



**Zweite Gutachterliche Stellungnahme zum Schriftstück
der Landesrechtsanwaltschaft Bayern
wegen fernstraßenrechtlicher Planfeststellung
(B20 Ortsumfahrung Laufen),
Zeichen LAB 8 P 8 A 20.40017 vom 11.11.2021**

München, den 15.12.2021

Auftraggeber:
RITTERSHAUS Rechtsanwälte PartGmbH
Dr. Wolfgang Patzelt
Barer Straße 7
80333 München

Inhaltsverzeichnis

1.	Verkehrsplanungsbeschleunigungsgesetz, ABS 38 und Ortsum- fahrung Laufen	3
2.	Fehlerhafte Planung?	4
3.	Verbindungsfunktionsstufen und Entwurfsklasse	4
4.	Kiesgrube	5
5.	Kosten der Bahnverlegung	6
5.1	Vergleich der zwei Kostenschätzungen	8
5.2	Plausibilitätsprüfung der Kostenpauschalierung der DB	10
5.3	Eisenbahnkreuzungsgesetz und Ablöseverordnung; Wiederbe- schaffungskosten versus Restwert	10
5.4	Pauschalbetrachtung Kosten und Kostenersparnis der Bahnver- legung	13
6.	Abstände Bahn/Straße	13
7.	Eisenbahnbrücke oder Straßenbrücke bei Variante 2a?	15

Im Rahmen der Klage zum Planfeststellungsverfahren der B20 Ortsumfahrung Laufen hat die Landesrechtsanwaltschaft Bayern eine erste Kommentierung der Klageschrift der Antragsgegner am 20.5.2021 zugesandt. Am 16.9.2021 haben die Antragsgegner ein ausführliches Schriftstück hierzu vom Anwalt Dr. Patzelt erstellen lassen, das u.a. auf einer Stellungnahme der VIEREGG-RÖSSLER GmbH vom 2.7.2021 beruht. Am 11.11.2021 hat der Antragsteller eine weitere Stellungnahme den Antragsgegnern zugesandt. Das vorliegende Dokument geht auf dieses zweite Dokument des Antragstellers vom 11.11.2021 ein.

1. Verkehrsplanungsbeschleunigungsgesetz, ABS 38 und Ortsumfahrung Laufen

S. 3:

2. Angeblich fehlerhaft unterlassene Verfahrensverbinding mit dem Ausbau Bahnlinie, Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG (Replik Seite 10)

Der Text bezieht sich auf das bundesdeutsche VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz), nicht auf das BayVwVfG.

Die Forderung der Antragsteller auf Anwendung von § 78 VwVfG (gemeinsame Planfeststellung für zwei Verkehrsbauwerke) bezieht sich natürlich auf die bahnparallelen Varianten und nicht auf die unabhängig von der Bahntrasse trassierte Variante 4. Gemeinsame Planung und gemeinsamer Bau würde große Synergieeffekte entfalten und hätte bei der Abwägung der Trassenvarianten mit in die Waagschale geworfen werden müssen. Doch § 78 VwVfG ist bei der damaligen Entscheidung mit keinem Wort erwähnt worden. Dies stellt einen Mangel im Abwägungsprozess dar. Das Stichwort "ABS 38" kommt im Erläuterungsbericht kein einziges Mal vor, es wird nur in Kapitel "3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes für die Variantenwahl" der geplante Ausbau der Bahnlinie, die bei der Variante 4 zweimal gekreuzt wird, in einem Satz erwähnt, ohne dass hierbei irgendwelche Abhängigkeiten oder Konsequenzen diskutiert werden.

Inzwischen hat das BMVI die Beziehung zwischen § 78 VwVfG und dem MgvG (Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich), umgangssprachlich "Verkehrsplanungsbeschleunigungsgesetz", in einem Schreiben an die VIEREGG-RÖSSLER GmbH klargestellt: § 78 VwVfG ist auch bei Anwendung des MgvG vollumfänglich anwendbar (Brief siehe Anlage). Dies wurde in der letzten Erwiderung (20.5.21) vom Antragsteller noch angezweifelt. Das heißt, eine gebündelte, gemeinsam mit der Bahn geplante B20-Trasse könnte über das MgvG geplant, genehmigt und gebaut werden. Das Gesetz sieht keine Planfeststellung mehr vor, sondern verlagert die öffentliche

Diskussion vor die Vorplanung. Die Vorplanung wird dann vom Bundestag verabschiedet. Wenn vor Ort ein Konsens hergestellt werden kann, was die politische Voraussetzung für die positive Abstimmung im Deutschen Bundestag ist, lässt sich so das Projekt zügig umsetzen.

2. Fehlerhafte Planung?

S. 7:

ce) Eingriff in private bzw. öffentliche Flächen (Replik Seite 32):

"Von einer bewusst fehlerhaft" geplanten Variante 2a kann nicht die Rede sein."

Bei Variante 2a haben die Planer versucht, möglichst wenig in Bahngrund einzugreifen und stattdessen lieber Nicht-DB Privatgrund zu beanspruchen. Man hätte in jedem Fall die Diskussion mit der Bahn suchen müssen, stattdessen lässt sich - nicht nur hier in Laufen - beobachten, dass Straßenverkehrsbehörden wenn möglich gerne einen weiten Bogen um die Bahn machen. Für Außenstehende ist dieses Verhalten grotesk, weil es sich letztlich in beiden Fällen um denselben Baulastträger (Bund) handelt, es zeigt vielmehr Mängel in der staatlichen Verwaltung auf. Rational betrachtet hätte man sich mit der Bahn frühzeitig zusammensetzen und ein gemeinsames Bauwerk diskutieren müssen, zumal es möglich sein sollte, Grundflächen, die im Bahneigentum und somit im Eigentum des Bundes liegen, für eine Bundesstraße nutzen zu können. Das wäre auch dann sinnvoll gewesen, wenn es keine ABS 38 gegeben hätte, weil die Bahnanlagen am Ende ihrer Lebensdauer angekommen sind und somit in jedem Fall ein Ersatz hätte geplant werden müssen. Man könnte somit zumindest von einer "unbewusst fehlerhaft" geplanten Variante 2a sprechen, oder zumindest von einer verpassten Chance.

3. Verbindungsfunktionsstufen und Entwurfsklasse

S. 8:

(2) Entwurfsklasse (Replik Seite 33):

"Wir verweisen auf unsere Erwiderung (Seite 22) und die dort erwähnte Verbindungsfunktionsstufe (VFS) als Ausgangspunkt der Straßeneinstufung. Mit den Suchworten 'Verbindungsfunktionsstufen 0/1 im Zielnetz der Bundesfernstraßen' kann auf der Homepage des StMVI eine Straßenkarte mit diesbezüglicher Betitelung aufgerufen werden, aus der sich mit Stand März 2018 die Einstufung der B20 in die VFS 1 ergibt."

Aus der Verbindungsfunktionsstufe 1 auf der genannten Karte kann man nicht unmittelbar auf eine bestimmte Entwurfsklasse schließen. Die genannte Funktionsstufe schließt Straßen des gesamten Spektrums von

Voll-Autobahnen (z. B. ist die A 92 mit dieser Stufe versehen) bis hin zu nicht kreuzungsfreien Bundesstraßen ein. In der RAL (Richtlinie zur Anlage von Landstraßen von 2012) wird lediglich hingewiesen: "Die Entwurfsklasse soll für Streckenzüge möglichst einheitlich gewählt werden." Der "Streckenzug" verläuft hierbei nach der oben erwähnten Karte von der A8 bei Piding bis nach Markt an die A94. Aus dieser Logik heraus wäre auch für Neubauten eine EKL3 anzuwenden, weil die restlichen Abschnitte ebenfalls in der Klasse EKL3 vorliegen. Letztlich sind dann doch die Angaben zur Verkehrsbelastung entsprechend der RAL das zielführendste Entscheidungskriterium.

4. Kiesgrube

S. 8:

(5) Fehlende Veröffentlichung von Bodenerkundungen (Replik Seiten 36 bis 38):

"Ergänzend anzumerken ist nur, dass der Kläger ausweislich des auf Seite 38 der Replik angeführten Zitierung aus unserer Klageerwiderung offenbar die ehemalige Kiesgrube (...) und die in Ausbeutung befindliche Kiesgrube (...) verwechselt. Erstere ist Gegenstand der Ausgleichsmaßnahme 3-5A. Nur über Letztere führt die Trasse der Planvariante."

Alle Kommentierungen von VIEREGG-RÖSSLER und der Kläger bzgl. der (statischen) Aufwertung beziehen sich natürlich auf die Kiesgrube, durch die die Straße künftig verlaufen soll. Für die Nachnutzung als Ausgleichsmaßnahme ist logischerweise kein Rüttelstopfverfahren u.a. erforderlich.

S. 9:

(6) und (7) Erkundung der aktuell in Ausbeutung befindlichen Kiesgrube (Replik Seite 39)

"Wir verweisen auf Seite 24 bis 26 (Mitte) der Erwiderung nebst Anlage B4. Das vom Beklagten beauftragte Ingenieurbüro hält - entgegen Seite 39 Mitte der Replik - die Eignung eines Rüttelstopfverfahrens keineswegs für spekulativ und sieht den Kostenansatz - 1 Mio - als auf der sicheren Seite liegend an (Anlage B4)."

Hier steht Aussage gegen Aussage zweier Fachgutachter. Der von VIEREGG-RÖSSLER zugezogene Fachgutachter igi Consult GmbH ist der Ansicht, dass eine fundierte Einschätzung nur durch Auswertung bislang nicht existierender Probebohrungen möglich ist und das Büro Gebauer traut sich "einen Schuss ins Blaue" ohne Auswertung von Bodenaufschlüssen zu. Nach igi Consult reicht das Spektrum von gar keinen Maßnahmen bis hin zu Rüttelstopfverfahren mit darüberliegenden Bodenplatten zur Lastverteilung. Eine Aussage über geologische Verhältnisse des Bodens ist solange spekulativ, bis man einen Bodenaufschluss durchgeführt hat.

5. Kosten der Bahnverlegung

S. 9 und 10:

(8) Kosten der Verlegung der Bahntrasse bei Varianten östlich der Bahn (Variante 1 und 5 (= 1 + 2a) (Replik Seiten 40, 41)

Die Stellungnahme der VIEREGG-RÖSSLER GmbH bzgl. Kosten der Bahnverlegung ist weiterhin zutreffend. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die bahnparallele Variante unter möglichst umfänglicher Nutzung von Bahngrund, wie dies im Lageplan "B 20 Ortsumfahrung Laufen Salzach, Verlegung der Bahnstrecke als Fiktivvariante (ohne ABS 38)" vom 11.12.2020 im Maßstab 1:1.000 von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH gezeichnet wurde, nicht weiterhin hinsichtlich der Kosten entweder in einer ähnlichen Größenordnung liegen dürfte oder sogar kostengünstige Variante der Ortsumfahrung sein sollte. Es entfallen sowohl die zwei Straßenbrücken über die Eisenbahn der Varianten, die abschnittsweise auf der Westseite verlaufen, als auch ein großer Teil des Erwerbs von Fremdgrund. Entscheidend sind hierbei die Verlegungskosten der Eisenbahn.

Die DB AG hat nun diese Kosten in einer Stellungnahme der DB Netz AG vom 30.04.2021 (Anlage B9) nachgereicht. Die Autoren sprechen von einer "eher pauschalierten Kostenschätzung".

Hierbei sind einige Sachverhalte klarzustellen bzw. richtigzustellen:

- a) Die Bahngutachter der DB weisen darauf hin: "Die hier angenommenen Gleislängen beruhen auf Schätzungen und Annahmen, da es bislang keinen Trassierungsentwurf für den Umbaubereich gibt." Im Gegenzug dazu basiert die Kostenschätzung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH auf dem oben genannten konkreten Trassierungsentwurf, und hier ergeben sich deutlich kürzere Gleis- und Bahnhofslängen.
- b) Die Bahngutachter haben den Zweck der Kostenschätzung nicht verinnerlicht: Es geht nicht um den Neubau eines Bahnhofs im Sinne einer künftigen ABS 38, sondern um einen Ersatz 1:1, mit allen betrieblichen Mängeln und Einschränkungen, so z. B. zu kurze Begegnungsgleise für lange Güterzüge. Deshalb ist der konkrete Trassierungsentwurf der VIEREGG-RÖSSLER GmbH auch als "Fiktivvariante" überschrieben.
- c) Dasselbe gilt nicht nur für die betrieblichen Anforderungen, sondern auch für mögliche Zugzahlen. Beim heutigen Zugverkehr (inzwischen stündlich ein 2-Wagen-Personenzug, pro Tag eine Handvoll Güterzüge) haben die Anwohner vonseiten der Bahn keinen Anspruch auf Lärmschutz, sondern nur Lärmschutz für die neue Straße. Kosten für Lärmschutz sind deshalb nicht anzusetzen.

- d) Ähnlich stellt sich die Frage der barrierefreien Anbindung des Bahnhofs. Hierfür stellen Bund und Land eigene Fördertöpfe zur Verfügung. Die unterstellten zwei Aufzüge sind allerdings auf jeden Fall völlig unverhältnismäßig. Solche Lösungen werden nur bei wesentlich aufkommensstärkeren Bahnhöfen/Bahnknoten unterstellt. Üblich sind in solchen Fällen Rampenbauwerke. Der Straße in jedem Fall anzulasten ist lediglich der Teil der Unterführung, der direkt unter der neuen Straße liegt.
- e) Bzgl. des Preisstands darf bezweifelt werden, dass die in 2007 genannten 45 Mio EUR sich wirklich auf die Jahre 2016 bis 2018 beziehen, zumal sich in dieser Zeit auch die Kosten der Variante 4 von 13,1 Mio in 2007 auf 34,7 Mio Mio EUR in 2017 erhöht haben. Ein Preisstand von 2020 ist völlig unbegründet.
- f) Die unterstellten Zuschläge sind viel zu hoch angesetzt:
- 1 Ein Risikozuschlag in Höhe von 30% ist bei einem solch einfachen Vorhaben völlig unverhältnismäßig. 10% wäre angemessen. Die richtige Bezeichnung wäre "Unvorhergesehenes", da in der vorliegenden Frühphase der Planung kleine Einzelposten noch nicht erfasst werden. Dagegen spricht man beispielsweise im Tunnelbau tatsächlich von "Risiken".
 - 2 Die HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) sieht 10% Planungskosten vor. Der Bund zahlt an die DB AG 18% Planungskosten, diese enthalten nicht nur tatsächliche Planungskosten, sondern auch Provisionen, die keine Kosten darstellen. 23% ist unverhältnismäßig hoch.
 - 3 Ein Zuschlag für Baustelleneinrichtung von 10% ist üblich, bezieht sich jedoch nicht auf das Gesamtprojekt, sondern nur auf bestimmte Kostenpositionen. Letztlich führt dies zu ca. 7% bezogen auf die Gesamtkosten des Projektes.
 - 4 Ebenfalls viel zu hoch sind 8% Sicherungsleistungen. Gemeint sind hierbei vermutlich Sicherungsposten (SIPO), das ist Personal zur Sicherung der Baustelle während der Zugfahrten. Bei klassischen Ausbaustrecken mit "Bauen unter Rollendem Rad" sind 3-4% der Gesamtkosten für Sicherungsposten üblich. Doch hier kann dieser Wert noch weiter reduziert werden, weil die neuen Gleise nicht auf, sondern neben der alten Trasse verlaufen. Deshalb werden maximal 2% ausreichend sein.

Um allerdings bzgl. der Zuschläge eine Vergleichbarkeit mit den Zahlen des Straßenbauamtes zur Variante 4 herstellen zu können, müssen dieselben Zuschläge berücksichtigt werden wie bei der Kostenermittlung des Straßenbauamtes:

- zu 1: Wegen der geringen Planungstiefe ist ein Zuschlag von 10% für Unvorhergesehenes für die Bahnplanung angemessen, auch wenn bei der detaillierten Kostenberechnung der Straße kein derartiger Zuschlag mehr enthalten ist.
- zu 2: Die Planungskosten dürfen gar nicht berücksichtigt werden, weil sie auch bei den kommunizierten Kosten des Straßenbauamtes für die Variante 4 (34,7 Mio EUR mit Preisstand 2017) nicht enthalten sind.
- zu 3: Der Zuschlag für Baustelleneinrichtung darf nur für die relevanten Positionen (ca. 70%) berücksichtigt werden.
- zu 4: Sicherungsposten in Höhe von 2% der Gesamtkosten müssen bei der VR-Kostenschätzung noch ergänzt werden.

In der Summe muss somit die VR Kostenschätzung etwas korrigiert werden:

- Berücksichtigung Baustelleneinrichtung + 7%
- Streichung Planungskosten -15%
- Berücksichtigung Sicherungsposten + 2%.

Daraus ergibt sich eine Korrektur der Gesamtkosten der VR-Kostenschätzung von 5% nach unten:

$$1,07 / 1,15 * 1,02 = 0,95$$

Der von der DB ermittelte Faktor für Zuschläge muss wie folgt korrigiert werden:

- Entfall der Planungskosten von 23%
- Sicherungsposten 2% statt 8%, also 6% weniger
- Baustelleneinrichtung 7% statt 10%, also 3% weniger

Somit müssen die zuschlags-bedingten Kosten bei der DB-Kalkulation um 25,5% reduziert werden:

$$1 / 1,23 / 1,06 / 1,03 = 0,745$$

5.1 Vergleich der zwei Kostenschätzungen

Die in der Excel-Tabelle der DB ermittelten Gesamtkosten von 17,4 Mio EUR (ohne jegliche Zuschläge) enthält Positionen, die methodisch nicht angesetzt werden dürfen oder zu hoch sind:

- 1,3 Mio EUR Lärmschutz
- 2,4 Mio EUR Bahnsteigunterführung, Bahnsteigtreppe und Aufzüge dürfen weitgehend nicht dem Straßenprojekt angelastet werden
- Kosten für Grunderwerb in Höhe von 1,0 Mio EUR können gestrichen werden. Die Bahn ist zu nahezu 100% im Besitz der erforderlichen Flächen. Bei einem Umbau auf Bahngelände sind keine Grundstückskosten anzusetzen.

- um 0,5 Mio EUR sind die Kosten für Bepflanzung zu hoch angesetzt, weil die gesamte zu erwerbende Grundfläche angesetzt wurde, statt nur Böschungen und Begleitgrün zu berücksichtigen.

Die zwei Kostenschätzungen der DB 2021 und von VR 2020 liegen wesentlich dichter beieinander als die DB zu suggerieren versucht:

In der Summe sind somit bei den vier wichtigsten Positionen schon 5,2 Mio EUR von den 17,4 Mio EUR abzuziehen, das ergibt 12,2 Mio EUR. VR hat dagegen Kosten in Höhe von 9,3 Mio EUR (ebenfalls ohne jegliche Zuschläge) ermittelt. Diese Differenz ist plausibel, da die Bahn von einem Umbau auf 2,5 km Länge ausgeht, VR dagegen nach der konkreten Trassierungsplanung nur von 1,6 km.

Somit konnte der VR-Kostenansatz in der Größenordnung von der DB-Kostenschätzung bestätigt werden, die Differenzen sind in sich plausibel.

Die von der DB unter Punkt 4. auf S. 4 bemängelten Punkte können hierbei geklärt werden:

"a. In den Kosten ist keine Entsorgung von Bodenmaterial enthalten."

Die Kosten sind unter "Baufeldfreimachung" in ähnlicher Höhe aufgeführt.

"b. Es wird keine Barrierefreiheit bei den Bahnsteigzugängen mit Aufzügen oder Rampen zugrunde gelegt."

Die Kosten sind nicht dem Straßenbauprojekt anzulasten und sind ohnehin erforderlich, mit Ausnahme der Unterführung direkt unter der Straße, die mit nur rund 0,1 Mio EUR zu Buche schlägt.

"c. Es ist kein Grunderwerb für den Endzustand oder für etwaige Bauzustände eingeplant."

Weitgehend alle Baumaßnahmen finden auf Bahngrund statt. Dies ist aus dem VR-Lageplan der Fiktivplanung ersichtlich, der die Flurstücksgrenzen enthält.

"d. Es werden keine Schallschutzmaßnahmen, weder aktiv noch passiv, angesetzt."

Diese wären bei der ABS 38 mit prognostizierten 125 Zügen pro Tag anzusetzen, nicht jedoch beim heutigen Verkehr (siehe weiter oben).

"e. Es sind keine bauzeitlichen Einschränkungen des Bahnbetriebs in den Kosten ersichtlich."

Es sind tatsächlich noch SIPO-Kosten in Höhe von 0,2 Mio EUR anzusetzen.

"Ergänzende Anmerkungen zu den Kosten"

Der unterstellte Abriss des Bahnhofsgebäudes ist nicht relevant, weil das Gebäude weder der Straßen-Trasse noch der umverlegten Bahnstrecke im Weg steht. Kosten müssen nicht angesetzt werden.

5.2 Plausibilitätsprüfung der Kostenpauschalierung der DB

Unterstellt man wirklich Verlegungskosten der Bahn von 42,57 Mio EUR, wie von der DB unterstellt, so ergeben sich bei der von VR ermittelten 1,6 km Streckenlänge Kosten pro km von 26,6 Mio EUR pro Kilometer. Der viergleisige Ausbau der Bahnstrecke München - Augsburg (Bau 2006 bis 2010) hat 15 Mio EUR pro km gekostet, und das mit 4 elektrifizierten Gleisen bis zu 230 km/h und auf langen Strecken drei Reihen von Lärmschutzwänden (rechts und links der Bahnstrecke sowie mittig zwischen den zwei Gleispaaren); ca. 1/3 der Strecke ist beidseitig bebaut.

5.3 Eisenbahnkreuzungsgesetz und Ablöseverordnung; Wiederbeschaffungskosten versus Restwert

S. 10:

"Eisenbahnkreuzungsrechtliche Vorschriften sind nicht einschlägig und zwar schlicht deshalb nicht, weil bei diesen Varianten keine Kreuzung vorliegt."

Im Kommentar zum Eisenbahnkreuzungsgesetz werden diverse Sonderfälle besprochen, wo § 3 EKrG (Beseitigung bestehender Kreuzungen) nicht direkt zum Zuge kommt. So wird in Teil D des Kommentars ("Technische Erläuterungen, Beispiele und Tabellen") ausgeführt: "Die technisch beste Lösung eines Kreuzungsproblems ist die vollständige Beseitigung einer Kreuzung." (6. Auflage, S. 328). So steht auch im § 3 EKrG, dass Kreuzungen im Idealfall zu beseitigen sind, im hier übertragenen Sinne auch von vornherein vermieden werden sollten. Weiter wird im Kommentar an derselben Stelle ausgeführt: "Die technisch beste Lösung eines Kreuzungsproblems ist die vollständige Beseitigung einer Kreuzung. Oft ist es z. B. möglich, im Zusammenhang mit dem Bau von Ortsumgehungen oder dem Ausbau von Schienenstrecken eine oder mehrere Kreuzungen beseitigen zu können." Der dem EKrG hier zugrundeliegende Gedanke liegt in einer möglichst effizienten Lösung, die mit möglichst wenig teuren Kreuzungsbauwerken auskommt. Die Möglichkeit, einen Verkehrsweg zu verlegen, um eine Kreuzung einzusparen, ist somit ganz im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes.

Unstrittig ist, dass die Varianten, die die Bahn queren, zwei Kreuzungsbauwerke benötigen, für die das Eisenbahnkreuzungsgesetz zur Anwendung kommen muss. Alternativ zum Bau zweier Kreuzungsbauwerke ist stattdessen (bei den Varianten östlich der Bahn) auch die Verlegung der Bahn

möglich. Hierbei ist ebenfalls unstrittig, dass der Veranlasser der Maßnahme (also der Baulastträger der Straße) für die Kosten der Bahnverlegung aufkommen muss. Es stellt sich nun die Frage, ob unter dem Begriff "Kosten" die Wiederbeschaffungskosten oder der Restwert oder ein Barwert des Restwertes anzusetzen sind. Die Wiederbeschaffungskosten entsprechen den oben ausgeführten Baukosten.

Entscheidend ist jedoch letztlich nicht das Eisenbahnkreuzungsgesetz - dass die zwei Brücken bzw. die Bahnverlegung vom Veranlasser Straße bezahlt werden müssen, ist schließlich unstrittig -, sondern die Anwendung der ABBV "Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung". Diese stellt sozusagen die "Schwacke-Liste" des Verkehrsplaners dar, mit der Restwerte von Verkehrsbauwerken (Schiene und Straße) kalkuliert werden können, die bei einer Eigentumsübertragung ("Ablöse") als "Marktwert" anzusetzen sind. Die ABBV findet nicht nur beim Eisenbahnkreuzungsgesetz Anwendung. Die DB AG verwendet die Liste auch, um zwei Varianten, die Kostenpositionen mit unterschiedlichen Abschreibungsdauern enthalten, bzgl. der Kosten vergleichbar zu machen. Oder es wird ein Kaufpreis ermittelt, wenn ein Verkehrsbauwerk durch eine Auf- oder Abstufung von einem öffentlichen Träger zu einem anderen übergeht. Es werden dann nicht mehr Baukosten, sondern Barwerte der Investition bzw. Restwerte betrachtet. Die ABBV enthält die detaillierteste derartige Liste, gilt bundesweit und wird allgemein als universell einsetzbar betrachtet.

Der Vergleich mit der Schwacke-Liste, die für den Restwert von Pkws Anwendung findet und allgemein akzeptiert wird, macht den Zweck der ABBV deutlich: In einem Schadensfall - beim Verkehr durch eine neue Planung, die eine alte Infrastruktur obsolet macht - wird bei einem derartigen "Totalschaden" nicht der Wiederbeschaffungswert nach dem Stand der Technik, sondern der marktlich relevante Restwert angesetzt. Entsteht durch einen Unfall, den Person A verursacht hat, ein Totalschaden beim Fahrzeug von Person B, dann muss Person A der Person B den Restwert des Fahrzeugs von B entschädigen. Person B kann, wenn sie einen 25 Jahre alten VW Polo mit Tachostand 250.000 km ersetzt bekommen möchte, nicht als Ersatz einen neuen Mercedes mit modernster Technik, teilautonomen Fahren und Fensterheber erwarten. Das wäre jedoch im übertragenen Sinne der Fall, wenn sich die DB AG quasi ein Stück ABS 38 vom Baulastträger der Straße bezahlen lassen würde. Stattdessen sind analog zur Schwacke-Liste natürlich nur Restwerte zu veranschlagen, wie dies VR in ihrer Excel-Tabelle anhand der ABBV-Tabellen gemacht hat. Ohne Grundstücke wäre bei einer vollständig abgeschriebenen und erneuerungsbedürftigen Bahnanlage der anzusetzende Restwert bei Null. Beim Verkauf eines privaten Pkws orientiert man sich häufig ebenfalls an der Schwacke-Liste, auch wenn dies nicht gesetzlich vorgeschrieben ist.

S. 10:

"ABBV regelt im Übrigen die Höhe Ablöse der Erhaltungs- und Betriebskosten (vgl. § 15 Abs. 1, Abs. 4 EKrG), nicht die - hier allenfalls interessierende - Erstattung von Investitionskosten."

Hier besteht beim Antragsteller ein Missverständnis: Erhaltungskosten und Investitionskosten sind zwei Seiten derselben Medaille: Erhaltungskosten werden über Abschreibungen der Investitionskosten finanziert. Sie sind umso höher, je höher die Investitionskosten sind und je kürzer die Abschreibungszeit ist. Wenn Erhaltungskosten ermittelt werden sollen, geht das nur über die Ermittlung von Investitionskosten. Anhand der Investitionskosten und der Nutzungszeiten können die Erhaltungsinvestitionen errechnet werden.

Der in der Verordnung festgelegte Zweck ist in erster Linie die "Berechnung der zu leistenden Ablösungsbeträge". Es werden die Investitionskosten in jährliche Raten umgerechnet, dann mit den jährlichen Betriebskosten aufaddiert und dann wieder als Barwert auf den heutigen Zeitpunkt zurückgerechnet. Dieser Barwert enthält dann quasi abhängig von der Nutzungszeit gewichtete Investitionskosten sowie künftige Betriebskosten. Das Thema Betriebskosten ist im vorliegenden Falle nicht relevant, da es nur um die Verlegung einer definitionsgemäß gleichbleibenden Infrastruktur handelt. Angenommen, durch die Verlegung würde die Bahnlinie um 1 km verlängert werden, dann müssten auch zusätzliche Betriebskosten kalkuliert und der Bahn als Barwert entschädigt werden.

Strenggenommen stellt die von VR überschlägig dargestellte Berechnung des Restwertes der Bahnanlage eine Vereinfachung dar: Es müssten eigentlich jährliche Abschreibungsraten für den restlichen Nutzungszeitraum gebildet werden und daraus müsste dann wieder ein Barwert errechnet werden. Dies führt zu einer Gewichtung der Investitions-Bestandteile nach Nutzungszeit und kann dann um wenige Prozent von den Investitionskosten abweichen.

Vor allem unter dem Aspekt, dass der Ausbau und somit der de facto Neubau im Rahmen der ABS 38 ansteht, können die Verlegungskosten sogar mit Null beziffert werden. Durch die Verlegung der künftigen Bahntrasse an den Rand des Bahngeländes werden die Kosten der ABS 38 sogar tendenziell eher gesenkt, weil weniger intensiv "unter Rollendem Rad" gebaut werden muss. Schon im Jahr 2007 war dieser Sachverhalt bekannt: Die ABS 38 existiert im Bundesverkehrswegeplan seit 1985 und wurde seitdem zwar mehr und weniger stark priorisiert, war aber immer im Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Wenn der Antragsteller der Meinung ist, die ABBV würde hier nicht zur Anwendung kommen, dann muss er eine andere Verordnung nennen, die stattdessen zur Anwendung kommen sollte, um den Ablösebetrag für die Bahnstrecke zu ermitteln.

5.4 Pauschalbetrachtung Kosten und Kostenersparnis der Bahnverlegung

Von wirtschaftlichem Interesse ist ein Vergleich der Variante 2a (bahnparallel, aber mit zweimaliger Querung der Bahn) mit der bahnparallelen Variante mit Bahnverlegung und ohne zweimalige Querung der Bahn.

Nach der Kalkulation von VIEREGG-RÖSSLER muss der DB AG der Restwert der rückzubauenden Bahnanlage in Höhe von 3,3 Mio EUR erstattet werden. Angesichts der anstehenden ABS 38 könnte im BMV auch eine Sonderregelung veranlasst werden, dass gar keine Kosten anfallen, wenn die B 20 neu gemeinsam mit der Bahn umgesetzt würde.

Eingespart würden gegenüber der Variante 2a ein Großteil der Grundstückskosten in Höhe von rund 8 Mio EUR sowie rund 8 Mio EUR für die zwei eingesparten Kreuzungsbauwerke mit der Bahn. Die Einsparungen dürften somit den Ablösebetrag der Bahnanlagen um den Faktor 4 bis 5 übersteigen, so dass die Variante auf Bahngrund mit Verlegung der Bahn gegenüber Variante 2a die zweifelsfrei wirtschaftlichere Lösung darstellt.

6. Abstände Bahn/Straße

S. 7:

cd) Technisch-fachliche Vorgaben zu den Abständen Bahn/Straße (Replik Seite 31)

Die Beklagte verweist auf ein Gespräch mit der DB Netz AG, das 2015 stattgefunden haben soll. Fakt ist, dass erst in der Klageschrift der VIEREGG-RÖSSLER GmbH von Anfang 2021 auf die Fehlerhaftigkeit der Verwendung einer 1997 gelöschten Richtlinie verwiesen wurde. Es mag ein Gespräch mit der DB AG gegeben haben, doch sah sich die DB AG wohl außerstande, kompetente Mitarbeiter zu diesem Gespräch hinzuzuziehen.

S. 11:

ch) Mindestabstände Straße/Bahntrasse u.a. (Replik Seite 42, 43, 44, 45):

"Welche 'Planungsunterlagen des Sachverständigen' bzw. welche 'entsprechende Planung des Sachverständigen' Vieregg/Rösler (vgl. Replik Seite 44 Mitte) der Beklagte zur Kenntnis nehmen soll, bleibt unklar."

Die Kläger haben im Schriftwechsel von Anfang des Jahres 2021 einen Lageplan mit 2 m Länge übergeben: "B 20 Ortsumfahrung Laufen Salzach, Verlegung der Bahnstrecke als Fiktivvariante (ohne ABS 38)" vom 11.12.2020 im Maßstab 1:1.000"

"Dem Beklagten war sehr wohl bewusst, dass das Merkblatt DS 800 01 (Blatt 13582 bis 13584) mit dem Abstandsmaß (Regelabstand) von 14,35 m zwischen Gleismitte des äußeren Gleises und dem Rand der befestigten Straße (unter Annahme gleicher Höhenverhältnisse) nur ein Maß bezeichnet, bei dessen Mindesteinholung Schutzmaßnahmen zur Abschirmung von Straße und Schiene nicht erforderlich sind und eine Unterschreitung dieses Abstandsmaßes nur - aber immerhin - unter besonderen Sicherungsvorkehrungen möglich ist."

Wie schon in der 1. Stellungnahme vom 5.7.2021 erwähnt, wurde das Merkblatt 1997 gelöscht; Entscheidend sind neben der DB-Vorschrift 800.0130 die Vorschriften aus dem Straßenbau, insbesondere die "Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme RPS". Aus dieser Richtlinie ist ersichtlich, dass kein pauschales Abstandsmaß wie vom Antragsteller angenommen gilt, bei dem dann gar keine Maßnahmen zum Abkommenschutz getroffen werden müssen, sondern beispielsweise das Verkehrsaufkommen und die Lage in einer Kurve oder Geraden zu berücksichtigen ist. Eine pauschale Aussage, dass ab einem Abstand von 14,35 Metern gar keine Maßnahmen zum Abkommenschutz erforderlich seien, ist deshalb nicht zutreffend.

"An letztgenannter Stelle ist auch aufgeführt, dass eine Unterschreitung des Regelabstands jedenfalls nicht den Abriss der Gebäude Nussbaumweg 34 und 36 hätte vermeiden können."

Aus dem o.g. Lageplan der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ist ersichtlich, dass die Gebäude Nussbaumweg 34 und 36 nicht der Trasse im Weg stehen. Allerdings rückt die Bahn hier näher an die Gebäude heran, was aufgrund des Höhenunterschieds, der bisher durch eine flache Böschung überwunden wird, den Bau einer Stützwand erforderlich macht. Diese Stützwand ist in der Kostenaufstellung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH enthalten. Lediglich bei der 200 km/h-Planung der Bahn müssen die zwei Gebäude einer dann erforderlichen Vergrößerung des Kurvenradius weichen, zumindest in einer möglichen Trassierungsvariante. (In diesem Fall müssen dann auch die bei Variante 4 geplanten Kreuzungsbauwerke im Meterbereich modifiziert werden. Eine Entscheidung bzgl. der geplanten Entwurfsgeschwindigkeit steht in Berlin immernoch aus. Die noch aktuelle 160 km/h Variante ist mit den angestrebten Taktknoten Salzburg und München nicht kompatibel, es fehlen einige Minuten Fahrzeit; Großräumiger Personenverkehr Paris - Wien müsste dann in München gebrochen werden. Aktuell ist ein 4. Entwurf des "Deutschland-Taktes" in Arbeit.)

7. Eisenbahnbrücke oder Straßenbrücke bei Variante 2a?

S. 11:

ci) BW 02

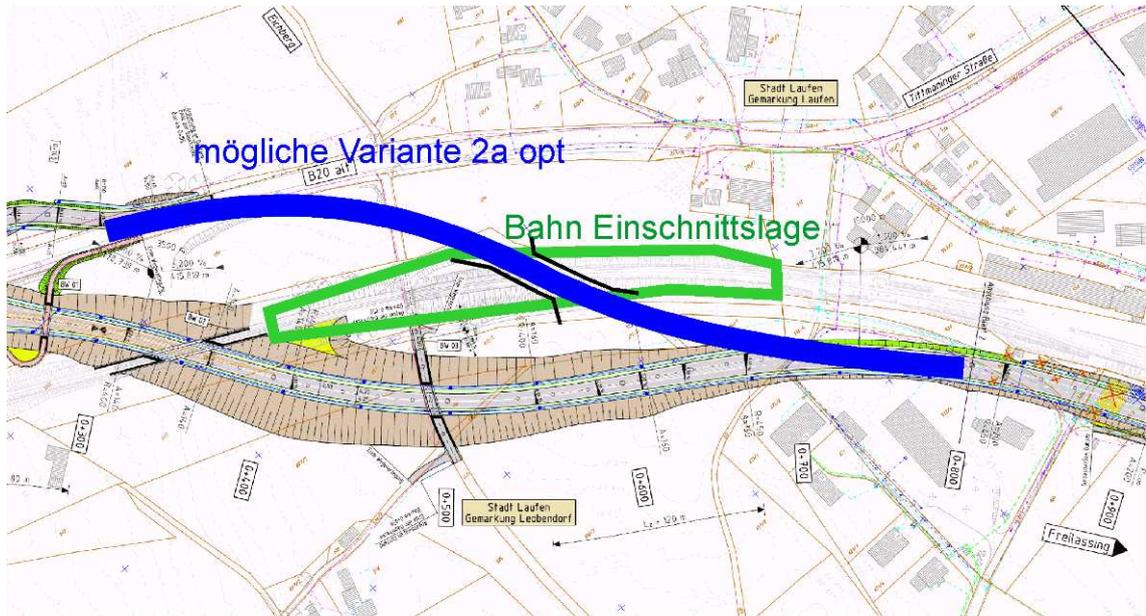
"Hinsichtlich der Frage, warum das BW-02 in der Variante 4 (Planvariante) als Straßenüberquerung und in der Variante 2a als Straßenunterquerung ausgeplant worden ist, verweisen wir auf Seite 136 des PFB und auf die Ausführungen des StBA im Vermerk" vom 28.05.2019 zu Klägereinwendungen (Seite 18658 d.A.)."

Im Planfeststellungsbeschluss auf S. 136 steht:

"Ob die Straße unter der Bahnlinie hindurch oder über die Bahnlinie hinüberführt, richtet sich dabei nach der Topographie und den jeweils einzuhaltenen Trassierungsparametern. Dabei schwenkt die Bahnparallele weiter westlich vom Bestand ab. An der Stelle, an der die Vorzugsvariante die Bahn quert, liegt die Bahnlinie im Einschnitt, so dass eine Querung mittels Brücke erfolgt. An der Stelle, an der die Bahnparallele die Bahnlinie queren würde, liegt die Bahn hingegen im Übergangsbereich zwischen Damm- und Einschnittslage. Die Entwicklungslänge zwischen Letten und der Bahnquerung reicht nicht aus, um die Bahnlinie mit einer Überführung mit der für eine elektrifizierte Bahn nötigen lichten Höhe queren zu können. Zudem würde eine Brücke über die Bahn mit der Brücke der GVS Biburg - Haiden über die Bahnlinie in Konflikt geraten, weshalb für die Bahnparallele eine Unterführung unter der Bahn geplant wurde."

Das heißt, weil die Variante 2a die Bahn an einer Stelle quert, bei der die Eisenbahn ungefähr ebenerdig verläuft, wäre die Eisenbahn zu unterfahren statt zu überbrücken. Doch gerade die GVS Biburg - Haiden verläuft tiefer als die Bahn, so dass sie eher mit einer tiefliegenden B 20 neu in Konflikt gerät als mit einer höherliegenden Variante.

Darüberhinaus wäre es möglich gewesen, die Variante 2a ebenfalls wie die Variante 4 im Bereich des Bahneinschnitts auf einer Brücke zu queren, siehe blaue Linie der Abbildung.



*Mögliche kostengünstigere Streckenführung der Variante 2a
mit Querung im Bereich des Bahneinschnittes*

Für die Führung der GVS Biburg - Haiden stünden in diesem Fall verschiedene Optionen der Streckenführung zur Verfügung (nicht eingezeichnet).

München, den 15.12.2021

M. Viaregg

(Dr. Martin Viaregg)