Rahmen der Eingriffsbilanzierung
 - Streichung des Biotoptyps „Wald“ und Verweis auf Kompensation für Waldflächenverluste nach LWaldG M-V
 - Überarbeitung der CEF-Maßnahme CEF 1 – bauzeitliche Hälterung von Zauneidechsen – in der Gemarkung Planitz

- Präzisierung der Anzahl der im Baubereich stehenden und zu schützenden Einzelbäume (LBP-Schutzmaßnahme S1)
- Streichung des LBP-Ausgleichsmaßnahme A2 – Entsiegelung von Flächen –
- Präzisierung der LBP-Ausgleichsmaßnahme A3 - Kompensationspflanzung – in der Gemarkung Barth
- Aufnahme der LBP-Ausgleichsmaßnahme A4 – Anlage eines Waldsaumes – in der Gemarkung Planitz
- Austausch des beanspruchten Ökokontos (neu: Ökokonto VG-011 „Am Kargberg“).

Die Anhörungsbehörde hat den Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie den Einwendern die sie betreffenden Änderungen mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern Stellungnahme vom 08.08.2014, Az.: StALU HST 10/5228.9/NVP11-
2.	50 Hertz Transmission GmbH, TG Netzbetriebe Stellungnahme vom 11.08.2014, Az.: JSchr 20140551-0
3.	GDMcom Stellungnahme vom 04.08.2014, Az.: GEN/Hi 16908/12/00

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landkreis Vorpommern-Rügen Stellungnahme vom 06.08.2014, Az. 421005-010-2014 und Stellungnahme vom 01.09.2014, Az.:42.062 421005-010/14
2.	Gemeinde Pruchten, vertreten durch RAe Brauch, Bischoff & Partner Stellungnahme vom 13.08.2014, Az.: 133/09 BI13 tb
3.	Straßenbauamt Stralsund

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 13.08.2014, Az.: 3220-555-00
4.	Wasser- und Bodenverband "Barthe/Küste" Stellungnahme vom 31.07.2014, Az.: Schmidt, 551091366c
5.	Landesforst M-V, Anstalt des öffentlichen Rechts Stellungnahme vom 14.08.2014, Az.: 10-2/7444.386;
6.	e.dis AG Stellungnahme vom 19.08.2014, Az.: NR-M-O-
7.	Wasser- und Bodenverband „Recknitz-Boddenküste“ Stellungnahme vom 28.07.2014, Birgit Neumann

Mit dessen Schreiben vom 14.08.2014 (Ralf Schmidt) hat der NABU Nordvorpommern seine Stellungnahme zur Planänderung abgegeben.

Zur Planänderung liegt ein Einwendungsschreiben vor.

Zu den Stellungnahmen und Einwendungen hat die Vorhabenträgerin Erwiderungen gefertigt, die dann die Anhörungsbehörde den betreffenden „Träger öffentlicher Belange“ bzw. Einwendern zur Kenntnis gegeben hat.

B.1.3.7 Erörterung zu den Planänderungen

Die Anhörungsbehörde hat auf eine Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen, die zu den Planänderungen abgegebenen bzw. erhoben worden sind, verzichtet, vgl. § 18a Ziffer 1 AEG.

B.1.3.8 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 21.07.2015 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat bei Beachtung der Hinweise der Behörden und sonstigen Stellen und bei Bestätigung der Zusagen des Vorhabenträgers aus den schriftlichen Erwiderungen keine Bedenken, dass der Vorhabenträger den Plan mit der 1. und 2. Planänderung, die sich aus dem Verfahren ergaben, umsetzen kann .

B.1.4 Fortgang des Planfeststellungsverfahrens

Nach dem Abschluss des Anhörungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde weitere TöB um ihre Stellungnahme gebeten.

Folgende Stellungnahmen wurden abgegeben:

lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Allgemeiner Behindertenverband in Mecklenburg-Vorpommern e.V. Stellungnahme vom 09.02.2016; Az.: ST-03-06-16-EBA-Darß
2.	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V Stellungnahme vom 19.02.2016; Az.: 623-00000-2016/028 (Zustimmung der Luftfahrtbehörde)
3.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 25.02.2016; E-Mail G. Schmidt

Bezug nehmend auf die Stellungnahme des Landkreises Vorpommern-Rügen vom 01.09.2014 (Az.: 42.06.2 421005-010/14) ist die Vorhabenträgerin um die Überprüfung des LBP hinsichtlich des Kompensationsbedarfs sowie um Vorlage eine Reservierungsbestätigung Ökokontobetreibers gebeten worden.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin das schalltechnische Gurtachten bezüglich des Tatbestandsmerkmals des „erheblichen baulichen Eingriffs“ ergänzt.

Überdies wurde die Vorhabenträgerin wiederholt angewiesen, die im Verlaufe des Anhörungsverfahrens vorgenommenen Planänderungen konsequent in alle betreffenden Planunterlagen zu übernehmen.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei

der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin Usedomer Bäderbahn GmbH.

B.3 Umwelt

B.3.1 Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.3.2 Europäische Schutzgebiete

B.3.2.1 FFH-Gebiet „Recknitz-Ästuar und Halbinsel Zingst“ (DE 1542-302)

Das 27.890 ha große europäische Naturschutzgebiet erstreckt sich auf die gesamte zum Ästuar der Recknitz gehörende Boddenkette – d.h. Saaler, Bodstedter und Barther Bodden sowie die Grabow – zwischen der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst und dem Festland einschließlich der hier liegenden Inseln. Zum Schutzgebiet gehören die Uferbereiche der vorgenannten Boddengewässer, der Prerower Strom sowie

der Ostteil des Zingst mit der sich nördlich anschließenden Flachwasserzone der Ostsee. Das FFH-Gebiet umfasst gleichsam das ausgedehnte Windwatt des Bock. Etwa die Hälfte des Schutzgebiets liegt im Geltungsbereich des Nationalparks „Vorpommersche Boddenlandschaft“, weitere Flächen befinden sich im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes „Boddenlandschaft“ (40 %) sowie zweier anderer LSG (insgesamt 2 %). Das Gebiet stellt einen repräsentativen Ausschnitt der vorpommerschen Ausgleichsküste sowie der Flachwasserzone der Ostsee als größtem Brackwasserlebensraum der Erde dar. Es ist von einer innigen Durchdringung von Land- und Wasserflächen sowie an der Außenküste von einer hohen Küstendynamik gekennzeichnet.

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor deren Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

Nach § 7 Abs. 1 Ziffer 9 BNatSchG bestehen die Erhaltungsziele eines FFH-Gebiets in der Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der dafür festgelegten FFH-LRT und Anhang II-Arten.

Für das in Rede stehende europäische Schutzgebiet existiert bislang noch kein verbindlicher Bewirtschaftungsplan. Demzufolge werden im Folgenden für die Bestimmung der Erhaltungsziele die im Standard-Datenbogen aufgelisteten FFH-LRT und Anhang II-Arten herangezogen:

- Sandbänke mit nur schwacher ständiger Überspülung durch Meerwasser (LRT 1110)
- Ästuarien (LRT 1130)
- Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt (LRT 1140)
- Lagunen* (Strandseen) (LRT 1150)
- Flache große Meeresarme und -buchten (Flachwasserzonen) (LRT 1160)
- Spülsäume des Meeres mit Vegetation aus einjährigen Arten (LRT 1210)
- Atlantik-Felsküsten und Ostsee-Fels- und Steilküsten mit Vegetation (LRT 1230)
- Einjährige Vegetation mit *Salicornia* und sonstiger Vegetation auf Schlamm und Watt (Quellerwatt) (LRT 1310)
- Atlantische Salzwiesen (*Glauco-Puccinellietalia*) (LRT 1330)
- Primärdünen (LRT 2110)
- Weißdünen mit Strandhafer (*Ammophila arenaria*) (LRT 2120)
- Graudünen (mit krautiger Vegetation) (LRT 2130*)

- Entkalkte Dünen der eu-atlantischen Zone mit Dünenheide (Calluno-Ulicetea) (LRT 2150*)
- Bewaldete Bereiche der Atlantikküste (LRT 2180)
- Feuchte Dünentäler (LRT 2190)
- Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation vom Typ Magnopotamions oder Hydrocharitions) (LRT 3150)
- Borstgrasrasen, montan (und submontan auf dem europäischen Festland) Eu-Nardion) (LRT 6230*)
- Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden und Lehmboden (Eu-Molinion) (LRT 6410)
- Geschädigte Hochmoore (die möglicherweise noch auf natürlichem Wege regenerierbar sind) (LRT 7120)
- Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sandebenen (LRT 9190)
- Moorwälder (LRT 91D0*9
- Meerneunauge (Anhang II-Art)
- Flussneunauge (Anhang II-Art)
- Finte (Anhang II-Art)
- Lachs (Anhang II-Art)
- Steinbeißer (Anhang II-Art)
- Schlammpeitzker (Anhang II-Art)
- Kammmolch (Anhang II-Art)
- Fischotter (Anhang II-Art)
- Seehund (Anhang II-Art)
- Kegelrobbe (Anhang II-Art)
- Schweinswal (Anhang II-Art).

(Anmerkung: Im 2014 aktualisierten SDB werden die LRT 1110 und 1150 nicht mehr aufgeführt.)

Das mit Eingriffen in Natur und Landschaft einhergehende Bauvorhaben selbst wird außerhalb des FFH-Gebiets umgesetzt. Allerdings nähert sich die Bahnstrecke in mehreren Bereichen dem Schutzgebiet:

- Barthe-Brücke, Abstand zur Grabow beträgt 200 m
- Niederung südlich Pruchten, Abstand zur Grabow beträgt 300 m
- Grote Ry (unterbrochener Kanal im Bereich der Kloerbrücke), Abstand zum Bodstedter Bodden beträgt 120 m
- Bereich Meiningen, Abstand zum Ende des PFA beträgt 100 m.

Im Umfeld dieser Bereiche werden insbesondere folgende Baumaßnahmen ausgeführt:

- Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Gleisanlage (einschließlich Streckenentwässerung),
Einbau von Schutzschichten
- Instandsetzung der Barthebrücke, Bahn-km 32,892 – Bahn-km 32,923
- Neubau jeweils einer EÜ und einer SÜ, Bahn-km 34,648
- Instandsetzung Kloerbrücke, Bahn-km 36,607 – Bahn-km 37,330
- Umbau BÜ Bresewitz.

Als baubedingte Wirkfaktoren sind stoffliche Einträge, eine temporäre Verlärmung sowie optische Reize zu nennen. Nach Lage der Dinge sind

- Zerschneidung von Lebensräumen, Habitatverkleinerung sowie Tierkollisionen
- stoffliche Emissionen
- Einleitungen
- Verlärmung und
- optische Reize

als betriebsbedingte Wirkfaktoren zu beachten.

Im Rahmen ihrer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung hat die Vorhabenträgerin ihre detaillierten Untersuchungen auf diejenigen Teilräume des Schutzgebiets eingeschränkt, die im konkreten Fall in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen beeinträchtigt werden könnten. Der Bestimmung dieser Teilräume wird sowohl für die FFH-LRT als auch die Anhang II-Arten ein Wirkraum von 500 m beiderseits der Bahntrasse festgelegt.

Innerhalb dieses Bereichs sind folgende FFH-LRT bzw. Anhang II-Arten anzutreffen:

- Ästuarien (LRT 1130)
- Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt (LRT 1140)
- Meerneunauge (Anhang II-Art)
- Flussneunauge (Anhang II-Art)
- Steinbeißer (Anhang II-Art)
- Schlammpeitzker (Anhang II-Art)
- Fischotter (Anhang II-Art)
- Seehund (Anhang II-Art)
- Kegelrobbe (Anhang II-Art).

Der FFH-LRT 1130 kann am ehesten im Bereich des Barthe-Mündungstrichters durch bau- und betriebsbedingten stoffliche Emissionen und Einleitungen beein-

trächtig werden. Allerdings werden diese Beeinträchtigungen u.a. bei konsequenter Umsetzung der während der Instandsetzung der Barthe-Brücke zu beachtenden Schutzmaßnahmen (vgl. LBP-Maßnahmen-Nr.: S3 – Gewässerschutz –) gering bleiben. Der innerhalb des Wirkraums (Bodstedter Bodden, südlich des Leuscheorts) anzutreffende FFH-LRT 1140 macht nur ca. 1 % des Gesamtvorkommens des FFH-Gebiets aus. Unter der Maßgabe, dass bei der Instandsetzung der Kloerbrücke die auf den Gewässerschutz ausgerichteten Schutzmaßnahmen (vgl. LBP-Maßnahmen-Nr.: S3 – Gewässerschutz –) umgesetzt werden, lassen sich Beeinträchtigungen durch stoffliche Emissionen und Einleitungen ausschließen. Ferner bleiben Beeinträchtigungen des fraglichen Windwatts durch akustische und optische Reize gering. Die betreffenden Flächen fallen verhältnismäßig selten frei, so dass sie für die Indikatorvogelarten eine nur geringe Bedeutung innehaben. Überdies ist die Bahntrasse durch Röhricht teilweise abgeschirmt. Beeinträchtigungen von Meer- und Flussneunauge, Steinbeißer sowie Schlammpeitzker können ausgeschlossen werden. Diese Rundmäuler bzw. Fischarten treten in der Boddenkette nur vereinzelt auf. Nach Wiederinbetriebnahme der Darßbahn wird sich das Kollisionsrisiko für den Fischotter nicht signifikant erhöhen. Dies ist u.a. das Ergebnis der fischottergerechten Gestaltung der EÜ in Bahn-km 34,648. Zuvor wird Kollisionen mit Baufahrzeugen mithilfe der Geschwindigkeitsbeschränkung des Baustellenverkehrs auf 30 km/h entgegengewirkt. Die baubedingten Störungen etwa durch Lärm- und Lichtemissionen der Baufahrzeuge sowie weiterer eingesetzter Technik und Störreize, die von der Anwesenheit von Personen ausgehen, weisen hingegen ein hohes Beeinträchtigungspotenzial auf. Um zu vermeiden, dass die in Rede stehende Tierart tatsächlich erheblichen Störreizen ausgesetzt wird, enthält der hier festgestellte Plan Bauzeitenbeschränkungen. Die insoweit relevanten Arbeiten zum Neubau von EÜ und SÜ in Bahn-km 34,648 sowie die Instandsetzungsarbeiten an Barthe- und Kloerbrücke werden ausschließlich bei Tageslicht ausgeführt (vgl. LBP-Maßnahmen-Nr.: V3 – Bauzeitenbeschränkung für Arbeiten am Otterdurchlass – LBP-Maßnahmen-Nr.: V7 – Fischotterschutz bei Brückeninstandsetzungen –). Projektbedingt ist für die den Wirkraum kaum nutzende Kegelrobbe mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Im Ergebnis der Überprüfung auf dessen Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiet „Recknitz-Ästuar und Halbinsel Zingst“ (DE 1542-302) kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben weder allein

noch im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

B.3.2.2 SPA-Gebiet „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ (DE 1542-401)

Das 122.200 ha große europäische Schutzgebiet erfasst die zwischen Ribnitz-Damgarten und der Westküste Rügens liegenden Boddengewässer. Innerhalb des Schutzgebiets liegen größere Bereiche des nördlich der B 105 gelegenen Festlandes, der Halbinsel (Fischland)-Darß-Zingst, Hiddensees, Ummanz und Westrügens. Zum SPA gehören ferner die vorgelagerten Flachwasserbereiche der Ostsee.

Das Vogelschutzgebiet ist Gegenstand der Vogelschutzgebietslandesverordnung. Nach § 4 der VSGLVO M-V werden die in der Anlage 1 gebietsbezogen ausgewiesenen 77 Vogelarten (Brutvogel und/ oder Zug-, Rastvogel, Überwinterer) und die hierfür erforderlichen Lebensraumelemente als Erhaltungsziele festgelegt. Für das SPA existiert bislang noch kein Bewirtschaftungsplan.

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor deren Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

Im Abschnitt der zwischen Velgast und Barth herzustellenden durchgehenden Kabeltrasse quert die Eisenbahntrasse zwischen dem BÜ mit der B 105 in Saatel (Bahn-km 22,480) und dem Durchlass in Bahn-km 28,115 das Vogelschutzgebiet. Zwischen dem BÜ Bahn-km 33,8 (L 211) und der Ortslage Pruchten nähert sich die Eisenbahntrasse bahnrechts bis auf knapp 280 m dem Schutzgebiet. Nördlich der Ortslage Pruchten verläuft die Eisenbahntrasse teilweise in unmittelbarer Nachbarschaft zum SPA, im Bereich der Kloerbrücke sowie nördliche des BÜ Bresewitz wird es gar gequert.

Im Umfeld der vorgeschriebenen Abschnitte sind insbesondere folgende Baumaßnahmen vorgesehen:

- Herstellung des durchgehenden Kabeltrogs
- Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Gleisanlage (einschließlich Streckenentwässerung),
Einbau von Schutzschichten
- Neubau jeweils einer EÜ und einer SÜ, Bahn-km 34,648

- Instandsetzung Kloerbrücke, Bahn-km 36,607 – Bahn-km 37,330
- Umbau BÜ Bresewitz.

Als Wirkfaktoren kommen in Betracht:

- baubedingte Wirkfaktoren
 - bauzeitliche Flächeninanspruchnahme für Baustraße zur Kloerbrücke
 - stoffliche Emissionen
 - Einleitungen
 - Verlärmung
 - optische Reize.
- anlagebedingte Wirkfaktoren
 - dauerhafte Flächeninanspruchnahme für Kabeltrasse und Umbau BÜ Bresewitz
 - optische Reize.
- betriebsbedingte Wirkfaktoren
 - Habitatsverkleinerung, „Vogelschlag“
 - stoffliche Emissionen
 - Einleitungen
 - Verlärmung
 - optische Reize.

Im Rahmen ihrer Verträglichkeitsuntersuchung unterstellt die Vorhabenträgerin für ihre detaillierten Untersuchungen sowohl für Brutvögel als auch für Rastvögel einen Wirkraum von 500 m beiderseits der Bahntrasse festgelegt.

Innerhalb dieses Wirkraums hat die Vorhabenträgerin 6 schutzrelevante Brutvogelarten ermittelt:

- Schnatterente, Löffelente, Reiherente, Kiebitz, Neuntöter und Grauammer.

Zudem wurden 27 schutzrelevante Rastvogelarten ermittelt:

- Kormoran, Höckerschwan, Zwergschwan, Singschwan, Saatgans, Graugans, Nonnengans, (*Brandgans*), Pfeifente, (*Schnatterente*), Krickente, (*Stockente*), Spießente, Löffelente, Tafelente, Reiherente, Schellente, Zwergsäger, Gänse-säger, Rotmilan, Seeadler, Kornweihe, Blässhuhn, Sandregenpfeifer, (*Kiebitz*) und (*Großer Brachvogel*).

(Anmerkung: Für das in Rede stehende SPA werden in der VSGLVO M-V die in Klammern gesetzten Vogelarten nicht als Rastvogel aufgeführt.)

Hinsichtlich der Brutvögel wird sich das Bauvorhaben am ehesten auf die im Bereich der Kloerbrücke brütenden Grauammer, Schnatter-, Löffel- und Reiherenten auswir-

ken. Diese Vögel unterliegen u.a. geringen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Emissionen und Einleitungen. Diese Beeinträchtigungen könnten dazu führen, dass jeweils eine Brutpaar der Schnatterente und ein Brutpaar der Löffelente für eine Brutperiode ihren Brutplatz aufgeben. Vom Bauvorhaben werden für die sich bahnlinks im Grünland aufhaltenden Rastvogelarten (Sing- und Zwergschwäne, Saat-, Bläss-, Grau- und Nonnengänse sowie Großer Brachvogel) keine spürbaren Störreize ausgehen. Zwischen der Eisenbahntrasse und den fraglichen Flächen verläuft bereits der bahnparallele Radweg, dessen Störzone nunmehr lediglich überlagert, nicht aber verbreitert wird. Die Auswirkungen der Störreize auf die sich im Flachwasserbereich aufhaltenden Vogelarten (Sing-, Zwergschwäne sowie Saat-, Bläss-, Grau- und Nonnengänse) können vernachlässigt werden. Deren Hauptschlafplätze befinden im Südosten der Bucht des Bodstedter Boddens und damit außerhalb der Störzone. Die Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs auf der Darßbahn wird nicht dazu führen, dass sich das Risiko einer Tötung von überfliegenden Tieren („Vogelschlag“) signifikant erhöht. Zum einem ist die Eisenbahntrasse gut einsehbar und zum anderen wird sie mit verhältnismäßig geringer Geschwindigkeit und Frequenz befahren werden.

Im Ergebnis der Überprüfung auf dessen Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des SPA „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“ (DE 1542-401) kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben weder allein noch im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

B.4 Materie-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Mit der Reaktivierung der Eisenbahnverbindung Barth – Prerow wird im Tourismusschwerpunktraum Halbinsel Fischland-Darß-Zingst ein attraktives Schienenverkehrsangebot geschaffen. Zugleich verbessern sich die Anbindungen von Barth, Pruchten, Zingst und Prerow an den öffentlichen Verkehr; überdies werden weitere Gemeinden speziell im Amt Darß/Fischland profitieren.

Künftig wird die Urlaubsregion mit dem Schienenverkehr deutlich besser als bisher mit der Bahn erreichbar sein. Insoweit trägt das Planvorhaben der gesteigerten

Nachfrage nach SPNV-Angeboten innerhalb der touristischen Regionen an der Ostseeküste und auf den Zulaufstrecken Rechnung. Verbessert werden die Anreisemöglichkeiten ohne Kfz. Zudem wird der Trend zum Verzicht auf den eigenen Pkw zur Fortbewegung am Urlaubsort selbst gefördert. Unter dem Gesichtspunkt des Fahrradtourismus bietet die Darßbahn eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot. Die Darßbahn wird zu einer verkehrliche Entlastung beitragen. Gerade in der verkehrsreichen Urlaubshauptsaison und zu den An- und Abreisezeiten wird sie ihre Vorzüge als Alternative zum MIV offenbaren.

Nicht zuletzt wird in Gestalt der Darßbahn eine umweltfreundliche Verkehrsanbindung in ein naturräumlich sensibles Fremdenverkehrsgebiet (u.a. Nationalpark) wieder in Betrieb genommen.

Die vorliegende Planung ist „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern hat die Darßbahn für den Bundesverkehrswegeplan 2016 angemeldet.

B.4.2 Eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung

Für die gesamte Streckenführung der Darßbahn von Barth nach Prerow und damit eingeschlossen den PFA 1 Barth – Bresewitz, Bahn-km 29,875 bis Bahn-km 38,301, über den mit diesem Beschluss entschieden wird, besteht eine eisenbahnbetriebliche Zweckbestimmung. Für den PFA 1 wurde ohnehin erst im Jahr 1993 durch das zuständige Bundesministerium für Verkehr die Befreiung von der Pflicht zum Erhalt der Bahnanlagen erteilt. Eine Entscheidung über den Wegfall der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung war damit nicht verbunden und folgte dem auch nicht.

Die als „planfestgestellt“ geltende Eisenbahnstrecke Velgast – Prerow (Strecken Nr. 6778) wurde auf ihrem Abschnitt von Barth bis Prerow seit 1910 betrieben. Grund für die Erweiterung des Bahnanschlusses ab Barth war neben dem Wunsch nach einer „sicheren“ Verbindung des Darß mit dem Festland gerade auch die seinerzeit schon wachsende Zahl von Ferien- und Ausflugsgästen zu den Badeorten auf der Halbinsel.

Die ursprünglich planfestgestellte Streckenführung hat auch weiterhin planungsrechtlichen Bestand. Dieses gilt insbesondere für die Streckenführung über die Meiningenbrücke. Es kommt dabei nicht darauf an, ob eine Strecke weiterhin betrie-

ben wird oder durchgehend betriebsbereit war. Vielmehr ist für die Feststellung, dass eine Zweckbestimmung der Eisenbahnbetriebsanlagen rechtlich aufgegeben wurde, ein ausdrücklicher Hoheitsakt notwendig (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.12.1988, Az.4 C 48/86 Leitsatz 3 und Tz. 31f. – juris). Dieses gilt ebenfalls für Betriebsanlagen der Deutschen Reichsbahn im Beitrittsgebiet (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.1999, Az. 11 A 9/97 Tz. 27 – juris).

Speziell die mit Wirkung zum 01.01.1964 eingetretene Änderung der Rechtsträgerschaft an der Meiningenbrücke von der Deutschen Reichsbahn (Reichsbahndirektion Greifswald) zum Bezirk Rostock (Staatliches Straßenbau – Aufsichtsamt Stralsund) stellt keinen ausdrücklichen Hoheitsakt der zuständigen Stelle mit dem Inhalt dar, dass die Betriebsanlagen der Strecke dauerhaft nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb zur Verfügung stehen sollten.

Gemäß historischer Abhandlungen war in Folge eines Unfalls im Bereich des Bahnhof Prerow am 31.10.1943 und der Kriegslage im damaligen Deutschen Reich der Bahnbetrieb zunächst zwischen Zingst und Prerow und nach dem Einmarsch der Roten Armee zum Kriegsende 1945 auf der Gesamtstrecke unterbrochen. Die Gleise der Strecke wurden auf Befehl der sowjetischen Militäradministration zwischen Barth und Prerow bis 1946 bzw. 1947 als Reparationsleistungen entfernt. Dem Befehl zur Demontage der Gleisanlagen ist jedoch nicht die explizite Aussage der Deutschen Reichsbahn zu entnehmen, auf der Strecke dauerhaft keinen Eisenbahnbetrieb stattfinden lassen zu wollen. Der Befehl diene ausschließlich der Wegnahme zur Reparatur (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.08.1995, Az. 7 A 19/94, Tz. 23 – juris). Die Strecke Barth – Prerow wurde auch durch die Deutsche Reichsbahn nicht ausdrücklich stillgelegt, sondern als logische Folge nach der Gleiswegnahme lediglich die Einstellung des Betriebes erklärt.

Vor diesem Hintergrund ist die Übertragung der Meiningenbrücke an die Straßenbauverwaltung nicht als endgültige Aufgabe der Anlage für den Eisenbahnbetrieb zu sehen. Vielmehr war diese Anlage vom Zeitpunkt der Errichtung 1910 an als kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke vorgesehen und wurde als solche auch bis 1947 genutzt. Durch die Materialknappheit bei der Deutschen Reichsbahn war ein rascher Wiederaufbau der Gleise von Barth über die Meiningenbrücke auf die Halbinsel nach Zingst und Prerow nicht kurzfristig zu erwarten und lag es deshalb 1963 nahe, aus Praktikabilitätsgründen die Unterhaltungspflicht der Brücke mit Wirkung vom 01.01.1964 auf die Straßenbauverwaltung zu übertragen. Die in der Vereinbarung zur Änderung der Rechtsträgerschaft verwendete Formulierung, dass mit einer Wiederaufnahme des Betriebes nicht zu rechnen sei, ist insoweit eher eine werten-

de Annahme, um überhaupt die der Deutschen Reichsbahn mit dem Bau der Strecke übertragenen Unterhaltungspflichten für die Brücke auf den auf nicht absehbare Zeit einzigen Nutzer der Brücke abgeben zu können, als eine (hoheitliche) Entscheidung über die Strecke und ihre Anlagen.

Nichts Gegenteiliges lässt sich auch daraus entnehmen, dass die Nationale Volksarmee (NVA) die Strecke zwischen Barth und Bresewitz bis unmittelbar vor der Meiningenbrücke 1967 wieder aufbaute, um einen Militärstandort und einen Truppenübungsplatz östlich von Zingst auf der Halbinsel zu versorgen. Auf Grund des gestiegenen Kfz-Verkehrs wäre der Bau einer neuen Straßenbrücke notwendig geworden, worauf seinerzeit aus wirtschaftlichen Gründen verzichtet wurde.

Die Ausführungen im Schreiben der Deutschen Bahn AG, eingegangen bei der Straßenbauverwaltung am 27.03.2000, vermögen einen Nachweis des Zweckfortfalls ebenfalls nicht zu stützen. Zum einen wird lediglich die „Wiedereinrichtung des Betriebs“ angesprochen, die nicht beabsichtigt sei. Zum anderen konnte die Entwidmung zu diesem Zeitpunkt nur durch die zuständige Behörde – das Eisenbahn-Bundesamt – ausgesprochen werden.

Eine Entwidmung bzw. Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG n. F. ist durch das EBA für die Streckenführung bis Prerow seither nicht ausgesprochen worden. Eine Freistellungsverfügung (hoheitlicher Verwaltungsakt) ist seitens des EBA am 19.08.2002 lediglich für den Bereich des Endbahnhofes in Prerow ergangen. Als Beteiligte im Freistellungsverfahren erklärte die DB Netz AG gegenüber dem EBA, dass die freizustellenden Flurstücke für den Eisenbahnbetrieb nicht notwendig seien. Sie erklärte jedoch nicht, am Eisenbahnfachplan keine Berechtigung mehr zu haben.

Gegenüber der Straßenbauverwaltung hat das EBA zudem in allen Phasen der Beteiligung an der Planung für eine bauliche Änderungen der Meiningenbrücke und der zwischenzeitlich zur verkehrlichen Entlastung errichteten Pontonbrücke auf den Fortbestand der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung verwiesen und die Aufrechterhaltung von Möglichkeiten für eine eventuelle Reaktivierung der Bahnstrecke gefordert. Nicht zuletzt hat sich der Straßenbaulastträger selbst im Jahr 2010 in den Unterlagen seiner Genehmigungsplanung für die Instandsetzung der Behelfsumfahrung zum Fortbestehen des Eisenbahnzwecks bekannt.

Auch in der kommunalen Bauleitplanung wird die Strecke 6778 für Flurstücke jenseits der Querung des Meiningenstroms berücksichtigt. So beispielsweise in den Bebauungsplänen Nr. 19, 21, 47, 49 und 25. Im Bebauungsplan Nr. 25 „Westliche Wiesenstr./Schulstraße“ der Gemeinde Zingst werden z.B. die Flächen der

Bahntrasse mit Bezug auf § 9 Abs. 6 BauGB als Flächen für den überörtlichen Verkehr „Bahnanlagen“ nachrichtlich übernommen und in der Begründung mitgeteilt, dass die im Bebauungsplangebiet liegenden Flurstücke der alten Bahntrasse, Flurstücke Nr. 370 und Nr. 18/32 in der Flur 8 der Gemarkung Zingst (Straße „Am Bahndamm“) einer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung unterliegen und im Bereich der Kreuzung mit der Wiesenstraße eisenbahnrechtliche und straßenrechtliche Widmung sich überlagern.

Auch ist ein Entfall des Eisenbahnbetriebszwecks durch Funktionslosigkeit nicht gegeben. Zum einen ist es bereits zweifelhaft, ob neben der gesetzlichen Regelung für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken in § 23 AEG überhaupt ein Institut der Funktionslosigkeit eines ehemals als Betriebsanlage genutzten Grundstücks geben kann. Jedenfalls liegen die durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelten Tatbestandsvoraussetzungen für eine Funktionslosigkeit nicht vor. Eine solche Lage ist nur anzunehmen, wenn die Verhältnisse der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht haben, der die Verwirklichung des bestehenden Plans auf unabsehbare Zeit ausschließt (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.08.1995, Az. 7 A 19/94, Tz. 23 – juris). Ein solcher Zustand liegt hier nicht vor. Die Bahntrasse ist in der Örtlichkeit vorhanden. Es muss lediglich das Streckengleis instandgesetzt werden. Die Mitbenutzung der Brücke durch die Straße fand bereits ursprünglich wegen der besonderen Lage der Halbinsel (Fischland-)Darß-Zingst und wahrscheinlich auch aufgrund finanzieller Zwänge statt, es ist somit auch keine neue Nutzung hinzugetreten. Es stehen auch keine unüberwindbaren technischen Hindernisse der Wiederinbetriebnahme entgegen.

Die tatsächliche Herstellung einer Kreuzung zwischen der Bahnstrecke 6778 und der L 21 kann höhenfrei oder durch Bahnübergänge erfolgen. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) steht dem nicht entgegen. § 2 Abs. 1 EKrG verbietet nur die Anlage von neuen Bahnübergängen, d.h. wenn ein oder beide Verkehrswege neu angelegt werden. Dies ist hier jedoch nicht der Fall, da die Straße zur provisorischen Überquerung des Meiningenstroms (Pontonbrücke) bereits seit 1980 und die Bahn seit 1910 in dieser Lage vorhanden sind. Seit Anlage der provisorischen Überquerung des Meiningenstroms kreuzen sich Straße und Schiene vor und hinter der Meiningenbrücke niveaugleich.

B.4.3 Abschnittsbildung

Die von der Vorhabenträgerin in Wahrnehmung der ihr diesbezüglich zustehenden Befugnis vorgenommene Aufteilung des Planvorhabens „Wiederinbetriebnahme Darßbahn“ in drei Planfeststellungsabschnitte ist nicht zu beanstanden.

Die Abschnittsbildung ist inhaltlich gerechtfertigt. Angesichts des verhältnismäßig langen Streckenausbauvorhabens schafft die Abschnittsbildung günstigere Voraussetzungen, um den Planungsprozess effektiver gestalten zu können. Die Festlegung der Grenzen des PFAs ist nicht willkürlich. Der Streckenabschnitt Barth – Bresewitz umfasst den noch auf dem Festland gelegenen Teil der Strecke; er erstreckt sich auf das Gebiet des Amtes Barth. De facto bildet der Meiningenstrom mit der ihn überspannenden und im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme instand zu setzenden Meiningenbrücke einen natürlichen Abschluss. Im plangegegenständlichen PFA sind die Gleisanlagen körperlich noch vorhanden; bei ihrer Ertüchtigung sind keinerlei Trassierungsveränderungen vorgesehen.

Die vorgenommene Abschnittsbildung genügt den Anforderungen des planungsrechtlichen Abwägungsgebots. Aus dem Plan für den vorliegenden Abschnitt ergeben sich keinerlei Zwangspunkte für den nachfolgenden Abschnitt, welche bereits bei der Zulassungsentscheidung für den PFA Barth – Bresewitz zu berücksichtigen wären. Insbesondere wird keine nach Lage der Dinge gebotene Variantenprüfung vereitelt. Im Nachbarabschnitt wird die Darßbahn zunächst auf der eisenbahnrechtlich zweckbestimmten Trasse weitergeführt. Alles in allem kann in Vorausschau auf den Streckenabschnitt Bresewitz – Zingst ein „vorläufig positives Gesamturteil“ getroffen werden. Einer späteren Zulassung des Gesamtvorhabens stehen keine unüberwindbaren Grenzen gegenüber.

Die konkrete Abschnittsbildung verkürzt nicht den Rechtsschutz von Planbetroffenen. Dies gilt speziell auch in Bezug auf die Belange der Gemeinde Pruchten. Mit deren Einwendungen bezüglich eines „steckengebliebenen Plans“ verkennt sie den vorskizzierten Sinn der Abschnittsbildung. In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass gemäß der Rechtsprechung des BVerwG in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nicht jeder PFA eine eigenständige Verkehrsbedeutung aufweisen muss. Unabhängig von der Abschnittsbildung obliegt die Gestaltung des ruhenden Verkehrs rund um den Hp. Pruchten der Gemeinde. Dabei ist es unerheblich, ob es sich hierbei um einen Unterwegshalt oder die – nicht vorgesehene – Endstation handelt.

Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Errichtung einer Anlage insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird, vgl. BVerwG, Urteil vom 09.09.1988, Az.: 7 C 3/86.

B.4.4 Raumordnung und Landesplanung

Mit deren Stellungnahme vom 18.01.2013 bestätigt das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, dass bei Umsetzung des Planungsinhalte das Vorhaben mit den Ziele und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung gemäß den Programmsätzen 6.4 (1, 3 und 11 jeweils Satz 1) [Öffentlicher Personen- und Güterverkehr] des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern übereinstimmen.

Auszug aus dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm:

„6.4 Verkehr und Kommunikation

6.4.1 Öffentlicher Personen- und Güterverkehr

- (1) Das Gesamtsystem des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) in der Planungsregion soll zur Gewährleistung einer angemessenen Mobilität und zur Steigerung der Attraktivität gesichert und weiter ausgebaut werden.
....
- (3) Das Schienennetz in der Region Vorpommern ist eine wirtschaftlich, sozial und ökologisch notwendige Alternative zur Straße und als Komponente der Raumerschließung und nachhaltiger Siedlungerschließung sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu sichern sowie weiter aufzuwerten.
...
- (11) Für eine mögliche Neueinrichtung des Schienenverkehrs auf der Verbindung Barth – Zingst – Prerow ist die ehemalige Bahntrasse zu sichern und notwendige Flächen für geänderte und neue Trassenabschnitte von Bebauung freizuhalten (**Ziel der Raumordnung**).
...

Begründung:

...

Eine langfristige Sicherung der Schienenverbindung von Barth nach Prerow ist für den Regionalen Planungsverband Vorpommern von großer Bedeutung. Zur langfristigen Sicherung der Strecke ist es erforderlich, die gewidmete Bahntrasse bzw. die Korridore von jeglicher Bebauung freizuhalten. Die Möglichkeiten einer Verlängerung der Bahnstrecke über Prerow hinaus sollen geprüft werden.

...“

B.4.5 Kommunale Belange

B.4.5.1 Kommunale Finanzhoheit

Die Finanzhoheit der Gemeinde wird nicht unzumutbar beeinträchtigt. Zunächst ist festzuhalten, dass eisenbahnkreuzungsrechtliche Fragestellungen und Entscheidungen nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werden. Hierfür ist gesetzlich ein besonderes Kreuzungsverfahren nach dem EKrG vorgesehen.

Die Finanzhoheit ist jedoch als Belang in die Abwägung einzustellen. Sie wird auch recht erheblich berührt, da die zu übernehmenden Kosten für die Gemeinde Pruchten durchaus einen bedeutenden Posten im Haushalt darstellen. Eine Übernahme von Kosten als Straßenbaulastträger nimmt der Gemeinde jedoch nicht den Spielraum, einen selbstbestimmten Haushalt aufzustellen. Die Kosten werden dem üblichen Rahmen für innerörtliche Verkehrswege, die eine Bahnstrecke kreuzen, entsprechen.

B.4.5.2 Selbstgestaltungsrecht

Im Bereich der Bahnanlagen greift das Planvorhaben nicht in das aus der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 1 Satz 2 Grundgesetz abgeleitete so genannte Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde ein. Eine Verletzung dieses Selbstgestaltungsrecht setzt die erhebliche Beeinträchtigung des Ortsbildes voraus. Eine solche Beeinträchtigung liegt beispielsweise vor, wenn sich die vorhandene städtebauliche Struktur infolge einer baulichen Maßnahme von Grund auf verändert bzw. wenn das Vorhaben dem Ort im Vergleich zum vorherigen Zustand ein neuartiges Gepräge verleiht und damit nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirkt. Es kann ausgeschlossen werden, dass das Bau-

vorhaben zu derart einschneidenden Wirkungen führt.

Namentlich die Errichtung der Verkehrsstation in Pruchten führt zu keiner erheblichen Belastung des dortigen Ortsbildes. Die dahingehenden Bedenken der Gemeinde Pruchten sind grundlos. Durch den neuen Bahnsteig wird sich das Erscheinungsbild zumindest eines größeren Bereichs der Gemeinde kaum ändern. Die Bahnsteiganlage ist schon wegen ihrer vergleichsweise geringen Größe nicht geeignet, das Ortsbild signifikant zu beeinflussen. Die Beseitigung eines Einzelbaums im Bereich der künftigen Verkehrsanlage schmälert das Ortsbild. Nach Lage der Dinge erscheint dieser Verlust allerdings als hinnehmbar. Die historische Bahnstrecke, die im Übrigen weiterhin eisenbahnrechtlich zweckbestimmt ist, ist Vorort weiterhin erlebbar. Im näheren Umfeld des neuen Bahnsteigs steht das historische Empfangsgebäude.

B.4.5.3 Naturkindertagesstätte „Wurzelzwerge“

Für den Bereich der Kita sah der zur Einsicht ausgelegte Plan sowohl im Lageplan als auch im Bauwerksverzeichnis – versehentlich – die Errichtung einer 80 m langen Lärmschutzwand vor. Diese Angabe stand im Widerspruch zu den Aussagen des Erläuterungsberichts und den Ergebnissen der zugrunde liegenden schalltechnischen Untersuchung, wonach durch das Bauvorhaben keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen in der Nachbarschaft ausgelöst werden. Nach dem Erörterungstermin vom 11.04.2013 hat die Vorhabenträgerin den Lageplan und das Bauwerksverzeichnis gemäß den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung korrigiert. Der Plan vermerkt nunmehr anstatt der nach den schalltechnischen Untersuchungen nicht erforderlichen Lärmschutzwand den Neubau einer Sichtschutzwand. Die Anhörungsbehörde hat diese Korrektur als Planänderung der Gemeinde Pruchten als der Trägerin der Kita mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. In deren Stellungnahme vom 13.08.2014 geht die Gemeinde Pruchten auf den Entfall der Lärmschutzwand jedoch nicht ein.

Nach Lage der Dinge besteht der vornehmliche Zweck der Sichtschutzwand darin, die Kinder aus der benachbarten Kita vom Betreten der Gleisanlagen abzuhalten. Diesem Zweck trägt die Auflage zu Pkt. A.4.2 Rechnung. Bezüglich der Gestaltung der Sichtschutzwand steht es der Vorhabenträgerin frei, sich mit der Gemeinde Pruchten als der Trägerin der betreffenden Kindereinrichtung abzustimmen.

B.4.5.4 Kommunale Schmutzwasseranlage

Wohl aus Sorge um die Funktionsfähigkeit ihres Hauptpumpwerks einschließlich der Zu- und Ableitungen sowie wegen der Gefährdung einer ca. 150jährigen Eiche wendet sich die Gemeinde Pruchten in deren Stellungnahme vom 06.11.2012 gegen die vorgesehene Verschiebung des BÜ Bahn-km 35,0 Lindenstraße. Wenn überhaupt wäre allenfalls eine (weitere) Südverlagerung denkbar. Wie im Erörterungstermin vom 11.04.2013 besprochen hat die Vorhabenträgerin die betreffenden Anlagen anhand von durch die Gemeinde zur Verfügung gestellten Dokumentationsunterlagen in ihren Plan übernommen bzw. vervollständigt. Ausweislich des so überarbeiteten Plans befindet sich das in Rede stehende Pumpwerk außerhalb der Baufeldgrenzen; für die im Straßenbereich liegende Leitung sieht der Plan eine Sicherung vor. Die hiergegen von der Gemeinde Pruchten in deren Stellungnahme vom 13.08.2014 geäußerte Mutmaßung, der geänderte Straßenverlauf zwischen der geschützten Eiche und dem Pumpwerk sei zwar zeichnerisch darstellbar, aber praktisch nicht umsetzbar, wird zurückgewiesen.

Im Übrigen gelten für die kommunalen Anlagen zur Schmutzwasserbeseitigung die Nebenbestimmungen unter A.4.14 ebenso.

B.4.6 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügenden Teil ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.4.7 Einzäunen der Gleisanlagen

Trotz der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahren ist die Vorhabenträgerin nicht verpflichtet, ihre Bahnanlagen komplett einzuzäunen. Dies wäre mit Blick auf die Bahnübergänge und Verkehrsstationen schlichtweg unmöglich und zudem unverhältnismäßig. Die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebs und das Verbot, die Gleisanlagen nicht außerhalb der hierfür vorgesehenen Stellen zu betreten, sind allgemein bekannt. Wer sich dennoch verbotswidrig in die Gleisanlagen begibt, tut dies in grob fahrlässiger Selbstgefährdung. Die Vorhabenträgerin hat vielmehr in Wahrnehmung ihrer allgemeinen Verkehrssicherungspflicht im Einzelfall eigenverantwortlich zu prüfen, ob an besonderen Stellen Sicherungsmaßnahmen (z.B. Zaun, zusätzliche Schilder mit Gefahrenhinweise, Erdwälle oder andere Hindernisse) zu ergreifen sind. Vor der Wiederinbetriebnahme der Darßbahn sind fraglos auch spezielle Aufklärungsmaßnahmen sinnvoll.

Sollte sich die Vorhabenträgerin entschließen, an bestimmten Stellen Zäune zu errichten, hat sie gleichsam dafür Sorge zu tragen, dass ihr Instandhaltungspersonal und Rettungskräfte gefahrlosen und freien Zugang zur Bahnanlage haben.

B.4.8 Brand- und Katastrophenschutz

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin für die Verkehrsstationen Barth-Kranichblick und Pruchten jeweils ein, von einem Sachverständigenbüro erstelltes ganzheitliches Brandschutzkonzept vorgelegt.

Beide Gutachten weisen keinen weitergehenden Handlungsbedarf aus. Allerdings sind bei den örtlichen Wasserversorgungsunternehmen noch schriftliche Bestätigungen dafür einzuholen, dass bei den im Umfeld befindlichen Hydranten die erforderliche Wassermenge und der hinreichende Wasserdruck anliegen.

B.4.9 Barrierefreiheit

Bahnsteighöhe

Nach dem Plan werden die Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 0,38 m über SO gelegt. Diese planerische Festlegung ist der Hauptkritikpunkt des Allgemeinen Behindertenverbands in M-V e.V. (ABiM-V). Vom Verband wird unter Bezugnahme auf –

den für die Eisenbahn indes nicht einschlägigen – § 8 Abs. 3 PBefG sowie den inzwischen veröffentlichten Entwurf des „Integrierten Landesverkehrsplans M-V (ILVP M-V)“ eine Bahnsteighöhe von 0,55 m gefordert, bei welcher ein höhengleicher Ein- und Ausstieg in bzw. aus dem Triebwagen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann den Unmut des AbiM-V nachvollziehen. Bei der Bahnsteighöhe von 0,38 m ist die vollständige Barrierefreiheit nicht gewährleistet. Bei Fahrtantritt sind insbesondere in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen auf fremde Hilfe angewiesen. Bezüglich der fraglichen Bahnsteighöhe entspricht der Bahnanlage nicht dem so genannten „universal design“, also einer allgemeinen Gestaltung des Lebensumfelds für alle Menschen, die möglichst niemanden ausschließt und von allen Menschen gleichermaßen genutzt werden kann. Der Hinweis der Vorhabenträgerin, dass aufgrund des sich dann noch vergrößernden Spaltmaßes selbst bei einer Bahnsteighöhe von 0,55 m eine Rampe erforderlich ist, greift zu kurz. In die neuen Eisenbahnfahrzeuge ist eine Spaltüberbrückung standardmäßig integriert.

Trotz der vorskizzierten Bedenken wird unter Berücksichtigung der Bestimmungen des § 2 Abs. 3 EBO der Plan einschließlich seiner Bahnsteigabmessungen festgestellt.

Um es einem geschützten Personenkreis zu ermöglichen, die Bahnanlagen und Fahrzeugen „ohne besondere Erschwernis“ zu nutzen, sind die Eisenbahnunternehmen gesetzlich verpflichtet, spezielle Programme aufzustellen, die unter Ausfüllung eines gewissen Spielraums eine Planung zur Erreichung der weitgehenden Barrierefreiheit beinhalten. Die UBB verfügt bislang jedoch über kein derartiges Programm. Das gültige Programm der Deutschen Bahn AG (Stand Dezember 2011) enthält keinerlei Maßgaben für die UBB. Somit sind beispielsweise die Vorgaben zu den Bahnsteighöhen (Punkt 2.1.4 des Programms der Deutschen Bahn AG) nicht anwendbar. Mangels einer konkreten Planung wirkt die Bestimmung des § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO, wonach die Vorschriften der Rechtsverordnung so anzuwenden sind, dass sie eine Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch den näher bezeichneten Personenkreis ohne besondere Erschwernisse ermöglicht, bis zur Erstellung des noch ausstehenden Programms als Generalklausel fort. Demnach ist die Eisenbahn schon in der Zeit bis zur Programmerstellung verpflichtet, auf eine erschwernisfreie Benutzungsmöglichkeit hinzuwirken.

Nach § 13 Abs. 1 EBO sind Bahnsteige mit einer Bahnsteigkante von 0,38 m zulässig. Im Zuge der Modernisierung ihrer Eisenbahninfrastruktur hat die UBB an deren Verkehrsstationen umfangreiche Umbau- und Instandhaltungsmaßnahmen vorgenommen, wobei die auf der Insel Usedom bereits vorhandene Bahnsteighöhe von

0,38 m beibehalten worden ist. Unter Zugrundelegung dieses Maßes hat das Eisenbahnunternehmen ebenfalls ihre außerhalb der Insel Usedom gelegenen PVA modernisiert. Die Modernisierung ist inzwischen weitgehend abgeschlossen. In Umsetzung der vorskizzierten rechtlichen Verpflichtungen hat die UBB eine Planung zu entwickeln, wie die vorhandene Infrastruktur möglichst barrierefrei zu gestalten ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht davon ab, für die Verkehrsstationen Barth-Kranichblick und Pruchten eine Bahnsteighöhe von 0,55 m durchsetzen, um zu verhindern, dass die Bahnsteige einer späteren übergreifenden, d.h. alle Verkehrsstationen einbeziehenden behindertengerechten Lösung entgegenstehen. Gleichwohl ist im Sinne von § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO sicherzustellen, dass der Ein- und Ausstieg in bzw. aus dem Zug auch dem geschützten Personenkreis ohne besondere Erschwernis möglich ist. Ihm ist insbesondere nicht zuzumuten, nur nach vorheriger Anmeldung den Zug benutzen zu können.

Bahnsteigausstattung

In dessen Stellungnahme vom 15.02.2016 fordert der ABiM-V eine Ausstattung der Haltepunkte mit Fahrgastunterständen, mit visuellen und akustischen Fahrgastinformationen sowie einer Kommunikationsmöglichkeit. Nach dem Anhang 1.3 (Regeliste) der Planfeststellungsrichtlinien (Ausgabe 09/2015) ist die Bahnsteigausstattung als „Zubehör“ planungsrechtlich nicht relevant. Insoweit bedarf es in der Planfeststellung keiner Entscheidung hierzu. Angemerkt wird, dass anders als im ÖPNV-Landesplan M-V 2002-2007 für die Personenbahnhöfe im Entwurf des ILVP M-V keine Grundausstattung und Ausstattungsmerkmale definiert werden.

Unter Punkt A.4.7 wird die Vorhabenträgerin ausdrücklich auf die FahrgastrechteVO hingewiesen. Nach Art. 18 Abs. 1 der FahrgastrechteVO haben das Eisenbahnunternehmen oder der Bahnhofsbetreiber von sich aus („aktiv“) die Reisenden über Verspätungen zu informieren, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen. Diese Informationspflicht betrifft alle Verkehrsstationen, vgl. Urteil des BVerwG vom 09.09.2015, Az.: 6 C 28/14. Weil die Vorhabenträgerin an den beiden Verkehrsstationen mutmaßlich kein Personal einsetzen wird, hat sie wohl ein geeignetes technisches Fahrgastinformationssystem zu installieren. Bei der Festlegung des zum Einsatz gelangenden Systems ist ein besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie etwaigen Begleitpersonen zu richten, Art. 18 Abs. 3 der FahrgastrechteVO.

Ersatz der geplanten Umlaufsperrren durch Schranken

Insbesondere bezüglich des Hp. Barth-Kranichblick befürchtet der ABiM-V massive Probleme beim Passieren der geplanten Umlaufsperre. Dementsprechend fordert er

eine Prüfung, inwieweit die geplanten Umlaufsperrn durch Schranken ersetzt werden könnten. Andernfalls ließe sich der Konflikt durch die Festlegung einer „lichten Weite/Durchgang der Umlaufsperrn von mindestens 1,50 m“ ebenso lösen. In deren Erwidern lehnt die Vorhabenträgerin die Forderung nach Ausrüstung der Fußgängerüberwege mit einer technischen Sicherungsanlage (Schranke) aus für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren wirtschaftlichen Gründen ab. Gleichzeitig sagt die Vorhabenträgerin unter Bezugnahme auf die technischen Mitteilung TM 2012-238 I.NVT 4 vom 10.12.2012 zu, den Plan für die nach den anerkannten Regeln der Technik (hier: Ril 815.0030 „Bahnübergänge planen und instand halten“) bemessenen Umlaufsperrn so zu verändern, dass die Öffnungsweiten und Abstände zwischen den Holmen mindestens 1,50 m betragen.

Ausführungsplan

Naturgemäß betrifft ein Großteil der Forderungen und Hinweise des ABiM-V und des Blinden- und Sehbehindertenvereins M-V e.V. den Ausführungsplan und die Bauausführung. Die Vorhabenträgerin hat diese Hinweise zur Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs nach Maßgabe der einschlägigen anerkannten Regeln der Technik angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind die in der Erwidern gemachten Zusagen einzuhalten.

B.4.10 Immissionsschutz

B.4.10.1 Schienenlärm

Hinsichtlich des Schienenlärms trägt das Planvorhaben den einschlägigen Anforderungen des Immissionsschutzrechtes hinreichend Rechnung.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Konkretisierung dieser gesetzlichen Verpflichtung hat der Verordnungsgeber in § 2 der 16.BImSchV einzuhalten Immissionsgrenzwerte bestimmt, bei deren Überschreitung schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche vorhanden sind. Allerdings setzt die Anwendung der 16.BImSchV ausdrücklich den Neubau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges voraus. Mit Blick auf die im Bestand vorhandene Strecke ist ein „Neubau“ von Anfang an auszuschließen. Zudem geht im PFA 1 Barth – Bresewitz die im Übrigen nicht planfeststellungsbedürftige Instandsetzung der Gleisanlagen weder mit der Erweite-

rung um ein oder mehrere durchgehende Gleise noch mit einem erheblichen baulichen Eingriff (mithin einer wesentlichen Änderung in Sinne des § 1 Abs. 2 der 16.BImSchV) einher.

Bezüglich des „*erheblichen baulichen Eingriffs*“ wird auf die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hingewiesen. Demnach ist das Tatbestandsmerkmal erfüllt, wenn in die Substanz des Schienenweges, d.h. der Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau einschließlich der Oberleitung eingegriffen wird, soweit es sich nicht lediglich um Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen oder um kleinere Baumaßnahmen handelt (vgl. Urteil des BVerwG vom 14.11.2001 Az.: 11 A 31/ 00). Im Rahmen des Bauvorhabens wird kein derartiger – äußerlich erkennbarer – Eingriff in die Substanz der Gleisanlage vorgenommen. Abgesehen von geringfügigen Anpassungsmaßnahmen erfolgt deren Ertüchtigung in der vorhandenen Lage und Höhe. Vorliegend ergibt auch ein funktionales Verständnis des „erheblichen baulichen Eingriffs“ nichts anderes. Im Ergebnis einer wertenden Betrachtung wird festgestellt, dass speziell mit dem Einbau der Schutzschichten nicht das Ziel verfolgt wird, die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit der in Rede stehenden Strecke zu erhöhen. Nach den Darlegungen der Vorhabenträgerin liegt die geplante Leistungsfähigkeit unter der Bestandsleistungsfähigkeit. Zudem erfolgt die Anhebung der zulässigen Streckengeschwindigkeit nicht zum Zwecke einer vermehrten Verkehrsaufnahme sondern zur Verkürzung der Reisezeiten.

B.4.10.2 Erschütterungsschutz

Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen aus dem Schienenverkehr stellen sich zunächst als nicht planfeststellungsrelevant dar. Abgesehen von einzelnen Maßnahmen, die keinerlei ungünstige Auswirkungen auf die Erschütterungssituation haben werden, wird im Rahmen des Bauvorhabens die Gleisanlage im PFA 1 lediglich instand gesetzt.

Dessen ungeachtet hat die Vorhabenträgerin die zu erwartenden Erschütterungen anhand eines erschütterungstechnischen Gutachtens untersucht. Dabei wird mangels spezieller rechtlicher Vorgaben davon ausgegangen, dass bei dem – hier nicht beabsichtigten – Ausbau vorhandener Bahnstrecken eine ausgleichsbegründende Betroffenheit aus Bahnerschütterungen nur vorliegt, wenn sich diese Erschütterungen spürbar erhöhen (25%-Erhöhung als Laborunterschiedsschwelle; untere Gren-

ze der Wahrnehmung) und gleichzeitig die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 überschritten werden.

Vornehmlicher Inhalt des erschütterungstechnischen Gutachtens ist die Herleitung einer Prognose der zu erwartenden Erschütterungsimmissionen. Im Rahmen seiner diesbezüglichen Untersuchungen hat der Gutachter u.a. die bebauten Bereiche in drei Prognosegebiete zusammengefasst und innerhalb dieser Gebiete an insgesamt 16 Messstellen seismische Messungen durchgeführt. Dabei sind für die Bestimmung des Erschütterungsimpulses Untersuchungen entlang eines betriebenen Streckenabschnitts auf der Insel Usedom herangezogen worden. Ergänzend wurden in den Prognosegebieten geoelektrische Messungen vorgenommen.

Die erstellte Prognose wird in entsprechenden Lageplänen veranschaulicht. Aus diesen Plänen wird ersichtlich, dass die Erschütterungen aus dem Schienenverkehr in der Umgebung der Eisenbahnstrecke spürbar sein werden. An einigen Immissionsorten werden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 gar überschritten.

Da die Eisenbahnstrecke derzeit nicht betrieben wird, ist die Messung der Erschütterungsvorbelastung nicht möglich. Indes ist die gutachterliche Annahme, wonach sich nach der Wiederinbetriebnahme der Darßbahn die Erschütterungen im Vergleich zum früheren Eisenbahnbetrieb zumindest nicht erhöhen werden, nachvollziehbar. Hierfür sprechen insbesondere die modernisierte Gleisanlage (einschließlich der einzubauenden Schutzschicht) und die zum Einsatz gelangenden Eisenbahnfahrzeuge.

Weil demnach die Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 nicht mit einer zu erwartenden größeren Erschütterungsbelastung zusammenfällt, muss nach Lage der Dinge die Überschreitung der Anhaltswerte grundsätzlich hingenommen werden.

B.4.10.3 Baulärm

Während der sich über einen längeren Zeitraum erstreckenden Bauarbeiten sind Belästigungen der Nachbarschaft durch baubedingte Lärmimmissionen unvermeidbar. Das berechtigte Interesse der Nachbarschaft, von vermeidbaren Belästigungen verschont zu bleiben, wird bei Einhaltung der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen sowie der Festsetzungen dieser Entscheidung gewahrt.

Baustellen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 22 Abs. 1 BImSchG. Nach der vorgenannten Norm sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen u.a. so zu betreiben, dass

1. schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und
2. nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

Die dabei zu erfüllenden Anforderungen werden u.a. durch die 32. BImSchV näher bestimmt. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die einschlägigen Betriebsregelungen für Geräte und Maschinen (§§ 7 f. der 32. BImSchV) hingewiesen. Die Bestimmungen des § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV gelten allerdings nicht für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Mit diesem PFB wird die Anwendbarkeit der AVV Baulärm klargestellt. Diese Vorschrift enthält in Abhängigkeit vom jeweiligen Gebietscharakter einzuhaltende Immissionsrichtwerte.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass Bauarbeiten während der Nachtzeit (20 Uhr bis 07 Uhr) weitgehend vermeidbar sind. Indes wäre der generelle Ausschluss sog. Nacharbeiten unverhältnismäßig. Im Zuge der Planfortschreibung und der Baudurchführung könnte sich ein diesbezügliches, im öffentlichen Interesse liegendes dringendes Erfordernis herausstellen. Erfahrungsgemäß wird der Immissionsrichtwert bei Bauarbeiten mit Baumaschinen während der Nachtzeit regelmäßig überschritten. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Verhältnismäßigkeit daher Nacharbeiten auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken und die durch derartige Arbeiten hervorgerufenen Immissionen durch Ausschöpfung aller geeigneten organisatorischen und technischen Maßnahmen zu mindern.

B.4.10.4 Genehmigungsbedürftige Anlagen

In den Planunterlagen werden immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen als solche weder beschrieben noch dargestellt. Sollten sich dem entgegen im Zuge der Planfortschreibung ein diesbezügliches Erfordernis herausstellen, hat die Vorhabenträgerin zuvor die vorgeschriebenen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn die in Punkt 8.15 des Anhang 1 der 4.BImSchV bestimmte Menge an zeitweilig gelagerten Abfällen überschritten werden würde.

B.4.10.5 Sonstige Immissionen

Für die Anwohner im Nahbereich der Baustelle muss mit baubedingten Belastungen durch Staub- und Abgasimmissionen gerechnet werden. Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse und der Witterung wirksame Maßnahmen zur Reduzierung dieser Immissionen zu ergreifen. Zu diesen Maßnahmen zählen:

- Einsatz von Fahrzeugen mit schadstoffarmen Verbrennungsmotoren, die der europäischen Abgasnorm entsprechen
- Abstellen der Motoren von Fahrzeugen und Geräten, die nicht betrieben werden
- Abdeckung, Befeuchtung oder Abschirmung von Flächen und Materialien, die zur Staubentwicklung neigen, während der Lagerung und des Transports
- Begrenzung der Materialliegezeiten im Freien
- Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit in der Nähe von Wohnbebauung bei trockener Witterung

B.4.11 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Wasserrechtliche Erlaubnisse

Mit dem Einleiten des auf Verkehrsflächen (Bahntrasse, Straßen und Wege) anfallenden Niederschlagswassers in Gewässer (Oberflächengewässer bzw. Grundwasser) erfüllt das Planvorhaben einen wasserrechtlichen Erlaubnistatbestand.

Gemäß § 19 Abs. 1 WHG hat das EBA als Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der unter Punkt A.3.1 aufgeführten wasserrechtlichen Erlaubnisse zu entscheiden.

Nach dem Plan sind keine Grundwasserabsenkungen beabsichtigt. Nach Lage der Dinge lassen sich jedoch Grundwasserabsenkungen nicht gänzlich ausschließen. So weist die untere Wasserbehörde in deren Stellungnahme vom 22.03.2013 darauf hin, dass für zurückliegende Straßenbaumaßnahmen „meistens“ eine Grundwasserabsenkung notwendig geworden ist. Entsprechend ihrer Erwidern hat die Vorhabenträgerin bei Erfordernis die Erlaubnis zur Grundwasserabsenkung außerhalb des lfd. Planfeststellungsverfahrens direkt bei der unteren Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen zu beantragen.

Wasserschutzgebiet „Barth Flughafen“

Zwischen Kenz und dem Bahnhof Barth quert die Eisenbahntrasse den Geltungsbereich des Wasserschutzgebiets „Barth Flughafen“, TWSZ III. In diesem Abschnitt beschränken sich die baulichen Maßnahmen im Wesentlichen auf die Herstellung einer durchgehenden Kabeltrasse. Die im Bereich der bereits bestehenden und betriebenen Bahntrasse angesiedelte Maßnahme läuft dem Schutzzweck nicht zuwider.

Wasserschutzgebiet „Barther Stadtholz“

Beginnend ab der EÜ Barthebrücke verläuft die Eisenbahntrasse auf einer Länge von ca. 1,4 km in randlicher Lage innerhalb des Geltungsbereichs des Wasserschutzgebiets „Barther Stadtholz“, TWSZ III. Nach Information der unteren Wasserbehörde ist mit einer baldigen Aufhebung des nicht mehr genutzten Schutzgebiets zu rechnen. Insoweit sind für die Durchführung Planvorhabens keine speziellen Schutzanforderungen zu beachten.

Einleiten von Niederschlagswasser in öffentliche Abwasseranlagen

Nach dem Plan wird das auf den Flächen

- des Kreisverkehrs Chausseestraße einschließlich des BÜ Bahn-km 30,4
- des Weidenwegs in Barth sowie
- des BÜ Bahn-km 35,4

anfallende Niederschlagswasser zumindest zu einem Teil in öffentliche Abwasseranlagen eingeleitet. Im Verlaufe des Anhörungsverfahrens haben weder die Stadt Barth noch die Gemeinde Pruchten als jeweils zuständige Abwasserbeseitigungspflichtige Bedenken gegen die beabsichtigten Einleitungen geltend gemacht.

Allerdings hatten die untere Wasserbehörde und der WBV „Barthe/ Küste“ in deren Stellungnahmen vom 22.03.2013 bzw. 22.01.2013 eine Einleitung des im Bereich des Kreisverkehrs Chausseestraße/ BÜ Bahn-km 30,4 anfallenden Niederschlagswassers in den Regenwasserkanal DN 500 abgelehnt und eine Planänderung gefordert. Zur Begründung wurden die beschränkte Leistungsfähigkeit und die fehlende Baufreiheit für Unterhaltungsarbeiten im Gewässerabschnitt, in welchen der Kanal letztlich einleitet, angeführt. Dazu erklärte die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin vom 11.04.2013, dass sich die Einleitmengen nicht erhöhten, weil die Flächen, die einer Oberflächenentwässerung bedürfen, nicht weiter vergrößern würden. Die untere Wasserbehörde hat diese Erklärung zur Kenntnis genommen. Damit besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Entscheidungsbedarf.

Bauliche Anlagen an, in, über und unter oberirdischen Gewässern

Bestandteil des Bauvorhabens ist u.a. die Errichtung und Änderung von wasserrechtlich zulassungsfreien baulichen Anlagen an, in und über oberirdischen Gewässern. Die untere Wasserbehörde hat die im Plan beschriebenen und dargestellten Einzelmaßnahmen zur Kenntnis genommen und darüber hinaus ausdrücklich ihre wasserrechtliche Zustimmung nach § 82 Abs. 1 LWaG erteilt.

EÜ DL Bahn-km 34,621

Im Verlaufe des Anhörungsverfahrens hat der WBV „Barthe/Küste“ aus Sicht der Gewässerunterhaltung u.a. Bedenken gegen die Offenhaltung des Grabenstücks zwischen Bahnanlage und Radweg geäußert und alternativ eine Vollpflasterung des betreffenden Stücks angeregt. Ausweislich der Verhandlungsniederschrift konnte die Vorhabenträgerin diese Bedenken mit ihren diesbezüglichen Erklärungen im Erörterungstermin vom 11.04.2013 ausräumen.

mögliche Überbauung eines verrohrten Gewässerabschnitts im Zuge der Verschiebung eines Wirtschaftsweges bei Bahn-km 31,9

In dessen Stellungnahme vom 22.01.2013 lehnt der WBV „Barthe/Küste“ die mögliche Überbauung eines verrohrten Abschnitts des Grabens 43/2/1 infolge der plangegenständlichen Verschiebung des Wirtschaftsweges bei Bahn-km 31,9 ab.

Allerdings hat der WBV zur Lage des fraglichen Grabenabschnitts, der im Plan nicht dargestellt wird, keine genauen Angaben gemacht. Der vermutete Grabenabschnitt soll einen bahnlinks sich der Bahntrasse nähernden Gewässerabschnitt mit einem bahnrechts bahnparallel verlaufenden Grabenabschnitt verbinden, so dass er bereits im Bestand sowohl den Wirtschaftsweg als auch die Bahntrasse kreuzen würde.

Die Ablehnung der Überbauung des verrohrten Grabenabschnitts im Zuge der Verlegung des Wirtschaftsweges ist unberechtigt. Die Verschiebung des Wirtschaftsweges ist zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs erforderlich. Im Übrigen wird nach den Planunterlagen auf die Befestigung des Wirtschaftsweges mit einer bituminösen Schicht im fraglichen Bereich verzichtet.

Im Zuge der Planfortschreibung und Bauvorbereitung hat die Vorhabenträgerin den Sachverhalt mit der erforderlichen Sorgfalt zu prüfen. Hierbei ist der WBV einzubeziehen. Wird der verrohrte Grabenabschnitt gefunden, sind mit dem WBV die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu treffen, um mögliche vorhabenbedingte Schädigungen zu vermeiden. Im Falle des Auffindens der in Rede stehenden Anlage liegt der Schluss nahe, dass sich im Bereich des Bahn-km 31,9 ein bislang nicht erfasseter Bahndurchlass befindet. Die Vorhabenträgerin hat dessen genaue Lage zu er-

mitteln und im Interesse eines sicheren Eisenbahnbetriebs dessen Standsicherheit zu prüfen.

Brückensanierung

In Vorbereitung der Wiederinbetriebnahme der Darßbahn werden u.a. die Barthebrücke und die Kloerbrücke instandgesetzt. In deren Stellungnahme hat die untere Wasserbehörde für diese selbst nicht planfeststellungsbedürftigen Arbeiten gezielte Maßnahmen wie staubdichte Einhausung zum Schutz der Gewässer vor sämtlichen Verunreinigungen gefordert. Diesbezügliche Schutzmaßnahmen sind bereits Gegenstand der LBP-Maßnahme S 3 – Gewässerschutz –.

Wasser- und Bodenverbände

Nach Maßgabe der Auflagen zu Pkt. A.4.9 hat die Vorhabenträgerin die WBV insbesondere über den Verlauf der Bauarbeiten im Bereich von ihnen zu unterhaltenden Gewässer zu informieren. Zu beachten ist, dass der PFA etwa bis zum BÜ Bahn-km 35,4 (Zeltplatzstraße Pruchten) im Verbandsgebiet des WBV „Barthe/Küste“ und danach im Verbandsgebiet des WBV „Recknitz/Boddenkette“ liegt.

Allgemeine Auflagen

Die Auflagen dienen dem Schutz der Gewässer vor schädlichen Veränderungen.

B.4.12 Naturschutz und Landschaftspflege

LSG „Boddenlandschaft“

Ab dem BÜ Bahn-km 32,6 verläuft die Eisenbahnstrecke im Geltungsbereich des LSG „Boddenlandschaft“, wobei auch engere Schutzzonen (u.a. Bartheunterlauf zwischen Divitz und Barth sowie Grünland westlich von Bresewitz [„Kuhweide“]) betroffen sind. Ausgenommen von den Bestimmungen der Schutzgebietsverordnung des Landrats des Altkreises Nordvorpommerns vom 21.05.1996 die im Zusammenhang bebauten Orte und Ortstellen (vgl. § 2 LSG-VO).

Das auf eine Wiederinbetriebnahme der historischen Darßbahn ausgerichtete Bauvorhaben läuft dem in § 3 LSG-VO definierten Schutzzweck nicht zuwider. Insbesondere gilt dies für den Erhalt der großen unzersiedelten Lebensräume, die in Verbindung mit der vorhandenen typischen Ortsbebauung in hohem Maße den landschaftlichen Reiz der Region bestimmen. Dessen ungeachtet fallen einzelne Maßnahmen wie der Eingriff in bestehende Waldflächen oder die Beseitigung von Gehölzen in den Verbotstatbestand des § 4 Abs. 2 LSG-VO bzw. sind nach § 5 Abs. 1 LSG-VO erlaubnispflichtig. An den im Plan beschriebenen und dargestellten Maß-

nahmen besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse. Wegen der Konzentrationswirkung dieser Planfeststellung (§ 75 Abs. 1 VwVfG) bedarf es keiner gesonderten Ausnahmegenehmigung (§ 4 Abs. 4 LSG-VO) bzw. Erlaubnis (§ 5 Abs. 3 LSG-VO).

Gesetzlich geschützte Biotope

Entlang der gesamten Eisenbahnstrecke liegt eine Reihe von Flächen, die mit gesetzlich geschützten Biotopen ausgestattet sind. Die betreffenden Biotope werden unter Angabe der lfd. Nummer aus dem Biotopverzeichnis im LBP-Erläuterungsbericht auf den S. 52 f. tabellarisch aufgelistet. Der Vollständigkeit halber zu nennen ist ferner die Feuchtwiese südlich von Barth (NVP07189) bei Bahn-km 29,1 (bahnlinks), deren Abstand zur Bahntrasse allerdings knapp 50 m beträgt. Im Bestands- und Konfliktplan werden die im Verzeichnis geführten Biotope nicht einheitlich dargestellt. Der Plan gibt für die meisten Biotope deren Verzeichnisnummer wieder, so dass deren Schutzstatus ohne Weiteres ablesbar ist. Hingegen wird bei den vornehmlich in den Bereichen des BÜ 31,5 (L21) sowie der Barthe- und Kloerbrücke anzutreffenden gesetzlich geschützten Biotope die Verzeichnisnummer nicht angegeben.

Gemäß § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V sind Maßnahmen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, Veränderung des charakteristischen Zustands oder sonstige erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotope führen, unzulässig. Dementgegen kommt es im Zuge der Verschiebung des BÜs und damit einhergehend mit der Anpassung der Lindenstraße zu einer weitgehenden Zerstörung einer gesetzlich geschützten Baumgruppe (NVP06847). Zudem lassen sich Beeinträchtigungen weiterer geschützter Biotope, die im Baubereich liegen, nicht ausschließen. Zu nennen sind insbesondere Flächen beiderseits der Bahntrasse im Bereich der EÜ Barthebrücke (Bahn-km 32,82 bis Bahn-km 33,13), im Umfeld der EÜ Bahn-km 34,648 (Bahn-km 34,57 bis Bahn-km 34,69/ bahnrechts) sowie der Bereich der Kloerbrücke. Soweit die Eingriffe in gesetzlich geschützten Biotope aus den Planunterlagen eindeutig erkennbar sind, sind diese zulässig. Einer gesonderten Ausnahmegenehmigung bedarf es wegen der Konzentrationswirkung dieser Planfeststellung nicht.

Die Auflage zu Pkt. A.4.10 dient der Durchsetzung des in § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V bestimmten Biotopschutzes. Demnach hat der Vorhabenträger die nach Lage der Dinge erforderlichen Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Hierzu können beispielsweise neben einer Einweisung der Bauarbeiter auch das Aufstellen von Absperrbändern oder Maßnahmen gegen den Staubeintrag erforderlich werden.

Geschützte Landschaftsbestandteile

Mit seiner VO vom 18.12.2014 hat der Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen das inzwischen geschlossene Ökokonto „Naturwaldparzelle westlich von Barth (Tannenheim)“ (VR 010) unter dem Namen „Naturwaldparzelle Barth-Tannenheim“ zum geschützten Landschaftsbestandteil erklärt. Der geschützte Bereich reicht im Abschnitt zwischen der Barthebrücke und dem BÜ Bahn-km 33,4 (Bf. Tannenheim) bahnrechts bis unmittelbar an die Eisenbahntrasse heran. Vorhabenbedingt wird für die Errichtung der Kabeltrasse ein innerhalb des Geltungsbereichs des GLB-VO liegender schmaler Randstreifen beansprucht. Hierfür ist ein Grunderwerb von 346 m² vom Flurstück 61/3 (Flur 1 in der Gemarkung Planitz) vorgesehen. Insoweit werden einzelne Verbotstatbestände des § 3 der GLB-VO berührt. Nach Lage der Dinge liegen sowohl die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme als auch für eine Befreiung nach § 4 der GLB-VO vor. Einer gesonderten Entscheidung des Landrats als untere Naturschutzbehörde bedarf es wegen der Konzentrationswirkung dieser Planfeststellung (§ 75 Abs. 1 VwVfG) nicht.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Unterschutzstellung des GLB erst nach der im Anhörungsverfahren erfolgten Planauslegung vorgenommen worden ist.

Gesetzlich geschützte Bäume

Für den Umbau der BÜe in Bahn-km 30,4 (einschließl. Kreisverkehr) und Bahn-km 35,0, im Zuge der Verlegung von Wegebeziehungen zur Herstellung des notwendigen Gleisabstands sowie zur Errichtung der Bahnsteiganlage in der PVA Pruchten müssen Einzelbäume beseitigt werden. Die betreffenden 34 Gehölze werden im LBP-Erläuterungsbericht (S. 115DD f.) tabellarisch zusammengefasst und im LBP-Bestands- und Konfliktplan dargestellt. Ein Teil dieser Bäume unterfallen dem gesetzlichen Schutz des § 18 Abs. 1 NatSchAG M-V, so dass deren Beseitigung grundsätzlich verboten ist. Für die in Rede stehenden Bäume liegen die materiellen Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme nach § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V vor. Ohne die eingangs angeführten Teilmaßnahmen könnte das zulässige Bahnbauvorhaben nicht oder nur unter unzumutbaren Beschränkungen verwirklicht werden. Für die nach den Planunterlagen eindeutig bestimmbar sind Einzelbäume bedarf es für deren Beseitigung aufgrund der Konzentrationswirkung dieser Planfeststellung (§ 75 Abs. 1 VwVfG) keiner gesonderten Entscheidung der Naturschutzbehörde.

Die verlorengelassenen gesetzlich geschützten Bäume werden zusammen mit weiteren zu fällenden Einzelbäumen (Stammumfang von 50 cm in einer Höhe von 130

cm) ersetzt. Dies geschieht auf der Grundlage des Landes-Baumschutzkompensationserlasses vom 15.10.2007. Demnach besteht über die darin bestimmte Pflanzpflicht hinaus für jene 14 Bäume, die einen Stammumfang von mehr als 150 cm aufweisen, ein zusätzliches Kompensationserfordernis, dem durch eine Ausgleichzahlung zu Gunsten des Alleenfonds genüge getan werden soll. Nach der diesbezüglichen Auflage zu Pkt. A.4.10 ist die Höhe der auf der Grundlage des Landes-Baumschutzkompensationserlasses zu ermittelnden Ausgleichszahlung mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Im LBP-Erläuterungsbericht werden für einzelne Bäume Stammumfänge von 220 cm bzw. 250 cm ausgewiesen. Weil sich das zusätzlich Kompensationserfordernis bei einem Stammumfang von über 250 cm erhöht, wird der unteren Naturschutzbehörde die Möglichkeit eingeräumt, eine Überprüfung der tatsächlichen Stammumfänge einzelner Bäume zu veranlassen. Die Ergebnisse dieser Überprüfung sind bei der Ermittlung der Höhe der Ausgleichszahlung zu berücksichtigen.

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Planvorhaben berücksichtigt die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gem. § 14 f. BNatSchG.

Vermeidbare Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft werden unterlassen. Abgesehen von einzelnen Korrekturen wird sich die vorhandene Lage des Bahnkörpers nicht ändern. Dabei erfolgt die Instandsetzung der Bahnanlage soweit wie möglich in einem Vor-Kopf-Verfahren (gleisgebunden oder nicht schienengebundenes Vor-Kopf-Arbeiten). Damit sind bahnparallele Baustraße entbehrlich. Auch die Arbeiten zur Errichtung der durchgehenden Kabeltrasse erfolgen fast ausschließlich im Bereich der bestehenden Bahnanlagen. Der Plan sieht eine Reihe von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vor. Ein Großteil hiervon betrifft den Artenschutz (Bauzeiteneinschränkungen, Schutzzeineinrichtungen bzw. Schutzmaßnahmen). Zudem wird der Baum- und Gewässerschutz berücksichtigt.

Auch bei strikter Umsetzung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots führt die Realisierung der für die Wiederinbetriebnahme der Darßbahn erforderlichen baulichen Maßnahmen zu Eingriffen Natur und Landschaft. In diesem Zusammenhang zu nennen sind insbesondere:

- Verlust von Biotopstrukturen infolge der Flächenversiegelung
(Kabeltrasse, Bahnsteige, BÜ-Umbau, Ersatzwegebau)
- Verlust von Biotopfunktionen durch Flächeninanspruchnahme ohne Flächenversiegelung
(Bahnseitengräben, Böschungsprofilierung)

- Verlust von Gehölzen
- Beeinträchtigung von Gewässern und Feuchtbiotopen
- Gefährdung von Gehölzen bzw. Gewässern
- bauzeitliche Beeinträchtigung von Biotopen.

Die Eingriffe werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen:

- LBP-Maßnahme A1 – „Anpflanzung einer bahnrassenenbegleitenden Heckenstruktur“ – bahnlinks im Bereich zwischen dem BÜ Bahn-km 32,4 (Hp. Kranichblick) und dem dahinter liegenden Wald (zugleich Sichtschutz für die südlich der Bahntrasse befindlichen bedeutenden Nahrungsflächen für Rastvögel)
- LBP-Maßnahme A3 – „Kompensationspflanzung“ – entlang des umverlegten Abschnitts des Mastwegs in Barth (22 Bäume) sowie im Bereich des BÜ Bahn-km 38,0 Bahnhofstr. Bresewitz (Einzelbaum)
- LBP-Maßnahme A4 – „Anlage eines Waldsaumes“ – (zugleich Ersatzaufforstung) östlich des Barther Stadtwaldes im direkten Anschlussbereich an einem vorhandenen Wald in der Gemarkung Planitz zuzüglich der Anlage eines Brachsaums als Übergangsbereich zu den angrenzenden Nutzungen.

Für die LBP-Maßnahmen A1 und A4 bedarf es einer landschaftspflegerischen Ausführungsplanung, die mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen ist. Die LBP-Ausgleichsmaßnahmen können den ihr zugedachten Zweck nur erfüllen, wenn sie zeitnah zum Eingriff wirksam werden. Um dies sicherzustellen, richtet sich der Zeitpunkt des Beginns der jeweiligen LBP-Maßnahme grundsätzlich nach dem Zeitpunkt des Eintritts des auszugleichenden Eingriffs. Freilich können die LBP-Maßnahmen erst realisiert werden, wenn die beanspruchten Flächen für das Bauvorhaben nicht mehr benötigt bzw. die LBP-Maßnahmen nicht mehr durch Bauarbeiten gefährdet werden. Eine weitere zeitliche Verzögerung der LBP-Maßnahmen ist ausschließlich aus naturschutzfachlichen Gründen zulässig.

Mit den drei vorgenannten LBP-Ausgleichsmaßnahmen wird noch keine vollständige Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft erzielt.

Der verbleibende Kompensationsbedarf in Höhe von 36.509 m² KFÄ wird über das anerkannte Ökokonto „Am Kargberg bei Gummlin“ (VG-011) (Gemeinde Stolpe auf Usedom) kompensiert. Die im benachbarten Landkreis Vorpommern-Greifswald realisierte Ökokontomaßnahme hat die Aufwertung eines landschaftlich reizvollen aber auch sensiblen Raums entlang des Kleinen Haffs zum Gegenstand. Der teilweise hochwertige Offenlandcharakter soll erhalten und nur durch punkt- und linienförmige Landschaftselemente eine Strukturierung erfahren. Dieses wird durch die Anlage

Gehölzinseln verschiedenartiger Heckenstrukturen, Lesesteinhaufen, einem naturnahen Kleingewässer mit einem ausgeformten Kiesfeld, Ansitzwarten und einer Streuobstwiese realisiert. Die vielfältig gewählten Biotopstrukturen werden das Arteninventar maßgeblich erhöhen. Die einzelnen Maßnahmen sind geeignet, die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wieder herzustellen. Der Ökokonto-Inhaber hat am 15.04.2016 gegenüber der Vorhabenträgerin per E-Mail eine Reservierungsbestätigung erteilt. Zudem hat die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald mit deren E-Mail vom 18.04.2016 die mögliche Abbuchung der 36.509 KFÄ vom Ökokonto am Kargberg bestätigt.

Artenschutz

Innerhalb der Naturschutzbelange kommt nach Lage der Dinge den Anforderungen des besonderen Artenschutzes ein erhöhtes Gewicht zu. Dem Rechnung tragend hat die Vorhabenträgerin einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) vorgelegt. Dem AFB liegt eine Bestandserfassung der relevanten Anhang IV-Arten und europäischen Vogelarten zugrunde, in welcher neben eigenen Kartierungen auch vorhandene Daten einfließen. Im Ergebnis einer Relevanzprüfung werden anhand von Artenblätter für die

- Knoblauchkröte
- Zauneidechse
- Abendsegler, Bartfledermaus, Brandfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Kleinabendsegler, Mausohr, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus (Fledermausarten) sowie Fischotter
- Hohltaube, Rauchschnalbe, rastende Gänse und Schwäne

Konfliktanalysen vorgenommen.

Bezüglich der **Knoblauchkröte** werden Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Ziffern 1 – 3 BNatSchG ausgeschlossen. Dies betrifft insbesondere das Tötungsverbot. Die im Umfeld der Bahntrasse liegenden Laichgewässer werden nur von wenigen Tieren aufgesucht, insoweit wird die Bahntrasse von keinem bedeutenden Wanderkorridor dieser Tierart gequert. Somit führt die Realisierung des Bauvorhabens zu keiner signifikanten Erhöhung des Lebensrisikos. Über den PFA hinweg verteilt wurden im Bereich der Bahnanlagen 4 räumlich voneinander getrennte Populationen der **Zauneidechse** nachgewiesen. Um baubedingte Individuenverluste zu vermeiden ist vorgesehen,

- die betreffenden Abschnitte durch Amphibienleitzaune abzusperren

- die Tiere abzusammeln und für den Zeitraum der Baudurchführung artgerecht zwischenzuhältern sowie
- schließlich die Tiere in Abhängigkeit vom Baufortschritt an deren Entnahmeort wieder auszusetzen.

Zudem werden die betreffenden Bahndammbereiche durch strukturverbessernde Maßnahmen als Reptilienlebensraum aufgewertet. Die vorskizzierten Maßnahmen werden durch eine anerkannte und mit solchen Aufgaben vertraute Institution ausgeführt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erscheint es allerdings zumindest unsicher, ob sich im Rahmen der Fangaktion tatsächlich alle Exemplare einsammeln lassen. Überdies kann wohl nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass einzelne Zauneidechsen den attraktiven Lebensraum „vorzeitig“ wieder besiedeln. Mit Blick auf Art und Umfang der Baumaßnahme besteht für die sich dann im Zeitpunkt der Bauarbeiten im Baubereich aufhaltenden Zauneidechsen ein signifikant erhöhtes Lebensrisiko. Nach dessen Wortlaut fällt sowohl das „Fangen“ als auch das „Töten“ der Anhang-IV Arten unter den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Ziffer 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG. In der Gesamtschau liegen für die beiden vorgenannten Beeinträchtigungen jedoch die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Für das Planvorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, vgl. § 45 Abs. 7 Satz 1 Ziffer 5 BNatSchG. Zweifelsohne besteht ein öffentliches Interesse am Ausbau und dem Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahn sowie an der Schaffung eines attraktiven Schienenverkehrsangebots. Zudem dient das Absammeln dem Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt. Das Fangen sowie die Gefährdung der im Baubereich verbleibenden Zauneidechsen stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Instandsetzung der Bahnanlagen. Mit den einzelnen Maßnahmen, wie dem Einbau von Schutzschichten, der Erneuerung bzw. Reinigung des Schotterbetts oder dem Austausch von Schwellen und Schienen wird in den Lebensraum der Zauneidechse eingegriffen. Die mit den vorskizzierten Maßnahmen bezweckte Herstellung eines sicheren Zustands der Eisenbahninfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Wiederinbetriebnahme der Darßbahn. Zur plangegenständlichen Ertüchtigung der Bahnanlagen ist keine zufriedenstellende Alternative ersichtlich. Die Schaffung von Ausweichlebensräumen im Umfeld der Bahnanlage zum Erhalt der Lebensraumfunktion scheidet mangels geeigneter Flächen im Umfeld des Bauvorhabens aus. Infolge der Realisierung des Planvorhabens wird sich die derzeitige Erhaltungssituation der Zauneidechse in dessen natür-

lichen Verbreitungsgebiet nicht nachteilig verändern. Nach dem Abschluss der Baumaßnahmen steht der Bahnkörper als Lebensraum für die Zauneidechse wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Dabei wird dessen Attraktivität gezielt gefördert. Wegen der Konzentrationswirkung bedarf es neben dieser Planfeststellung (vgl. Punkt A.3.2) keiner gesonderten naturschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG. Der PFA liegt im Verbreitungsgebiet verschiedener **Fledermausarten**. Folglich könnten sich in den zu fällenden Bäumen potenzielle Fledermausquartiere (Sommer- wie Winterquartiere, Wochenstuben) befinden. Um den Eintritt des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Ziffer 1 BNatSchG sowie des Störungs- und Schädigungsverbots nach § 44 Abs. 1 Ziffer 2 bzw. 3 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG zu verhindern, werden für die ggf. ermittelten potenziellen Fledermausquartiere als CEF-Maßnahme vorab Ersatzquartiere geschaffen. Dies gilt ebenso für die in den Bereichen der EÜ Barthebrücke und der Kloerbrücke ggf. festgestellten Fledermausquartiere. Die Vorhabenträgerin wird unter Pkt. A.4.10 verpflichtet, sowohl das EBA als auch die untere Naturschutzbehörde zeitnah über die ermittelten tatsächlichen oder potenziellen Fledermausquartiere zu informieren. Dieser Information sollen die artenschutzrechtlich relevanten Angaben beigelegt werden. Der PFA liegt gleichsam im Verbreitungsgebiet des **Fischotters**. Betroffen sind speziell die Bereiche des EÜ Otterdurchlass sowie Barthe- und Kloerbrücke. Artenschutzrechtlich relevant ist insbesondere das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG. Die dämmerungs- und nachtaktive Tierart reagiert regelmäßig auf optische und akustische Reize, die von den Bauarbeiten ausgehen. Zum Ausschluss dieser Störreize sieht der Plan Bauzeiteneinschränkungen vor, vgl. LBP-Maßnahmenblätter V3 und V7. Demnach sind die Bauarbeiten ausschließlich bei Tageslicht auszuführen. Diese Bauzeiteneinschränkung wird allerdings in beiden LBP-Maßnahmenblättern durch Uhrzeiten untersetzt, die sehr pauschal sind und dem Schutzzweck nicht hinreichend Rechnung tragen. Insofern enthält hierzu Pkt. A.4.10 eine Klarstellung. Dank der plangegenständlichen Beschränkung des Baustellenverkehrs auf 30 km/h sinkt die Kollisionsgefahr während Bauzeit, so dass sich das Lebensrisiko nicht signifikant erhöht. Die im Bereich des Barther Holzes sich angesiedelte **Hohltaube** wird am ehesten durch eine Lärmimmissionen aus dem Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt. Indes ist ein Verstoß gegen das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG nicht zu befürchten. Selbst ein Ausweichen der beiden trassennah brütenden Paare würde keine *erhebliche* Störung im Sinne der vorgenannten Bestimmung begründen. Aufgrund der Fähigkeit zum kolonieartigen Brü-

ten und dem ausreichenden Höhlenangebot ist mit einer Umsiedlung der betroffenen Brutpaare innerhalb des vorhandenen Standorts zu rechnen. Damit wird sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtern. Während der Sanierungsarbeiten an der Barthebrücke wird ein Nest der **Rauchschwalbe** entnommen. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Ziffer 3 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG jedoch liegt nicht vor. Trotz der für die Brückeninstandsetzung notwendigen Beseitigung des Nests wird die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Zudem wird nach dem Abschluss der Sanierungsarbeiten am ursprünglichen Ort eine Nisthilfe (Schwalbenbrett) montiert. Dabei wird mit Blick auf dem Bauablauf davon ausgegangen, dass diese Nisthilfe bereits zum Zeitpunkt der zweiten Brut (Juni) zur Verfügung steht. Im Umfeld der Bahntrasse befinden sich mehrere bedeutende Nahrungsflächen für rastende **Gänse** und **Schwäne**. Dem Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG wird durch Bauzeitenbeschränkungen und die Errichtung von Sichtschutzzäunen Rechnung getragen.

Umweltfachliche Bauüberwachung

Hauptsächlich wegen der naturschutzfachlichen Ausstattung des betroffenen Naturraums wird für das Planvorhaben gemäß Pkt. A.4.10 dieser Entscheidung die umweltfachliche Bauüberwachung angeordnet. Diese Bauüberwachung hat nach Maßgabe des betreffenden Teils des EBA-Umwelt-Leitfadens zu erfolgen. Im vorgeannten Leitfaden wird die durchzuführende umweltfachliche Bauüberwachung konkretisiert. Ohne dass es hierfür im PFB weiterer Bestimmungen bedarf, sind die im Teil VII des Umweltleitfadens aufgeführten Anforderungen zu erfüllen, soweit sie im Einzelfall einschlägig sind. Die Vorhabenträgerin hat sowohl dem EBA als auch der unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig die Person der mit der umweltfachlichen Bauüberwachung betrauten Fachkraft mitzuteilen. Das EBA kann eine Ablösung des umweltfachlichen Bauüberwachers verlangen. Die vorzulegenden Berichte dienen insbesondere der Vollzugskontrolle.

B.4.13 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens sind keine Hinweise auf Altlastenverdachtsflächen gegeben worden. Dennoch lassen sich Bodenkontaminierungen nicht gänzlich ausschließen. Wegen der verschiedenen behördlichen Zuständigkeiten im Umweltschutz sind bei Anzeichen von bisher unbekanntem Belastungen des Unter-

grundes sowohl der Landkreis (Wasser und Abfall) als auch das StALU (Bodenschutz) zu informieren.

Neben den einschlägigen rechtlichen Bestimmungen des KrWG und der auf dieser Grundlage erlassenen Rechtsvorschriften und den landesrechtlichen Bestimmungen hat die Vorhabenträgerin gleichsam die LAGA-Richtlinie als allgemein anerkannte Regel der Technik zu beachten.

Nach den bahninternen Vorschriften (Modul 809.0201) ist im Rahmen der Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen planstufenbegleitend ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept zu erstellen. Die Bestellung eines bahninternen Mitarbeiters soll ggf. erforderliche Ad-hoc-Anpassungen während der Bauarbeiten bzw. Vorgaben bei unvorhergesehenem Auffinden von belastetem Material sicherstellen.

B.4.14 Denkmalschutz

Bau- und Kunstdenkmäler

Im näheren Umfeld der Eisenbahntrasse stehen mehrere Baudenkmäler. Neben den Bahngebäuden in Barth ist das Kriegerdenkmal in Pruchten denkmalrechtlich geschützt. Nach dem Plan soll in diese Denkmäler nicht in nach § 7 Abs. 1 DSchG M-V genehmigungspflichtiger Weise eingegriffen werden. Freilich sollen im Zuge der Bauarbeiten Flächen im Bereich des Hp. Barth als BE-Fläche genutzt werden. Aus dem Plan geht die genaue Lage dieser BE-Fläche allerdings nicht hervor. Insbesondere für den Fall, dass hierfür eine Fläche im Bereich des sich an den Hp. Barth anschließenden historischen Kleinbahnhofes Barth genutzt wird, hat der Vorhabenträger Sorge dafür zu tragen, dass durch die Einrichtung der BE-Fläche und den Baustellenbetrieb die Substanz der betreffenden Denkmäler nicht weiter geschädigt wird. Die Nebenbestimmung unter Pkt. A.4.12 zum Kriegerdenkmal in Pruchten folgt der Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde. Ausweislich der Denkmalliste des Landkreises Vorpommern-Rügen gehört die Grünanlage zum Gegenstand des Kriegerdenkmals. Dessen ungeachtet würde deren Schädigung geeignet sein, das Erscheinungsbild des Kriegerdenkmals erheblich zu beeinträchtigen.

Bodendenkmale

Gemäß der Stellungnahme des Landesamts für Kultur und Denkmalpflege - Archäologie und Denkmalpflege – vom 04.03.2013 berührt das Vorhaben ein Bodendenk-

mal, wobei „das Vorhaben in der geplanten Form keine nachteiligen Auswirkungen auf das Bodendenkmal haben wird.“ Jeweils ein Bodendenkmal befindet sich südlich der Bahntrasse hinter dem Hp. Barth Kranichblick im Bereich der Feldflur sowie in Bresewitz nördlich der Bahnhofstraße bahnrechts. Im Fall von Planänderungen speziell in den eben angesprochenen Bereichen wird eine erneute denkmalrechtliche Prüfung notwendig.

Bei den Bauarbeiten können allerdings jederzeit archäologische Funde und Fundstellen entdeckt werden. Dem Rechnung tragend enthält Pkt. A.4.12 Hinweise zur geltenden Rechtslage.

B.4.15 Forstwirtschaft

Waldbilanz

Die Vorhabenträgerin hat im Verlaufe des Anhörungsverfahrens eine Waldbilanz (Anlage 12) gefertigt. Im Wesentlichen basiert diese Waldbilanz auf eine Unterscheidung zwischen den Flächen, die in der bestehenden Bahntrasse liegen und den angrenzenden (Wald-)Flächen. Dabei wird die Grenze zwischen den Bahn- und Waldflächen anhand von Mindestprofilbreiten bestimmt. Für die Mindestprofilbreiten wird das Regelwerk, welches bei Errichtung der Eisenbahntrasse galt, herangezogen. In die Waldbilanz schließlich werden all jene relevanten Flächen aufgenommen, die außerhalb der vorskizzierten Grenzen der Bahntrasse liegen.

Die Forstverwaltung wendet sich gegen die somit erfolgte Nichtberücksichtigung der innerhalb der Grenzen der Bahntrasse gelegenen Flächen. Sie meint, dass sich seit der Einstellung des Eisenbahnbetriebs auf den Flächen der Eisenbahntrasse ebenfalls Wald im Sinne der § 2 Abs. 1 BWaldG, § 2 LWaldG M-V entwickelt habe, der nunmehr uneingeschränkt dem Waldrecht unterliege. Die Forderung nach Erstellung einer um die Flächen innerhalb der Grenzen der Bahntrasse ergänzten Waldbilanz wird hiermit zurückgewiesen; die von der Vorhabenträgerin erstellte Waldbilanz ist nicht zu beanstanden. Der vorhandene Bahnkörper ist in dessen vorgegebenen Bestand durch die zu seiner Errichtung erforderliche Planfeststellung legitimiert. Die Planfeststellung berechtigt gleichsam zum Betrieb der Anlage, wobei dieser Betrieb notwendige Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines betriebssicheren Zustands einschließt. Fraglos ist die Beseitigung der in der Trasse stehenden Bäume erforderlich, um die bereits planfestgestellten Bahnanlagen (wieder) sicher betreiben zu können. Wegen der Wirkungen der Planfeststel-

lung bedarf es indes hierfür keiner behördlichen Entscheidung. Die Wirkungen der Planfeststellung sind insbesondere nicht durch eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken beseitigt worden (vgl. Pkt. B.4.2). Vorliegend gehen die spezialgesetzlichen Regelungen des Planfeststellungsrechts dem Waldrecht vor. Auf der Bahntrasse konnte kein Wald in Rechtssinne entstehen.

Umwandlungsgenehmigung

Vorliegend sind die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Umwandlungsgenehmigung im Sinne von § 15 LWaldG M-V erfüllt. Nach Lage der Dinge überwiegt das öffentliche Interesse an der Wiederinbetriebnahme der Darßbahn das gegenläufige öffentliche Interesse an der Erhaltung und Mehrung des Waldes. Versagensgründe liegen nicht vor. Bezogen auf die außerhalb der gewidmeten Bahntrasse gelegenen Waldflächen hat die Landesforst in deren Stellungnahme vom 14.08.2014 einer Waldumwandlung zugestimmt.

Wegen der Konzentrationswirkung dieser Planfeststellung bedarf es keiner gesonderten Umwandlungsgenehmigung; eben wegen dieser bundesrechtlich geregelten Konzentrationswirkung bedarf es auch keines Einvernehmens der zuständigen Forstbehörde (vgl. § 10 Satz 1 Ziffer 3 LWaldG M-V).

Ersatzaufforstung

Als Ausgleich für den Verlust der nachteiligen Folgen der vorhabenbedingten Waldumwandlung sieht der Plan eine Ersatzaufforstung im direkten Anschlussbereich eines vorhandenen Waldes in der Gemarkung Planitz vor. Vorliegend sind die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung einer diesbezüglichen Genehmigung nach § 25 Abs. 1 LWaldG M-V erfüllt; die in § 25 Abs. 2 LWaldG M-V bestimmten Versagensgründe liegen nicht vor. Wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung bedarf es für die Erstaufforstung keiner gesonderten forsthoheitlichen Entscheidung. Die in der Waldbilanz (Anlage 12) beschriebene Ersatzaufforstung ist Bestandteil der LBP-Maßnahme A4 – Anlage eines Waldsaumes –. Insoweit dient die Waldbilanz als Entscheidungsgrundlage der Information. Nach Pkt. A.4.10 dieser Entscheidung ist die landschaftspflegerische Ausführungsplanung für die eben angeführte Maßnahme auch mit der Forstverwaltung abzustimmen.

Um eine möglichst zeitnahe Kompensation der durch die Waldumwandlung verloren gegangenen Waldfunktionen zu gewährleisten, soll die Ersatzaufforstung nach Möglichkeit bereits mit dem Eintritt der Bestands- bzw. Rechtskraft dieses PFB beginnen. Die Hinweise der Landesforst zu der Ersatzaufforstung (Stellungnahme vom 14.08.2014) sind unter Pkt. A.4.10 übernommen worden. Die Pflege der Ersatzauf-

forstung und deren Schutz vor Wildschäden ist bereits Bestandteil des hier festgestellten Maßnahmenblatts für die LBP-Maßnahme A4.

Auflagen und Hinweise zur Forstwirtschaft

Mit den unter Pkt. A.4.13 aufgeführten Auflagen und Hinweise wird den Forderungen der Forstverwaltung Rechnung getragen. Soweit sich aus diesem Plan nichts anderes ergibt, hat die Vorhabenträgerin im Übrigen die einschlägigen waldrechtlichen Schutzbestimmungen wie insbesondere die zum Verhalten im Wald (Abschnitt IV des LWaldG M-V) zu befolgen.

B.4.16 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Mit den unter Punkt A.4.14 verfügten Nebenbestimmungen wird dem öffentlichen Interesse an der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der örtlichen Infrastruktur hinreichend Rechnung getragen.

Im PFA befindet sich eine Vielzahl von Kabel und Leitungen Dritter. Ein Teil dieser Anlagen muss umverlegt oder bauzeitlich gesichert werden.

Soweit die Anlagen im Streckenabschnitt Barth – Bresewitz liegen, werden diese einschließlich der hieran vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht und im Bauwerksverzeichnis (Teil L) beschrieben und im Leitungslageplan dargestellt.

Demgegenüber wird in den Planunterlagen der zwischen Velgast und Barth befindliche Anlagenbestand nicht erfasst, obwohl im Zuge der Errichtung der durchgehenden Kabeltrasse auch hier wohl vereinzelt Sicherungsmaßnahmen vorzunehmen sind. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich im Zuge der Erarbeitung der Ausführungsplanung und Bauvorbereitung alle im Zusammenhang mit den betroffenen Leitungskreuzungen stehenden Fragen sachgerecht lösen lassen. Für die neue Kabeltrasse wird eine Kabeltrogstrecke hergestellt, die sich auf die im Erdreich verlegten Leitungen Dritter nicht auswirken dürfte. Schutzmaßnahmen könnten in den Bereichen von Wege- oder Gleisquerungen notwendig werden, in denen der Kabeltrog unterbrochen und durch Schutzrohre ersetzt wird. Diesbezüglich kann unterstellt werden, dass die Vorhabenträgerin die Leitungskreuzungen entlang ihrer betriebenen Strecke kennt und dass sie mit den betreffenden Anlagenbetreibern unter Berücksichtigung der Gestattungsverhältnisse die notwendigen Absprachen treffen kann.

Im Anhörungsverfahren haben Versorgungsunternehmen Stellungnahmen zum Plan abgegeben. Entscheidungserhebliche Planrechtskonflikte sind nicht zutage getre-

ten. In Auswertung dieser Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin ihren Plan angepasst. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Vorhabenträgerin ihre nachweislich abgegebenen Zusagen erfüllen wird, so dass es insoweit keiner gesonderten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf.

Wasser und Abwasser GmbH – Boddenland –

Das Versorgungsunternehmen hat mit deren Stellungnahme vom 18.12.2012 Bestandsunterlagen über die öffentliche Trinkwasserver- und Schmutzwasserentsorgung übergeben. Nach der Erwidern der Vorhabenträgerin sind die erforderlichen Maßnahmen an diesen Ver- und Entsorgungsleitungen (bereits) in den Leitungsplänen sowie im Bauwerksverzeichnis enthalten. An einzelnen Anlagen sind Sicherungs- oder Umverlegungsmaßnahmen erforderlich. Den Forderungen des Unternehmens wird mit den Auflagen zu Punkt A.4.14 Rechnung getragen.

Deutsche Telekom AG

Nach deren Stellungnahme vom 07.01.2013 befinden sich im Planbereich mehrere Telekommunikationsanlagen des Unternehmens. Der Stellungnahme liegen Bestandspläne bei. Nach dem Plan müssen einzelne Leitungen gesichert oder verlegt werden. In diesem Zusammenhang weist das Telekommunikationsunternehmen speziell auf die Originalüberdeckung von 0,60 m und die Lage der Trassenbänder von 0,30 m über der Anlage hin. Bei allen Arbeiten im Umfeld der Telekommunikationsanlagen ist die Kabelschutzanweisung zu beachten.

Im Rahmen dieser Planfeststellung wird nicht über die Kosten für die Umverlegung von Telekommunikationsleitungen entschieden. Die Kostentragung bestimmt sich nach den einschlägigen rechtlichen Bestimmungen sowie den bestehenden bzw. noch zu schließenden vertraglichen Vereinbarungen.

E.ON Hanse AG (neu: HanseWerk AG)

Mit seiner Stellungnahme vom 06.12.2012 hat das Versorgungsunternehmen zwei Bestandspläne sowie das Merkblatt „Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“ vorgelegt. Demnach queren zwei Leitungstrassen die Eisenbahnstrecke im Abschnitt zwischen Velgast und Barth. Gemäß ihrer Erwidern wird die Vorhabenträgerin die Leitungstrassen während der Baumaßnahme schützen.

E.ON edis AG

Mit dessen Stellungnahme vom 04.12.2012 hat das Energieversorgungsunternehmen Planunterlagen zum Leitungs- und Anlagenbestand übergeben. Nach der Erwidern der Vorhabenträgerin werden die Leitungsverläufe einschließlich der erforderlichen Sicherungs- und Umverlegungsmaßnahmen im Lageplan und im Bauwerksverzeichnis berücksichtigt. Die Stellungnahme enthält Forderungen zur Ge-

währleistung der Funktionsfähigkeit der betreffenden Anlagen sowie Hinweise auf das einschlägige Regelwerk. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Forderungen bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Vodafone AG & Co. KG

Nach dessen Stellungnahme vom 28.01.2013 befinden sich im Planungsbereich keine Anlagen des Mobilfunkunternehmens.

50Hertz Transmission GmbH

Nach dessen Stellungnahmen vom 28.11.2012 und 11.08.2014 befinden sich im Plangebiet keine Anlagen des Übertragungsnetzbetreibers.

Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG

Mit dessen Stellungnahme vom 16.11.2012 hat der Kabelnetzbetreiber Bestandspläne und eine Kabelschutzanweisung übergeben. Die Vorhabenträgerin hat die übergebenen Leitungsbestände in deren Plan übernommen und erklärt, dass sie die Hinweise und Auflagen in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigen werde.

Stadtwerke Barth GmbH

In deren Stellungnahme vom 16.01.2013 bestätigt das Versorgungsunternehmen ausdrücklich, dass die im Erläuterungsbericht (Tabelle 7) aufgeführten Kreuzungen von Gas- und Elektroleitungen sowie Steuerkabel vollständig sind. Bezüglich der Vorbereitung und Durchführung der Einzelmaßnahmen sieht das Unternehmen weiteren Abstimmungsbedarf. Nach deren Erwidern wird die Vorhabenträgerin die erforderlichen Maßnahmen an den betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen im Zuge der Erarbeitung der Ausführungsplanung im Detail mit dem Leitungsträger abstimmen. Mit dieser Erklärung sehen die Vertreter der Stadtwerke die Belange ihres Unternehmens berücksichtigt, vgl. Verhandlungsniederschrift über den Erörterungstermin vom 11.03.2013.

GDMcom mbH

Mit dessen Stellungnahme vom 12.12.2012 erklärt das von der ONTRAS – VNG Gastransport GmbH und der VNG Gasspeicher GmbH beauftragte Dienstleistungsunternehmen, dass das Planvorhaben keine vorhandenen Anlagen und keine laufenden Planungen des eben angeführten Versorgungsunternehmens berührt.

B.4.17 Straßen, Wege, Zufahrten

B.4.17.1 Kreisverkehr Barth

Wie unter Pkt. B.1.3.5 angeführt hat in Stralsund am 18.12.2013 ein gesonderter Nacherörterungstermin zur Kreisverkehr der L 21 in Barth stattgefunden. An diesem Termin nahmen der Vorhabenträgerin und der Anhörungsbehörde Vertreter der

- unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen
- der Polizeiinspektion Stralsund
- des Amtes Barth
- des SBA Stralsund sowie
- der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Ribnitz-Damgarten (neu: Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH)

teil. Diesem Abstimmungstermin gingen Konsultationen mit der oberen Straßenbaubehörde des Landes M-V zur richtliniengerechten Gestaltung des Kreisverkehrs voraus. Im Ergebnis dieser Konsultationen wurde einer Variante 5 der Vorzug gegeben.

Grundlage des Nacherörterungstermins war ein bezüglich des Knotenpunkts überarbeiteter Plan, der an die Teilnehmer zusammen mit der Einladung zum Termin verteilt worden war. Ausweislich der abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 21.07.2015 hat man sich im Termin schließlich auf die Variante 5 verständigen können.

Wie im Nacherörterungstermin angekündigt sind die Planänderungen zum Knotenpunkt zusammen mit den weiteren, sich aus dem Erörterungstermin vom 11.04.2013 ergebenden Planänderungen den dadurch in deren Aufgabenbereich berührten TöB (mithin auch den Teilnehmern des Nacherörterungstermins) mit der Möglichkeit zur Stellungnahme mitgeteilt worden.

Gegen den geänderten Plan für den Kreisverkehr sind keine Bedenken mehr erhoben worden. Allerdings fordert das SBA Stralsund in deren Stellungnahme vom 13.08.2014, dass das im Erläuterungsbericht dargelegte Betriebsprogramm (speziell die Taktfrequenz) Gegenstand der Planfeststellung sein sollte. Eine Takterhöhung sei nur in Verbindung mit dem Nachweis der Leistungsfähigkeit des Streckenzuges KP L21/Gewerbegebiet – BÜ Bahn-km 31,5 – KP L21/Barthestraße und dem Nachweis der Verbindungsqualität nach RIN möglich.

Soweit das SBA eine Festschreibung des Betriebsprogramms durch den PFB fordert, wird dies abgewiesen. Ob in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung als einer Bauplanfeststellung überhaupt betriebliche Regelungen zulässig sind, ist sehr umstritten. Vorliegend jedenfalls besteht für betriebsregelnde Anordnungen keinerlei Veranlassung. Unter Heranziehung des im Erläuterungsbericht ausgewiesenen Betriebsprogramms genügt der Plan den einschlägigen straßenbaulichen Anforderungen. Sollten sich in der Folgezeit die tatsächlichen Verhältnisse ändern, sind ggf. auf der Grundlage des geltenden Eisenbahnkreuzungsrechts die erforderlichen Bau- maßnahmen vorzusehen.

B.4.17.2 BÜ Bahn-km 33,8 – Gradiente der L 211

Unter Bezugnahme auf die RAL fordert das SBA Stralsund in dessen Stellungnahmen wiederholt die Einhaltung der Mindesttrassierungsparameter (Kuppenhalbmesser, Wannenthalbmesser, Tangentenlänge) für die L 211 im BÜ-Bereich. Dabei werden die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen an der Fahrbahn als nicht genehmigungsfähig abgelehnt.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hat sich die Vorhabenträgerin in der vorgegebenen Situation nachvollziehbar dafür entschieden, von der Heranziehung der RAL abzusehen. Dazu wird zunächst auf den unter Punkt 1.3 bestimmte Geltungsbereich der Richtlinie verwiesen, der ausschließlich den Neu-, Um- und Ausbau von Landstraßen umfasst. Demgegenüber stellen sich die gegenständlichen straßenbaulichen Maßnahmen lediglich als Anpassungsmaßnahmen an einen vorhandenen BÜ dar. Des Weiteren spricht die von der RAL empfohlene Orientierung der Streckencharakteristik an benachbarten Streckenabschnitten explizit dafür, den Bereich des nunmehr wieder in Betrieb zu nehmenden Bahnübergangs zusammen mit dem Knotenpunktbereich L 211 / L 21 zu betrachten. Zudem kreuzt ca. 50 m westlich des BÜ der parallel zur L 21 verlaufende Radweg zum Darß die L 211 und an gleicher Stelle zweigt noch die Gemeindestraße in Richtung Planitz ab.

Ungeachtet dessen hat die Vorhabenträgerin anhand einer Alternativenprüfung untersucht, welche Auswirkungen es hätte, wenn im Rahmen der BÜ-Maßnahme die L 211 unter Einhaltung der oben angeführten Trassierungsgrenzwerte der RAL ausgebaut werden würde. Im Ergebnis dieser Prüfung zeigt sich, dass neben einer Ausbaulänge von mehr als 1200 m die Schaffung von Einschnitten und Dämmen von bis zu 2 m notwendig werden würde. Mutmaßlich würde eine derart umfangrei-

che straßenbauliche Maßnahme aus technisch-wirtschaftlicher Sicht zu verwerfen sein. Sie übersteigt überdies den Umfang einer in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung einzubeziehenden notwendigen Folgemaßnahme deutlich.

Mit der vorliegenden Planung einhergehende Mängel in Bezug auf die Verkehrssicherheit wurden nicht substantiiert vorgetragen; diesbezügliche Gründe sind auch nicht erkennbar.

B.4.17.3 Ausführungsplanung, Baubegleitung

Der Plan bildet die Grundlage sowohl für Erarbeitung der Ausführungsplanung als auch für die Bauausführung. Gemäß Pkt. A.4.15 ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, die Ausführungsplanung sowie Baubegleitung, Abnahmen und Freigaben für die einzelnen Straßenbaumaßnahmen mit dem betreffenden Straßenbaulastträger abzustimmen. Die dem EBA gemäß § 3 Abs. 1 Ziffer 3 des BEVVG obliegende Bauaufsicht ist auf Bahnbetriebsanlagen begrenzt. Auch die in § 4 Abs. 2 AEG normierte Zuständigkeit für Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen Genehmigungen und Überwachungen u.a. für die Errichtung und Änderung von Anlagen bezieht sich ausschließlich auf Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes. Somit erfolgt im EBA keine Prüfung und Freigabe der Ausführungsplanung für sog. „Nicht-Eisenbahnbetriebsanlagen“.

B.4.17.4 Nutzung öffentlicher Straßen und Wege

Im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens haben die Straßenbaulastträger keinerlei Bedenken gegen die Nutzung der öffentlichen Straßen und Wege als Baustellenzufahrt geltend gemacht. Demgemäß geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass bezüglich des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes keine relevanten Nutzungseinschränkungen bestehen. Zudem wird unterstellt, dass speziell die Benutzung der Zufahrtsstraßen nicht deren Gemeingebrauch übersteigt. Sollte einzelne im Plan beschriebene bzw. dargestellte Nutzungen einen Tatbestand der Sondernutzung erfüllen, bedarf es hierfür wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung keiner gesonderten Erlaubnis.

Die Nebenbestimmungen unter Punkt A.4.15 sind darauf gerichtet, Störungen im öffentlichen Straßen- und Wegenetz zu vermeiden und Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit auf den betroffenen Verkehrswegen weitgehend auszuschließen.

B.4.18 Straßenverkehr

Nach der Klarstellung der Planfeststellungsrichtlinien (hier: PF-RL 25 Abs. 4) sind in der eisenbahnrechtlichen Planrechtsentscheidung grundsätzlich keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zu treffen. Die diesbezüglichen Anordnungen sind außerhalb des laufenden Planfeststellungsverfahrens bei der unteren Straßenverkehrsbehörde zu erwirken. In deren Stellungnahme vom 22.03.2013 hat die untere Straßenverkehrsbehörde den vorliegenden Unterlagen, zu denen ebenfalls Markierungs- und Beschilderungspläne gehören, ausdrücklich zugestimmt. Insoweit liegen die Voraussetzungen für den Erlass des PFB vor.

Gemäß ihrer Zusage ist die Vorhabenträgerin gehalten, die Straßenverkehrsbehörde frühzeitig in die Ausführungsplanung einzubeziehen.

B.4.19 Ostseeflughafen Stralsund-Barth

Der plangegegenständliche Zugfunk-Antennenmast wird innerhalb vom Bauschutzbereich des zivilen Flugplatzes Barth errichtet. Aufgrund der Höhe von 10 m über Grund bzw. 11 m über NN wird der in § 12 Abs. 3 Nr. 1 Buchstabe a des LuftVG beschriebene Bauschutzbereich vom Antennenträger nicht durchdrungen. Nach der Stellungnahme des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V (Luftfahrtbehörde) vom 19.02.2016 ist eine gemäß § 16a LuftVG zu dulden- de Tages- und/oder Nachtkennzeichnung des Bauwerks aus Gründen der zivilen Flugsicherung derzeit nicht erforderlich.

B.4.20 Kataster- und Vermessungswesen

In dessen Stellungnahme vom 15.11.2012 hat das Landesamt für innere Verwaltung M-V; Landesamt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen Übersichten

zu den im Planungsbereich vorhandenen Festpunkten der amtlichen geodätischen Grundlagennetzes des Landes M-V übergeben. Die Vorhabenträgerin hat die Angaben zur Kenntnis genommen und in deren Erwidern erklärt, dass von den Baumaßnahmen keine Vermessungsmarken gefährdet werden. Zudem sind im Umkreis von 30 m um die übermittelten Vermessungsmarken keine Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern geplant.

Im Verlaufe des Anhörungsverfahrens hat der Landkreis Vorpommern-Rügen keine Stellungnahme als untere Vermessungs- und Geoinformationsbehörde abgegeben. Gleichwohl kann die Existenz von Aufnahmepunkten des Aufnahmepunktfelds nicht ausgeschlossen werden.

Vermessungs- und Grenzmarken unterliegen dem gesetzlichen Schutz insbesondere nach § 26 des GeoVermG M-V, sie dürfen nur von den in § 5 Abs. 2 des GeoVermG M-V genannten Stellen eingebracht, in ihrer Lage verändert oder entfernt werden.

B.4.21 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter

Für die Realisierung des Bauvorhabens werden Grundstücke Dritter beansprucht. In diesem Zusammenhang werden einzelne Flächen erworben, dinglich belastet oder nur bauzeitlich beansprucht. Die einzelnen Grundinanspruchnahmen werden insbesondere in den Grunderwerbsunterlagen (Grunderwerbsverzeichnis und –plan) ausgewiesen.

Der PFB stellt verbindlich fest, inwieweit die Inanspruchnahme von Grundstücken oder Rechten Dritter für Zwecke des Planvorhabens (einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen) zulässig ist. Er bildet jedoch keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Vorhabenträgerin, das Grundstück bzw. Recht eines Dritten zur Realisierung des Planvorhabens zu nutzen. Hierzu bedarf es entweder der Zustimmung des Berechtigten, der Enteignung oder zumindest der vorzeitigen Besitzeinweisung.

Die Vorhabenträgerin ist gehalten, sich ernsthaft um den freihändigen Erwerb der betreffenden Flächen zu angemessenen Bedingungen zu bemühen (vgl. § 3 EntG). Kommt eine Einigung nicht zustande, kann die Vorhabenträgerin nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde die vorzeitige Besitzeinweisung (§ 21 AEG) bzw. die Enteignung (§ 22 AEG) bean-

tragen. Die Entschädigungsforderungen sind dann Gegenstand des Entschädigungsverfahrens nach dem EntG, vgl. § 22a AEG.

B.4.22 Einzelne Einwendungen

B.4.22.1.1 P01

Die Einwender sind Eigentümer zweier Flurstücke, die als Wohngrundstück genutzt werden. Das Grundstück grenzt unmittelbar an das Bahngrundstück. Zwischen dem, auf der betreffenden Seite durch eine Hecke abgeschlossenen Wohngrundstück und der Bahntrasse verläuft (hauptsächlich) auf dem Bahngrundstück ein Radweg. Für den Rückbau des Radwegs wird bauzeitlich von einem Flurstück der Einwender eine Teilfläche in Anspruch genommen. Von dem ursprünglich beabsichtigten Erwerb der vor der Grundstückseinfriedung liegenden Teilfläche hat die Vorhabenträgerin im Ergebnis des Erörterungstermins Abstand genommen. Gemäß ihrer Zusage wird die Vorhabenträgerin die damit im Eigentum der Einwender verbleibende Fläche nach deren Entsiegelung mit Oberboden bedecken und Rasen ansäen. Mit ihrem Schreiben vom 09.10.2012 fordern die Einwender Maßnahmen gegen Erschütterungen und Lärmbelästigungen sowie eine Entschädigung wegen der Wertminderung des Grundeigentums.

Auch im Ergebnis der Abwägung der widerstreitenden Interessen werden die Forderungen der Einwender abgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht die hohe Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die Einwender ausgeübten Wohnnutzung. Die Einwender haben ein verständliches Interesse an einer Aufrechterhaltung der bereits seit vielen Jahren bestehenden ruhigen Lage ihres Grundstücks. Nach der Wiederinbetriebnahme der Darßbahn werden sich die tatsächlichen Verhältnisse merklich ändern. Das Wohngrundstück wird dann den Immissionen aus dem benachbarten Eisenbahnbetrieb wie Schall und Erschütterungen ausgesetzt. Weitere Belästigungen werden von der Sicherungsanlage des BÜs und den hier verkehrsbedingt haltenden Kfz ausgehen.

Nach Lage der Dinge überwiegt jedoch das öffentliche Interesse an der Realisierung des Planvorhabens. Dazu wird zunächst auf die fortwirkende Planfeststellung hingewiesen. Ein Großteil der baulichen Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme der Darßbahn – wie beispielsweise die Ertüchtigung der Gleisanlage – findet seine Rechtsgrundlage bereits in der Planfeststellung aus dem Jahre 1908. Insoweit

macht die Vorhabenträgerin von einem ihr zustehenden Recht Gebrauch, ohne dass es hierfür einer neuerlichen behördlichen Entscheidung bzw. der Zustimmung Dritter bedürfte. Ungeachtet der vorskizzierten Rechtsposition spricht eine Vielzahl von nachvollziehbaren Gründen (u.a. wirtschaftliche, eigentumsrechtliche, bauliche und umweltfachliche) dafür, dass die Vorhabenträgerin ihre Eisenbahnanlage gerade in der bestehenden Trasse wieder funktionsfähig herstellt. Demgegenüber treten keine besonderen Gründe zutage, welche die Vorhabenträgerin veranlassen müssten, ausnahmsweise von der eisenbahnrechtlich zweckbestimmten Trasse abzuweichen. Speziell im betreffenden Streckenabschnitt ist keine sich aufdrängende alternative Trassenführung ersichtlich.

Wenn auch die Einwender seit vielen Jahren vor Belästigungen aus dem Eisenbahnbetrieb verschont waren, gehörte die Nachbarschaft zur Eisenbahnstrecke doch stets zur Situationsgebundenheit des Wohngrundstücks. Weil die Strecke von Bahnbetriebszwecken nie freigestellt bzw. entwidmet worden ist, mussten die Einwender jederzeit von der realen Möglichkeit einer Wiederinbetriebnahme der Darßbahn ausgehen.

Die Einwender haben keinen Anspruch auf Vorsorgemaßnahmen gegen Schienenlärm oder Erschütterungen. Immissionsschutzrechtliche Ansprüche kommen immer nur im Zusammenhang mit einer wesentlichen Änderung des Schienenwegs in Betracht. Im betreffenden Streckenabschnitt werden keine relevanten Änderungen vorgenommen. Aber selbst wenn man eine derartige Änderung unterstellen würde würden die Voraussetzungen für aktive oder passiver Schutzmaßnahmen nicht erfüllt. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung werden am Wohnhaus der Einwender die Grenzwerte des § 2 der 16.BImSchV eingehalten. Das erschütterungstechnische Gutachten weist zwar für das betreffende Gebäude eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 aus, allerdings entspricht diese Beeinträchtigung der Vorbelastung aus dem früheren Bahnbetrieb. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen zu Pkt. B.4.10 verwiesen.

Den Einwendern steht keine Entschädigung wegen der vorgetragenen Wertminderung des Grundeigentums zu. Hierfür sind insbesondere die tatbestandsmäßigen Voraussetzungen des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht erfüllt. Weil wie eben angeführt vorliegend schon keine Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bestehen, kommt eine Geldentschädigung für untunliche oder mit den Vorhaben unvereinbare Vorkehrungen oder Anlagen nicht in Betracht.

B.4.22.1.2 P02

Mit dessen Schreiben vom 30.10.2012 wendet sich die Einwenderin pauschal gegen die Inanspruchnahme der in deren Eigentum bzw. in deren Besitz befindlichen Flächen. Die im Besitz des Unternehmens befindlichen Flächen werden allerdings nicht benannt. Die Einwenderin bittet um nähere Erläuterungen zum Vorhaben sowie um Erklärung der weiteren Verfahrensweise.

Die Vorhabenträgerin hat in deren Erwiderung die Gründe für die im Grunderwerbsverzeichnis ausgewiesenen Grundstücksinanspruchnahmen detailliert angeführt und erläutert, wie sich nach dem Erlass des PFB der weitere Ablauf zur tatsächlichen Nutzung der betreffenden Flächen gestalten wird.

Der Erwerb bzw. die bauzeitliche Nutzung der überplanten Flächen der Einwenderin ist im überwiegenden öffentlichen Interesse erforderlich. So ist speziell der Entzug von Flächen für die Verlegung des Ostseeküstenradwanderwegs aus der Bahntrasse notwendig. Die bauzeitlich beanspruchten Flächen werden der Einwenderin nach dem Abschluss der Baumaßnahmen wieder zur Verfügung stehen.

Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen und Hinweise zu Pkt. A.4.17 hingewiesen.

B.4.22.1.3 P03

Die Einwender sind Eigentümer eines Flurstücks, auf dem u.a. ein Gebäude steht, in welchem mehrere Ferienwohnungen sowie eine Hausmeisterwohnung eingerichtet worden sind. Das Flurstück grenzt unmittelbar an die Eisenbahntrasse.

Mit deren Schreiben vom 25.10.2012 wehren sich die Einwender u.a. gegen die Nutzung eines Teils ihres Grundstücks als BE-Fläche. Sie befürchten ästhetische Einschränkungen, Lärm- und Staubbelästigungen, Behinderungen der Zufahrt sowie eine Gefährdung der Leitungssysteme. Zudem sei die BE-Fläche zu nah am Haus vorgesehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die im Plan vorgesehene Grundinanspruchnahme ist im ausgewiesenen Umfang im überwiegenden öffentlichen Interesse erforderlich. Um das Bahnbauvorhaben überhaupt realisieren zu können, benötigt die Vorhabenträgerin im Umfeld der Eisenbahntrasse etwa für die Andienung von Material und Baumaschinen ausreichende BE-Flächen. Dabei ist die überplante Fläche zumindest aus bautechnologischer Sicht als BE-Fläche geeignet. Sie kann beispielsweise über das öffentliche Straßen- und Wegenetz erreicht werden. Mehr noch: Nicht zuletzt dadurch, dass die Bahnhofstraße im nördlichen Teil des PFA die

einzigste Erschließungsmöglichkeit über das vorhandene Wegenetz bildet, ist die Vorhabenträgerin in einem gesteigerten Maße auf die Nutzung eben dieser Fläche angewiesen. Offenbar kommen als BE-Fläche keine besser geeigneten Flächen in Betracht. Mangels derartiger Flächen lässt sich der Eingriff in das nach Art. 14 Grundgesetz grundrechtlich geschützten Eigentumsrechts nicht durch einen Rückgriff auf im Eigentum der öffentlichen Hand stehende Flächen vermeiden. Überdies kann eine bis zur Herstellung der Gleisanlage denkbare Nutzung der Bahntrasse als BE-Fläche allenfalls eine untergeordnete Rolle spielen und die BE-Fläche nicht ersetzen. In der Gesamtschau belastet die Inanspruchnahme des Flurstücks die Einwender nicht unzumutbar. Das Flurstück wird im Zuge der Realisierung des Bauvorhabens nur vorübergehend beansprucht und steht den Eigentümern anschließend wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Wenn auch sicherlich mit gewissen Beeinträchtigungen kann die gegenwärtig ausgeübte Nutzung des Flurstücks aufrechterhalten werden. Mit Blick auf den verhältnismäßig großen Abstand zwischen der BE-Fläche und dem Gebäude von 90 m erscheint eine durchgehende Vermietung der Ferienwohnungen möglich. Der PFB enthält unter Pkt. A.4.8.2 und Pkt. A.4.17 Nebenbestimmungen, die speziell auch dem Schutz der berechtigten Interessen der Einwender ausgerichtet sind.

In deren Schreiben vom 25.10.2012 kritisieren die Einwender die lange Bauzeit und verlangen eine Reduzierung „auf ein Minimum und außerhalb der Hauptsaison (max. 6 Monate)“. In diesem Zusammenhang wird eine Entschädigung der Verluste für die „Unvermietbarkeit“ gefordert. Hierzu erklärt die Vorhabenträgerin in deren Erwiderung, dass die Beschränkung der Bauzeit im Bereich des betreffenden Grundstücks auf 6 Monate möglich ist und dass sie eine Ausführungszeit außerhalb der Saison anstrebt. Einschränkend heißt es jedoch, dass dies nicht bindend zugesichert werden kann, da der Baufortschritt stark witterungsabhängig ist und eine Verzögerung infolge langanhaltenden Winterwetters nicht ausgeschlossen werden kann. Unter Berücksichtigung ihrer nachvollziehbaren Einschränkung ist die Vorhabenträgerin durch die vorzitierte Erklärung zumindest insoweit gebunden, als dass sie insbesondere die Gleisbauarbeiten so planen und vorbereiten wird, dass diese Arbeiten nach den zu erwartenden Ablauf außerhalb der Hauptsaison für die Vermietung ausgeführt werden. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde werden sich auf dem betreffenden Flurstück die einzelnen baulichen Maßnahmen im unterschiedlichen Maße bemerkbar machen. Nach deren Art und Umfang werden gerade die planfeststellungsrelevanten Maßnahmen wie der Umbau des benachbar-

ten BÜ oder die Herstellung der durchgehenden Kabeltrasse unkritisch sein. Überdies besteht zu einem Teil der baulichen Maßnahmen wie etwa der Instandsetzung der Kloerbrücke eine größere räumliche Distanz. Auf die Vermietbarkeit der Ferienwohnungen einschneidender auswirken könnten sich hingegen die Gleisbauarbeiten. Insbesondere bezüglich dieser Arbeiten besteht dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch für etwaige Mietausfälle. Das Gebäude der Einwender steht in einer exponierten Lage. Einerseits gestattet dessen Lage etwas außerhalb der Ortschaft einen weiten Blick in die größtenteils unverbaute Natur- und Kulturlandschaft. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Ferienwohnungen verstärkt von erholungssuchenden Naturliebhabern genutzt werden. Andererseits ist die Lage durch die unmittelbare Nachbarschaft zur Eisenbahntrasse gekennzeichnet. Aufgrund dieser Lage wird bei den Gleisbauarbeiten die Erholungsfunktion selbst bei Einhaltung der auf den Schutz der Anwohner gerichteten Nebenbestimmungen vorübergehend spürbar beeinträchtigt werden. Wegen der Lage inmitten der Feld- und Wiesenflur wird es noch zu Funktionsbeeinträchtigung durch jene Gleisbauarbeiten kommen, die etwas entfernter vom Haus ausgeführt werden. Gemäß der Auflage zu Pkt. A.4.17 sind die eventuell zu erwartenden Mietausfälle der Einwender durch einen vereidigten und öffentlich bestellten Sachverständigen feststellen zu lassen, den die Vorhabenträgerin zu beauftragen hat.

Die auf die Gewährung von Schall- und Erschütterungsschutz ausgerichteten Forderungen der Einwender werden zurückgewiesen.

Entgegen der Ansicht der Einwender hat das Bauvorhaben maßgeblich die Wiederinbetriebnahme der Darßbahn zum Gegenstand. Namentlich die Instandsetzung der Gleisanlage ist bereits durch die fortdauernde Wirkung der ursprünglichen Planfeststellung legitimiert; einer neuerlichen behördlichen Entscheidung bedarf es insoweit nicht.

Die Planfeststellungsbehörde kann das Interesse der Einwender an der Aufrechterhaltung der seit Jahren von Verkehrseinflüssen nahezu verschonten Lage nachvollziehen. Zweifels ohne wird sich die Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs u.a. auf den Außenbereich nachteilig auswirken. Gleichwohl gehört die unmittelbare Nachbarschaft zur Eisenbahntrasse von jeher zur Situationsgebundenheit des Grundstücks. Bei objektiver Betrachtungsweise mussten die Einwender mit der Möglichkeit einer Wiederinbetriebnahme der Darßbahn rechnen. Nicht zuletzt wegen der Lage zwischen Kloer- und Meiningenbrücke kommt in diesem Abschnitt eine geänderte Trassenführung nicht ernsthaft in Betracht.

Es besteht kein Anspruch auf Vorkehrungen gegen Lärm- und Erschütterungsmissionen. Derartige Ansprüche setzen den Bau oder die Änderung von Schienenwegen voraus. Im Rahmen des Bauvorhabens wird in den vorhandenen Schienenwegen nicht im immissionsschutzrelevanten Sinne eingegriffen. Die Gleisanlagen werden in der vorhandenen Lage instand gesetzt.

Unter Verweis auf die DIN 4150-2 und DIN 4150-3 hat die Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren den von den Einwendern thematisierten – scheinbaren – Widerspruch zwischen der Nichteinhaltung des Anhaltswerte der DIN 4150-2 einerseits und der dennoch nicht zu befürchtenden Gebrauchswertminderung (DIN 4150-3) andererseits zutreffend aufgelöst. Die Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und damit einhergehend die Spürbarkeit der Erschütterungen muss den Einwendern zugemutet werden. Die Erschütterungssituation wird sich im Vergleich zum früheren Bahnbetrieb nicht verschlechtern, vgl. DIN 4150-2, Pkt. 6.5.3.4.

Wegen der aus dem Eisenbahnbetrieb stammenden Immissionen besteht kein Entschädigungsanspruch. Vorliegend sind die tatbestandsmäßigen Voraussetzungen des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht erfüllt.

B.4.22.1.4 P04

Der Einwender widerspricht dem beabsichtigten Erwerb einer Teilfläche seines Flurstücks und begründet dies mit der planbedingten Vergrößerung der zu reinigenden Gehwegsfläche, Eingriffen in die Grundstückseinfriedung, dem Verlust zweier Haselnussbäume sowie einer notwendig werdenden aufwändigen Neugestaltung des Gartens.

In der Erwiderung hierzu hat die Vorhabenträgerin eine Überarbeitung des Plans für den Kreisverkehr in Aussicht gestellt, in deren Ergebnis der geplante Gehweg im betreffenden Bereich auf das gegenwärtig bestehende Maß verkleinert wird. Infolge der Reduzierung der Gehwegsbreite verkürzt sich der Eingriff in die Grundstückseinfriedung auf 6 m. Zudem können die Bäume erhalten bleiben.

Die Anhörungsbehörde hat Plan dem Einwender den geänderten zur Kenntnis gegeben und Gelegenheit zu Einwendungen gegeben. Hiervon hat der Einwender keinen Gebrauch gemacht.

Unter Bezugnahme auf die diesbezüglichen Erklärungen aus dem Erörterungstermin geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass vor der Anhörungsbehörde über alle Einwendungen Einigung erzielt werden konnte.

Gemäß ihrer in der Erwiderung abgegebenen Zusage hat die Vorhabenträgerin die Grundstückseinfriedung mit dem bestehenden Material wiederherzustellen, vgl. Pkt.A.4.18.

B.4.22.1.5 P05

Der Einwender ist Eigentümer zweier als Wohngrundstück genutzter Flurstücke, welche unmittelbar an die Bahntrasse grenzen.

In seinem Schreiben vom 03.11.2012 bezweifelt der Einwender die Korrektheit der schalltechnischen Untersuchungen und fordert aktive Schallschutzmaßnahmen. Schallschutzmaßnahmen kann er sich in Gestalt einer „Niedriggeschwindigkeitsstrecke“ vorstellen. Diese Einwendung wird zurückgewiesen, der Einwender hat keinen Anspruch auf Schallschutz. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 1 der 16.BImSchV kommen Schallschutzansprüche nur bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen in Betracht. Vorliegend ist namentlich der Tatbestand der „wesentlichen Änderung“ nicht erfüllt. Hierfür fehlt es an einem „erheblichen baulichen Eingriff“ im Sinne des § 1 Abs. 2 Ziffer 2 der 16.BImSchV. Die Gleisanlage wird im Rahmen einer Instandhaltung in unveränderter Lage funktionsfähig wiederhergestellt. Ausgehend von der vorskizzierten Sach- und Rechtslage ist es demnach nicht zu beanstanden, dass schalltechnische Berechnungen ausschließlich zu den an den Bahnübergängen nächstgelegenen Objekten angestellt worden sind. Allerdings geschah auch dies nur nachrichtlich, d.h. nur zur Information. Die im Erörterungstermin zugesagte Einzelpunktberechnung ergibt, dass am Wohnhaus des Einwenders die Grenzwerte der 16.BImSchV für allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Angemerkt wird, dass in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung als einer anlagenbezogenen Planfeststellung grundsätzlich keine betrieblichen Regelungen zu treffen sind. Insoweit kommt eine vom Einwender ins Auge gefasste Geschwindigkeitsbegrenzung regelmäßig nicht in Betracht. Dessen ungeachtet sind vorliegend jegliche Erwägungen zu einer möglichen Geschwindigkeitsbegrenzung entbehrlich, weil die Züge an der dem Grundstück gegenüberliegenden Verkehrsstation Barth-Kranichblick ohnehin halten werden.

In dessen oben angeführten Schreiben fordert der Einwender des Weiteren, im betreffenden Wohngebiet Verkehrssicherungsmaßnahmen entlang der Bahnstrecke vorzunehmen. Nach der Erwiderung der Vorhabenträgerin soll der „Streckenabschnitt im bebauten Gebiet von Barth“ „zweiseitig“ eine Zaunanlage erhalten. Diese nicht eindeutig formulierte Aussage ist wohl nach den offenkundigen Begleitumstän-

den so zu verstehen, dass nach dem Willen der Vorhabenträgerin die Gleisanlage entlang des Wohngebiets im Bereich der Straße „Am Anger“ abgezäunt werden soll und dass der Zaun nur auf einer Bahnseite errichtet wird. Hierfür spricht insbesondere der Umstand, dass das in Rede stehende Wohngebiet ausschließlich nördlich der Eisenbahntrasse gelegen ist. Zudem steht einer durchgehenden zweiseitigen Einzäunung schon die Verkehrsstation Barth-Kranichblick im Wege. Indes kann der Erklärung der Vorhabenträgerin zweifelsfrei entnommen werden, dass sie zwischen den Flurstücken des Einwenders und der Gleisanlage einen Zaun errichten wird. Diese Zusage ist bindend, vgl. Pkt. A.4.18. Damit dürfte über diesen Punkt der Einwendung Einigung erzielt worden sein.

Die Einwendungen bezüglich der Kranichrastplatzes und der „fragwürdigen“ Finanzierung werden als unbegründet zurückgewiesen. Die Umweltbelange werden in der Planfeststellung hinreichend berücksichtigt. Zudem bestehen keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass das Planvorhaben unfinanzierbar sein könnte.

B.4.22.1.6 P06

Die Einwender sind Eigentümer zweier in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegener Flurstücke. Davon nutzen sie ein Flurstück als Wohngrundstück; auf dem anderem Flurstück steht ein Ferienhaus.

In deren Schreiben vom 04.11.2012 wenden sie sich gegen die „Lärmbelästigung und Erschütterungsimmissionen mit negativen Folgen für die Bebauung“.

Die Einwendung wird auch im Ergebnis der Abwägung der widerstreitenden Interessen zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht die hohe Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit insbesondere der von den Einwendern ausgeübten Wohnnutzung. Die Einwender wohnen in einer vergleichsweise ruhigen Lage und haben ein nachvollziehbares Interesse daran, dass dies weiterhin so bleibt. Mit der Wiederinbetriebnahme der Darßbahn werden sich die tatsächlichen Verhältnisse ändern. Auf beiden Flurstücken werden sich Schall- und Erschütterungsimmissionen aus dem Bahnbetrieb bemerkbar machen.

Nach Lage der Dinge überwiegt indes das öffentliche Interesse an der Realisierung des Planvorhabens. Entgegen der Auffassung der Einwender dient das Planvorhaben der Wiederinbetriebnahme des Eisenbahnbetriebs auf einer eisenbahnrechtlich zweckbestimmten Eisenbahnstrecke. Zudem ist der Plan gerechtfertigt.

Auch wenn seit vielen Jahren kein Eisenbahnbetrieb stattgefunden hat, müssen gewisse Lärm- und Erschütterungsimmissionen als „Vorbelastung“ hingenommen werden. In diesem Sinne hinzunehmen sind speziell jene Immissionen, die aus dem Eisenbahnbetrieb entstehen, ohne dass dafür der Schienenweg geändert wird. Genauso verhält es sich hier: Für die Wiederinbetriebnahme wird die Gleisanlage in deren vorhandenen Lage funktionsfähig instand gesetzt; immissionsrechtlich relevante Änderungen werden nicht vorgenommen. Insoweit macht die Vorhabenträgerin von einem Recht, das von der fortbestehenden (ursprünglichen) Planfeststellung eingeräumt wird, Gebrauch.

Auch wenn sie dies nach der vorskizzierten Sach- und Rechtslage nicht bräuchte, hat die Vorhabenträgerin schalltechnische Berechnungen angestellt und erschütterungstechnische Untersuchungen vorgenommen. Die Ergebnisse der Gutachten belegen, dass die Immissionswerte der 16.BImSchV und die Anhaltswerte der DIN 4150 eingehalten werden. Insofern bewirkt die Wiederinbetriebnahme der Darßbahn in Bezug auf die Einwender keine schädlichen Umwelteinwirkungen.

B.5 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Sie gelangt nach eingehender Prüfung zu der Überzeugung, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange die entgegenstehenden Belange überwiegen. Die Einwendungen von privat Betroffenen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der anerkannten Naturschutzvereine haben keine privaten oder öffentlichen Belange aufgezeigt, die ein so starkes Gewicht hätten, dass sie den öffentlichen Belang des Bedarfs für dieses Vorhaben überwiegen würden. Insbesondere sind keine Belange geltend gemacht worden bzw. erkennbar zum Vorschein getreten, die gegenüber dem Vorhaben als unüberwindbar anzusehen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat nicht nur jeden einzelnen widerstreitenden öffentlichen und privaten Belang gegen das Interesse an dem Planvorhaben für sich betrachtet, sondern eine Gesamtabwägung aller gegen den Plan sprechenden Belange vorgenommen. Denn selbst wenn jeder einzelne Belang für sich genommen nicht die öffentlichen Interessen an dem Planvorhaben überwiegen sollte, so könnte doch dies eventuell deren Gesamtheit. Aber auch im Ergebnis der so verstandenen Ge-

samtabwägung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die zu Gunsten des Plans sprechenden Belange überwiegen.

Es sind keine Verstöße gegen striktes Recht ersichtlich. Der Vorhabenträgerin werden Vorkehrungen auferlegt, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

B.6 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern (Domstraße 7 in 17489 Greifswald) erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI], dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hamburg/ Schwerin [Pestalozzistraße 1 in 19053 Schwerin]) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

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

sonen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hamburg/Schwerin
Schwerin, den 24.04.2016
Az.: 571ppo/004-2010#012
VMS-Nr.: 3276621