VGH München, Urteil v. 14.10.2021 – 22 A 20.40001

Titel:

Erfolglose Klage gegen eine Plangenehmigung zur Erneuerung bzw. für den barrierefreien Ausbau von Bahnsteigen in einem Personenbahnhof

Normenketten:

VwGO § 91 Abs. 1, Abs. 2, § 113 Abs. 1 S. 1, § 173 S. 1
AEG § 2 Abs. 1, § 5a, § 11 Abs. 1, § 18 Abs. 1 S. 1, S. 3, § 18c
EBO § 13 Abs. 1 S. 1
UmwRG § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 lit. b, S. 2, Abs. 3 S. 1 Nr. 1
UVPG § 5 Abs. 3 S. 2, § 7 Abs. 1 S. 1, S. 2, Abs. 4, Abs. 5, Abs. 6, Abs. 7, § 9 Abs. 3 S. 1 Nr. 2, S. 2, Abs. 4, § 25 Abs. 2
BNatSchG § 44 Abs. 1, Abs. 5
VwVfG § 73 Abs. 1 S. 1, § 74 Abs. 6 S. 2 Hs. 1, § 75 Abs. 1a S. 1
AEUV Art. 267 Abs. 1
Eisenbahnraum-RL

Leitsätze:

1. Der Behörde steht im Rahmen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalls für ihre prognostische Beurteilung möglicher Umweltauswirkungen eines Vorhabens ein Einschätzungsspielraum zu. (Rn. 23) (red. LS Andreas Decker)
2. Das Tatbestandsmerkmal „Vorkehrungen“ iSv § 7 Abs. 5 S. 1 Var. 3 UVPG (idF bis zum 3.3.2021) umfasst grundsätzlich Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, nicht jedoch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. (Rn. 35) (red. LS Andreas Decker)
3. Ein Drittbetroffener kann das Fehlen eines Antrags mangels drittschützender Wirkung eines solchen Antragserfordernisses nicht rügen; erst recht kann er nicht geltend machen, es habe nur ein Antrag eines unzuständigen Infrastrukturunternehmens vorgelegen. (Rn. 40) (red. LS Andreas Decker)
4. Das Tatbestandsmerkmal „Strecke“ in § 11 Abs. 1 S. 1 Var. 4 AEG (idF bis zum 17.6.2021) umfasst keine Bahnsteige. (Rn. 44) (red. LS Andreas Decker)

Schlagworte:

Plangenehmigung für barrierefreien Ausbau von Bahnsteigen in Personenbahnhof, Bemessung der Bahnsteiglänge und -höhe gemäß Erfordernissen des Schienenpersonennahverkehrs, Berücksichtigung von Belangen touristischer Sonderfahren bzw. von Gelegenheitsverkehren im Personenverkehr, Plangenehmigung Eisenbahn, Verfahrensfehler, UVP-Vorprüfungspflicht, Dokumentation, Einschätzungsspielraum, Nachvollziehbarkeit, naturschutzrechtlicher Verbotstatbestand, CEF-Maßnahmen, Planrechtfertigung, Bahnsteighöhe, Stilllegungsgenehmigung, Abwägung, RL 2012/34/EU

Rechtsmittelinstanz:

BVerwG, Beschluss vom 12.10.2022 – 7 B 5.22

Fundstellen:

UPR 2022, 159
LSK 2021, 36720

Tenor

I.Die Klage wird abgewiesen.

II.Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

III.Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des jeweils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die jeweilige Kostengläubigerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

IV.Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1
Die Klägerin wendet sich als Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen eine Plangenehmigung und eine diese betreffende Änderungsplangenehmigung zur Erneuerung bzw. für den barrierefreien Ausbau von Bahnsteigen in einem Personenbahnhof.

2
Mit Plangenehmigung des Eisenbahnbundesamtes - Außenstelle Nürnberg (im Folgenden: EBA) vom 12. Dezember 2019 wurde der Plan der Beigeladenen für das Vorhaben „Bahnhof Nördlingen - Erneuerung Bahnsteig 1 und barrierefreier Ausbau Mittelbahnsteig“ betreffend den Bereich zwischen Bahnkm 68,838 bis Bahnkm 70,330 der Strecke 5300 Augsburg - Nördlingen und zwischen Bahnkm 111,350 bis Bahnkm 112,108 der Strecke 4710 Cannstatt - Nördlingen genehmigt. Eine Ausfertigung der Plangenehmigung wurde u.a. den jeweiligen Bevollmächtigten von Klägerin und Beigeladener am 23. Dezember 2019 zugestellt.

3
Gegenstand des genehmigten Vorhabens ist zum einen die Herstellung eines neuen sogenannten Hausbahnsteigs an Gleis 4 des Bahnhofs mit einer Länge von 140 m, wobei insgesamt eine Sicherungslänge von 210 m vorgehalten werden soll, um eine spätere optionale Verlängerung zu berücksichtigen. Die Höhe des neuen Bahnsteigs über Schienenoberkante soll bei 76 cm liegen. Die Zuwegung soll über einen 8,8 m langen Gehweg sowie über zwei Treppen erfolgen. Zum anderen soll ein neuer sogenannter Mittelbahnsteig an Gleis 5 und 7 mit einer Länge von gleichfalls 140 m, einer Sicherungslänge von 210 m und einer Höhe von 76 cm über Schienenoberkante hergestellt werden. Der Bahnsteigzugang ist über eine Personenunterführung über Treppenanlagen und zudem barrierefrei über Aufzugsanlagen vorgesehen.

4
Am 23. Januar 2020 erhob die Klägerin gegen die Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019 Klage, nachdem sie gegen den Plangenehmigungsantrag der Beigeladenen mit Schreiben vom 12. Juni 2019 Einwände erhoben hatte.

5
Mit Entscheidung des EBA vom 19. März 2020 wurde in Bezug auf die Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019 die sofortige Vollziehung von insgesamt fünf Maßnahmen angeordnet, welche im plangenehmigten Landschaftspflegerischen Begleitplan (im Folgenden: LBP) vom 1. März 2019 festgelegt sind.

6
Ein Antrag der Klägerin gemäß § 80 Abs. 5, § 80a Abs. 3 VwGO auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage vom 23. Januar 2020 wurde mit Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs vom 19. Juni 2020 (Az. 22 AS 20.40008) abgelehnt.

7
Mit Entscheidung vom 20. Juli 2020 ordnete das EBA für sämtliche Maßnahmen des planfestgestellten Vorhabens die sofortige Vollziehung an, soweit diese nicht bereits Gegenstand der Vollzugsanordnung vom 19. März 2020 waren. Einen Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz stellte die Klägerin insoweit nicht.

8
Unter dem 15. Oktober 2020 genehmigte das EBA eine (erste) Planänderung zu der am 12. Dezember 2019 erteilten Plangenehmigung. Diese Planänderung betrifft im Wesentlichen die Konkretisierung der wasserrechtlichen Tatbestände auf Grundlage eines hydrogeologischen Gutachtens vom 7. Mai 2020. Dazu erteilt die Änderungsplangenehmigung auch zwei gehobene wasserrechtliche Erlaubnisse, die den auf das Grundwasser einwirkenden Baukörper der neu zu errichtenden Personenunterführung und die korrespondierenden Bauarbeiten betreffen.

9
Betreffend die vorliegende Klage beantragt die Klägerin:

10
Die Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019 in der Gestalt, die sie durch die Änderungsplangenehmigung von 2020 erhalten hat, wird aufgehoben.

11
Sie rügt im Wesentlichen, die streitgegenständliche Verkürzung der Bahnsteige an den Gleisen 4, 5 und 7 führe zu einer mehr als geringfügigen Verringerung der Kapazität einer Strecke im Sinne des § 11 Abs. 1 Satz 2 Var. 4 AEG und sei deshalb als Stilllegung genehmigungspflichtig. Da die Beigeladene ein solches Stilllegungsgenehmigungsverfahren nicht durchgeführt habe, verletze die angefochtene Plangenehmigung die Rechte der Klägerin, die zuletzt in ihrer Stellungnahme vom 12. Juni 2019 ihr ernsthaftes Übernahmeinteresse an den betroffenen Bahnanlagen bekundet habe. Die Beigeladene sei auch verpflichtet gewesen, die betreffenden Bahnsteige für Interessenbekundungen freizugeben und auszuschreiben. Die betroffenen Bahnsteige seien nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (U.v. 10.7.2019 - C-210/18) nicht Bestandteil einer Serviceeinrichtung, sondern der Strecke, des Mindestzugangspakets des Schienenwegs. Die RL 2012/34/EU mit der entsprechenden Zuordnung von Bahnsteigen zu Schienenwegen sei vorliegend einschlägig. Das gleiche Ergebnis eines hier erforderlichen Stilllegungsverfahrens folge aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts u.a. im Urteil vom 5. Juli 2018 (Az. 3 C 21.16); soweit darin Bahnsteiganlagen als Serviceeinrichtung angesehen würden, verstoße dies gegen die RL 2012/34/EU. Im Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Juli 2019 gehe es nicht nur um Entgelte, die Gegenleistung, sondern um die Leistungserbringung. Die Verkürzung eines Bahnsteiges von ursprünglich 238 m (Gleis 4), 390 m (Gleis 5) und 390 m (Gleis 7) auf jeweils 140 m reduziere das Verkehrsangebot im Bahnhof Nördlingen, bedeute eine Verringerung der Streckenkapazität um mehr als 50% und sei damit mehr als geringfügig. Maßgeblich sei insoweit, mit welcher Länge die Bahnsteige künftig betrieben werden solle; dies sei unstreitig die Nutzlänge von 140 m. Aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs folge außerdem, dass die Beigeladene nicht antragsbefugt gemäß § 18 Abs. 1 AEG gewesen sei, weil sie zwar Betreiberin des Bahnhofs Nördlingen, nicht dagegen der Bahnsteige als Teil des Schienenwegs sei. Dies ergebe sich ebenso aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (B.v. 25.7.2007 - 9 VR 19.07). Die Klägerin könne dies auch rügen; das Antragserfordernis sei drittschützend. Die Auffassung der Beklagten, es komme darauf an, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft (im Folgenden: BEG) eine Gleislänge (Anm.: gemeint wohl Bahnsteiglänge) von 140 m bestellt habe, entbehre jeder Rechtsgrundlage. Zudem folge hieraus eine verfassungswidrige Ungleichbehandlung zweier Zugangsberechtigter. Es sei unzutreffend, dass die verkürzten Gleise (Bahnsteige) für die Klägerin nutzbar seien. Die in der Regel aus acht Wagen bestehenden Reisezüge der Klägerin seien ca. 210 bis 220 m lang, also deutlich länger als 140 m, und verkehrten ausschließlich an entsprechend langen Bahnsteigen unter anderem auf den Strecken der Klägerin zwischen Nördlingen und Gunzenhausen. Außerdem verfüge die Klägerin über Fahrzeuge ohne Übergang zum nächsten Wagen, weshalb die Fahrgäste die Wagen nicht im Zug wechseln könnten. Zudem sei die Annahme der Beklagten unzutreffend, die Klägerin könne kürzere Bahnsteige mit geeigneten organisatorischen Maßnahmen, etwa betrieblichen Anweisungen i.S.v. § 34 Abs. 8 Satz 2 EBO nutzen. Die Gefahr, dass Reisende in den reduzierten Abschnitten der Bahnsteige aussteigen und sich verletzen, könne nicht ausgeschlossen werden. Die Beklagte selbst weise in ihrer Fachmitteilung vom 28. Juli 2020 darauf hin, dass ein Halt von Zügen an Bahnsteigen, die kürzer als die Züge seien, nicht den Sicherheitsanforderungen des Eisenbahnbetriebs entspreche. Zudem würden sich die Halte der regelmäßig ausgelasteten Züge der Klägerin zeitlich nahezu verdoppeln. Auch sei die Klägerin unabhängig davon zugangsberechtigt, ob sie Reisezüge im Netzfahrplan oder im Gelegenheitsverkehr anbiete. Sie habe am Antrags- und Netzfahrplanerstellungsverfahren gemäß §§ 51 f. ERegG teilgenommen, insbesondere auch im Netzfahrplan 2019/2020. Außerdem erbringe die Klägerin auch regelmäßige Personenverkehrsleistungen im Netzfahrplan. Zum Nachweis wurden beispielhafte Regeltrassenanmeldungen zum Netzfahrplan 2020/2021 vorgelegt. Die Sonderzüge der Klägerin würden nur deshalb und zu Unrecht als Gelegenheitsverkehr behandelt, weil sie als historische und touristische Verkehre sowie teilweise mit Dampflokomotiven betrieben würden. Im Übrigen handle es sich bei den Reisezügen der Klägerin nicht um Sonderverkehre bzw. Gelegenheitsverkehr gemäß § 56 ERegG, weil diese im Netzfahrplan und damit ebenso regelmäßig bzw. planmäßig wie die von der BEG bestellten Reisezüge verkehrten. Die Personenverkehre der Klägerin über den Bahnhof seien historische und touristische Verkehre, was nichts an deren Gleichwertigkeit mit sonstigen Schienenverkehren ändere. Selbst Gelegenheitsverkehr sei nach dem Gesetz im Verhältnis zum Netzfahrplanverkehr als gleichwertig

zu erachten (vgl. OVG NRW, B.v. 31.8.2007 zu § 14 AEG a.F.). Die Auffassung der Beklagten, sie könne die Klägerin darauf verweisen, entweder mit kürzeren Zügen zu fahren oder organisatorische Maßnahmen zu ergreifen, entbehre jeder Rechtsgrundlage. Gleiches gelte für eine Verkürzung der Bahnsteige aufgrund der derzeit vorhandenen Kapazität und Nachfrage sowohl in tatsächlicher als auch in rechtlicher Hinsicht. Unbeachtlich sei auch die falsche Annahme der Beklagten, die Klägerin würde ihrerseits kurze Bahnsteige betreiben. Diese Annahme sei zum einen falsch, weil einer der von der Klägerin betriebenen Bahnsteige in Wassertrüdingen eine Länge von 216 m aufweise. Der Zugangsanspruch der Klägerin gemäß §§ 10 ff. ERegG bzw. § 14 AEG a.F. gewähre zum anderen ein Teilhaberecht an den vorhandenen Kapazitäten, die unter den Schutz des § 11 AEG fallen würden, unabhängig von der Beschaffenheit der Bahninfrastruktur der Klägerin. Die Plangenehmigung verletze daher den Anspruch der Klägerin auf diskriminierungsfreien Zugang. Eine Einschränkung des Zugangsanspruchs für Fahrzeuge mit einer gültigen Abnahme gemäß § 32 EBO bzw. einer Inbetriebnahmegenehmigung nach EIGV sei unzulässig, anderes ergebe sich auch nicht aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Zwar treffe es zu, dass die Fahrzeuge der Klägerin rein theoretisch auch an Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm halten könnten. Entscheidend sei jedoch, ob die Fahrgäste der Klägerin gemäß § 2 Abs. 3 EBO barrierefrei und sicher ein- und aussteigen könnten und ob die Türen der Wagen ohne Beeinträchtigung geöffnet und geschlossen werden könnten. Beides sei bei den 40 Reisezugwagen der Klägerin, die historisch auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm oder niedriger ausgerichtet und gebaut worden seien, nicht der Fall. Insbesondere bestehe bei vier Wagen das Problem, dass die Drehtüren an Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm nicht geöffnet werden könnten. Eine Erhöhung der Bahnsteigkante auf 76 cm würde gegen § 2 Abs. 3 EBO verstoßen. Die Behauptung der Beklagten, die Bahnsteighöhen würden derzeit unter 38 cm liegen, werde bestritten. Aufgrund des Bestandsschutzes der Bahnsteige und der Bandbreite gemäß § 13 EBO (0,38 m bis über 0,96 m) wäre im Übrigen eine solche Bahnsteighöhe unbeachtlich. Es werde weiter bestritten, dass die geplante Bahnsteighöhe auf einem mit dem Bund abgestimmten Konzept zur Erlangung eines „barrierefreien Eisenbahn-Systems“ beruhe; ein solches „Bahnsteighöhenkonzept“ sei der Klägerin nicht bekannt und auch nicht Gegenstand des Verwaltungsverfahrens. Dem stehe auch entgegen, dass derzeit die Mehrheit der Fahrzeuge nicht auf eine solche Bahnsteighöhe ausgerichtet sei. Es sei auch nicht ersichtlich, dass ein solches Ziel langfristig ausschließlich mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm erreicht werden könnte. Allein die längere technische Lebensdauer der Infrastrukturanlagen sei zudem kein Kriterium für die Festlegung der Bahnsteighöhe. Auch werde bestritten, dass die Bahnsteighöhe von 76 cm auf einem Bahnsteighöhenkonzept der Beigeladenen für alle Stationen der gesamten Strecke Donauwörth-Nördlingen beruhe. Es fehle an Vortrag und Feststellungen zu einem Betriebs- und Nutzungskonzept zum Bahnhof Nördlingen, u.a. betreffend dort eingesetzter Wagen und Einstiegs- und Ausstiegshöhen, und an einer entsprechenden längerfristigen Bedarfsanalyse. Es entspreche der Auffassung der Beklagten, dass die Frage, welche Bahnsteighöhe bei Umbauten zulässig sei und den Interessen aller Beteiligten entspreche, immer von den Umständen des Einzelfalls abhänge, wie eine Plangenehmigung des EBA vom 18. September 2018 zeige. Die Beklagte habe es versäumt, die Interessen insbesondere der mobilitätseingeschränkten Menschen und sämtlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen angemessen zu berücksichtigen, die wie die Klägerin auf absehbare Zeit nicht über Fahrzeuge verfügen würden, mit denen eine beeinträchtigungslose Nutzung von Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm möglich sei. Es dürfe nicht allein auf Bestellungen der BEG abgestellt werden, zumal diese nicht von Dauer seien bzw. „ewig gelten“ würden und zur Vermeidung von Diskriminierungen anderer Zugangsberechtigter die Bahnsteiglängen (Anm.: gemeint ggf. (auch) Bahnsteighöhen) nicht verbindlich festlegen könnten. Im Übrigen sei eine geringere Bahnsteighöhe auch für die Fahrzeuge der BEG ausreichend; Neufahrzeuge seien insoweit grundsätzlich variabler einsetzbar. Auch die Behauptung, Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 76 cm dürften aufgrund bestimmter Regelungen nicht an Bahnsteigen mit geringeren Bahnsteighöhen halten, sei unzutreffend. Obwohl die Beklagte das Bauvorhaben als eine Änderung einer sonstigen Betriebsanlage einer Eisenbahn im Sinne der Nr. 14.8 Anlage 1 zum UVPG ansehe, woraus eine grundsätzliche UVP-Pflicht folge, habe sie aus nicht nachvollziehbaren und der verfahrensleitenden Verfügung vom 11. Dezember 2019 nicht zu entnehmenden Gründen von einer UVP abgesehen und stattdessen lediglich eine Vorprüfung durchgeführt. Die Vorprüfung sei auch nicht wie gesetzlich gefordert unverzüglich erfolgt, sondern offenkundig erst am 11. Dezember 2019, mithin einen Tag vor Erlass der Plangenehmigung. In der prozessleitenden Verfügung vom 11. Dezember 2019 seien die Durchführung und das Ergebnis der Vorprüfung weder ausreichend noch plausibel dokumentiert worden. Aus der Verfügung ergebe sich, dass aufgrund des Vorhabens eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden, Arten, Biotope und Grundwasser zu erwarten sei und Kompensationsmaßnahmen erforderlich seien, um diese

Beeinträchtigungen auszugleichen. Die diesbezüglichen Feststellungen seien widersprüchlich, nicht nachvollziehbar und nicht ausreichend dokumentiert. Zwar erscheine es durchaus möglich, dass die Beigeladene Verstöße gegen naturschutzfachliche Vorschriften durch Vermeidungs-, Ausgleichs- und Vergrämungsmaßnahmen verhindern könne. Auch habe die Beklagte Feststellungen zu Beeinträchtigungen des Lebensraums von Zauneidechsen, erforderlichen Rodungen und befürchteten Kriegsaltlasten getroffen. Wie die Beklagte dennoch zu der Auffassung gelangt sei, das Vorhaben sei nicht UVPpflichtig, sei weder dem Vermerk noch einem anderen Dokument zu entnehmen. Es fänden sich lediglich allgemeine Angaben bezüglich der Merkmale des Vorhabens und Behauptungen zu erwarteten Auswirkungen. Der Verfügung vom 11. Dezember 2019 sei allenfalls das Ergebnis, nicht jedoch die Durchführung der Vorprüfung und keine Dokumentation dahingehend zu entnehmen, wie die Beklagte die Vorprüfung nach den Vorgaben der UVP durchgeführt und den Sachverhalt entsprechend den Vorgaben des UVPG bewertet habe. Es sei auch nicht erkennbar, aus welchen Gründen und aufgrund welchen Dokuments die Beklagte im Wege der Vorprüfung eine UVP-Pflicht verneint und wie die Beklagte welche Dokumente nach den Vorgaben des UVPG geprüft habe. Der Verfügung lasse sich lediglich entnehmen, ob und aus welchen Gründen das Vorhaben mit den naturschutzrechtlichen Bestimmungen in Einklang stehen solle. Damit stelle die Beklagte jedoch gleichzeitig fest, dass mit ihm erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verbunden seien, die es nach Naturschutzrecht zu vermeiden und auszugleichen gelte. Gemäß § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG bestehe zudem die Pflicht zur Durchführung einer UVP-Prüfung bereits dann, wenn das Änderungsvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen könne. Unklar bleibe auch, welche Arten neben der Zauneidechse betroffen seien, welche Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich seien und welche Maßstäbe für deren Bemessung gelten würden. Mit der Änderungsplangenehmigung vom 15. Oktober 2020 werde das Vorhaben der Beigeladenen im Vergleich zum verfügenden Teil der Ausgangsplangenehmigung vom 12. Dezember 2019 hinsichtlich eines räumlichen Bereichs erweitert, was die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich gemacht hätte. Durch die Änderungsplangenehmigung vom 15. Oktober 2020 werde auch der Einwand der Klägerin bestätigt, wonach das Vorhaben auf einer unzureichenden Planung sowie Prüfung und Abwägung der öffentlichen Belange, insbesondere der Umweltauswirkungen, und dem Mangel einer unterlassenen Umweltverträglichkeitsprüfung - zu denen auch das Wasser gehöre - beruhe.

12
Die Beklagte beantragt,

13
die Klage abzuweisen.

14
Die verfahrensgegenständliche Planung ändere die Kapazität der Strecke nicht im Sinne von § 11 Abs. 1 Satz 2 Var. 4 AEG, sodass sie keine Stilllegungsgenehmigung erfordere. Zur Beurteilung einer etwaigen Kapazitätsverringerung sei auf die Kriterien Zahl der Züge pro Zeiteinheit, Geschwindigkeit, Verspätungsniveau sowie Betriebsqualität abzustellen. Vorliegend werde nicht in die Gleisinfrastruktur eingegriffen, die Gleisnutzungslängen würden erhalten bleiben; die Kapazität der Strecke werde nicht verringert. Die Gesetzessystematik in § 11 AEG würde konterkariert, wenn bereits Bahnsteigumbauten bzw. Modernisierungen von Bahnsteigen wie vorliegend ein Stilllegungsverfahren auslösen würden. Aus dem von der Klägerin zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. Mai 2016 - 3 C 2.15 - ergebe sich keine andere Bewertung des vorliegenden Falls in Bezug auf § 11 AEG, da es im dortigen Fall um die vollständige Abbindung eines Bahnhofes von einer Strecke gegangen sei. Das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Juli 2019 - C-210/18 - betreffe die Auslegung von Anhang II der RL 2012/34/EU; eine Aussage zur Verringerung der Kapazität einer Strecke enthalte dieses Urteil nicht. Die Eisenbahnanlagen im Bahnhof Nördlingen seien auch nach dem streitgegenständlichen Umbau für jeden Zugangsberechtigten nach Maßgabe des ERegG zugänglich. Das Zugangsrecht begründe dabei einen Anspruch auf Zugang zur jeweils bestehenden Eisenbahninfrastruktur; durch das ERegG werde kein Anspruch begründet, wonach bestimmte Infrastruktur aufrechterhalten werden müsse. Hinsichtlich der Länge der von ihr verwendeten Züge sei die Klägerin darauf zu verweisen, entweder mit kürzeren Zügen zu verkehren oder geeignete organisatorische Maßnahmen zu ergreifen (vgl. § 34 Abs. 8 Satz 2 EBO), um auch weiterhin den Bahnhof Nördlingen als Ziel für die von ihr angebotenen Sonderfahrten nutzen zu können. Die vorgelegten Trassenanmeldungen seien, abgesehen davon, dass ohnehin kein Fall des § 11 Abs. 1 Satz 2 Var. 4 AEG vorliege, seitens der Klägerin am 14. April 2020 und damit erst im Nachgang zur streitgegenständlichen

(ursprünglichen) Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019 in Auftrag gegeben worden. Die plangenehmigte Bahnsteighöhe von 0,76 m über Schienenoberkante entspreche der Sollvorschrift des § 13 Abs. 1 Satz 1 EBO. Die Argumente der Klägerin würden nicht begründen, weshalb im vorliegenden Fall zwingend von dem in § 13 EBO definierten Regelfall abgewichen werden müsste. Die Regelhöhe sei mit der Novellierung der EBO verbindlich eingeführt worden. Sinn und Zweck dieser Regelung sei es, für langlebige Infrastruktur möglichst eine Einheitlichkeit herzustellen, um so auf lange Sicht durch entsprechend angepassten Fahrzeugeinsatz eine nachhaltige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies diene gerade dem in § 2 Abs. 3 EBO definierten Ziel, eine erschwernisfreie Nutzung zu ermöglichen. Auch enthalte § 2 Abs. 3 EBO keine zwingende Vorgabe dahingehend, allen Fahrzeugen, die an den jeweiligen Bahnsteigen künftig halten würden, einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Bei der Entscheidung hinsichtlich einer bestimmten Bahnsteighöhe könne gerade nicht historisches Fahrzeugmaterial der Klägerin im Sonderverkehr ausschlaggebend sein. Vielmehr komme es unter Berücksichtigung der Langlebigkeit von Infrastrukturanlagen auf die zukunftsfähige technische Entwicklung an. Auch die Ausführungen der Klägerin zu einer Plangenehmigung der Außenstelle Dresden des Eisenbahnbundesamtes würden im Ergebnis nicht durchgreifen. Diese Entscheidung sei unter Berücksichtigung der historischen Gegebenheiten in Teilen der neuen Bundesländer zu werten, insbesondere im Freistaat Sachsen (Regelhöhe von 0,55 m in der ehemaligen DDR). Demgegenüber würde sich eine Vielzahl anderer Entscheidungen anführen führen lassen, bei denen die Regelhöhe von 0,76 m genehmigt und entsprechend realisiert worden sei. Auch die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 gehe im Anhang unter Nr. 4.2.2.11.1 Abs. 2, Tabellen 7 bis 9 explizit von der Zulässigkeit einer Bahnsteighöhe von 760 mm aus. Auch im Hinblick auf die nach dem UVPG erforderliche Vorprüfung bestünden keine rechtlichen Bedenken. Als Änderungsvorhaben nach § 2 Abs. 4 Nr. 2 Buchst. b UVPG in Form der Änderung einer sonstigen Betriebsanlage i.S.v. Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG unterliege es der allgemeinen Vorprüfung; eine grundsätzliche UVP-Pflicht (wie etwa bei Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG) bestehe gerade nicht. Die verfahrensleitende Verfügung vom 11. Dezember 2019 genüge den gesetzlichen Maßstäben, sie bewerte insbesondere Merkmale und Standort des Vorhabens sowie die möglichen Auswirkungen. Durchführung und Ergebnis der Vorprüfung seien zudem ausreichend dokumentiert. Die Feststellung über das Nichtbestehen der UVP-Pflicht sei unverzüglich im Verfahren erfolgt, die Dokumentation durch die Verfügung vom 11. Dezember 2019 nachgeholt worden. Die Klägerin verkenne, dass allein der Eingriff in Schutzgüter und die dadurch ausgelösten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bzw. Ausgleichsmaßnahmen gemäß der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG nicht bereits zwingend implizieren würden, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG zu erwarten seien und eine UVP-Pflicht ausgelöst werde. Solche erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen würden erst dann vorliegen, wenn sie an die Zumutbarkeitsschwelle heranreichen würden und deshalb in der Abwägung so gewichtig seien, dass im Zeitpunkt der UVP-Vorprüfung ein Einfluss auf das Ergebnis der Plangenehmigungsentscheidung nicht ausgeschlossen werden könne (vgl. BVerwG, U.v. 17.12.2012 - 4 A 1.13). Die Änderungsplangenehmigung vom 15. Oktober 2020 beinhalte keine Änderung des Verfahrensgegenstands; sie beziehe sich wie die Plangenehmigung im Ausgangsverfahren auf den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Nördlingen unter Bezugnahme auf die Strecken 5300 und 4710 und die dazugehörigen Kilometerangaben, wie sich u.a. aus der Begründung unter B.1.1 zum Gegenstand des Vorhabens und den gesiegelten Planunterlagen (z.B. Erläuterungsbericht vom 12.7.2019) ergebe. Sie diene lediglich der Konkretisierung der wasserrechtlichen Tatbestände auf Grundlage der Erkenntnisse eines hydrogeologischen Gutachtens vom 7. Mai 2020; eine Änderung des räumlichen Umgriffs oder eine Erweiterung des Vorhabens sei damit nicht verbunden. Daher sei die Klägerin insoweit auch nicht zu beteiligen gewesen.

15
Die Beigeladene beantragt gleichfalls,

16
die Klage abzuweisen.

17
In der Realisierung der neuen Bahnsteige liege keine mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität der Strecke, welche ein Stilllegungsverfahren erfordern würde. Die Gleisnutzlängen der zu modernisierenden Bahnsteige und damit auch die Kapazität der Strecke würden unverändert bleiben. Nach § 11 Abs. 1 Satz 2 Var. 3 AEG sei nur die dauernde Einstellung eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs relevant. Diese Wertung würde überspielt, sähe man bereits die bloße Änderung von Bahnsteigen eines Bahnhofs

als stilllegungsrelevant an (vgl. auch BVerwG, U.v. 25.5.2016 - 3 C 2.15 - juris Rn. 18). Zudem würde eine rein anlagenbezogene Sicht über den mit § 11 AEG verfolgten Gesetzeszweck hinaus die Möglichkeit von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Anpassung von Betriebsanlagen an neue Verkehrsbedürfnisse erschweren (vgl. BVerwG, U.v. 5.7.2018 - 3 C 21.16 - juris Rn. 30). Das von der Klägerin in Bezug genommene Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Juli 2019 - C-210/18 - habe einen entgeltregulierungsrechtlichen Fall und insoweit lediglich die Frage betroffen, ob Personenbahnsteige unter Anhang II Nr. 1 Buchst. c (Mindestzugangspaket) oder Nr. 2 (Serviceeinrichtungen) der RL 2012/34/EU zu subsumieren seien. Abgesehen davon verkenne die Klägerin, dass das Merkmal der Strecke im Sinne des § 11 AEG nicht unionsrechtlich determiniert sei. Auch eine verfassungswidrige Ungleichbehandlung zweier Zugangsberechtigter bestehe entgegen des Vorbringens der Klägerin nicht. Die Infrastruktur sei weiterhin für jeden Zugangsberechtigten nach Maßgabe des ERegG - insbesondere der §§ 10 f.ERegG - und damit diskriminierungsfrei zugänglich. Ein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur bestehe nicht. Andernfalls würde ein technischer Bestand perpetuiert und Entwicklungen bzw. Modernisierungen ausgeschlossen (vgl. auch BVerwG, U.v. 5.7.2018 - 3 C 21.16 - juris Rn. 39 zum „Einsatz moderner Fahrzeuge“). Selbst wenn die Behauptung der Klägerin zutreffen sollte, wonach sie über längere Züge als die Bahnsteiglängen von 140 m verfüge, vermittle ihr das Zugangsrecht keinen Anspruch auf Vorhaltung größerer Bahnsteiglängen. Erst recht gelte dies mit Blick auf die von der Klägerin betriebenen Gelegenheits- und Sonderverkehre. Insoweit sei die Sicherheit der Reisenden entweder durch den Einsatz kürzerer Züge oder durch betriebliche Anweisungen zu gewährleisten, wie sie in § 34 Abs. 8 Satz 2 EBO ausdrücklich vorgesehen seien, zumal die Klägerin in ihren eigenen Schienennutzungsbedingungen von dieser Möglichkeit selbst ausgehe. Dies gelte umso mehr, als die Bahnsteige an den von der Klägerin befahrenen Strecken zum Teil sogar erheblich kürzer seien (mitunter deutlich unter 100 m) als die Länge (140 m) der vorliegend neu geplanten Bahnsteige im Bahnhof Nördlingen. Die Trassenanmeldungen der Klägerin für den Netzfahrplan 2020/2021 seien erst am 14. April 2020 und somit nach Erlass der Plangenehmigung in Auftrag gegeben worden. Im Übrigen sei Personenverkehr erstmals aufgrund Antrags vom 14. April 2020 lediglich für den Zeitraum vom 3. April bis 3. Oktober 2021 und insoweit auch nur samstags und sonntags angemeldet worden. Der von der Klägerin in Bezug genommene Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 31. August 2007 (Az. 13 A 108/07) betreffe lediglich die Frage, ob nach der mittlerweile außer Kraft getreten Eisenbahninfrastrukturbenutzungsordnung (EIBV) eine „unterschiedliche entgeltliche Behandlung“ von Regel- und Sonderverkehren sachlich gerechtfertigt sei. Die plangenehmigte Bahnsteighöhe von 0,76 m sei rechtlich zulässig, Die gesetzliche Grundlage in § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 1 VwVfG sowie § 13 Abs. 1 Satz 1 EBO sehe diese Höhe als den Regelfall vor. Dadurch solle das Ein- und Aussteigen erleichtert werden. Unter Abwägung der konstruktiven, wirtschaftlichen und technischen Kriterien erfülle diese Regelbahnsteighöhe die Voraussetzung für einen zeitgemäßen behindertengerechten Einstieg am besten, weshalb der Bund an dieser Regelbahnsteighöhe ausweislich der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage (BT-Drs. 17/5382 S. 2 f. zu Nrn. 1 und 12) festhalte. Wie die BEG als Besteller der Schienenpersonennahverkehrsleistungen im Freistaat Bayern in ihrer Stellungnahme vom 21. Mai 2019 hervorgehoben habe, würden Neufahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 0,76 m eingesetzt werden, sodass die neuen Bahnsteige mit einer entsprechenden Höhe nutzbar sein müssten. Zudem komme es maßgebend auf die gegenüber dem Fahrzeugmaterial viel (rund dreifach) längere technische Lebensdauer der Infrastrukturanlagen an (vgl. BT-Drs. 17/5382 S. 3 zu Nr. 12 und S. 4 f. zu Nr. 19). Zudem entspreche die Bahnsteighöhe von 76 cm der Zielhöhe, die in dem mit dem Bund abgestimmten Bahnsteighöhenkonzept einheitlich für alle Stationen der gesamten Strecke Augsburg-Donauwörth-Nördlingen-Aalen vorgesehen sei. Ein Verstoß dieser Bahnsteighöhe gegen § 2 Abs. 3 EBO scheide schon deshalb aus, weil diese in § 13 Abs. 1 Satz 1 EBO vorgesehen sei. Die Bahnsteighöhe von 0,76 m sei auch mit Unionsrecht vereinbar. Die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 gehe ausdrücklich von der Zulässigkeit der Bahnsteighöhen von 0,76 m aus (vgl. deren Anhang I Nr. 4.2.2.11.1 Abs. 2). Schließlich sei auch die Feststellung des EBA, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehe, mit verfahrensleitender Verfügung vom 12. Dezember 2019 dokumentiert, in der die der Vorprüfung zugrunde gelegten Unterlagen, die wesentlichen Prüfschritte und dabei gewonnenen Erkenntnisse über nachteilige Umweltauswirkungen niedergelegt seien. Insbesondere seien die vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen seit Langem fachlich anerkannt und bewährt, so dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich ausgeschlossen werden könnten (§ 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG). Entsprechendes gelte für die von der Klägerin angeführten Biotope. Auch etwaigen „Kriegseinwirkungen“ werde fachlichen Standards entsprechend in den weiteren Planungs- und Bauphasen Rechnung getragen. Die

Änderungsplangenehmigung basiere nicht auf einer wesentlichen Änderung des Vorhabens. Ihr Gegenstand sei lediglich die Konkretisierung der wasserrechtlichen Tatbestände und nicht eine Änderung des räumlichen Umgriffs des Vorhabens. Dementsprechend habe das EBA mit verfahrensleitender Verfügung vom 13. Oktober 2020 auch zutreffend festgestellt, dass auch bzgl. der Änderungsplangenehmigung keine UVP-Pflicht bestehe.

18
Wegen der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Gerichts- und die beigezogenen Behördenakte im vorliegenden Verfahren und im Antragsverfahren 22 AS 20.40008.

Entscheidungsgründe

19
Die Klage hat keinen Erfolg.

20
Streitgegenstand ist die Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019 in der Fassung der 1. Änderungsplangenehmigung vom 15. Oktober 2020, welche die Klägerin in das Verfahren einbezogen hat. Diese Klageänderung ist - soweit man unter Verweis auf eine einheitliche (unteilbare) Planungsentscheidung nicht ohnehin einen Fall des § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 264 Nr. 2 ZPO annehmen will (vgl. dazu W.-R. Schenke in Kopp/Schenke, VwGO, 27. Aufl. Stand 2021, § 91 Rn. 9 m.V.a. BVerwG, U.v. 18. März 2009 - 9 A 31.07 - juris Rn. 23 f.) - gemäß § 91 Abs. 1 und 2 VwGO zulässig, weil sich die übrigen Beteiligten rügelos darauf eingelassen haben; im Übrigen erachtet das Gericht die Einbeziehung der Änderungsplangenehmigung auch als sachdienlich.

21
Die zulässige Anfechtungsklage der Klägerin gegen die Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019 in der Fassung der 1. Änderungsplangenehmigung vom 15. Oktober 2020 ist unbegründet. Es liegt kein Verfahrensfehler gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchst. b i.V.m. Satz 2 UmwRG vor, den die Klägerin rügen könnte (vgl. § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG; 1.1). Die angefochtene Plangenehmigung verstößt auch nicht in rechtserheblicher Weise (vgl. §§ 18 Abs. 1 Satz 3, 18c AEG in der Fassung vom 29.8.2016 - im Folgenden: AEG-2016 - i.V.m. §§ 75 Abs. 1a Satz 1, 74 Abs. 6 Satz 2 Halbs. 1 VwVfG) gegen Vorschriften, die (auch) dem Schutz subjektiver Rechte der Klägerin dienen (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO; 1.2).

22
1.1 Es liegt kein Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchst. b i.V.m. Satz 2 UmwRG vor. Die aufgrund von § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 i.V.m. Nr. 14. 8 der Anlage 1 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (in der Fassung nach dem Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017; im Folgenden: UVPG-2017) erforderlichen (allgemeinen) Vorprüfungen des Einzelfalls für die ursprüngliche Plangenehmigung von 11. Dezember 2019 und die (1.) Änderungsplangenehmigung vom 15. Oktober 2020 wurden entsprechend den Vorgaben des § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 4 bis 7 UVPG-2017durchgeführt; zudem ist die jeweilige Feststellung in den verfahrensleitenden Verfügungen vom 11. Dezember 2019 und 13. Oktober 2020, dass das Vorhaben in Gestalt der Änderungsplangenehmigung vorliegend keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann und so keine UVP-Pflicht besteht, nachvollziehbar (vgl. § 5 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. § 7 Abs. 1 Satz 2 und § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG-2017).

23
Nach § 7 Abs. 1 Satz 1 und 2 UVPG-2017 i.V.m. § 9 Abs. 4 UVPG-2017 ist die allgemeine Vorprüfung auch bei Änderungsvorhaben, vorliegend in Form der Erneuerung und dem barrierefreien Ausbau der Bahnsteige des Bahnhofs Nördlingen, als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien durchzuführen. Die Durchführung wie auch die gefundenen Ergebnisse sind zu dokumentieren (§ 7 Abs. 7 UVPG-2017). Die (zuständige) Behörde muss zunächst die zu erwartenden Umweltauswirkungen in tatsächlicher Hinsicht ermitteln und anschließend diese Auswirkungen rechtlich bewerten. Dabei hat die Behörde - auch anhand bereits vorliegender Untersuchungsergebnisse i.S.v. § 7 Abs. 5 Satz 2 UVPG-2017 - zu berücksichtigen, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden (§ 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG-2017). Ist dies nicht der Fall bzw. kann die Änderung des Vorhabens nach Einschätzung der Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen, ist

eine UVP-Prüfung durchzuführen (§ 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG-2017). Der Behörde steht dabei, also im Rahmen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalls, für ihre prognostische Beurteilung möglicher Umweltauswirkungen eines Vorhabens ein Einschätzungsspielraum zu. Die gerichtliche Überprüfung des Ergebnisses der Vorprüfung beschränkt sich deshalb nach § 5 Abs. 3 Satz 2 UVPG-2017 auf eine Plausibilitätskontrolle (vgl. dazu BVerwG, U.v. 24.5.2018 - 4 C 4.17 - juris Rn. 18 m.w.N., u.a. auf U.v. 20.12.2011 - 9 A 31.10 - juris 29 zum inhaltsgleichen § 3a Satz 4 UVPG a.F.).

24
1.1.1 Gemessen an diesen Maßstäben hat das EBA vorliegend die Vorprüfungsverfahren zur ursprünglichen Plangenehmigung und zur späteren Änderungsplangenehmigung entsprechend den Vorgaben des § 7 UVPG-2017 durchgeführt, § 9 Abs. 4 UVPG-2017.

25
Das EBA hat in seiner verfahrensleitenden Verfügung vom 11. Dezember 2019 (Bl. 177 bis 183 der Verfahrensakte 1/1) für das Vorhaben „Bahnhof Nördlingen - Erneuerung Bahnsteig 1 und barrierefreier Ausbau Mittelbahnsteig“ das Ergebnis der (ersten) allgemeinen Vorprüfung dem § 7 Abs. 7 UVPG-2017 entsprechend ausreichend dokumentiert.

26
Zur ausreichenden Dokumentation muss die Entscheidung (Feststellung), keine UVP durchzuführen, alle Angaben enthalten oder als Anlage umfassen, die erforderlich sind, um kontrollieren zu können, dass sie auf eine angemessene, den Anforderungen der UVP-Richtlinie entsprechende Vorprüfung gestützt ist. Dem wird entsprochen, wenn die der Vorprüfung zugrunde gelegten Unterlagen, die wesentlichen Prüfschritte und die dabei gewonnenen Erkenntnisse über nachteilige Umweltauswirkungen zumindest grob skizziert in der Zulassungsentscheidung oder in einem zu den Verwaltungsakten genommenen Dokument niedergelegt sind (vgl. BVerwG, B.v. 13.7.2017 - 7 B 1.17 - juris Rn. 9 zum insoweit inhaltsgleichen § 3c Satz 6 UVPG a.F.). Dabei kann auch auf Untersuchungen des Vorhabenträgers Bezug genommen werden (vgl. BVerwG, B v. 28.2.2013 - 7 VR 13.12 - juris Rn. 15 ebenfalls zu § 3c Satz 6 UVPG a.F.); zudem kommt der Behörde auch bei der Frage, welche Unterlagen und Informationen als geeignete Grundlage einer überschlägigen Prüfung benötigt werden, ein Einschätzungsspielraum zu (BVerwG, U.v. 18.12.2014 - 4 C 36.13 - juris Rn 29. m.w.N.).

27
Vorliegend hat das EBA zunächst differenzierend anhand der laut § 7 Satz 2 i.V.m. Anlage 3 zum UVPG-2017 zu berücksichtigenden Prüfungskriterien in der verfahrensleitenden Verfügung vom 11. Dezember 2019 erläutert (und damit dokumentiert), wieso es zum Ergebnis (vgl. S. 7 des Vermerks) gekommen ist, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss. Es hat dabei auf diverse von der Beigeladenen im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens eingereichte Dokumente als der Vorprüfung zugrunde gelegte Unterlagen, u.a. auch den Landschaftspflegerischen Begleitplans vom 13. März 2019 (Unterlage 11 der laut A.2 von der Genehmigung umfassten Planunterlagen; im Folgenden LBP), Bezug genommen. Die Ausführungen sind einzelfallbezogen und spiegeln dabei den o.g. Prüfrahmen (überschlägige Prüfung) in formeller Hinsicht adäquat wieder. Damit geht auch der im Rahmen der mündlichen Verhandlung seitens der Klägerin geäußerte Einwand, das Ergebnis der Vorprüfung müsse sich aus der Verfügung selbst und nicht bloß aus dem in Bezug genommenen Erläuterungsbericht ergeben, ins Leere (abgesehen davon, dass sich das Ergebnis ohnehin auch aus der Verfügung selbst ergibt).

28
Auch die verfahrensleitende Verfügung vom 13. Oktober 2020 betreffend die Änderungsgenehmigung (1. Planänderung) entspricht den eben geschilderten Dokumentationsanforderungen. Ohnehin war die zugrundeliegende Planänderung eher „punktuell“, bezogen auf die Konkretisierung der wasserrechtlichen Anforderungen (Eingriff in Wasserhaushalt), so dass umgekehrt auch die (zweite) Vorprüfung und deren Dokumentation diesen Aspekt in den Vordergrund stellen konnte.

29
Beide Feststellungen zum Entfallen einer UVP-Pflicht im Einzelfall erfolgten zudem unverzüglich bzw. innerhalb der Frist des § 7 Abs. 6 Satz 1 UVPG-2017. Laut Behördenakten zum ursprünglichen Plangenehmigungsverfahren übermittelte die Beigeladene dem EBA erst am 10. Dezember 2019 eine Zustimmung der Stadtwerke bzgl. der Grundwassereinleitung (Bauwasserhaltung), also eine Angabe nach Anlage 2 zum UVPG-2017, welche für die Vorprüfung relevant i.S.v. § 7 Abs. 4 UVPG-2017 und damit auch

maßgeblich für den Fristbeginn des § 7 Abs. 6 UVPG-2017 war. Daraufhin erfolgte unverzüglich die verfahrensleitende Verfügung am 11. Dezember 2019. Ebenso verhält es sich mit der Vorprüfung im Rahmen des Planänderungsverfahrens. Eine zweite Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth ging beim EBA am 17. August 2020 ein und enthielt zudem eine unklare Formulierung, zu welcher sich das Wasserwirtschaftsamt auf Bitte des EBA nochmals am 7. Oktober 2020 klarstellend äußerte. Die Antragstellerin übersandte ihre Rückäußerung zu den Stellungnahmen am 9. September 2020. Die verfahrensleitende Verfügung erfolgte damit jedenfalls innerhalb der Frist des § 7 Abs. 6 Satz 2 UVPG-2017.

30
1.1.2 Weiter ist das in den beiden verfahrensleitenden Verfügungen vom EBA aufgrund überschlägiger Prüfung erläuterte Ergebnis, dass das Vorhaben in Gestalt der Änderungsplangenehmigung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG-2017 bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären, und so keine UVP-Pflicht besteht, für das Gericht nachvollziehbar, § 5 Abs. 3 Satz 2 (i.V.m. § 9 Abs. 4) UVPG-2017.

31
Die behördliche UVP-Vorprüfung hat sich auf eine überschlägige Vorausschau zu beschränken. Die Planungsbehörde darf nicht mit einer der Umweltverträglichkeitsprüfung vergleichbaren Prüftiefe „durchermitteln“ und damit letztere unter Missachtung der für sie obligatorischen Öffentlichkeitsbeteiligung vorwegnehmen (BayVGH, B.v. 7.2020 - 8 CS 20.1973 - juris Rn. 33 unter Verweis auf BVerwG, U.v. 25.6.2014 - 9 A 1.13 juris Rn. 18; U.v. 20.12.2011 - 9 A 31.10 -juris Rn. 24). Andererseits darf sich die Vorprüfung nicht in einer oberflächlichen Abschätzung spekulativen Charakters erschöpfen, sondern muss auf der Grundlage geeigneter und ausreichender Informationen erfolgen. Hierzu zählen vom Vorhabenträger eingeholte Fachgutachten, die ggf. durch zusätzliche Ermittlungen der Planungsbehörde ergänzt werden können (BVerwG, U.v. 20.12.2011 - 9 A 31.10 - juris Rn. 25). Bei der Frage, welche Unterlagen und Informationen als geeignete Grundlage einer überschlägigen Prüfung benötigt werden, kommt der Planungsbehörde ein Einschätzungsspielraum zu (vgl. BVerwG, U.v. 25.6.2014 - 9 A 1.13 - juris Rn. 18 m.w.N.).

32
Bei Abwägungsentscheidungen wie dem vorliegenden Plangenehmigungsverfahren liegen nach § 25 Abs. 2 UVPG-2017 zu berücksichtigende, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht erst dann vor, wenn die nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungsrecht maßgebliche Schädlichkeitsgrenze voraussichtlich überschritten wird und damit die Umweltauswirkungen so gewichtig sind, dass sie nach Einschätzung der Behörde zu einer Versagung der Zulassung führen können. Umweltauswirkungen sind vielmehr jedenfalls bereits dann erheblich, wenn sie in der Abwägung so gewichtig sind, dass im Zeitpunkt der UVP-Vorprüfung ein Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses nicht ausgeschlossen werden kann. Maßgeblich ist insoweit allein das materielle Zulassungsrecht; das UVPG selbst bildet keinen abweichenden oder ergänzenden Maßstab (vgl. BVerwG, U.v. 17.12.2013 - 4 A 1.13 - juris Rn. 37 f.).

33
Dass vorliegend keine (abwägungs-)erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, insbesondere nicht im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere/biologische Vielfalt (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 UVPG-2017) und Wasser (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG-2017) vorliegen, erscheint plausibel.

34
1.1.2.1 Die verfahrensleitende Verfügung vom 11. Dezember 2019 kommt insbesondere bezüglich der - auch von der Klägerin monierten - Auswirkungen auf Lebensräume von Zauneidechsen zum Ergebnis, dass aufgrund artspezifischer Vermeidungs- und Ausgleichmaßnahmen im Vorfeld der Baumaßnahme eine Erfüllung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG vermieden wird (vgl. Seite 5, 3. Absatz der Verfügung, Bl. 179 der Verfahrensakte 1/1). Unter ergänzender Heranziehung des von der Beigeladenen im Zuge der Antragstellung eingereichten LBP und der darin vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere der sog. CEF-Maßnahmen, ist die Bewertung des EBA, dass insoweit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich ausgeschlossen sind, nachvollziehbar.

35
Gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG-2017 ist bei den Vorprüfungen u.a. zu berücksichtigen, inwieweit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch

Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden. Das Tatbestandsmerkmal „Vorkehrungen“ i.S.v. § 7 Abs. 5 Satz 1 Var. 3 UVPG-2017 umfasst dabei grundsätzlich Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (vgl. Peters/Balla/Hesselbarth, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 4. Aufl. 2019, § 7 Rn. 23), nicht jedoch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Denn letztere setzen gerade voraus, dass es zum voraussichtlichen Eintritt erheblicher Umweltauswirkungen i.S.v. § 7 Abs. 1 Satz 3 UVPG-2017 kommt, deren Ausgleich es bedarf, und indizieren folglich das Vorliegen erheblicher Umweltauswirkungen (vgl. dazu VGH BW, U.v. 20.11.2018 - 5 S 2138/16 - juris Rn .117 unter Verweis u.a. auf Tepperwien in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG/UmwRG, 1. Aufl. 2018, § 7 UVPG Rn. 10; BT-Drs. 18/11499, S. 79). Abweichend davon sind CEF-Maßnahmen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der artenschutzrechtlichen Regelungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG allerdings anders zu beurteilen, da sie der Schaffung und Aufwertung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dienen und dabei die zeitliche Kontinuität der Lebensstätte gesichert sein und prognostiziert werden muss, dass die betroffenen Tiere den neu geschaffenen Lebensraum annehmen (vgl. VGH BW a.a.O. unter Verweis auf BVerwG, U.v. 18.3.2009 - 9 A 39.07 - juris Rn. 67). Sie unterscheiden sich aufgrund ihrer funktionserhaltenden Wirkung grundlegend von den einen anderen Zweck verfolgenden Ausgleichsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung, sind von ihrer faktischen und rechtlichen Wirkung Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gleichzusetzen bzw. stellen damit bereits begrifflich eigentlich keine Ausgleichsmaßnahmen, sondern eher funktionserhaltende Maßnahmen dar (vgl. Balla, NuR 2017, 239, 244 f. sowie Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, 3. Aufl. 2021, § 44 Rn. 81 m.w.N.). Angesichts der strengen Anforderungen an deren Wirksamkeit ist es möglich, CEF-Maßnahmen in ihrer faktischen und rechtlichen Wirkung den Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gleichzusetzen.

36
Die vorliegend von der Beigeladenen im Rahmen des LBP, der u.a. Grundlage für die (1.) Vorprüfung war, vorgesehenen Maßnahmen (Vorkehrungen) entsprechen diesen Anforderungen. Im Rahmen von (vom Aufwand her schon aufgrund des Untersuchungsgebiets überschaubaren/begrenzten) faunistischen Kartierungen im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen wurden Vorkommen von Zauneidechsen aufgefunden. Vorkommen von Schlingnattern wurden zwar nicht nachgewiesen, aber vorsorglich aufgrund der Artenschutzkartierung unterstellt. Für beide Arten sind eine CEF-Maßnahme in Form der Herstellung eines Ersatzhabitats sowie Vermeidungsmaßnahmen u.a. in Form von entsprechenden Umsiedlungen, dem Aufstellen von Reptilien- und Biotopschutzzäunen und einer strukturellen Vergrämung vorgesehen. Dass diese Maßnahmen (prognostisch) geeignet und ausreichend effizient sind, um einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 (i.V.m. Abs. 5) BNatSchG zu verhindern, legt der LBP (auf seinen S. 35 ff.) nachvollziehbar dar und wird auch von der Klägerin nicht substantiiert bestritten. Berücksichtigt man zudem, dass es sich vorliegend nur um baubedingte (v.a. Bereitstellung der Baustelleneinrichtungsflächen) und keine betriebs- und anlagenbedingten - also dauerhaften - und zudem flächenmäßig begrenzte Auswirkungen überdies auf Vegetationsbestände von mittlerer und geringer Wertigkeit handelt - also Merkmale des Vorhabens und des Standorts i.S.v. § 7 Abs. 5 Satz 1 Var. 1 und 2 UVPG-2017 -, ist auch die Bewertung, dass diese Vorkehrungen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich ausschließen, plausibel.

37
Auch im Übrigen, d.h. abgesehen von diesen artenschutzrechtlichen Fragestellungen, etwa im Hinblick auf die Schutzgüter Pflanzen und Mensch, ist - auch entgegen der klägerischen Äußerungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung - nachvollziehbar, dass die verfahrensleitende Verfügung vom 11. Dezember 2019 keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf Basis der insoweit durchgeführten allgemeinen Vorprüfung feststellt. Soweit die Klägerin die in der verfahrensleitenden Verfügung erwähnten konkreten Hinweise zu bestehenden Kriegsaltlasten im Bereich der Baumaßnahme anführt, legt sie nicht substantiiert dar, inwiefern sich daraus die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (zudem mit welcher konkreten Zielsetzung) ergeben soll. Die auf der Auswertung alter Luftbildaufnahmen basierenden Hinweise rechtfertigen für sich betrachtet noch nicht die begründete Möglichkeit erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen (vgl. zum diesbezüglichen Maßstab Peters/Balla/Hesselbarth, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 4. Aufl.2019, § 7 Rn. 8 f.) gerade durch das Vorhaben (vgl. insoweit auch den Rechtsgedanken von § 2 Abs. 2 Satz 2 Hs. 2 UPVG/UVPG-2017); es handelt sich hier vielmehr um eine gängige Problematik der Kampfmittelbeseitigung. Auch soweit sich erst später (im Juni 2020) infolge des hydrogeologischen Gutachtens herausgestellt hat, dass ein anders als ursprünglich angenommen zu qualifizierender Eingriff im wasser- und naturschutzrechtlichen Sinn vorliegt (dazu gleich unter 1.2.2.2), vermag dies nichts an der Plausibilität der (ersten) Vorprüfung zu ändern, da es insoweit maßgeblich auf

den Zeitpunkt ankommt, an dem die Behörde ihre Feststellung dokumentiert hat, vorliegend also den 11. Dezember 2019 (vgl. dazu auch BayVGH, B.v. 17.1.2017 - 22 ZB 16.95 - juris Rn. 28).

38
1.1.2.2 Auch die infolge des hydrogeologischen Gutachtens notwendig gewordene Planänderung inkl. der Erteilung von zwei gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnissen im Rahmen der Änderungsplanungsgenehmigung vom 15. Oktober 2020 ergibt nichts anderes. Es ist plausibel, dass das Vorhaben auch in bzw. aufgrund seiner geänderten Gestalt nicht UVPpflichtig (geworden) ist. Zwar sind laut ergänzendem Erläuterungsbericht vom 21. Juli 2020 und darin u.a. enthaltenem hydrogeologischen Gutachten mit dem Vorhaben wasserrechtliche und damit auch naturschutzrechtliche (vgl. § 14 Abs. 1 BNatSchG) Eingriffe in den grundwassersensiblen Bereich verbunden. Durch die neue geplante Personenunterführung inkl. der im Boden verbleibenden Spundwände wird dauerhaft auf das Grundwasser eingewirkt; zudem wird während der Bauarbeiten eine Bauwasserhaltung notwendig. Laut ergänzendem Erläuterungsbericht (auf Basis des hydrogeologischen Gutachtens) bewegt sich der durch neue Personenunterführung verursachte Grundwasseraufstau noch im Rahmen der natürlichen Grundwasserschwankung (maximal 8,3 cm, bei Rückbau der Bestandsunterführung verbleibt Delta von (+)1,73 cm). Negative Auswirkungen auf naheliegende Gebäude bzw. allgemein auf Dritte sind nicht zu erwarten. Diese Einschätzung teilt auch das im Rahmen der Änderungsplanungsgenehmigung beteiligte Wasserwirtschaftsamt Donauwörth (Stellungnahme vom 17. August 2020); ebenso äußerte das Landratsamt Donau-Ries keine grundsätzlichen Einwendungen aus wasserrechtlicher Sicht gegen die geplanten Maßnahmen und erteilte sein Benehmen nach § 19 Abs. 3 WHG (Stellungnahme vom 27.7.2020). Im Hinblick auf den baubedingten temporären Eingriff hat das EBA auf Anregung des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth Nebenbestimmungen zur Kontrolle von Wasserandrang in der Baugrube erlassen. Vor diesem Hintergrund greift der Einwand der Klägerin, allein aus der Notwendigkeit der Planänderung bzw. aus deren Anlass ergebe sich bereits die UVP-Pflicht des Vorhabens, nicht durch. Es ist vielmehr plausibel bzw. nachvollziehbar, dass das EBA auch insoweit, nach erfolgter überschlägiger Prüfung insbesondere des hydrogeologischen Gutachtens und der zitierten Stellungnahmen, zum Ergebnis gekommen ist, dass das Vorhaben (nach wie vor) nicht der UVP-Prüfpflicht im Einzelfall unterliegt. Soweit die Klägerin weiter behauptet, eine UVP-Prüfpflicht ergebe sich schon allein deshalb, weil der räumliche Bereich des Vorhabens durch die (erste) Änderungsplangenehmigung erweitert werde, indem dort im verfügenden Teil die „Strecke 5300 Augsburg - Nördlingen“ genannt werde, während dies in der ursprünglichen Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019 nicht der Fall sei, greift auch dieser Einwand nicht durch. Dass sich bereits die ursprüngliche Plangenehmigung auf Teile dieser Strecke bezieht, ergibt sich ohne weiteres (auch) aus den festgestellten Planunterlagen, dem Erläuterungsbericht und im Übrigen auch aus dem Deckblatt der Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019.

39
1.2 Die angefochtene Plangenehmigung hat zum insoweit maßgeblichen Zeitpunkt ihres Erlasses (vgl. BVerwG, B.v. 17.1.2013 - 7 B 18.12 - juris Rn. 26 f. m.w.N.) nicht in rechtserheblicher Weise (vgl. §§ 18 Abs. 1 Satz 3, 18c AEG-2016 i.V.m. §§ 75 Abs. 1a Satz 1, 74 Abs. 6 Satz 2 Halbs. 1 VwVfG) gegen Vorschriften verstoßen, die (auch) dem Schutz subjektiver Rechte der Klägerin dienen (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

40
1.2.1 Aus der von der Klägerin behaupteten fehlenden Befugnis der Beigeladenen, einen Antrag auf Plangenehmigung für das streitgegenständliche Vorhaben zu stellen, folgt keine Verletzung ihrer subjektiven Rechte. Ein Drittbetroffener wie vorliegend die Klägerin kann das Fehlen eines Antrags mangels drittschützender Wirkung eines solchen Antragserfordernisses nicht rügen (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 − 4 C 8.09 u.a. - juris Rn. 258); erst recht kann die Klägerin daher nicht geltend machen, es habe nur ein Antrag eines unzuständigen Infrastrukturunternehmens vorgelegen. Zum anderen dürfte es bei einer privaten Vorhabenträgerin wie der Beigeladenen fraglich sein, ob deren Plangenehmigungsantrag mit der Begründung abgelehnt werden könnte, sie sei für die betreffende Eisenbahninfrastruktur im konkreten Fall nicht zuständig, wenn sie jedenfalls grundsätzlich zulässige Trägerin von derartigen Vorhaben i.S.v. § 73 Abs. 1 Satz 1 VwVfG sein könnte (vgl. zur Antragsstellung durch den Vorhabensträger Vallendar/Wurster in Hermes/Sellner, Beck´scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 18 Rn. 86 f., aber auch BVerwG, B.v. 25.7.2007 - 9 VR 19/07 - juris Rn. 6, 9). Nur für den Fall, dass Träger des Vorhabens eine juristische Person des öffentlichen Rechts ist, ist in der Rechtsprechung geklärt, dass diese für die konkrete Planung

öffentlich-rechtlich zuständig sein muss (vgl. BayVGH, U.v. 24.2.1999 - 8 B 98.1627 u.a. - juris Rn. 27, 37). Davon abgesehen sind gegen die zulässige Vorhabensträgerschaft der Beigeladenen keine substantiierten Einwände seitens der Klägerin vorgetragen. Wer Vorhabenträger sein kann, ist mit Blick auf das jeweilige fachplanerische Regelungssystem zu bestimmen, vorliegend anhand des systematischen Zusammenhangs von § 73 Abs. 1 Satz 1 VwVfG mit den Vorschriften des § 18 und des § 5a AEG-2016. Der Antrag eines eisenbahnrechtlichen Vorhabenträgers ist auf den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses gerichtet, der sich auf Betriebsanlagen einer Eisenbahn bezieht. Unter Eisenbahnen sind nach der Begriffsbestimmung in § 2 Abs. 1 AEG-2016 Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verstehen, also Unternehmen, welche dauerhaften Zugriff auf die planfestgestellten Anlagen haben, somit die Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Verpflichtungen, insbesondere von Schutzvorkehrungen zugunsten Dritter, sicherstellen können und deshalb zulässige Vorhabensträger sind (vgl. zum Ganzen BVerwG, B.v. 25.7.2007 - 9 VR 19/07 - juris Rn. 6). Die Beigeladene hat als bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen solchen dauerhaften (faktischen wie auch rechtlichen) Zugriff auf den vorliegenden Bahnhof inkl. dessen Bahnsteige, was im Übrigen auch der von der Beigeladenen vorgelegte, diese betreffende Handelsregisterauszug belegt (dort heißt es zum Gegenstand des Unternehmens u.a.: „Betreiben der Personenbahnhöfe […], auch mit dem Ziel, den Zugang zum Schienenweg sicherzustellen“).

41
Soweit sich die Klägerin auch insoweit (im Rahmen der mündlichen Verhandlung) auf das Urteil des Europäischen Gerichts vom 10. Juli 2019 - C-210/18 - bezieht, folgen aus diesem keine unionsrechtlich zwingenden Vorgaben für die Vorhabensträgerschaft bzw. Antragsbefugnis, weil es sich insoweit ausschließlich mit Abgrenzungsfragen im Bereich des Regulierungsrechts befasst (vgl. dazu näher 1.2.3).

42
Vor diesem Hintergrund bedarf es mangels Erforderlichkeit (Entscheidungserheblichkeit) auch nicht der von der Klägerin beantragten Vorlage gemäß Art. 267 AEUV zum Europäischen Gerichtshof. Nach Art. 267 AEUV steht es im pflichtgemäßen Ermessen des mitgliedsstaatlichen Gerichts, ob es eine Vorlagefrage i.S.v. Art. 267 Abs. 1 AEUV an den EuGH richtet. Allein der Antrag eines Verfahrensbeteiligten begründet dabei - für sich betrachtet bzw. als solcher - weder ein Vorlagerecht noch eine Vorlagepflicht. Vielmehr hat das Gericht von Amts wegen zu prüfen, ob die Voraussetzungen des Art. 267 AEUV für eine Vorlage gegeben sind (vgl. dazu Marsch in Schoch/Schneider, Verwaltungsgerichtsordnung, Stand Juli 2021, Art. 267 AEUV Rn. 33 ff. m.w.N.). Die Frage ob, wie die Klägerin wohl (unter Berücksichtigung auch ihres schriftsätzlichen Vortrags) meint, Bahnsteige aufgrund der Eisenbahnrichtlinie 2012/34/EU und der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (U.v. 10.7.2019 - C-210/18) der Strecke zuzuordnen sind, so dass die Klägerin die „falsche“ Antragstellerin und Vorhabensträgerin sei, ist vorliegend nicht entscheidungserheblich bzw. ist eine Beantwortung dieser Frage durch den EuGH nicht i.S.v. Art. 267 Abs. 2 AEU für den Erlass des Urteils erforderlich. Denn wie eben ausgeführt kann die Klägerin als Drittbetroffene die Frage der Vorhabensträgerschaft bzw. Antragsbefugnis nicht rügen.

43
1.2.2 Die Planrechtfertigung (als auch zugunsten der Klägerin zu prüfende Rechtsposition, vgl. BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - juris Rn. 33) für das streitgegenständliche Vorhaben ist gegeben. Eine solche setzt voraus, dass ein Vorhaben im Hinblick auf die fachgesetzlichen Ziele vernünftigerweise geboten ist. Insbesondere das Ziel eines barrierefreien Ausbaus dient der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG-2016. Die Beigeladene kommt mit dem plangenehmigten Vorhaben auch der Verpflichtung aus § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO nach, auf die Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, wobei sich Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben (vgl. BVerwG, U.v. 5.4.2006 - 9 C 1.05 - juris Rn. 24; BayVGH, U.v. 16.3.2011 - 22 A 09.40041 - juris Rn. 18). Die Beigeladene weist zudem zutreffend darauf hin, dass damit auch dem verfassungsrechtlichen Diskriminierungsverbot aus Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG Rechnung getragen wird. Das plangenehmigte Vorhaben ist auch grundsätzlich geeignet, die Barrierefreiheit der zu ändernden Bahnanlagen deutlich zu verbessern, was auch die Klägerin nicht substantiiert bestreitet. Eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante entspricht der für den Regelfall geltenden rechtlichen Vorgabe in § 13 Abs. 1 Satz 1 EBO. In der Plangenehmigung wird ausgeführt, dass durch die Schaffung einer bundesweit möglichst einheitlichen Bahnsteighöhe (sog. Bahnsteighöhenkonzept, vgl. bspw. BT-Drs.

17/4382 und 19/24212 sowie für Bayern LT-Drs. 17/21212) in Verbindung mit entsprechend angepasstem Fahrzeugeinsatz eine nachhaltige Barrierefreiheit erreicht werden soll. Dass dieses Konzept möglicherweise politisch diskutiert wird, entbindet das EBA als Planfeststellungsbehörde nicht vom gesetzlichen Auftrag des § 13 Abs. 1 Satz 1 EBO; inwieweit Belange der Klägerin den vorstehend genannten Zielen entgegenstehen, ist keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung (zu letzterem vgl. auch 1.2.4).

44
1.2.3 Das plangenehmigte Vorhaben bedarf auch, entgegen der Auffassung der Klägerin, keiner Stilllegungsgenehmigung nach § 11 AEG-2016. Genehmigungspflichtig ist gemäß § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG-2016 die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke (Tatbestandsvariante 1) oder einer Serviceeinrichtung (Tatbestandsvariante 2), eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs (Tatbestandsvariante 3) und die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke (Tatbestandsvariante 4). Keine dieser vier Tatbestandsvarianten ist vorliegend erfüllt. Die Tatbestandsvarianten 1 und 3 scheiden offensichtlich aus. Aus einem Erst-Recht-Schluss zur Tatbestandsvariante 3 ergibt sich - abgesehen davon, dass es sich vorliegend ohnehin nicht um eine Betriebseinstellung, sondern um eine bloße Änderung handelt - zudem, dass allein die Änderung der Länge und Höhe von Bahnsteigen (als Serviceeinrichtungen, vgl. § 2 Abs. 9 AEG-2016 i.V.m. Anlage 2 zum ERegG Nr. 2 Buchst. a sowie BVerwG, U.v. 5.7.2018 - 3 C 21.16 - juris Rn. 43) nicht ausreichen kann, damit Tatbestandsvariante 2 greift (vgl. dazu im Übrigen auch BVerwG a.a.O. Rn. 48). Bzgl. Tatbestandsvariante 4 hat die Beigeladene schließlich nachvollziehbar dargelegt, dass die Kapazität der hier betroffenen Strecke nicht verändert, jedenfalls aber nicht mehr als geringfügig verringert wird. Schon begrifflich umfasst das Tatbestandsmerkmal „Strecke“ in § 11 Abs. 1 Satz 1 Var. 4 AEG-2016 im Umkehrschluss zu § 2 Abs. 9 AEG-2016 i.V.m. Anlage 2 zum ERegG Nr. 2 Buchst. a keine Bahnsteige (vgl. zum eher technisch bzw. infrastrukturell geprägten Streckenbegriff weiterführend BVerwG, U.v. 25.5.2016 - 3 C 2.15 - juris Rn. 17 ff.). Aus dem Urteil des Europäischen Gerichts vom 10. Juli 2019 - C-210/18 - folgt nichts anderes; insbesondere ergibt sich daraus nicht, dass unionsrechtlich im vorliegenden Fall die Annahme einer mehr als geringfügigen Verringerung der Streckenkapazität geboten sein könnte. Der Europäische Gerichtshof hat entschieden, dass Anhang II der RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden: Eisenbahnrichtlinie 2012/34/EU) dahin auszulegen ist, dass die in Anhang I dieser Richtlinie genannten „Personenbahnsteige“ ein Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur sind, deren Benutzung nach Nr. 1 Buchst. c dieses Anhangs II unter das sogenannte Mindestzugangspaket fällt. Es ist nicht plausibel, dass dieses Urteil, welches sich insoweit ausschließlich mit Abgrenzungsfragen im Bereich des Regulierungsrechts zum Anwendungsbereich des Mindestzugangspakets befasst, die Tatbestandsvoraussetzungen der Genehmigungspflicht für Stilllegungsmaßnahmen determinieren soll. Zur Umsetzung der Eisenbahnrichtlinie 2012/34/EU dient im Übrigen (auch) § 11 Abs. 1 Satz 2 Var. 3 AEG-2016 (vgl. dazu BVerwG, U.v. 5.7.2018 - 3 C 21.16 - juris Rn. 44 ff.). Unabhängig davon ist nicht erkennbar, inwieweit die bloße Reduzierung der Bahnsteiglängen, wenn man sie - einmal unterstellt bzw. wie von der Klägerin behauptet - dem Tatbestandsmerkmal Strecke zuordnen will, vorliegend zu mehr als einer nur geringfügigen Kapazitätsverringerung führen soll. Der von der Klägerin vorgenommene Vergleich von (behaupteter) „alter“ und „neuer“ Bahnsteiglänge ist insoweit kein tauglicher Ansatz. Denn die Kapazität einer Strecke ergibt sich daraus, was auf den sie bildenden Gleisen und zugehörigen Bahnbetriebsanlagen technisch an Eisenbahnverkehr abgewickelt werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 11.4. 2019 - 3 C 19.16 - juris Rn. 23). Zur Beurteilung der Kapazitätsverringerung einer Strecke ist also denknotwenig auf das Zusammenwirken bzw. den Ausfluss aller (i.S.v. § 11 Abs. 1 Satz 2 AEG-2016 zu berücksichtigten) Faktoren abzustellen, nicht dagegen - so aber die Klägerin - isoliert auf einen Faktor (einmal unterstellt, die Bahnsteiglänge sei ein solcher, s.o.). So mag es durchaus Konstellationen geben, in welchen ein solcher Faktor für sich betrachtet mehr als geringfügig verringert wird, sich dies aber bezogen auf die Streckenkapazität insgesamt nicht mehr als geringfügig auswirkt, weil beispielsweise ein anderer Faktor bereits der eigentlich „limitierende“ ist. Konkrete Anhaltspunkte, dass so verstanden allein die Verringerung der Bahnsteiglängen (entgegen der obigen Ausführungen unterstellt, sie seien insoweit ein in die Bewertung der Streckenkapazität einzustellender Faktor i.S.v.§ 11 Abs. 1 Satz 2 Var. 4 AEG-2016) vorliegend die Streckenkapazität insgesamt mehr als geringfügig verringern sollte, sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Damit bedurfte es - weil schon keine Variante des § 11 Abs. 1 (Satz 2) AEG-2016 einschlägig ist - keines Interessenbekundungsverfahrens i.S.v. § 11 Abs. 1a AEG-2016.

45

Vor diesem Hintergrund bedarf es mangels Erforderlichkeit (Entscheidungserheblichkeit) auch insoweit nicht der von der Klägerin beantragten Vorlage gemäß Art. 267 AEUV zum Europäischen Gerichtshof. Die Frage ob, wie die Klägerin meint, Bahnsteige aufgrund der Eisenbahnrichtlinie 2012/34/EU und der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (U.v. 10.7.2019 - C-210/18) auch im Anwendungsbereich des § 11 AEG-2016 der Strecke zuzuordnen sind, ist vorliegend nicht entscheidungserheblich bzw. ist eine Beantwortung dieser Frage durch den EuGH nicht i.S.v. Art. 267 Abs. 2 AEUV für den Erlass des Urteils erforderlich. Denn selbst wenn man Bahnsteige dem Streckenbegriff i.S.v. § 11 Abs. 1 AEG-2016 zuordnen würde, läge auch dann, wie eben dargelegt, keine mehr als nur geringfügige Kapazitätsverringerung vor.

46
1.2.4 Die angefochtene Plangenehmigung ist nicht mit Mängeln bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten und zu berücksichtigenden privaten Belange der Klägerin behaftet, die offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen wären (vgl. § 18c AEG-2016 i.V.m. § 75 Abs. 1a VwVfG).

47
Die auch in diesem Kontext (Abwägungsfehler) seitens der Klägerin vorgebrachte Behauptung, der räumliche Bereich des Vorhabens werde durch die (erste) Änderungsplangenehmigung erweitert, ist unzutreffend (siehe 1.1.2.2). Ob durch die Änderung des räumlichen Geltungsbereichs überhaupt ein im Rahmen des Klageverfahrens zu prüfender abwägungserheblicher Belang der Klägerin betroffen sein kann, kann daher offenbleiben.

48
Das Interesse der Klägerin daran, dass die bisherigen Bahnsteiglängen beibehalten werden, wurde in der angefochtenen Plangenehmigung abwägungsfehlerfrei berücksichtigt. Die Nutzungslänge soll am Gleis 4 von 197 m auf 140 m sowie an den Gleisen 5 und 7 von 205 m auf gleichfalls 140 m gekürzt werden. In der Plangenehmigung vom 12. Dezember 2019 (dort S. 31) wird nachvollziehbar dargelegt, dass der Zugangsanspruch der Klägerin hierdurch nicht verletzt wird. Grundlage für das Vorhaben ist die verkehrliche Aufgabenstellung; die Bahnsteiglängen von 140 m sind von der BEG als Bestellerin der Schienenpersonennahverkehrsleistungen für beide Bahnsteige bei der Beigeladenen bestellt und demgemäß geplant worden. Die Klägerin bestreitet nicht, dass diese Bahnsteiglängen für die von der BEG bestellten Verkehrsleistungen ausreichen. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Bahnsteiglängen anhand der maximalen Zuglänge für den längsten planmäßig an der Bahnsteigkante haltenden Reisezug bemessen werden. Weiter hat die Klägerin in ihrem Einwendungsschreiben vom 12. Juni 2019 selbst angegeben, die Bahnsteige des Bahnhofs Nördlingen mit Zügen „für touristische Sonderfahren bzw. Gelegenheitsverkehre im Personenverkehr“ durchschnittlich zweimal im Monat zu nutzen; der Bahnhof Nördlingen werde von ihrem Unternehmen beispielsweise mit Zügen angefahren, die aus acht Reisezugwagen mit einer Länge von jeweils 26,4 m und einer Gesamtlänge von mindestens 211,2 m bestünden. Die mit Schriftsatz vom 8. Mai 2020 vorgelegte Regeltrassenanmeldung zum Netzfahrplan 2020/2021 ist dabei nicht zum Nachweis geeignet, dass in der Abwägungsentscheidung regelmäßig verkehrende Reisezüge der Klägerin zu berücksichtigen gewesen wären. Es ergibt sich weder aus dem Vortrag der Klägerin noch ist sonst ersichtlich, dass diese Anmeldung der Planfeststellungsbehörde bereits vor dem Genehmigungserlass am 12. Dezember 2019 als dem für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage insoweit - trotz späterer Änderungsplangenehmigung - weiterhin maßgeblichen Zeitpunkt vorgelegen hätte (vgl. zum maßgeblichen Zeitpunkt bei Planänderung in einer ähnlichen Konstellation BVerwG, B.v. 17.1.2013 - 7 B 18.12 - juris Rn. 26 f. m.w.N.). In der angefochtenen Plangenehmigung (dort S. 32 f.) wird ausgeführt, dass die Klägerin entweder mit kürzeren Zügen verkehren oder geeignete organisatorische Maßnahmen treffen (z.B. Sichern oder vorübergehendes Absperren der nicht nutzbaren Türen im Ausgangs- bzw. Zielbahnhof Nördlingen) kann, um den Bahnhof Nördlingen weiterhin nutzen zu können. Entsprechende Maßnahmen sind auch in der Anlage 2 des besonderen Teils der Schienennutzungsbedingungen der Klägerin vorgesehen. Zudem sind an der von der Klägerin gepachteten Strecke bereits jetzt Bahnsteige mit Nutzlängen vorhanden, die sowohl die jeweils verwendeten Wagenzuglängen als auch die am Bahnhof Nördlingen geplanten Nutzlängen unterschreiten. Es ergibt sich nicht konkret aus dem Vortrag der Klägerin und ist auch sonst nicht erkennbar, inwieweit diese Erwägungen sachlich oder rechtlich fehlerhaft sein sollten. Das EBA als Planfeststellungsbehörde hat bei seiner Entscheidung insbesondere berücksichtigt, dass die Nutzung der bisher von der Klägerin eingesetzten Wagen am Bahnhof Nördlingen infolge der streitgegenständlichen Baumaßnahme eingeschränkt wird; es hat diese Einschränkungen im Rahmen der Abwägung als zumutbar bewertet. Im Übrigen weist die Beigeladene zutreffend darauf hin, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen

keinen Anspruch auf Erhalt von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen zusteht, die benötigt werden, um altes Zugmaterial weiterhin (uneingeschränkt) nutzen zu können (vgl. dazu auch BVerwG, U.v. 5.7.2018 - 3 C 21./16 - juris Rn. 39).

49
In der Plangenehmigung (dort S. 33 f.) wurde auch in rechtlich nicht zu beanstandender Weise begründet, dass von der geplanten Bahnsteighöhe von 76 cm nicht im Hinblick auf die Interessen der Klägerin abgewichen werden muss. So hat die Vorhabenträgerin (Beigeladene) dargestellt, dass die Fahrzeuge der Klägerin an Bahnsteigen mit einer Höhe von jeweils 76 cm halten könnten und dies bereits aktuell an anderen Verkehrsstationen durchgeführt werde. Zwar mag der barrierefreie Ein- und Ausstieg der Fahrgäste und die problemlose Bedienung aller Türen bei bisher von der Klägerin eingesetztem Zugmaterial nur oder in erster Linie bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm oder niedriger gewährleistet sein. Es ist jedoch abwägungsfehlerfrei, wenn sich vorliegend die festgelegte Bahnsteighöhe vorrangig an den Erfordernissen des für den Freistaat Bayern bestellten Schienenpersonennahverkehrs orientiert (und damit zugleich dem gesetzlichen Regelfall des § 13 Abs. 1 Satz 1 EBO entspricht, s. 1.2.2), nicht dagegen an den von der Klägerin betriebenen touristischen Sonderfahrten bzw. - von ihr so bezeichneten - Gelegenheitsverkehren im Personenverkehr. Zudem hat die BEG in ihrer Stellungnahme vom 21. Mai 2019 mitgeteilt, dass Nutzfahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 76 cm eingesetzt werden, so dass die neuen Bahnsteige entsprechend nutzbar sein müssen. Da die Frage der zulässigen, den Interessen aller Beteiligten entsprechenden Bahnsteighöhe bei Umbauten von den Umständen des Einzelfalls abhängt, ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine von der Bahnsteighöhe von 76 cm abweichende Festlegung in einer anderen von der Beklagten erteilten Plangenehmigung, die einen anderen Einzelfall betrifft, die Festlegung für den vorliegenden Fall abwägungsfehlerhaft machen sollte.

50
2. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO.

51
3. Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit basiert auf § 167 Abs. 2 VwGO, § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

52
4. Nach § 132 Abs. 2 VwGO war die Revision vorliegend nicht zuzulassen.