# Plangenehmigung

## gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG

## für das Vorhaben

AVG –Einkürzung Gleis 7 mit Fahrleitungsanpassung im Bahnhof Bruchsal

Karlsruhe, den 18.09.2025

Az.: RPK17-3826-25

Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Karlsruhe

## Inhaltsverzeichnis

Plangenehmigung: 1
A. Verfügender Teil 1
I. Feststellung des Plans 1
II. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen 2
III. Nebenbestimmungen 2
1. Eisenbahntechnische Anforderungen 2
2. Immissionsschutz 4
3. Naturschutz 5
4. Abfallverwertung 5
5. Leitungen 6
6. Verkehr und allgemeine Sicherheit 7
7. Kampfmittel 8
8. Denkmalschutz 8
IV. Hinweise 9
V. Zusagen 10
VI. Gebührenentscheidung 12
B. Begründender Teil 13
I. Sachverhalt 13
1. Darstellung des Vorhabens 13
2. Verfahren 14
II. Rechtliche Würdigung 16
1. Formell 16
2. Materiell 17
2.1 Erforderlichkeit, Planungsziele 17
2.1.1 Fachplanerische Zielkonformität 18
2.1.2 Erforderlichkeit 18
2.2 Zwingendes materielles Recht 18
2.2.1 Naturschutzrecht 18

2.2.2 Immissionsschutz ..... 21
2.2.3 Abfallwirtschaft, Altlasten ..... 21
2.2.4 Straßenrecht, Verkehr ..... 22
2.3 Abwägung ..... 22
C. Gebühr ..... 23
D. Rechtsbehelfsbelehrung ..... 24

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt folgende

# Plangenehmigung:

## A. Verfügender Teil

### I. Feststellung des Plans

1. Der Plan „AVG – Einkürzung Gleis 7 mit Fahrleitungsanpassung im Bahnhof Bruchsal“ wird genehmigt. Gegenstand des Vorhabens an der Gleisanlage der AVG-Strecke 99412 ist im Wesentlichen:
   - Einkürzung Gleis 7, Länge 42,5 m, Breite 3,50 m
   - Rückbau Schotter Gleis 7, Länge 42,5, Breite 3,50 m
   - Rückbau Prellbock Gleis 7, Länge ca. 1,0 m, Breite 2,50 m
   - Rückbau Fahrleitungsmast 51-20 c und 51-18 c, Höhe 5,0 m
   - Auffüllung Recyclingmaterial mit Asphalteindeckung Länge ca. 42,5 m, Breite 3,50 m
   - Erneuerung Fahrleitungsmast auf Bahnsteig 8
   - Erneuerung Prellbock

2. Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

| Unterlage/Anlage | Bezeichnung | Maßstab | festgestellt |
|---|---|---|---|
| 0 | Anlagenverzeichnis | | X |
| 1 | Erläuterungsbericht | | X |
| 1a | Blaueintrag EB Seite 4 Ziff.2 | | X |
| 2 | Übersichtsplan | 1: 25.000 | X |
| 3 | Lageplan Bestand | 1: 250 | X |
| 4 | Lageplan Entwurf | 1: 500 | X |
| 5 | Querschnitt | 1: 50 | X |
| 6 | Grunderwerbsplan | 1: 500 | X |
| 6.1 | Grunderwerbsverzeichnis | | X |
| 7 | Umwelt-Unterlagen | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 7.1 | Entscheidung zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 05.11.2024 | | nachrichtlich |
| 7.2 | Vorprüfung UVP-Pflicht | | nachrichtlich |
| 7.3 | LBP Fachbeitrag | | X |
| 7.4 | Umweltkarte | | X |
| 8 | Bauwerksverzeichnis | | X |
| 9 | Schalltechnische Untersuchung Baulärm | | nachrichtlich |
| 10 | Erschütterungstechnische Untersuchung | | nachrichtlich |
| 11 | Kampfmitteldaten aus GIS | 1: 1000 | nachrichtlich |

## II. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle sonstigen für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG durch die Plangenehmigung ersetzt.

## III. Nebenbestimmungen

### 1. Eisenbahntechnische Anforderungen

1.1 Es ist sicherzustellen, dass bei der Realisierung der Planung weder die Substanz benachbarten Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird.

1.2 Dem Vorhaben wird bei Einhaltung der örtlich geltenden Bauvorschriften zugestimmt, folgende Hinweise sind zu beachten:
Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen, insb. der Gleise, Oberleitungen und sonstige Betriebsanlagen, ist stets zu gewährleisten.

Die Änderung der OLA ist zeitnah in die Bestandspläne zu überführen.

Die Anpassungen sind in die EbsÜ-Pläne zu überführen. Diesbezüglich muss DB Energie an der Maßnahme beteiligt werden. Bei Bedarf sind Bauzeitliche Pläne aufzustellen und allen beteiligten Stellen zur Verfügung zu stellen.

Die Baumaßnahmen sind so zu planen, dass der übrige Bahnverkehr im Bahnhof Bruchsal ungestört durchgeführt werden kann. Es dürfen sich keine negativen Einflüsse auf den Bahnverkehr ergeben.

Alle Änderungen der Infrastruktur sind in den relevanten Vertragswerken anzupassen.

Nach Abschluss der Maßnahme ist eine Vermessung der verbleibenden Gleislänge durchzuführen, um die entsprechenden Bau- und Nutzlängen des Bahnsteiges, sowie des Gleises festlegen zu können. Alle Messergebnisse und einschlägigen Unterlagen, Pläne sind der DB InfraGO AG zu übergeben.

1.3 Die Bauarbeiten haben nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

Grundsätzlich darf die geplante Maßnahme keine Auswirkungen auf Bahnanlagen und Bahngelände haben. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

Aus der Bebauung dürfen sich keine negativen Einflüsse für den Bahnbetrieb ergeben. Dies gilt sowohl temporär für die Bautätigkeit (beispielsweise durch Staubwirkung), als auch permanent für die Zeit nach der Bautätigkeit, in diesem Fall beispielsweise durch Beleuchtung. Eine Verwechslung mit Signalen oder eine Blendwirkung durch Beleuchtung oder Werbung ist auszuschließen.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit. Lagerungen von Baumaterialien entlang der

Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

1.4 Wird bei dem Bauvorhaben ein Kran eingesetzt, so ist dieser so aufzustellen, dass die Gleise mit dem Ausleger und den Transportteilen nicht überschwenkt werden können. Ggf. sind Schwenkbegrenzungen einzubauen.
Ist ein Überschwenken unumgänglich, so ist mit der DB InfraGO AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung aufzustellen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben der DB InfraGO AG zu übermitteln. Die zentrale E-Mailadresse lautet dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com. Es darf auch der Ansprechpartner aus der Stellungnahme der DB vom 11.08.2025 kontaktiert werden. Der Antrag muss den Schwenkradius des Kranes (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers beinhalten.

1.5 Die benachbarten Streckengleise sind mit Oberleitung überspannt. Bei den Arbeiten sind die Schutzabstände zu den spannungführenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN VDE 0105, DIN VDE 0115 und DIN VDE 0210 einzuhalten. Der Mindestabstand von 3,00 m zu Spannung führenden Teilen darf während der Bauausführung nicht unterschritten werden.
Von Standflächen, die von Personen betreten werden dürfen, sind die Mindestabstände zu Spannung führenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN EN 50121*VDE 0115 und EN 50122-1 einzuhalten. Baumaschinen, die im 4 m - Bereich der Oberleitung arbeiten oder in diesen hineinreichen können, sind mit einer Bahnerdung zu versehen.

## 2. Immissionsschutz

### 2.1 Lärmimmissionen

2.1.1 Für den Betrieb der Baustelle gelten die Anforderungen der AVV Baulärm mit den dort genannten Hinweisen.

2.1.2 Vor Beginn der Baumaßnahme sind die Anwohner über den Zweck und die zeitliche Dauer der Baumaßnahme zu informieren.

2.1.3 Für Nachbarbeschwerden ist seitens der Baustelle ein Ansprechpartner (im Sinne eines Immissionsschutzbeauftragten) zu benennen.

2.1.4 Die Baustelle ist so zu betreiben, dass unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, z. B. kein unnötiges Laufenlassen von Motoren etc.

2.1.5 Die Einwirkzeiten lärmintensiven Baugeräts sind so weit als möglich zu minimieren.

2.1.6 Die Arbeiten sind in der Regel auf den Zeitbereich zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr begrenzt.

2.1.7 Eingesetztes Baugerät muss den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG und darüber hinaus dem Stand der Technik entsprechen.

2.1.8 Die auf der Baustelle eingesetzten Baumaschinen müssen den Anforderungen der 32. Bundes-Immissionsschutzverordnung entsprechen.

2.1.9 Die zum Einsatz kommenden Maschinen sind regelmäßig zu warten und ggf. Instand zu setzen

## 3. Naturschutz

3.1 Die höhere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Referat 55, stimmt der Erteilung einer Ausnahme gemäß **§ 4 Abs. 3 Nr. 2 BArtSchV vom Verbot des § 4 Abs. 1 Nr. 1 BArtSchG** für den Abfang von **Eidechsen** mittels **Schlinge** zu. Die Methodik ist fachgerecht von entsprechend geschultem Personal auszuführen. Gegenstand dieser Entscheidung ist ausschließlich die Zulassung der beantragten Fangmethodik für Eidechsen.

3.2 Während der Winterruhe ist eine Störung der dann nicht mehr mobilen Tiere untersagt, daher ist die mögliche Zeit des Eingriffs in den Schotterkörper auf die Aktivitätsphase der Reptilien zu beschränken.

3.3 Ein erneutes Einwandern der abgesammelten Tiere sowie Tiere aus unmittelbar angrenzenden Habitaten ins Baufeld ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern.

## 4. Abfallverwertung

4.1 Vor Beginn der Baumaßnahmen ist für die anfallenden Aushubmengen ein Konzept zu erstellen und der Genehmigungsbehörde vorzulegen und der unteren Abfallrechtsbehörde zur Kenntnis zu geben.

4.2 Grundsätzlich ist die Erzeugung von Abfällen zu vermeiden. Der Anfall von Bodenaushub als Abfall ist so gering wie möglich zu halten (z. B. durch Erdmassenausgleich entsprechend der bodenschutzrechtlichen Vorgaben). Sollten dennoch Abfälle anfallen, sind diese entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Dies gilt auch für z.B. „übrig gebliebenen Aushub“. Dieser ist vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Erst wenn diese nachweislich nicht möglich ist, kann eine Beseitigung (Erddeponie) erfolgen. Es ist zu beachten, dass Beseitigungsabfälle andienungspflichtig sind.

4.3 Hinsichtlich sowohl der Entsorgung als auch dem Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen (Bauschutt, Recyclingmaterial, Bodenaushub) in technischen Bauwerken wird auf die Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung verwiesen. Die ErsatzbaustoffV ist für die Verwendung von Ersatzbaustoffen in technischen Bauwerken unmittelbar anzuwenden. Ausnahmen vom Anwendungsbereich sind in § 1 Abs. 2 ErsatzbaustoffV aufgelistet.

## 5. Leitungen

5.1 Deutsche Bahn

Entlang der Grenze des geplanten Bauvorhabens verläuft eine Kabeltrasse, die sich im Kabelkanal befindet, im Bahnsteig verlegt oder als Kabelquerung ausgeführt und derzeit in Betrieb ist. Bei Arbeiten in der Nähe des Kabelkanals ist ein so großer Abstand zu wahren und so zu arbeiten, dass Beschädigungen von vorhandenen Kabeln ausgeschlossen sind. Das Eintreiben von Pfählen, Bohrern, Dornen und anderen Gegenständen, durch die Kabel beschädigt werden könnten, ist beiderseits der Kabel verboten. Die unbeabsichtigte oder unvermutete Freilegung von Kabeln ist der örtlich zuständigen OE der DB InfraGO AG unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Bis zum Eintreffen einer Fachkraft der für die Kabel zuständigen Stelle darf in Kabelnähe nicht weitergearbeitet werden. Der Kabelkanal und die darin befindlichen Kabel müssen

unversehrt bleiben. Der Fachbereich Leit- und Sicherungstechnik ist über die zentrale E-Mailadresse dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com erreichbar. Es darf auch der Ansprechpartner aus der Stellungnahme der DB vom 11.08.2025 kontaktiert werden.

5.2 DB Infra GO AG

Der betroffene Bahnbereich enthält TK-Kabel und TK-Anlagen der DB InfraGO AG. Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen.
Im Zuge der Grundlagenermittlung/Vorplanung des Bauvorhabens ist eine örtliche Einweisung durch einen Techniker der DB InfraGo AG erforderlich.
Der DB Infra GO AG ist schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. der Wunschtermin zur örtlichen Einweisung mitzuteilen. Hierfür ist das Formular Beantragung örtliche Einweisung zu nutzen. Dieses ist ausgefüllt an folgende E-Mail-Adresse zu senden: DB InfraGO AG, Dokuzentrum Auskünfte, E-Mail: Dokumentation-Trassenauskunft@deutschebahn.com.
Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Die Forderungen des Kabelmerkblattes sind strikt einzuhalten.
Rechtzeitig vor Baubeginn/nach Abschluss der Planung ist es erforderlich eine nochmalige Abfrage zwecks Änderungen der Örtlichkeit einzuholen.
Bei Kreuzungen sind die Fernmeldekabel grundsätzlich zu unterkreuzen.
TK-Fernmeldekabel der DB InfraGO AG dürfen nicht überbaut werden und es muss ein Abstand von 2,00 m eingehalten werden. Während der gesamten Baumaßnahme ist die Zugänglichkeit zu gewährleisten.

Sollten bei den Bauarbeiten nicht angegebene TK-Kabel freigelegt oder TK-Anlagen vorgefunden werden, sind diese unter folgender Adresse unverzüglich anzuzeigen.
DB InfraGO AG, TK-Auskünfte, E-Mail: Dokumentation-Trassenauskunft@deutschebahn.com.

## 6. Verkehr und allgemeine Sicherheit

6.1 Der Baustelleneinrichtungsfläche wird unter Verweis auf folgende Hinweise zugestimmt: Es handelt sich um eine geplante Bautätigkeit in unmittelbarer Nähe von Personenunterführung und Bestandsgebäuden. Die angrenzenden Gebäude sind derzeit vermietet. Evtl. Folgekosten durch Mietminderungen (Lärm, geringe Zugänglichkeit) sind durch den Bauherrn/Antragsteller zu tragen. Bei Schäden durch Erschütterungen sind diese durch den Bauherrn/Antragsteller zu tragen. Die Ansprechpartner des Bahnhofsmanagements sind über die zentrale E-Mailadresse dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com erreichbar. Es dürfen auch die Ansprechpartner aus der Stellungnahme der DB vom 11.08.2025 kontaktiert werden.

6.2 Es ist durchgängig, auch während der Hauptbauarbeiten, eine Erreichbarkeit und Befahrbarkeit des ZOB und des P+R Geländes für Rettungs- und Einsatzkräfte im Rahmen des Notfallmanagements gemäß Ländervereinbarung sicherzustellen.

## 7. Kampfmittel

Die Befunde der Luftbildauswertung aus Anlage 11 sind bei der weiteren Planung und Durchführung der Baumaßnahme zu beachten. Aus Gründen der Gefahrenabwehr ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine bodeneingreifenden Maßnahmen auf dem Gelände durchgeführt werden, bevor dieses durch ein Fachunternehmen bzw. einen Sachkundigen auf Kampfmittel untersucht und gegebenenfalls geräumt worden ist.

## 8. Denkmalschutz

Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, ist dies gemäß § 20 DSchG umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Zuwiderhandlungen werden gem. §27 DSchG als Ordnungswidrigkeiten geahndet. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf

zu rechnen. Ausführende Baufirmen sollten hierüber schriftlich in Kenntnis gesetzt werden.

## IV. Hinweise

1. In Bruchsal ist die besondere Situation vorhanden, dass die DB InfraGO AG Eigentümerin des Grundstückes ist. Der Oberbau der Gleisanlage an Gleis 7 und 8 befindet sich im Eigentum der AVG. Die Nutzung des Grundstückes wird über einen EIAV geregelt bzw. abgegolten. Die Leit- und Sicherungstechnik, sowie die OLA befindet sich im Eigentum der DB InfraGO AG und wird durch diese betrieben. Der Sachverhalt wurde durch den Vorhabenträger mit E-Mail vom 20.08.2025 gegenüber der Planfeststellungsbehörde bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat den Sachverhalt mit E-Mail vom 11.09.2025 gegenüber der DB bestätigt. Im weiteren Planungsverlauf ist die Abteilung Infrastrukturentwicklung der Deutschen Bahn einzubinden, um die Verkehrlichen Auswirkungen der Gleiseinkürzung informativ abstimmen zu können.

2. Für sämtliche Schäden, die der Deutschen Bahn AG aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Antragsteller nach der derzeit gültigen gesetzlichen Regelung.

3. Die Hinweise aus der Stellungnahme des Bundesamts für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 21.07.2025 sind zu beachten.

4. Der Hinweis aus der Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht vom 22.07.2025 ist zu beachten. Der Hinweis lautet:
   „Die geltenden Richtlinien sowie die Maße und Abstände der eingereichten Unterlagen sind einzuhalten.“

5. Aus Datenschutzgründen dürfen keine personenbezogenen Daten von Mitarbeitenden des DB Konzerns in der Plangenehmigung genannt werden. Es wird deshalb z.T. auf die zentrale E-Mailadresse dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com der DB verwiesen, sofern keine andere neutrale E-Mailadresse genutzt werden konnte.

## V. Zusagen

Die Vorhabenträgerin hat folgendes zugesagt:

1. Stellungnahme Kampfmittelbeseitigungsdienst vom 09.07.2025:
   Dem VHT ist bekannt, dass der Planungsbereich Ziel ausgedehnter Bombardierungen war, dies geht auch aus der Anlage 11 des Antrags auf Plangenehmigung hervor. Der VHT wird während den Rückbauarbeiten Fachpersonal zur Seite stellen um Gefahren rechtzeitig zu erkennen und entsprechende erforderliche Handlungen in die Wege zu leiten.

2. Stellungnahme Eisenbahnbundesamt vom 14.07.2025:
   Gegen die Nebenbestimmung und Hinweise bestehen von Seiten des VHT keinerlei Bedenken. Die Nebenbestimmung „Es ist sicherzustellen, dass bei der Realisierung der Planung weder die Substanz benachbarten Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird“ wurde in die Plangenehmigung aufgenommen.

3. Stellungnahme Regierungspräsidium Karlsruhe –
   Obere Naturschutzbehörde vom 21.07.2025:
   Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis. Die Ökologische Baubetreuung wird hierüber informiert. Die Einhaltung der Vorgaben wird während des Abfangs überwacht.

4. Stellungnahme Landratsamt Karlsruhe –
   Untere Naturschutzbehörde vom 04.08.2025:
   Die Reptilien werden rechtzeitig vor den Wintermonaten abgesammelt. Ein Zuwandern durch geeignete Maßnahmen verhindert. Ein Dokument hierzu wird durch den Umweltplaner aufgestellt und geht dem RP Karlsruhe zu.

5. Stellungnahme Landratsamt Karlsruhe –
   Untere Abfallrechtsbehörde vom 04.08.2025:

Im Zuge der Ausführungsplanung werden für die anfallenden Aushubmengen ein Konzept erstellt und der Genehmigungsbehörde vorgelegt.

6. Stellungnahme Landratsamt Karlsruhe –
Untere Immissionsschutzbehörde vom 04.08.2025:
Die Auflagen aus dem Gutachten werden in der Ausführung berücksichtigt und umgesetzt.

7. Stellungnahme Landratsamt Karlsruhe –
Amt für Mobilität und Beteiligungen – Sachgebiet ÖPNV vom 04.08.2025:
Die Aufgabenträgerschaft wird im Bericht nochmals deutlich herausgestellt. Die Überarbeitung des Berichtes findet als sog. Blaueintrag statt.

8. Stellungnahme Deutsche Bahn AG –
Bahnhofsmanagement vom 11.08.2025:
Baustelleinrichtungsfläche auf P+R Gelände:
Die Hinweise werden in der Ausführung berücksichtigt.
Zu den betrieblichen Belangen:
Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis und stimmt der Sicherstellung der Erreichbarkeit zu.

9. Stellungnahme Deutsche Bahn AG –
Fachbereich Investitionsplanung und Segmentsteuerung - Infrastrukturentwicklung vom 11.08.2025:
Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis und stimmt der Einhaltung der genannten Hinweise zu.

10. Stellungnahme Deutsche Bahn AG vom 11.08.2025:
Leit- und Sicherungstechnik
Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis und stimmt der Einhaltung der genannten Hinweise zu.
.

11. Stellungnahme Deutsche Bahn AG –
TK-Anlagen und -Kabel vom 11.08.2025:

Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis und stimmt der Einhaltung der genannten Hinweise zu.

12. Stellungnahme Deutsche Bahn AG vom 11.08.2025:
    Auswirkungen auf Bahnanlagen sowie Lagerung von Baumaterialien
    Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis und stimmt der Einhaltung der genannten Hinweise zu.

13. Stellungnahme Deutsche Bahn AG vom 11.08.2025:
    Kraneinsatz
    Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis und stimmt der Einhaltung der genannten Hinweise zu.

14. Stellungnahme Deutsche Bahn AG vom 11.08.2025:
    Energieanlagen, Oberleitung
    Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis und stimmt der Einhaltung der genannten Hinweise zu.

15. Stellungnahme Vodafone GmbH vom 11.08.2025:
    Der VHT nimmt die Aussage zur Kenntnis und stimmt der Einhaltung der genannten Hinweise zu.

    Es wird ergänzt, dass die genannten Leitungen im erweiterten Bereich des Vorhabens liegen und von der Maßnahme nicht betroffen sind. Es wird auf die Stellungnahme der Vodafone West GmbH vom 13.08.2025 sowie auf die Stellungnahme der DB Infra GO AG vom 17.07.2025 verwiesen.

Diese Zusagen sind Bestandteil der Plangenehmigung und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

## VI. Gebührenentscheidung

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesondertem Bescheid festgesetzt.

# B. Begründender Teil

## I. Sachverhalt

### 1. Darstellung des Vorhabens

Die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH plant die Einkürzung des Stumpfgleises 7 mit entsprechender Versetzung des Prellbocks sowie der Anpassung der Fahrleitung im Bahnhof Bruchsal.
Das Vorhaben hat den Hintergrund, dass die Bahnstrecke Karlsruhe- Mannheim / Heidelberg das Stadtgebiet von Bruchsal in zwei große Entwicklungsbereiche teilt, östlich liegt die Innenstadt und westlich liegt die neu entstandene „Bahnstadt“. Zur Schaffung einer fußläufigen Verbindung der „Bahnstadt“ an die Innenstadt und an die Bahnsteige im Bahnhof Bruchsal plant die Stadt Bruchsal eine Durchbindung der bestehenden Fußgängerunterführung in der Bahnhofsanlage. Im westlichen Bereich ist für diese Verbindung bereits eine Treppenanlage mit Aufzug umgesetzt. Um eine weitere Verbesserung der Infrastruktur zu erzielen soll auch der östliche Bereich barrierefrei angebunden werden. Neben der besseren Zugänglichkeit der Innenstadt wird auch der geplante neue ZOB und Bahnhofsvorplatz erreicht. Für diese Umbaumaßnahme muss das bestehende Gleis 7 im Bahnhof Bruchsal eingekürzt werden und folglich der Prellbock versetzt und die Fahrleitung angepasst werden.

Für die Verlängerung der Fußgängerunterführung ist die Einkürzung des Gleis 7 um 42,5 m (AVG) vorgesehen. Als Folge der Einkürzung wird der Prellbock um die entsprechende Länge versetzt. Die Länge der Einkürzung ist auf maximal 45,0 m beschränkt, um eine verbleibenden Nutzlänge der AVG für zwei Stadtbahnwagen (= 75,0 m) zu gewährleisten.
Beim Rückbau werden die Schienen ausgebaut und der Schotter um ca. 0,80 m tief ausgekoffert sowie fachgerecht entsorgt. Anschließend wird diese Fläche mit frostsicherem Recyclingmaterial aufgefüllt und für den Zeitraum bis zur Erweiterung der Fußgängerunterführung provisorisch befestigt und asphaltiert, damit dieses Provisorium von Fahrgästen begangen werden kann.

Der bestehende Bremsprellbock am Ende von Gleis 7 wird abgebaut. In ca. 42,5 m in nördlicher Richtung wird er durch einen Prellbock, Typ 8, gemäß DS 800 01 (Vorschrift für das Entwerfen von Bahnanlagen) ersetzt. Der Typ des Bremsprellbocks wurde entsprechend der Geschwindigkeit und Masse der einfahrenden Stadtbahn sowie der kinetischen Energie berechnet.

Bedingt durch die Einkürzung von Gleis 7 und um eine optimale Baufreiheit für die Umgestaltung des Bahnhofsgeländes zu erhalten, werden die Oberleitungsmasten 51-18c neben und 51-20c hinter Gleis 7 zurückgebaut.

Die Fundamente der beiden Masten werden bis in eine Tiefe von 0,8 m unter GOK abgetragen aber nicht vollständig entfernt. Beide Masten werden durch einen neuen Mast 51-18cn ersetzt. Dieser neue Mast, der die Abfangung des Kettenwerks des bestehenden Mast 51-20c übernimmt, wird statt wie im Bestand hinter dem Prellbock in Abstimmung mit der DB InfraGO im südlichen Bereich des Bahnsteiges an Gleis 8, unmittelbar vor der Überdachung des Treppenabganges zur Unterführung und gegenüber des rückzubauenden Mastes 51-18c an Gleis 7, neu errichtet. Der Mast wird in die Bahnsteigfläche integriert und als Doppel-HEB-Mast mit Kragarm ausgeführt, unter Einhaltung aller DB konformen Vorgaben, insbesondere Abstandsregel zu Gleisen und Bauwerken. In diesem Bereich wird der Bahnsteig an Gleis 8 nicht mehr für den Fahrgastwechsel genutzt, da dieses Gleis rund 40 m vor dem Maststandort endet, und Gleis 7 ebenfalls zurückgebaut wird.
Die bestehende Oberleitung wird entsprechend neu umgehängt und angepasst.
Vorhandene Kabel und Leitungen werden während der Bauzeit in Absprache mit den jeweiligen Leitungsträgern gesichert und zurückgebaut. Dazu werden frühzeitig die erforderlichen Maßnahmen abgestimmt. Für den Rückbau des Gleises werden geringe Flächen (100 m²) für die Baustelleneinrichtung benötigt und frühzeitig mit den jeweiligen Grundstückseigentümern (DB InfraGO) abgestimmt und festgelegt. Es ist vorgesehen, einen Teil der vorhandenen P+R-Stellplätze als BE-Fläche zu nutzen, siehe Anlage 6.
Bezüglich der weiteren Einzelheiten der Planung wird auf die sich bei den Akten befindlichen Unterlagen verwiesen.

## 2. Verfahren

Mit Schreiben vom 18.10.2024 beantragte die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH die Durchführung eines Screeningverfahrens. Nach der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) kam das Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner Screeningentscheidung vom 05.11.2024 zu der Einschätzung, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Mit Schreiben vom 04.07.2025 beantragte die Vorhabenträgerin die Erteilung einer Plangenehmigung für das unter Nr. 1 genannte Vorhaben. Mit Schreiben vom

09.07.2025 hat das Regierungspräsidium das Benehmen mit folgenden Trägern öffentlicher Belange hergestellt:

| **TÖB** | **Reaktion** |
|---|---|
| Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr | Keine Einwände |
| Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest | Stellungnahme |
| Eisenbahn-Bundesamt, - Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart | Stellungnahme |
| Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung | Nicht betroffen |
| Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Baden-Württemberg | Keine Bedenken |
| Landratsamt Karlsruhe | Stellungnahme |
| Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) | Zustimmung |
| Polizeipräsidium Karlsruhe | Keine Rückmeldung |
| Regierungspräsidium Karlsruhe<br>- Referat 16; Sachgebiet - Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst –<br>- Referat 21 - Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz –<br>- Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen<br>- Referat 46 - Verkehr –<br>- Referat 53.1 - Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung -<br>- Referat 54.1-4 Industrie/Kommunen<br>- Referat 54.3 Industrie/Kommunen Schwerpunkt Abwasser<br>- Referat 55 - Naturschutz Recht - | <br>Nicht betroffen<br>Keine Bedenken<br>Nicht betroffen<br>Nicht betroffen<br>Nicht betroffen<br>Stellungnahme |
| Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau - | Stellungnahme |
| Regierungspräsidium Stuttgart, - Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg - | Stellungnahme |
| Regierungspräsidium Stuttgart, - Landesamt für Denkmalpflege- | Stellungnahme |
| Regierungspräsidium Stuttgart<br>- Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen - | Nicht betroffen |
| Stadt Bruchsal | Zustimmung |
| Unfallversicherung Bund und Bahn, Körperschaft des öffentlichen Rechts | Keine Bedenken |

| | |
|---|---|
| Verwaltungs-Berufsgenossenschaft, bundesunmittelbare Körperschaft des öffentlichen Rechts | Keine Rückmeldung |

Darüber hinaus wurden folgende Stellen angehört:
Amprion GmbH
Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA)
Deutsche Telekom Technik GmbH
E.ON SE
Ericsson GmbH
GASCADE Gastransport GmbH
GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
Netze BW GmbH
Netze-Gesellschaft Südwest mbH, c/o Erdgas Südwest GmbH
PLEdoc GmbH
Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH
terranets bw GmbH
TransnetBW GmbH
Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH
Westnetz GmbH
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Landesverband Baden-Württemberg
Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein
Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg e.V.
Deutscher Alpenverein, Landesverband Baden-Württemberg e. V.
Schwäbischer Albverein e. V.
Naturschutzverbände

## II. Rechtliche Würdigung

### 1. Formell

Gemäß § 18b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i.V.m. § 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) kann an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn,

- Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und

- mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und

- nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 entsprechen muss.

Diese - formellen - Voraussetzungen liegen vor.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 entsprechen muss, ist nicht vorgeschrieben. Insbesondere war eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen. Nach der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 5 UVPG kam das Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner Screeningentscheidung vom 05.11.2024 zu der Einschätzung, dass von der Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Rechte anderer sind nicht beeinträchtigt. Sonstige Betroffenheiten liegen nicht vor.

Mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt sind, ist das Benehmen hergestellt worden.

## 2. Materiell

Dem Antrag konnte bei einer Gesamtwürdigung auch in materieller Hinsicht entsprochen werden.

### 2.1 Erforderlichkeit, Planungsziele

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis. Erforderlich ist eine Eisenbahnplanung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn

also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen vor.

### 2.1.1 Fachplanerische Zielkonformität

Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG dient das Allgemeine Eisenbahngesetz u.a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Die geplanten Maßnahmen sind generell geeignet, diese Ziele zu verfolgen. Die Maßnahmen soll als Vorbereitung dienen, um durch weitere Bauvorhaben das direkte Umfeld des Bf. Bruchsal einschließlich der Zugänglichkeiten zu den Bahnsteigen erheblich zu steigern.

### 2.1.2 Erforderlichkeit

Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, ein attraktives Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen.

## 2.2 Zwingendes materielles Recht

Das Vorhaben verletzt keine zwingenden materiell rechtlichen Rechtssätze.

### 2.2.1 Naturschutzrecht

Die Abbrucharbeiten von Gleis 7 erstrecken sich größtenteils auf bereits vorhandenen Verkehrsflächen. Der Vorhabenbereich ist geprägt durch intensive verkehrliche Nutzung und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft bereits vorbelastet. Eine nachhaltige Betroffenheit besonderer Schutzgebiete ist nicht gegeben. Umweltrelevante Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft als auch für das Schutzgut Landschaft sind nicht zu erwarten. Eingriffe in bauliche Denkmäler finden nicht statt. Da die Mauereidechse auf Gleisanlagen im Oberrheingraben weit verbreitet ist, wird vorsorglich davon ausgegangen, dass sie auch auf der betreffenden Fläche vorkommt. Die gesamten Rückbauarbeiten werden von einem Reptilienexperten begleitet. Bereits vor Beginn der Arbeiten wird der Bereich des zu kürzenden Gleises begangen. Gegebenenfalls vorhandene Reptilien werden eingefangen werden und schonend in vorhandene Habitate, in denen kein Eingriff stattfindet, verbracht.
Die höhere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe hat der Erteilung einer Ausnahme gemäß **§ 4 Abs. 3 Nr. 2 BArtSchV vom Verbot des § 4 Abs. 1 Nr. 1 BArtSchG** für den Abfang von **Eidechsen** mittels **Schlinge** zugestimmt.

Die Methodik ist fachgerecht von entsprechend geschultem Personal auszuführen. Die hier vorhabensrelevante **Mauereidechse** (*Podarcis muralis*) ist im Anhang IV der Richtlinie EG 2013/17 (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) gelistet. Somit ist sie als **besonders geschützte Art** (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 b, aa BNatSchG) und darüber hinaus auch als **streng geschützte Art** (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 b BNatSchG) eingestuft.

Nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BArtSchV ist es verboten, in folgender Weise wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten und der nicht besonders geschützten Wirbeltierarten, die nicht dem Jagd- oder Fischereirecht unterliegen, nachzustellen, sie anzulocken, zu fangen oder zu töten:
1. mit **Schlingen**, Netzen, **Fallen**, Haken, Leim und sonstigen Klebstoffen.
Nach § 4 Abs. 1 Satz 2 gilt dies, außer beim Vogelfang, für Netze und **Fallen** nur, wenn mit ihnen Tiere in größeren Mengen oder **wahllos gefangen** oder getötet werden können. Somit wird beim Schlingenfang gegen das genannte Verbot verstoßen.

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann gem. § 4 Abs. 3 Nr. 2 BArtSchV im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des Absatzes 1 zulassen, soweit dies zum **Schutz der heimischen Tier- und Pflanzenwelt** erforderlich ist, der Bestand und die Verbreitung der betreffenden Population oder Art dadurch nicht nachteilig beeinflusst wird und sonstige Belange des Artenschutzes, insbesondere Artikel 9 Abs. 1 der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 20 vom 26.1.2010, S. 7) und Artikel 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates nicht entgegenstehen.

Die Ausnahmevoraussetzungen liegen vor. Der Abfang dient dem Schutz der Eidechsen. Der Schlingenfang ist für Eidechsen eine anerkannte schonende Fangmethode. Zumutbare Alternativen sind nicht ersichtlich und eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist nicht zu befürchten.

Die Ausnahmezulassung steht sodann im Ermessen der Behörde. Es sind keine Gründe ersichtlich, weshalb von diesem Ermessen zwingend in negativer Weise Gebrauch gemacht werden sollte.

Die Arbeiten am Gleis beginnen erst, wenn der Reptilienexperte die Freigabe dazu erteilt, nachdem sämtliche Tiere auf die oben genannte Weise vom Eingriffsbereich entfernt wurden. Die Entnahme des Gleisstückes sowie des Schottermaterials erfolgen weiterhin unter der Aufsicht des Reptilienexperten. Dabei wird das

abgetrennte Gleisstück entsprechend vorsichtig aus dem Schotter gehoben. Die weitere Entnahme von Oberbaumaterial erfolgt unter Aufsicht des Reptilienexperten schichtweise und mit manuellen Methoden, so dass eine Tötung oder Verletzung der Tiere auszuschließen ist. Er wird die gesamten genannten Arbeiten begleiten und in einem Bericht dokumentieren. Durch die Ausführung der Arbeiten wird keine erhebliche Störung der lokalen Population der Mauereidechse beziehungsweise keine Verschlechterung des Erhaltungszustands derselben eintreten.

Gegen die geplante Maßnahme bestehen seitens der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe keine Bedenken. Allerdings sind folgende Anmerkungen zu berücksichtigen:
Das Plangebiet ist als bedeutsamer Lebensraum für Reptilien eingestuft, wobei eine Eignung zur Überwinterung wahrscheinlich ist. In der vorliegenden Planung ist nicht konkret angegeben, zu welcher Jahreszeit die Rückbauarbeiten stattfinden sollen (Ziff. 8 des Erläuterungsberichts). Während der Winterruhe ist eine Störung der dann nicht mehr mobilen Tiere untersagt, daher ist die mögliche Zeit des Eingriffs in den Schotterkörper auf die Aktivitätsphase der Reptilien zu beschränken.

Mit E-Mail vom 16.09.2025 wurden der Planfeststellungsbehörde die Erläuterungen des Umweltplaners zugesandt, aus welchen hervorgeht, wie das erneute Einwandern der abgesammelten Tiere sowie Tiere aus unmittelbar angrenzenden Habitaten ins Baufeld verhindert werden soll.
Die Reptilien werden in einem größeren Umgriff um die Eingriffsfläche abgefangen, um zu gewährleisten, dass während der kurzen Bauzeit keine Tiere aus den benachbarten Flächen nachwandern. Die Abfangfläche ist somit wesentlich größer als der Eingriffsbereich. Baufeld und Umgebung werden ständig von Reptilienexperten kontrolliert. Auftretende Tiere werden gefangen und in größerer Entfernung ausgesetzt, so dass eine Rückwanderung innerhalb der kurzen Bauzeit auszuschließen ist. Die Vergrämungswirkung durch die Bautätigkeit ist zusätzlich zu berücksichtigen.
Zu den Reviergrößen der Mauereidechse gibt es aus der Forschung eine größere Zahl dokumentierter Flächenbedarfe, welche untereinander kongruent und insgesamt plausibel erscheinen. Die Distanzen zwischen Abfangfläche und den Flächen, in denen die Tiere ausgesetzt werden, orientieren sich an diesen Daten, aus Sicherheitsgründen wird man diese deutlich überschreiten.

### 2.2.2 Immissionsschutz

2.2.2.1 Baubedingte Lärmimmissionen
Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar, soweit es baubedingte Schallimmissionen betrifft.
Der Vorhabenbereich ist durch intensive verkehrliche Nutzung mit deutlichen Lärmemissionen vorbelastet. Dazu trägt insbesondere die Zugbelastung dieses Gleises bei. Eine schalltechnische Baulärmuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an den maßgebenden Immissionsorten eingehalten werden, siehe hierzu auch Anlage 9.

2.2.2.2 Erschütterungsbedingte Immissionen
Umfang und Art der Baustelle sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen lassen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten. Für die notwendigen Verdichtungsarbeiten werden aufgrund der linienhaften Ausprägung und des Umfangs in den betreffenden Gewerken lediglich übliche Geräte kleinerer Leistung eingesetzt. Sonstige schwingungs- oder erschütterungsrelevante Arbeitsvorgänge sind im Zuge der Abbrucharbeiten nicht vorgesehen, siehe hierzu auch Anlage 10.

### 2.2.3 Abfallwirtschaft, Altlasten

Gegen die Planung bestehen aus abfallrechtlicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken. In den Unterlagen zum geplanten Vorhaben sind keine konkreten Angaben zum Anfall von Abfällen enthalten.
Im Rahmen der Beantragung eines konkreten Bauvorhabens ist gem. § 3 Abs. 3 und 4 des Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetzes dem Landratsamt Karlsruhe -Amt für Umwelt und Arbeitsschutz- ein Abfallverwertungskonzept für Bodenaushub ab einem Anfall von 500 Kubikmeter vorzulegen. Die Vorlage eines Abfallverwertungskonzepts ist auch erforderlich, soweit der (Teil-) Abbruch bestehender Anlagen (Gebäude, Straßen, Wege, Parkplätze etc.) im Rahmen der verfahrenspflichtigen Baumaßnahme erfolgt und hierbei Abfälle anfallen.
Ein erforderliches Abfallverwertungskonzept ist auch im Rahmen von z. B. Planfeststellungsverfahren anderer Verfahrensführer vorzulegen. Das Abfallverwertungskonzept ist dem Verfahrensführer grundsätzlich **vor** der Entscheidung vorzulegen und der unteren Abfallrechtsbehörde zur Kenntnis zu geben. Die Vorlage eines erforderlichen Abfallverwertungskonzeptes kann auch

**nach** der Entscheidung erfolgen, wenn die Pflicht "zur Vorlage vor Beginn der Baumaßnahmen" in die Entscheidung als Auflage mit aufgenommen wird.

Da kein Bodenaushub von mehr als 500 m³ anfällt, sondern lediglich 80 m³, siehe Anlage 07-2, wurde auf ein Abfallverwertungskonzept verzichtet. Im Zuge der Ausführungsplanung ist für die anfallenden Aushubmengen ein Konzept zu erstellen und der Genehmigungsbehörde vorzulegen und der unteren Abfallrechtsbehörde zur Kenntnis zu geben.

### 2.2.4 Straßenrecht, Verkehr

Aufgabenträger für den SPNV ist grundsätzlich das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr (VM) sowie durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Das Land bestellt die Grundleistungen / den Landesstandard für die Verkehre. Darüber hinaus werden zusätzliche Leistungen – die über den Landesstandard hinausgehen - wie eine Taktverdichtung und/oder Verstärkerfahrten durch den Landkreis Karlsruhe in freiwilliger Aufgabenträgerschaft übernommen und finanziert.
Die AVG-Stadtbahnlinie S31 / 32 verkehrt aktuell im alternierenden 20 Min / 40 Min – Takt auf der Strecke Menzingen / Odenheim – Bruchsal – Karlsruhe. Jede 3. Zugfahrt beginnt bzw. endet auf diesem Stumpfgleis 7. Die S31 / 32 und übernimmt die Bedienung aller Haltepunkte in den Kraichgau nach Odenheim bzw. Menzingen, und wird zu Zeiten des Schüler- und Berufsverkehrs mit zusätzlichen Fahrten verdichtet.
Aufgrund der Stellungnahme des Landratsamts Karlsruhe, Amt für Mobilität und Beteiligungen – Sachgebiet ÖPNV vom 04.08.2025, wurden die Planunterlagen durch einen Blaueintrag vom 11.09.2025 seitens des VHT auf Seite 4 des Erläuterungsberichts, Ziff. 2, ergänzt. Die Aufgabenträgerschaft wurde klargestellt.

Es ist geplant, dass die Verkehre der Linien S31 und S32 zukünftig und auch während der Bauarbeiten in vergleichbarem Maß weitergeführt werden können oder alternativ während der Bau-Maßnahme Ersatzverkehre in entsprechendem Umfang eingesetzt werden.

## 2.3 Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die berührten Belange

gegeneinander und untereinander abzuwägen. Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem Eingriffe in Natur und Landschaft, sowie Lärmbelastungen durch Baulärm.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich minimiert. Dies gilt vor allem im Hinblick auf mögliche artenschutzrechtliche Konflikte in Bezug auf Mauereidechsen. Im Hinblick auf Lärmimmissionen werden entsprechende Maßnahmen getroffen, um einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen herbeizuführen. Bereits bei den Erwägungen, ob ggf. Lärmauswirkungen dem Vorhaben zwingend entgegenstehen, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechtigte, im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin. Durch die Planung und die verfügten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegengestellt werden müsste.

## C. Gebühr

Für diese Plangenehmigung wird gemäß §§ 1 bis 7 LGebG i. V. m. § 1 GebVO VM und Nr. 11.1.7 GebVerz VM eine Gebühr erhoben, die die AVG - Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH - als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG). Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

## D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim erhoben werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

Gez. Britta Koch
Karlsruhe, den 18.09.2025
Regierungspräsidium Karlsruhe