

Planfeststellungsbeschluss

Barrierefreier Ausbau Bf Bauerbach

Karlsruhe, den 15.06.2021

Az.: 17-3826.1-AVG 2/98



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	6
I.	Feststellung des Plans	6
II.	Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	7
III.	Nebenbestimmungen	8
1.	Eisenbahntechnik	8
2.	Immissionsschutz	9
2.1.	Allgemeines	9
2.2.	Baulärm	9
2.3.	Erschütterungen	11
2.4.	Luft	12
3.	Boden	12
4.	Brandschutz/ Rettungsdienst/ Sicherheit	12
5.	Denkmalschutz/ Denkmalpflege	12
6.	Natur-/ Umweltschutz	12
7.	Stadt Bretten	13
8.	Kampfmittelbeseitigung	14
9.	Leitungsträger	14
10.	Vorbehalt	14
IV.	Zusagen	14
1.	Eisenbahntechnik	14
2.	Leitungsträger	16
V.	Hinweise	16
1.	Geologie	16
2.	Arbeitsschutz	16
3.	Eisenbahntechnik	17
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge	17
VII.	Gebührenentscheidung	17
B.	Begründender Teil	18
I.	Sachverhalt	18
1.	Vorhaben	18
1.1.	Ausgangslage/ Bestehende Situation	18
1.2.	Geplanter Zustand	19
2.	Durchführung der Baumaßnahme	20
2.1.	Bauzeit und Bauablauf	20

2.2. Baukosten	21
3. Verfahrensablauf.....	21
3.1. Screening-Entscheidung.....	21
3.2. Einleitung und Durchführung des Verfahrens	21
3.3. Planänderungen.....	26
II. Umweltverträglichkeit.....	26
1. Schutzgut Mensch	27
1.1. Baubedingte Wirkungen.....	27
1.1.1. Schall.....	28
1.1.2. Erschütterungen.....	31
1.2. Anlagebedingte Wirkungen	31
1.3. Betriebsbedingte Wirkungen	32
2. Landschaft und Artenschutz.....	32
2.1. Gesetzlich geschützte Gebiete	33
2.2. Schutzgut Geologie und Boden	33
2.3. Schutzgut Wasser.....	34
2.4. Schutzgut Klima/Luft.....	34
2.5. Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	34
3. Sonstige Schutzgüter	38
III. Rechtliche Würdigung.....	39
1. Formell	39
2. Materiell	39
2.1. Planrechtfertigung.....	39
2.1.1. Fachplanerische Zielkonformität	40
2.1.2. Erforderlichkeit.....	42
2.1.3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit	42
2.2. Raumbezogene Gesamtplanung	42
2.3. Zwingendes Recht	42
2.3.1. Naturschutzrecht.....	42
2.3.2. Immissionsschutzrecht.....	45
2.3.2.1.1. Lärm in der Bauphase	45
2.3.2.2. Erschütterungen und sekundärer Luftschall.....	48
2.3.2.3. Luftschadstoffe	48
2.3.3. Abfall- und Bodenschutzrecht.....	48
2.3.4. Sonstiges zwingendes Recht	49
2.4. Abwägung	50
2.4.1. Planungsalternativen	50
2.4.2. Immissionsschutz	50

2.4.3.	(Sonstiges) Umweltrecht	51
2.4.4.	Barrierefreiheit	51
2.4.5.	Kampfmittel	53
2.4.6.	Brandschutz	53
2.4.7.	Eisenbahntechnik	54
2.4.8.	Eigentum	54
2.4.9.	Sonstiges	55
2.5.	Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	55
2.5.1.	Stadt Bretten	55
2.5.2.	Landratsamt Karlsruhe – Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement	56
2.5.3.	Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Naturschutzbehörde	56
2.5.4.	Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz – untere Wasserbehörde/ untere Bodenschutzbehörde	57
2.6.	Stellungnahmen von Leitungsträgern	58
2.6.1.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Mannheim	58
2.6.2.	TelemaxX Telekommunikation GmbH	58
2.6.3.	Netze BW	58
2.6.4.	Netze-Gesellschaft Südwest mbH	59
2.7.	Einwendungen privater Personen	59
3.	Gesamtbetrachtung	59
C.	Gebühr	61
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	61
Anhang	Abkürzungsverzeichnis	62

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt aufgrund der §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie der §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) für den „barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bauerbach“ wird festgestellt.

Alle Anordnungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

2. Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Anlage	Blatt/ Seite(n)	Bezeichnung	Datum	Maßstab	Deck blatt
1	1-10	Erläuterungsbericht	16.01.2020	-	
2	1-12	Bautechnische Beschreibung	16.01.2020	-	
3		Übersichtspläne		-	
3.1	1	Übersichtskarte	16.01.2020	1:25.000	
3.2	1	Übersichtslageplan	16.01.2020	-	
4	1	Lageplan Bestand mit Leitungen (nur nachrichtlich)	16.01.2020	1:500	
5	1	Lageplan Entwurf	16.01.2020	1:500	
6	1	Querprofile	16.01.2020	1:50	
7	1-3	Bauwerksverzeichnis	16.01.2020	-	

8		Grunderwerb		-	
8.1	1-3	Grunderwerbsverzeichnis	16.01.2020	-	
8.2	1	Grunderwerbsplan	16.01.2020	1:500	
9		Landschafts- pflegerischer Fachbeitrag			X
9	1-14	Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Anlagen 1 (Bestands- und Konfliktplan) und Anlage 2 (Maßnahmenplan)	September 2020	1:500	X
9.2	1-9	Artenschutzrechtliche Prüfung (nur nachrichtlich)	Januar 2020	-	
10	1-26 Anlage 1 bis 5	Schalltechnische Untersuchung Baulärm (nur nachrichtlich)	05.11.2019		
11	1-14, Anlage 1 bis 7	Baugrundgutachten (nur nachrichtlich)	14.11.2019	-	
12	1-4	Screeningentscheidung (nur nachrichtlich)		-	

II. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

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

III. Nebenbestimmungen

1. Eisenbahntechnik

- 1.1. Die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften für Bahnanlagen und Fahrzeuge, insbesondere das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) sind zu beachten. Soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthalten, ist das Regelwerk nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE-Regelwerk) zu beachten sowie die allgemein anerkannten Regeln der Technik. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.
- 1.2. Mindestens 14 Tage vor Inbetriebnahme der geänderten/ neu errichteten Anlage ist dies durch den Eisenbahnbetriebsleiter durch eine Anzeige nach § 7 f Abs. 3 AEG der Landeseisenbahnaufsicht mitzuteilen.
- 1.3. Bei Planung und Durchführung von Erdarbeiten sowie dem Bau von Erdbauwerken, Durchlässen, Hinterfüllungen, Entwässerungen usw. ist die Ril 836 der DB Netz AG zu beachten. Verdichtungsnachweise sind zu fertigen und aufzubewahren. Eine ausreichende Tragfähigkeit des Baugrundes ist nachzuweisen.
- 1.4. Für über Gleise führende Reisendenzugänge ist eine Risikobetrachtung nach VDV – Schrift 756 zu fertigen und der LEA vorzulegen. Bei der Ausgestaltung und Sicherung von Gleisübergängen ist die Ril 413 der DB Netz AG „Reisendensicherung auf höhengleichen Übergängen betrieblich planen“ hinzuziehen und anzuwenden.
- 1.5. Bei der Planung und Verlegung von Leitungen sind die NE-Wasserkreuzungsrichtlinien, soweit nicht geregelt, die Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien DB AG/BGW (Richtlinien 2000) zu beachten und anzuwenden.
- 1.6. Bahnsteigbeleuchtungen sind nach DIN EN 12464-2 oder Ril 813.05 der DB S&S AG auszulegen. Die Beleuchtungswerte sind vor der Inbetriebnahme durch eine Messung nachzuweisen.
- 1.7. 50 Hz-Anlagen im Einflussbereich der Oberleitungen sind nach DIN EN 50122-1 (VDE 0155 Teil 3) oder Ril 954.0107A01 der DB Energie GmbH auszuführen bzw. umzurüsten. Zwischen Bauwerken und Oberleitungsanlagen sind die elektrischen Mindestabstände nach DIN EN 50119 einzuhalten.

- 1.8. Die Anlagen sind durch den Eisenbahnbetriebsleiter oder einem von ihm benannten Abnahmeprüfer abzunehmen. Die Abnahme ist zu dokumentieren.

2. **Immissionsschutz**

2.1. **Allgemeines**

- 2.1.1. Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- 2.1.2. Spätestens zwei Wochen vor Beginn der Bautätigkeiten ist gegenüber den Anwohnern, der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen – im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter – für etwaige Beanstandungen oder Fragen zu benennen.
- 2.1.3. Die Vorhabenträgerin hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen und Lärmbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Diese Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Dazu sind auch ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen. Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde.
- 2.1.4. Schalltechnisch günstigere Bauverfahren (z.B. Zangenbagger anstelle Meißelbagger) sind konventionellen Verfahren vorzuziehen; der Auftragnehmer hat bei der Auswahl schalltechnisch günstiger Verfahren konstruktiv mitzuwirken.
- 2.1.5. Laute ortsfeste Schallquellen sind so weit als möglich vor schützenswerter Bebauung anzuordnen oder alternativ durch geeignete Maßnahmen (z.B. Baucontainer, mobile LS-Wände, etc.) akustisch abzuschirmen.

2.2. **Baulärm**

- 2.2.1. Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) – Beilage zum Bundesanzeiger Nr.160 vom 01.09.1970 – beachtet wird.

Bauarbeiten dürfen nur im Tageszeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) stattfinden.

2.2.2. Generell sind geräuscharme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen. Die für die Bauausführung beauftragten Firmen sind hierzu durch die Vorhabenträgerin vertraglich zu verpflichten.

2.2.3. Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten unter Lärmschutzgesichtspunkten zu optimieren. Stationäre geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

Soweit Maschinen und Geräte eingesetzt werden, die dem Anwendungsbereich der 32. BImSchV unterliegen, ist diese zu beachten.

2.2.4. Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen ist die schalltechnische Baulärmprognose rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten fortzuschreiben. Die Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Faktoren anzupassen.

Die Prognose ist auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde, der Immissionsschutzbehörde und den Anwohnern vorzulegen.

2.2.5. Gemäß Lärmprognose ermittelte Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten – soweit mit verhältnismäßigem Aufwand möglich – durch Einplanung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten und/oder temporären Abschirmmaßnahmen zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

2.2.6. Abbrucharbeiten sind möglichst mit lärmarmen Verfahren, d.h. unter Vermeidung des Einsatzes von Meißelbaggern und vergleichbaren Verfahren durchzuführen, soweit nicht zwingende Gründe deren Einsatz erfordern.

2.2.7. Während der lärmintensiven Bauarbeiten (Arbeiten, bei denen mit Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist) sind die Lärmimmissionen aus dem Baubetrieb mittels messtechnischer Untersuchungen durch den Immissionsschutzbeauftragten unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm zu überwachen. Abweichend von der AVV Baulärm ist es dabei ausreichend, die Messung am Emissionsort bzw. an geeigneten Referenzpunkten durchzuführen und auf Verlangen den Lärm an den jeweiligen Immissionsorten rechnerisch zu ermitteln.

Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der unteren Immissionsschutzbehörde sind im Einzelfall weitere Messungen durchzuführen.

Die einzelnen lärmintensiven Schritte der Baudurchführung sind für jeden Tag der Bautätigkeit in einem Baustellentagebuch unter Angabe der Uhrzeit zu verzeichnen.

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen den Betroffenen in geeigneter Form zur Kenntnis zu geben.

- 2.2.8. Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin den betroffenen Eigentümern (oder sonst dinglich Berechtigten) von zu Wohnzwecken dienenden Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu zahlen.

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer aufgrund der Baustelle zulässigen Mietminderung (§§ 535, 536 BGB). Sofern der Eigentümer (oder sonst dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nicht nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nicht in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht des Eigentümers). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven zulässigen Mietminderung, die sich aus dem ortsüblichen Mietwert berechnet.

Bei der Entschädigungszahlung an den Eigentümer (oder sonst dinglich Berechtigten) ist ein etwaiger Zumutbarkeitsabschlag in Abzug zu bringen (Rechtsgedanke des § 906 Abs.2 S.2 BGB).

Kommt keine Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Betroffenen über die Entschädigung zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die zuständige Enteignungsbehörde vorbehalten.

2.3. **Erschütterungen**

- 2.3.1. Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.
- 2.3.2. Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten.

- 2.3.3. Während der Durchführung schwingungsanregender Bautätigkeiten hat die Vorhabenträgerin auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und -3 sicherzustellen.

2.4. Luft

Es ist sicherzustellen, dass im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

3. Boden

Falls bei der Durchführung von Bodenarbeiten geruchliche und/oder optische Auffälligkeiten bemerkt werden, die auf Bodenverunreinigungen hinweisen, ist das Wasserrechtsamt beim Landratsamt Karlsruhe umgehend zu verständigen und in die weiteren Maßnahmen einzubinden.

4. Brandschutz/ Rettungsdienst/ Sicherheit

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (z.B. Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind rechtzeitig mit den Brandschutzdienststellen abzustimmen und dem Rettungsdienst mitzuteilen.

5. Denkmalschutz/ Denkmalpflege

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesamt der Denkmalpflege mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und das Landesamt für Denkmalpflege es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

6. Natur-/ Umweltschutz

- 6.1. Gehölzrodungen und Rückschnittarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutzeit bzw. im Winterhalbjahr (01. Oktober bis 28. Februar) durchgeführt werden.
- 6.2. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vom Januar 2020 vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen (Anlage 9 zum Planfeststellungsantrag) sind entsprechend umzusetzen.

6.3. Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen wird während aller Bauarbeiten auf den Schutz des Bodens und des Grundwassers gegenüber dem Eintrag gefährlicher Stoffe geachtet.

6.4. In Bezug auf die Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde

- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs.1 Satz 1 Nr.1 bis 8, Satz 2 und Abs.2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln;

wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW: <http://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34> verwiesen. Die Vorhabenträgerin registriert sich für die Webanwendung und kann über ihren Zugang die Daten ihrer Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;

- nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihr in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben;
- zum Ende eines jeden Jahres einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig dem Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe zu übermitteln. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, von der Vorhabenträgerin aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

7. **Stadt Bretten**

Alle Arbeiten sind rechtzeitig mit dem Stadtbauamt der Stadt Bretten abzustimmen.

8. Kampfmittelbeseitigung

Die durch die Luftbildauswertung vom 02.09.2019 ermittelten Verdachtsflächen im Bereich des Vorhabens sind im Rahmen der Bauausführung als vorbereitende Maßnahme auf eventuell vorhandene Kampfmittel zu untersuchen und bei Funden freizuräumen.

9. Leitungsträger

9.1. Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen um insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden.
Dazu gehört insbesondere:

- eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung sowie
- die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungsträgern.

9.2. Während der gesamten Baumaßnahme sind die Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH zu sichern. Der Bestand und Betrieb der Telekommunikationsanlagen ist zu gewährleisten. Zugang zu den Telekommunikationsanlagen ist jederzeit zu gewährleisten. Die bauausführende Firma hat vor Beginn der Baumaßnahme entsprechende Informationen einzuholen.

10. Vorbehalt

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

IV. Zusagen

Die Vorhabenträgerin hat folgende Zusagen gemacht. Die Zusagen, die die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens gemacht hat, sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Weitergehende Nebenbestimmungen bleiben unberührt.

1. Eisenbahntechnik

1.1. Zur Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung werden während der Umbauarbeiten die erforderlichen Maßnahmen gegen Gefahren aus dem Eisenbahn- sowie aus dem Baubetrieb durch den verantwortlichen Eisenbahnbetriebsleiter bzw. durch den verantwortlichen Bauleiter,

festgelegt und eingeleitet. Die Arbeiten werden im Schutze einer Betra durchgeführt.

- 1.2. Bauwerksteile und/oder Baubehelfe werden – soweit sie im Druckbereich der Eisenbahn liegen, konstruktiv so ausgebildet, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten, u.a. auch unter Beachtung des Abschnittes 6, der DIN EN 1991-2, jederzeit standhalten. Die aus oberbautechnischer und statischer Sicht relevanten Ausführungsunterlagen werden der LEA durch einen vom EBA zugelassenen Prüfer/Sachverständigen in geprüfter Form mit Kopie des Prüfberichts vorgelegt. In die Ausführungspläne werden sämtliche eisenbahntechnisch relevanten Bemaßungen, Hinweise und Angaben aufgenommen. Erforderlichenfalls werden Querschnitte angefertigt. Bei der Verwendung von Fertigteilen wird eine Typenstatik bzw. eine Zulassung derer bei der LEA vorgelegt.
- 1.3. Bei der Montage der geplanten festen Einbauten wird § 13 Abs.2 EBO beachtet.
- 1.4. Bei der Ausführung der Gehwege bzw. Gehwege mit erhöhter Längsneigung nach DIN 18040-3 Kap. 4.3 wird die Steigung maximal 6 % betragen. Zwischenpodeste sind im Abstand von maximal 10 m vorzusehen. Die Vorgaben der DIN werden beachtet und ausgeführt.

Sofern statt Gehwegen bzw. Gehwegen mit erhöhter Längsneigung Rampen vorgesehen werden, wird die Steigung bei der Ausführung der Rampen nach DIN 18040-122010-10 „Barrierefreies Bauen“ maximal 6% und die Abschnittslänge maximal 6 m betragen – hierbei werden waagrechte Podeste von 1,50 m Länge zwischen den Abschnitten vorgesehen. Die Rampe wird beidseitig mit 10 cm hohen Radabweisern versehen. Die Vorgaben der DIN werden beachtet und ausgeführt.

- 1.5. Die Kopfzugangsrampen der Bahnsteige werden mindestens 2,50 m von der Gleisachse abgerückt. Die auf den Bahnsteigen weiterverlaufende Leitstreifen werden in diesem Abstand weitergeführt. Hinsichtlich der Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum wird die DIN 32984 angewandt.
- 1.6. Die Abmessungen der Bahnsteigparameter für Abstand und Höhe werden aus der Soll-Lage des Gleises genommen. Die Gleislage wird vor Beginn der Bauarbeiten entsprechend geprüft bzw. gerichtet und gestopft. Sofern dies nicht erfolgt, werden die Maße aus den Gleisvermarkungsplänen/Bestandsplänen herangezogen und die Gleise werden im Zuge der nächsten Instandhaltungsmaßnahme angepasst.
- 1.7. Die Oberflächenentwässerung der Bahnsteigplatte/-fläche wird vom Gleiskörper weggeführt.
- 1.8. Die Abmessungen der Bahnsteigparameter für Abstand und Höhe werden aus der Soll-Lage des Gleises genommen. Die Gleislage wird vor Beginn der Bauarbeiten entsprechend geprüft bzw. gerichtet und gestopft. Sofern dies nicht erfolgt, werden die Maße aus den

Gleisvermarkungsplänen/Bestandsplänen herangezogen und die Gleise werden im Zuge der nächsten Instandhaltungsmaßnahme angepasst.

2. **Leitungsträger**

- 2.1. Sämtliche Leitungsträger im betroffenen Vorhabenbereich werden auch in die weitere Planung zur Bauausführung einbezogen und gegebenenfalls erforderliche Folgemaßnahmen werden berücksichtigt.
- 2.2. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass rechtzeitig vor Baubeginn eine Detailplanung hinsichtlich des neuen Kanalanschlusses der Bahnsteigentwässerung der Stadt Bretten zur Freigabe vorgelegt wird.
- 2.3. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass vorhandene Erdgasleitungen, welche den Maßnahmenbereich tangieren, in den weiteren Leitungsphasen berücksichtigt werden und dass die Netze- Gesellschaft Südwest mbH rechtzeitig in die Planung mit einbezogen wird.
- 2.4. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die Leitungen der TelemaxX Telekommunikations-GmbH für den Bauzeitraum gesichert werden und die TelemaxX Telekommunikations-GmbH vor Baubeginn informiert wird.
- 2.5. Erdkabel der Netze BW GmbH, die den Maßnahmenbereich tangieren, werden in den weiteren Leitungsphasen berücksichtigt und die Netze BW GmbH wird rechtzeitig in die Planung einbezogen.

V. Hinweise

1. **Geologie**

Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk entnommen oder unter <http://maps.lgrb-bw.de/> abgerufen werden, eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten der Homepage des LRGB (<http://www.lgrb-bw.de>) entnommen werden.

Es wird zudem auf das Geotop-Kataster hingewiesen, welches im Internet unter der Adresse <http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope> (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann.

2. **Arbeitsschutz**

Bei der Planung und Realisierung von Eisenbahnanlagen sind für deren Gestaltung neben den staatlichen Vorschriften das geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen) insbesondere die

Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72 zu berücksichtigen.

3. **Eisenbahntechnik**

Die allgemein anerkannten Regeln der Technik können u.a. in DIN-Vorschriften, VDV-Vorschriften, VDE-Vorschriften, VDI-Richtlinien und in den EiTbS enthalten sein.

Eine Abnahme durch die Landeseisenbahnaufsicht erfolgt nicht; eine Nutzungsgenehmigung wird nicht erteilt. Der sichere Bau und der sichere Betrieb der Eisenbahn obliegen gemäß § 4 Abs.3 AEG dem Eisenbahnunternehmer.

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde bzw. sie nicht ohnehin im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben.

VII. Gebührenentscheidung

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 des Landesgebührengesetzes (LGebG) i.V.m. § 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums über die Festsetzung der Gebührensätze für öffentliche Leistungen der staatlichen Behörden für den Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums (Gebührenverordnung Verkehrsministerium – GebVO VM) und Nr. 11.3.9 des zugehörigen Gebührenverzeichnisses (GebVerz VM) eine Gebühr erhoben, die die AVG als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs.1 Nr.1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

B. Begründender Teil

I. Sachverhalt

1. Vorhaben

1.1. Ausgangslage/ Bestehende Situation

Die an der von der Deutschen Bahn AG (DB AG) gepachtete Strecke 4201 Grötzingen – Eppingen vorhandene Station „Bahnhof Bauerbach“ soll barrierefrei ausgebaut werden.

Antragstellerin und Vorhabenträgerin ist die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), in deren Infrastrukturverantwortung die Station „Bahnhof Bauerbach“ liegt.

Der Bahnhof Bauerbach liegt an der Strecke 94201 Grötzingen – Eppingen bei Bahn-km 24,9+80 im Landkreis Karlsruhe und auf Gemarkung der Stadt Bretten.

Der Streckenabschnitt zwischen Grötzingen und Eppingen ist nicht Teil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TENP). Auf diesem Streckenabschnitt verkehrt die AVG-Stadtbahnlinie S4 im 20 Minuten Takt und übernimmt hier die Bedienung aller Haltepunkte. Dieser Grundtakt wird zu Zeiten des Schüler- und Berufsverkehrs mit zusätzlichen Fahrten verdichtet.

Zum Einsatz kommen Fahrzeuge vom Typ ET 450 (Zweissystem-Stadtbahn) GT8-100D/2-SM mit Einstiegs- und Fußbodenhöhen von 0,55 m über SO (Mittelflurfahrzeuge) sowohl GT8-100C/2S mit Fußbodenhöhen von 1,00 m über SO und Einstiegshöhen von 0,37 m über SO (Hochflurfahrzeuge).

Die Pachtstrecke 94201 ist im Bereich des bestehenden Bahnhofs Bauerbach mit den beiden durchgehenden Hauptgleisen mit einem Gleisabstand von 4,50 m ausgebaut und elektrifiziert. Der Streckenabschnitt ist gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) als Hauptbahn klassifiziert und wird gemäß Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der Österreichischen Bundesbahn oder der DB Netz bzw. Deutschen Bahn (VzG) in Fahrtrichtung Grötzingen (Gleis 1) mit 90 km/h und in Fahrtrichtung Eppingen (Gleis 2) mit max. 80 km/h befahren, die Spurweite beträgt 1435 mm. Die Längsneigung der Gleis-Soll-Lage variiert im Bahnsteigbereich zwischen 0,4 ‰ und ca. 1,4 ‰.

Die Bahnsteige befinden sich jeweils im geraden Gleis ohne Überhöhung. Der Bahnhof Bauerbach liegt niveaugleich zur Umgebung und wird im Westen flankiert vom Kapellenweg.

Bei Bahn-km 25,0+52 befindet sich ein technisch mit Signal und Akustik gesicherter Reisendenüberweg zur Erschließung von Bahnsteig Richtung Eppingen (Bahnsteig 2).

Im Planungsbereich befinden sich insgesamt acht Oberleitungsmasten sowie bis Bahn-km 25,0+59 links der Bahn ein bestehender Kabelkanal. Bei ca. Bahn-km 25,0+59 queren die Kabel/Leitungen die Bahntrasse und führen rechts der Bahn weiter. Im Planungsbereich befinden sich zwei Kabel-Gleisquerungen bei ca. Bahn-km 24,9+93 und 25,0+62. Die Kabel sind im Bereich des Bahnsteiges jeweils im Kabelkanal an der Bahnsteighinterkante geführt. Ebenfalls rechts der Bahn befindet sich ein vorhandenes Streckenfernmeldekabel, welches erdverlegt, aber auch abschnittsweise in einer Leerrohrtrasse geführt ist. Die Strecke ist mittels PZB-90 gesichert. Im Bereich der Personenverkehrsanlage sind keine Überleitverbindungen und keine Lärmschutzwände vorhanden.

Der Haltepunkt besteht aus zwei Außenbahnsteigen mit einer Bahnsteighöhe von 0,38 m über Schienenoberkante. Die Außenbahnsteige sind gepflastert und verfügen über eine Markierung des Gefahrenbereichs und sind – wie auch die Zuwegungen – nicht mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Der Haltepunkt verfügt auf der Westseite über ausgewiesene P+R- (ohne Behindertenstellplätze) und B+R- Stellplätze. Beide Bahnsteige werden mit Mastleuchten an der Hinterkante des Bahnsteigs beleuchtet an denen Lautsprecher angebracht sind-

Bahnsteig 1:

Der Bahnsteig Richtung Grötzingen (Bahnsteig 1) hat eine Länge von ca. 120 m und eine befestigte Breite von ca. 2,50 m. Der Zugang auf den Bahnsteig ist an mindestens drei Stellen stufenfrei möglich. Des Weiteren führt eine Zuwegung mit Längsneigung < 6 % zum Reisendenüberweg. Die Bahnsteighinterkante wird größtenteils durch einen Grünstreifen begrenzt.

Der Bahnsteig ist ausgestattet mit einem Wetterschutzhaus mit Sitzgelegenheit und Fahrkartenautomat, Vitrine mit Fahrplanaushang, DFI, Abfallbehälter, Beschallungsanlage, Analoguhr, Beleuchtung sowie einem Streugutbehälter.

Bahnsteig 2:

Der Bahnsteig Richtung Eppingen (Bahnsteig 2) hat eine Länge von ca. 120 m und eine befestigte Breite von 2,50 m. Der Zugang auf den Bahnsteig ist stufenfrei über den Reisendenüberweg möglich. Die Bahnsteighinterkante wird größtenteils durch einen Grünstreifen begrenzt.

Der Bahnsteig ist ausgestattet mit einem Wetterschutzhaus mit Sitzgelegenheit, Vitrine mit Fahrplanaushang, DFI, Abfallbehälter, Beschallungsanlage, Analoguhr und Beleuchtung.

1.2. Geplanter Zustand

Die Planung sieht vor, die vorhandenen Außenbahnsteige auf einer Länge von insgesamt 120 m (bzw. 115 m) auf die Bahnsteighöhe von 0,55 m anzuheben um einen barrierefreien Zu- und Ausstieg zu ermöglichen. Die Bahnsteige erhalten einen Belag aus Betonpflaster und werden mit Blindenleit- und

Begleitstreifen versehen. Die Blindenleitstreifen dienen gleichzeitig als Kennzeichnung des Gefahrenbereiches.

Der Haltepunkt wird mit einem Wegeleitsystem, zwei Wetterschutzhäusern mit Sitzgelegenheiten, zwei dynamischen Fahrgastinformationen (bereits vorhanden, Uhrzeit integriert), Abfall- und Streugutbehälter, Fahrkartenautomat (bereits vorhanden), Fahrplan- und Infovitrien, Beleuchtung der Bahnsteige und Zuwegungen geplant. Weiter wird die Anordnung von Bodenindikatoren gemäß DIN 32984, mit taktilen und farbig kontrastierenden Leitstreifen geplant um blinde und sehbehinderte Menschen bei der Orientierung zu unterstützen.

Das auf Bahnsteig 1 (Fahrtrichtung Grötzingen) anfallende Oberflächenwasser soll über die Querneigung in eine Kastenrinne an der Bahnsteighinterkante geführt und dort mittels Sammelleitung und Stichkanal in den Entwässerungskanal der Kapellenstraße eingeleitet werden.

Das auf Bahnsteig 2 anfallende Oberflächenwasser soll über die Querneigung – wie bereits im Bestand – in eine Entwässerungsmulde hinter der Bahnsteigkante der Verdunstung/Versickerung zugeführt werden. Der begrünzte Oberboden soll als 30 cm starke Schicht ausgeführt werden.

Der vorhandene Kabelkanal wird durch einen Neubau ersetzt und an das Bahnsteigniveau angepasst.

In der vorhandenen P+R Anlage wird ein Behindertenparkplatz vorgesehen. Die vorhandene B+R Anlage soll unverändert bleiben.

Für den Anschluss der Beleuchtung an das EVU-Netz soll im Bahnsteigbereich ein neues Schachtleerrohrsystem in Bahnsteigmitte aufgebaut werden. Für den Anschluss der Stromversorgung und die Unterbringung der Steuerungs- und Überwachungstechnik des Haltepunkts sind entsprechende Verteilerschränke vorgesehen.

Der vorhandene Reisendenüberweg soll mit einer Reisendensicherungsanlage mit Schranke nachgerüstet werden.

Änderungen an der Fahrleitungsanlage werden im Rahmen der Maßnahme nicht vorgenommen.

2. **Durchführung der Baumaßnahme**

2.1. **Bauzeit und Bauablauf**

Die Gesamtbauzeit für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs beträgt ca. 3 Monate. Die wesentlichen Arbeiten der Baumaßnahme sollen im Rahmen einer 6-wöchigen Vollsperrung der Strecke im Zeitbereich der Sommerferien in Baden-Württemberg durchgeführt werden.

Als Baustelleneinrichtungsflächen dienen westlich der Gleisanlage ein Teil des vorhandenen Parkplatzes (ca. 90 m²) und östlich der Gleise eine bereits asphaltierte Fläche als BE-Fläche (ca. 460 m²).

Die bestehenden Bahnsteige und Bahnsteigkanten werden inkl. Fundamente auf gesamter Länge zurückgebaut. Der Neubau der Bahnsteige erfolgt mittels Bahnsteigkantenformsteinen, die auf Fertigteildfundamente aufgesetzt und an die SOLL-Gleislage ausgerichtet werden. Die Bahnsteighinterkanten werden mit in Magerbeton versetzten Tiefbordsteinen ausgebildet. Die Bahnsteige erhalten einen Belag aus Betonpflaster und werden mit Blindenleit- und Begleitstreifen versehen.

Während der Bauzeit wird auf der westlichen Seite der Gleise auf einer Länge von 80 m ein 2,50 m breiter Bahnsteig angelegt. Der Zugang erfolgt von dem vorhandenen Parkplatz aus. Nach Bauende wird der befestigte Bahnsteig einschließlich Zugang wieder rückgebaut.

2.2. **Baukosten**

Die geschätzten Baukosten des Vorhabens betragen 1,79 Mio. €. Für das Vorhaben wird ein entsprechend den einschlägigen formalen und inhaltlichen Voraussetzungen erstellter Antrag auf Förderung nach dem Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gestellt. Die Vorhabenträgerin wird zudem einen weiteren Fördermittelantrag nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) stellen.

3. **Verfahrensablauf**

3.1. **Screening-Entscheidung**

Die Vorhabenträgerin beantragte mit Schreiben vom 19.12.2019 die Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalls („Screening“) gemäß § 5 Abs.1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Das Regierungspräsidium Karlsruhe kam in seiner Entscheidung vom 14.04.2020 (Aktenzeichen 17-3826.1-AVG 2/98) zu der Feststellung, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht, da von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

3.2. **Einleitung und Durchführung des Verfahrens**

Mit Schreiben vom 02.06.2020 beantragte die Vorhabenträgerin beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17 – Recht, Planfeststellung, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses nach den § 18 ff. AEG iVm §§ 72 ff. VwVfG für die Baumaßnahme „Barrierefreier Ausbau Bf Bauerbach“.

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 13.07.2020 bis einschließlich 12.08.2020 im Technischen Rathaus der Stadt Bretten, Hermann-Beuttenmüller-Straße 6, 75015 Bretten im Zimmer-Nr. 303 zur Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurde im Amtsblatt der Stadt Bretten am 01.07.2020 in ortsüblicher Form bekannt gemacht.

Parallel dazu sind die Planfeststellungsunterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe www.rp-karlsruhe.de unter dem Beteiligungsportal, Rubrik Verkehr/Infrastruktur – Aktuelle Planfeststellungsverfahren zugänglich gemacht worden.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan bis einschließlich 26.08.2020 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Schlossplatz 1-3, 76131 Karlsruhe oder beim Technischen Rathaus der Stadt Bretten erhoben werden konnten und dass später eingehende Einwendungen ausgeschlossen sind. Nichtortsansässige Betroffene waren nicht bekannt.

Gegenstand der Auslegung war ein DIN A4-Ordner mit den darin aufgenommenen Anlagen 1 bis 12:

- Erläuterungsbericht
- Bautechnische Beschreibung
- Übersichtspläne
- Lageplan Bestand mit Leitungen
- Lageplan Entwurf
- Querprofile
- Bauwerksverzeichnis
- Grunderwerbsverzeichnis mit Grunderwerbsplan
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag
- Schalltechnische Untersuchungen zum Baulärm
- Baugrundgutachten
- Screeningentscheidung

Die vom Bund oder Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen), sind gemäß § 49 Abs.2 NatSchG durch Übersendung der Planunterlagen im Verfahren beteiligt worden.

Nach dem Ende der Offenlage hatten Betroffene wie auch die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen bis zum 26.08.2020 Gelegenheit, Einwendungen gegen den Plan zu erheben bzw. Stellung zu nehmen.

Außerdem hat die Planfeststellungsbehörde die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange), zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet.

Insgesamt wurden folgende Stellen beteiligt:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
1	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e.V.	Keine Rückmeldung
2	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg	Keine Rückmeldung
3	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	Keine Rückmeldung
4	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Keine Belange betroffen (15.07.2020)
5	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	Keine Rückmeldung
6	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Südwest	Keine Belange betroffen (12.08.2020)
7	Deutsche Telekom Technik GmbH	Stellungnahme durch Deutsche Telekom Technik GmbH, TI Niederlassung Südwest PTI 31 (27.07.2020)
8	Deutsche Telekom Technik GmbH, TI Niederlassung Südwest PTI 31	Stellungnahme (27.07.2020)
9	Deutscher Alpenverein (DAV), Landesverband Baden-Württemberg e.V.	Keine Rückmeldung
10	Stadt Bretten	Stellungnahme (25.08.2020)
11	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)	Keine Anmerkungen oder Einwände (05.08.2020)
12	LAG – SELBSTHILFE Baden-Württemberg e.V.	Keine Rückmeldung
13	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	Keine Bedenken oder Anregungen (05.08.2020)
14	Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Baden-Württemberg	Stellungnahme (13.08.2020)
15	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V. (LFVBW)	Keine Rückmeldung

16	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V. (LJV)	Keine Rückmeldung
17	Landesnatschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)	Keine Rückmeldung
18	Landratsamt Karlsruhe	Stellungnahme (24.08.2020)
19	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Keine Einwände (20.08.2020)
20	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Landesverband Baden-Württemberg	Keine Rückmeldung
21	Polizeipräsidium Karlsruhe	Keine Bedenken oder weitere Anregungen (22.07.2020)
22	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16; Sachgebiet c – Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	Stellungnahme (20.08.2020)
23	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 –Straßenwesen und Verkehr –	Keine Bedenken (17.07.2020)
24	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 – Naturschutz Recht	Keine Betroffenheit, Verweis auf untere Naturschutzbehörde (29.07.2020)
25	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	Keine Belange betroffen (16.07.2020)
26	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	Stellungnahme (24.08.2020)
27	Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege	Keine Betroffenheit (10.09.2020)
28	Regierungspräsidium Stuttgart, Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg	Stellungnahme (20.07.2020)
29	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Keine Rückmeldung
30	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (SDW)	Keine Rückmeldung
31	Schwäbischer Albverein e.V. (SAV)	Keine Rückmeldung
32	Schwarzwaldverein e.V. (SWV) – Referat Naturschutz	Keine Rückmeldung
33	Stadtwerke Bretten GmbH	Keine Rückmeldung

34	Unfallversicherung Bund und Bahn	Keine Bedenken oder Anregungen (24.07.2020)
35	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Karlsruhe	Keine Einwendungen (28.07.2020)
36	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft	Keine Rückmeldung
37	Verwaltungsgemeinschaft Bretten – Gondelsheim	Keine Rückmeldung
38	Zweckverband Abwasserverband Weißach und Oberes Saalbachtal	Keine Einwände (15.07.2020)
39	Unitymedia BW GmbH/ Vodafone NRW GmbH	Stellungnahme (16.07.2020)
40	TelemaxX Telekommunikation GmbH	Stellungnahme (30.07.2020)
41	Netze BW GmbH	Stellungnahme (26.08.2020)
42	Netze-Gesellschaft Südwest mbH	Stellungnahme (23.07.2020)
43	Erdgas Südwest GmbH	Keine Rückmeldung

Im Rahmen der Offenlage und Einwendungsfrist wurden keine privaten Einwendungen erhoben.

Ein Erörterungstermin wurde nicht durchgeführt, da kein weiterer Klärungsbedarf bestand.

Die Planfeststellungsbehörde hat dazu an folgende Stellen mit Schreiben vom 16.11.2020 die Rückäußerung des Vorhabenträgers zu ihren Stellungnahmen übersandt und um Mitteilung gebeten, ob durch die Anmerkung der Vorhabenträgerin ihren Anliegen Genüge getan sei oder ob weiterer Klärungsbedarf bestehe:

- Netze Gesellschaft Südwest mbH
- TelemaxX Telekommunikation GmbH
- Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Netze BW GmbH
- Landratsamt Karlsruhe

Mit Ausnahme der Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg und dem Landratsamt Karlsruhe meldeten diese Stellen keinen weiteren Klärungsbedarf. Die Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg hat inhaltlich nochmals zum Verfahren Stellung genommen. Die untere Naturschutzbehörde hat inhaltlich ebenfalls nochmals zum Verfahren Stellung genommen.

3.3. Planänderungen

Hinsichtlich der eingereichten und offengelegten Unterlagen wurden folgende Änderungen der Unterlagen eingereicht:

- Anlage 9 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag wurde auf Seite 5 unter Punkt 2.2 „Schutzgebiete, Biotope“ nach einem Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde dahingehend ergänzt, dass sich auf der westlichen Seite des Gleises eine Wiesenfläche befindet, bei der es sich um eine FFH-Mähwiese handelt.
- Anlage 9 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag wurde auf Seite 8 unter Punkt 3.1 „Baubedingte Eingriffe“ nach einem Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde dahingehend ergänzt, dass vor dem Bau des Bahnsteigs ein Biotopschutzzaun zum Schutz der angrenzenden FFH-Mähwiese errichtet wird und dass der Schutzzaun während der gesamten Baumaßnahme errichtet bleibt, so dass die Beeinträchtigungen unterbleiben.
- Anlage 9 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag wurde auf Seite 13 unter Punkt 5 V 2 „Landschaftspflegerische Maßnahmen - Vermeidungsmaßnahmen“ nach einem Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde dahingehend ergänzt, dass auch zum Schutz der FFH-Mähwiese Biotopschutzzäune aufgestellt werden.
- Anlage 1 zu Anlage 9 Bestands- und Konfliktplan wurde nach einem Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde um die FFH-Mähewiese (MW-Nummer 6500021546110996) ergänzt.
- Anlage 2 zu Anlage 9 Maßnahmenplan wurde nach einem Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde um die Vermeidungsmaßnahme V 2 (Aufstellen von Biotopschutzzäunen) FFH-Mähewiese (MW-Nummer 6500021546110996) ergänzt.

II. Umweltverträglichkeit

Die Vorhabenträgerin beantragte mit Schreiben vom 19.12.2019 die Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalls („Screening“) gemäß § 5 Abs.1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Das Regierungspräsidium Karlsruhe kam in seiner Entscheidung vom 14.04.2020 (Aktenzeichen 17-3826.1-AVG 2/98) zu der Feststellung, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht, da von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind (vgl. auch Abschnitt B.I.3.1).

Maßgeblich für diese Entscheidung war insbesondere, dass der Vorhabensbereich durch den bestehenden Haltepunkt, die vorhandenen Verkehrsflächen und die intensive verkehrliche Nutzung vorgeprägt ist. Bei den für den Bahnsteigausbau benötigten Flächen handelt es sich größtenteils um bestehende und versiegelte

Bahnsteigflächen.

Das Vorhaben befindet sich außerhalb von Wasserschutz- und Überschwemmungsgebieten sowie abseits von Oberflächengewässern Natur- und Landschafts- und sonstige Schutzgebiete sind ebenfalls nicht betroffen. Eine Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden, Wasser sowie Natur und Landschaft ist demnach nicht zu befürchten.

Baubedingt werden im Rahmen des provisorischen Bahnsteigs einschließlich des Zugangs insgesamt 220 m² Wiesenflächen befestigt, die nach Bauende wieder rückgebaut werden. Hierbei erfolgt eine Bodenlockerung und Einsaat der Flächen mit Landschaftsrasen aus gebietsheimischen Saatgut. Weiter wird eine Fläche von ca. 66 m² befestigt sowie ein Baum gerodet. Zusätzlich ist für die neuen Bankette und Böschungen entlang des Bahnsteigs 1 die Rodung von 60 m² Gehölzen erforderlich. Für Bahnsteig 2 wird eine Rodung von ca. 260 m² Feldgehölzen vorgenommen. Die Fläche von ca. 260 m² Feldgehölzen befindet sich in einem nach § 33 NatSchG geschützten Biotop (Nr. 169182150308) „Feldgehölze und Hecken an der Bahnlinie nördlich Bauerbach“.

Als Ausgleich für die zu rodenden Gehölze sind Neupflanzungen auf einer Fläche von 360 m² geplant.

Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung zu den Schallimmissionen sind während der Bautätigkeit an mehreren Gebäuden Überschreitungen der Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu erwarten. Etwaigen Konflikten aufgrund des mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Baulärms kann jedoch durch die Beachtung lärmindernder Vorschriften und entsprechender Auflagen Rechnung getragen werden.

Insgesamt wurden von der Vorhabenträgerin – obwohl für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht- unter anderem folgende Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt:

- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag
- Artenschutzrechtliche Prüfung
- Schalltechnische Untersuchung zur Baulärmbelastung im Zuge des barrierefreien Ausbaus des Bf Bauerbach

Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin ein Baugrundgutachten vorgelegt.

Insoweit ergibt sich im Wesentlichen Folgendes:

1. **Schutzgut Mensch**

1.1. **Baubedingte Wirkungen**

In der Bauphase wird das von der Maßnahme betroffene Wohn- und Arbeitsumfeld durch Baubetrieb, Lärm und Staubentwicklung beeinträchtigt. Bezüglich Erschütterungen lassen Umfang und Art der Baustelle sowie die für

den Einsatz notwendigen Baumaschinen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der Realisierung erwarten.

1.1.1. **Schall**

Um die aus der Bautätigkeit resultierenden Schallimmissionen beurteilen zu können, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (vgl. Anlage 10 zum Planfeststellungsantrag).

Hierzu wurde eine erste Prognoseberechnung auf Basis der Kenntnisse zum geplanten Bauablauf durchgeführt.

Unter Verweis auf die Rechtsprechung des BVerwG (Beschluss vom 10.07.2012 – 7 A 11.11) hält es der Gutachter für sachgerecht, unter Berücksichtigung der aus dem Schienenverkehr der Linie S4 Grötzingen – Eppingen resultierenden schalltechnischen Vorbelastung, einen angehobenen Immissionsrichtwert festzulegen und hierbei die Vorbelastung als neuen Immissionsrichtwert anzusehen, falls eine Überschreitung der AVV Baulärm vorliegen würde.

Die Planfeststellungsbehörde hält das Gutachten insgesamt für nachvollziehbar und plausibel. Dem Vorschlag des Gutachters, den Immissionsrichtwert der AVV Baulärm anzuheben, folgt die Planfeststellungsbehörde demgegenüber nicht. Maßgeblich dafür sind im Wesentlichen folgende Überlegungen:

- der verbleibende Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung der Immissionsrichtwerte im Anwendungsbereich der AVV Baulärm ist eng;
- dass Abweichen vom Immissionsrichtwert nach oben dann in Frage kommen, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall geringer bemessen werden kann, bedeutet nicht, dass in diesem Fall umgekehrt eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde besteht, von dieser „Korrektur“ Gebrauch zu machen. Vielmehr ist in diesem Fall ein Ermessen der Behörde eröffnet;
- im Einwirkungsbereich der Baustelle muss eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden sein, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt;
- eine Berücksichtigung der Vorbelastung setzt voraus, dass im Hinblick auf die Frage, ob die Gesamtbelastung der Geräuschimmissionen aus verschiedenen Lärmquellen die Grenze der Gesundheitsgefährdung übersteigt, sämtliche im konkreten Fall maßgebliche Lärmquellen, nicht nur der Verkehrslärm, zu ermitteln und bewerten sind.

Die Planfeststellungsbehörde misst nicht zuletzt vor dem Hintergrund eines gestiegenen Lärmbewusstseins und der vielfältigen Lärmquellen, die dem natürlichen Ruhebedürfnis des menschlichen Organismus in teilweise nicht unbeachtlicher Weise entgegenstehen, dem Interesse von weiteren Lärmbeeinträchtigungen verschont zu bleiben, maßgebliche Bedeutung zu.

Eine Berücksichtigung der Lärmvorbelastung kommt deshalb nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde von vorneherein nicht in Betracht, wenn

- bereits die Vorbelastung die Schwelle der Gesundheitsgefährdung übersteigt,
- zwar die Vorbelastung die Schwelle der Gesundheitsgefährdung noch nicht, aber der Summenpegel von Vorbelastung und Baustellenlärm die Schwelle der Gesundheitsgefährdung übersteigt.

Die Schwelle der Grundrechtsrelevanz liegt dabei nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, ungeachtet möglicher Schwierigkeiten bei der Summenbildung, bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Im Übrigen kommt eine Berücksichtigung der Lärmvorbelastung grundsätzlich nur in Betracht, wenn andernfalls eine unzumutbare Härte für den Vorhabenträger zu besorgen wäre. Die Darlegungslast für das Vorliegen einer solchen unzumutbaren Härte liegt beim Vorhabenträger.

Vor diesem Hintergrund besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung zur – schutzmindernden – Berücksichtigung von Vorbelastungen.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden insgesamt fünf maßgebende Hauptbautätigkeiten betrachtet:

- Hauptbautätigkeit 1: Vorbereitung (Grünschnitt)

Der Arbeitsablauf „Vorbereitung (Grünschnitt)“ beinhaltet:

Grünschnitt in geringem Umfang mittels Einsatz von Motorsägen,

Abfuhr Grünschnitt, für die die Verwendung eines Lkw vorgesehen ist.

Hierbei ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 15,9 dB(A) zu rechnen.

- Hauptbautätigkeit 2: Abbrucharbeiten

Der Arbeitsablauf „Abbrucharbeiten“ umfasst:

den Abbruch Bahnsteigkante und Fundamente mittels Meißelbagger,

die Verladung des Abbruchs mittels Zweiwegebagger,

Abfuhr des Abbruchs, für die die Verwendung eines Lkw vorgesehen ist.

Hierbei ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 25,9 dB(A) zu rechnen.

- Hauptbautätigkeit 3: Neubau Fundamente

Der Arbeitsablauf „Neubau Fundamente“ umfasst zwei Tätigkeitsabschnitte.

Tätigkeitsabschnitt 3.1 umfasst:

die Zufuhr der Kies-/Ausgleichsschicht für die die Verwendung eines Lkw vorgesehen ist,

das Abschütten der Kies-/Ausgleichsschicht für das die Verwendung eines Lkw vorgesehen ist,

Einbringen der Kies-/Ausgleichsschicht mittels eines Zweiwegbaggers,

Verdichten der Kies-/Ausgleichsschicht mittels eines Plattenrüttlers.

Hierbei ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 20,9 dB(A) zu rechnen.

Tätigkeitsabschnitt 3.2. umfasst:

die Zufuhr von Beton/Fundamente, für die die Verwendung eines Lkw vorgesehen ist,

Verladung des Betons in Baggerschaufel mittels Betonmischer,

Einbringen Beton mittels Zweiwegbagger,

Fundamente setzen mittels Zweiwegbagger.

Hierbei ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 15,9 dB(A) zu rechnen.

- Hauptbautätigkeit 4: Setzen Bahnsteigkante

Der Arbeitsablauf „Setzen Bahnsteigkante“ umfasst:

Zufuhr Beton/Bahnsteigkante Lkw

Verladung des Betons in Baggerschaufel mittels Betonmischer

Einbringung Beton mittels Zweiwegbagger

Bahnsteigkante setzen mittels Zweiwegbagger

Hierbei ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 15,9 dB(A) zu rechnen.

- Hauptbautätigkeit 5: Fertigstellung Bahnsteige

Der Arbeitsablauf „Fertigstellung Bahnsteige“ umfasst zwei Tätigkeitsabschnitte.

Tätigkeitsabschnitt 5.1 umfasst:

die Zufuhr des Materials, für die die Verwendung eines Lkw vorgesehen ist,

das Abschütten des Füllmaterials, für das die Verwendung eines Lkw vorgesehen ist,

Einbringen des Füllmaterials mittels eines Zweiwegebaggers,

Verdichten des Füllmaterials mittels eines Plattenrüttlers.

Hierbei ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 17,9 dB(A) zu rechnen.

Tätigkeitsabschnitt 5.2. umfasst:

die Zufuhr von Material, für die die Verwendung eines Lkw vorgesehen ist,

Platten entladen und verfahren mittels Zweiwegebagger,

Platten schneiden/einpassen mittels Trennschleifer,

Platten einrütteln mittels Plattenrüttler.

Hierbei ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 23,9 dB(A) zu rechnen.

Die Baustelle soll ausschließlich im Tagzeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) betrieben werden.

Unter Berücksichtigung verschiedener vom Gutachter vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen werden die Lärmeinwirkungen im Ergebnis als zumutbar angesehen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf das Schallgutachten verwiesen.

1.1.2. **Erschütterungen**

Beeinträchtigungen durch baubedingte Erschütterungen werden nicht aufgezeigt.

1.2. **Anlagebedingte Wirkungen**

Wesentliche anlagebedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

1.3. **Betriebsbedingte Wirkungen**

Wesentliche betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

2. **Landschaft und Artenschutz**

Die sich im Hinblick auf die Schutzgüter des Bodens und des Wassers, des Klimas der Pflanzen/Biotope und Tiere ergebenden Umweltauswirkungen wurden im Rahmen eines Landschaftspflegerischen Fachbeitrags (Anlage 9 zum Planfeststellungsantrag) untersucht.

Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag (Anlage 9 zum Planfeststellungsantrag) enthält die gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG erforderlichen Angaben zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft.

Die Umsetzung der geplanten baulichen Maßnahme ist mit Eingriffen in den Naturhaushalt (§ 14 Abs.1 BNatSchG) verbunden. Durch das Vorhaben sind die Schutzgüter Pflanzen, besonders geschützte Gebiete und Boden betroffen. Hierzu wurden die einzelnen Auswirkungen des Bauvorhabens einzelfallbezogen in ihrer Wirkdimension auf Art, Intensität und Dauer untersucht und beurteilt.

Im unmittelbaren Planungsbereich sind keine naturschutzfachlichen Schutzgebietsausweisungen, wie Natura 2000-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete und Naturdenkmale vorhanden.

Zu beiden Seiten der Gleise befindet sich das gemäß § 33 NatSchG geschützte Biotop „*Feldgehölze und Hecken an der Bahnlinie nördlich Bauerbach*“ mit der Biotop-Nr.: 169182150308. Durch Überbauung bzw. Neuprofilierung der Böschung kommt es zu einem Verlust von 260 m² dieser nach § 33 BNatSchG geschützten Gehölzfläche.

Südlich des Planungsgebietes liegt das Landschaftsschutzgebiet „*Streuobstwiesen zwischen Bauerbach und Flehingen*“ mit der Schutzgebiets-Nr.: 2.15.066. Auf der westlichen Seite der Gleise befindet sich eine Wiesenfläche, bei der es sich um eine FFH-Mähwiese mit der MW-Nummer 6500021546110996 handelt. Zu beiden Seiten der Gleise befindet sich das Biotop „*Feldgehölze und Hecken an der Bahnlinie nördlich Bauerbach*“ mit der Biotop-Nr.: 169182150308. Im weiteren Planungsbereich befinden sich die Biotope „*Hohlweg östlich Bauerbach, Gewann am Flehinger Weg*“ mit der Biotop-Nr.: 169182150312, „*Hecken im Gewann Hinter der Ölmühle, östlich Bauerbach*“ mit der Biotop-Nr.: 169182150313, „*Hohlweg und Gecke östlich Bauerbach, Gewann Innerer Hieberg*“ mit der Biotop-Nr.: 169182150314, „*Wildobst-Hecken, östlich Bauerbach, Gewann Innerer Hieberg*“ mit der Biotop-Nr.: 169182150329, „*Auwaldstreifen am Bauerbach südöstlich der Ortschaft Bauerbach*“ mit der Biotop-Nr.: 169182150316.

Das Untersuchungsgebiet gehört zum Naturraum „Kraichgau“ in der Großlandschaft „Neckar- und Tauber-Gäuplatten“.

2.1. Gesetzlich geschützte Gebiete

Am Ende des Bahnsteigs 2 wird durch Neuprofilierung der Böschung randlich in die vorhandenen Gehölze des Biotops „*Feldgehölze und Hecken an der Bahnlinie nördlich Bauerbach*“ in einer Flächengröße von 260 m² eingegriffen. Durch die vorgesehene Wiederbepflanzung der neu entstehenden Böschung sowie einer zusätzlichen Gehölzpflanzung auf einer angrenzenden, zu entsiegelnden Fläche wird ein gleichartiger Ausgleich geschaffen.

Auf der westlichen Seite der Gleise befindet sich eine Wiesenfläche bei der es sich um eine FFH-Mähwiese mit der MW-Nummer 6500021546110996 handelt. Die Wiesenfläche hat eine Größe von 1.115 m². Die Wiese ist mäßig artenreiche, der Bestand wird mit C bewertet. Um baubedingte Beeinträchtigungen der angrenzenden FFH-Mähwiese zu vermeiden, wird vor dem Bau des Bahnsteiges ein Biotopschutzzaun zum Schutz der Wiese errichtet, so dass die Mähwiese während der Bauzeit nicht in Anspruch genommen wird und Beeinträchtigungen unterbleiben. Nach Beendigung der Baumaßnahme wird der Schutzzaun wieder abgebaut.

2.2. Schutzgut Geologie und Boden

Das Planungsgebiet des Schutzguts Boden umfasst die Flächen, auf denen bauliche Veränderungen geplant sind. Die Böden im Planungsgebiet sind anthropogen verändert und weitgehend vollständig versiegelt.

Die Gleisanlagen sowie die Bahnsteige des Bahnhofs Bauerbach liegen im Bereich von anthropogenen Ablagerungen. Hier sind die natürlichen Bodenverhältnisse bereits verändert. Es liegen befestigte, verdichtete Böden bzw. aufgefüllte Schotterkörper und Nebenflächen vor. Durch die anthropogenen Bodenveränderungen sind wichtige Regelungsgrößen des Bodenwasser- und Grundwasserhaushaltes bereits beeinträchtigt bzw. zerstört.

Insgesamt werden zum großen Teil bereits befestigte Flächen der vorhandenen Bahnsteige in Anspruch genommen. Baubedingt werden durch den Bau des provisorischen Bahnsteigs einschließlich des Zugangs insgesamt 220 m² Boden vorübergehend befestigt. Anlagebedingt werden im Bereich der Bahnsteigenden sowie durch den Neubau der Rampe am Bahnsteig 1 bisher unbefestigte Böden in einer Größe von 66 m² befestigt. Weiter wird die Rodung eines Baumes für die Anlage von Bankett und Böschung und die Rodung von 60 m² Gehölzen erforderlich. Am Ende des Bahnsteigs 2 erfolgt durch die Neuprofilierung der Böschung zudem die Rodung von ca. 260 m² Gehölzen. Für die Neuanlage von Banketten und Böschungen werden 352 m² benötigt.

Anfallender Bodenaushub und Bauschutt werden soweit möglich einer Wiederverwendung zugeführt. Anfallendes Bodenmaterial wird untersucht und unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und der Empfehlungen der umwelttechnischen Handlungsempfehlungen (IBES) entsorgt.

Mögliche baubedingte Schadstoffeinträge können durch den Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen und die Beachtung der einschlägigen Schutzvorschriften vermindert bzw. vermieden werden. Vermehrte

betriebsbedingte Schadstoffeinträge durch den Betrieb, die Pflege und Unterhaltung des neuen Haltepunkts sind nicht zu erwarten.

Nach Bauende werden die befestigten Flächen des provisorischen Bahnsteigs wieder rückgebaut, es erfolgt eine Bodenlockerung und Einsaat der Flächen mit Landschaftsrasen aus gebietsheimischen Saatgut. Die BE-Flächen erfolgen ausschließlich auf bereits befestigten Böden. Insgesamt verbleiben baubedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Durch Neuanspflanzung östlich der Gleise (gesamt ca. 360 m²) wird ein Ausgleich für die im Rahmen des barrierefreien Ausbaus zu rodenden Gehölze geschaffen. Die Beeinträchtigungen können somit ausgeglichen werden.

Ein Ausgleich ist somit im Ergebnis möglich.

2.3. **Schutzgut Wasser**

Natürliche, hydrogeologische Verhältnisse liegen im Bahnhofsbereich nicht vor. Das auf den Bahnsteigen anfallende Oberflächenwasser wird über Querneigungen in einer Kastenrinne an der Bahnsteighinterkante geführt. Am Bahnsteig 1 soll es von dort mittels Sammelleitung und Stichkanal in den Entwässerungskanal der Kapellenstraße eingeleitet werden. Am Bahnsteig 2 wird das anfallende Oberflächenwasser wie bereits im Bestand in eine Entwässerungsmulde zugeführt.

Bei Einhaltung der entsprechenden Sicherheitsstandards sind keine Beeinträchtigungen bezüglich des Schutzgutes Wasser/ Grundwasser zu erwarten.

2.4. **Schutzgut Klima/Luft**

Der Vorhabenbereich weist keine besonderen klimatischen Funktionen auf.

Anlagebedingt sind keine erheblichen Auswirkungen auf Luft und Klima zu erwarten. Die Entfernung eines Baumes sowie die Rodung von Gehölzen hat keine erheblichen klimatischen Auswirkungen.

Während der Bauphase werden Emissionen durch den Betrieb von LKW, Baumaschinen und Baustellenfahrzeugen die Luft belasten. Diese Beeinträchtigungen sind aber von zeitlich begrenzter Dauer und lokal eng begrenzt, Sie können durch den Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen gemindert werden. Zusätzliche betriebsbedingte Emissionen treten nicht auf.

Erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Klima/Luft sind nicht zu erwarten.

2.5. **Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Westlich des Bahnsteigs 1 befindet sich im nördlichen Teil eine Wiesenfläche. Im mittleren und südlichen Teil wachsen Gehölze und einzelne Bäume. Vorkommende

Arten sind Flieder, Forsythie, Hasel, Rosen, Cotoneaster mit einzelnen Bäumen wie Ahorn, Kirsche oder Birke.

Entlang des Bahnsteiges 2 befindet sich eine größere asphaltierte Fläche an die sich eine höhere Dammschüttung anschließt. Auf dieser sind im kleinräumigen Wechsel Gehölze und Magerrasen miteinander verzahnt. Es wachsen Robinien, Walnuss, Ahorn oder Obstbäume sowie Sträucher wie Hartriegel, Liguster und Pfaffenkäppchen oder Brombeere. Richtung Norden grenzt an den vorhandenen Bahnsteig ein Wiesenstreifen an.

Eine gewisse Bedeutung für die Tierwelt haben die bahnbegleitenden Gehölze. In Verbindung mit den Gleisanlagen stellen sie ein lineares Element der Biotopvernetzung dar.

Die Maßnahme bewirkt jedoch keine erhebliche Zerstörung, Beeinträchtigung oder Veränderung von Lebensräumen sowie zusätzliche Trennwirkungen oder Verinselung von Lebensräumen.

Um die Auswirkungen der Maßnahmen beurteilen zu können, wurden der Bahnhof Bauerbach und die direkt angrenzenden Flächen im Rahmen von vier artenschutzrechtlichen Ortsbegehungen untersucht. Danach stellt sich die Situation wie folgt dar:

Habitatbäume:

Die Bäume und Sträucher auf den Dammböschungen entlang des Bahnhofes wurden nach mehrjährig nutzbaren Nestern, Höhlungen, Spechtlöchern und Spaltquartieren hin abgesucht und das Angebot an Fäulnishöhlen bzw. Alt- und Totholz gesichtet. Artenschutzrelevante Strukturen wie Höhlungen, Spechtlöcher, Risse, Spalten, stärkeres Totholz oder Morschungen waren nicht vorhanden.

Vögel:

Im nahen Umfeld des Planungsbereichs wurden Vogelarten wie Amsel, Blaumeise, Elster, Sperling, Tauben, Mönchsgrasmücke, Kohlmeise und Rabenkrähe gesichtet. Es handelt sich hierbei um ein typisches Artenspektrum, das dem der Hecken und Siedlungen zugeordnet werden kann und um häufige und anspruchsarme synanthrope Vogelarten.

Insgesamt ist aufgrund der Störungsintensität davon auszugehen, dass vor allem häufige, anspruchslose und ungefährdete synanthrope Singvogelarten in den Gehölzen Nahrung suchen. Eine Betroffenheit von Vogelarten mit hervorgehobener naturschutzfachlicher Bedeutung, von streng geschützten Vogelarten und Vogelarten der „Roten Liste der Brutvogelarten Baden-Württembergs“ kann ausgeschlossen werden. Auch im angrenzenden Umfeld ist wegen der anthropogenen Störungen nicht mit störungsempfindlichen Arten zu rechnen.

Im Bereich der Eingriffsflächen wurden keine mehrjährig nutzbaren Nester, keine (genutzten) Höhlen oder Spechtlöcher gesichtet bzw. konnten nicht nachgewiesen werden.

Das Eintreten des Störungstatbestandes iSd § 44 Abs.1 Nr.2 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Bei allgemein häufigen Vogelarten haben die lokalen Populationen naturgemäß Ausdehnungen, die es ihnen ermöglichen, Störungen einzelner Brutreviere zu verkraften, ohne dass die Population als Ganzes destabilisiert wird.

Fledermäuse:

Bezüglich Fledermäuse kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass der Bahnhof mit den vorhandenen Strukturen allenfalls als nicht essentielles Jagdhabitat von Fledermäusen genutzt wird, da kein Quartierangebot in Form von Höhlen, Spalten oder Gebäuden vorhanden ist. Die an den Bahnsteig angrenzenden Gehölze bieten kein besonderes Potenzial an Tagesverstecken für spaltenbewohnende Fledermausarten. Leitlinien für Fledermausflugrouten sind durch die relativ kleine Eingriffsfläche nicht tangiert. Eine Fernwirkung durch den barrierefreien Ausbau des Bahnhofes mit relevanten Auswirkungen auf Fledermausvorkommen in der Umgebung oder auf lichtempfindliche Arten ist nicht zu erwarten.

Reptilien:

Es konnte zunächst nicht ausgeschlossen werden, dass im Vorhabenbereich Reptilien wie Mauer- oder Zauneidechsen und die Schlingnatter, die auf trocken-warme Standorte angewiesen sind, vorkommen. Bei den Begehungen konnten jedoch keine Nachweise erbracht werden. Daher kann das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, selbst wenn vereinzelt Tiere auftreten sollten, ausgeschlossen werden, da die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG werden nicht erfüllt.

Schmetterlinge:

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit für streng geschützte Schmetterlingsarten des Anhangs IV der FFH-RL kann ausgeschlossen werden. Vorkommen der beiden Tagfalter Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling können aufgrund der ökologischen Ansprüche der Arten ebenfalls ausgeschlossen werden. Es fehlen geeignete Wiesenflächen mit den obligatorischen Nahrungspflanzen und Wirtsameisen. Auch für den Großen Feuerfalter sind keine geeigneten Standorte mit ausreichenden Nahrungspflanzen vorhanden. Bei dem relativ weit verbreiteten Nachtkerzenschwärmer ist ein sporadisches Vorkommen der Art nicht völlig auszuschließen. Eine populationsrelevante Bedeutung für die Reproduktion ist aber in jedem Fall auszuschließen. Ebenfalls unwahrscheinlich ist die im Anhangs II der FFH-RL geführte Spanische Fahne.

Käfer:

Für wasser- oder baumbewohnende streng geschützte Käferarten fehlen geeignete Strukturen. Insbesondere die baumbewohnenden FFH-Arten Großer Eichenbock und Hirschkäfer aber auch Heldbock und Eremit finden in den Gehölzstrukturen entlang des Bahnsteiges keine geeigneten Lebensräume, zumal keine alten Eichen

oder Bäume mit mulmreichen Höhlen vorhanden sind. Auch andere nach europäischem Recht geschützte Käferarten können auf Grund des Fehlens geeigneter Strukturen nicht vorkommen.

Weitere Arten:

In den Plangebietes fehlen die für die europarechtlich geschützten Amphibien und Libellenarten sowie die für Fische notwendigen Still- bzw. Fließgewässer als Laichhabitate, sodass ein Vorkommen auszuschließen ist.

Ein Vorkommen der Haselmaus kann angesichts fehlender Strukturen wie das Vorhandensein von Beeren- und Nusssträuchern sowie der Ausprägung der vorhandenen Gehölzbestände ebenfalls ausgeschlossen werden.

Ein Vorkommen weitere artenschutzrechtlich relevanter Arten ist auf Grund des Mangels geeigneter Strukturen in den Plangebietes bzw. der Lage der Eingriffsbereiche außerhalb des Verbreitungsgebietes der Arten, nicht anzunehmen.

Im Bereich des Bahnhofs wurden keine Pflanzen des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nachgewiesen. Aufgrund allgemeiner Erwägungen, der landesweiten Verbreitung der artenspezifischen Standortansprüche und/oder der vorhandenen Nutzungen ist ein Vorkommen dieser Arten in dem Planungsgebiet auszuschließen bzw. sehr unwahrscheinlich.

Streng geschützte, jedoch nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Arten wurden nicht nachgewiesen. Ebenso ergaben die Übersichtsbegehungen keine Hinweise auf seltene und nur national geschützte Wildbienen, Heuschrecken oder andere wertgebende Arten oder FFH-Anhang II-Arten.

Ergebnis:

Am Bahnhof Bauerbach liegen keine Beobachtungen oder Anhaltspunkte für das Vorkommen seltener oder streng geschützter Arten vor. Das Plangebiet ist aufgrund der zeitweisen stark frequentierten Nutzung entsprechenden Vorbelastungen durch Lärm und Bewegungsunruhe ausgesetzt. Das Gebiet ist artenschutzrechtlich unkritisch. Aufgrund des bereits bestehenden Bahnhofes ergeben sich keine zusätzlichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen.

An den Bahnsteigenden sowie im Bereich der Rampe am Bahnsteig 1 wird eine Fläche von 66 m² befestigt und die dort vorhandenen Vegetationsstrukturen beseitigt. Es handelt sich dabei um Wiesen und Gehölzflächen; zudem wird die Rodung eines Baumes erforderlich. Für die neuen Bankette und Böschungen entlang des Bahnsteiges 1 ist die Rodung von 60 m² Gehölze erforderlich. Am Ende des Bahnsteigs 2 wird durch Neuprofilierung der Böschung randlich in die vorhandenen Gehölze des Biotops „*Feldgehölze und Hecken an der Bahnlinie nördlich Bauerbach*“ in einer Flächengröße von 260 m² eingegriffen. Durch die vorgesehene Wiederbepflanzung der neu entstehenden Böschung sowie einer zusätzlichen Gehölzpflanzung auf einer angrenzenden, zu entsiegelnden Fläche wird ein gleichartiger Ausgleich geschaffen.

Zum Umsetzungszeitpunkt des Vorhabens sind Vogelbruten möglich. Zur Vermeidung des Verbotstatbestandes nach § 44 BNatSchG darf die Fällung des Baumes daher nur außerhalb der Vogelbrutsaison (März-August) bzw. innerhalb der gesetzlich erlaubten Fristen (1.Oktober bis 28.Februar) durchgeführt werden. Vor dem Hintergrund des kleinräumigen und geringfügigen Eingriffs durch Rodung wird die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

3. **Sonstige Schutzgüter**

Beeinträchtigungen sonstiger Schutzgüter, wie des Stadtbilds oder Kultur- und Sachgütern sind nicht zu erwarten.

Durch das beantragte Vorhaben sind demnach insgesamt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

III. Rechtliche Würdigung

1. Formell

Im Regelfall dürfen gemäß § 18 AEG Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach § 75 Abs.1 Satz 1 VwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen.

Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Leitungen.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde folgt aus § 5 Abs.1b AEG, § 3 Nr.2 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung – EZuVO).

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. §§ 18 ff. AEG, §§ 72 ff. VwVfG).

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat dabei von der nach § 18a Nr.1 AEG eröffneten Möglichkeit, auf eine Erörterung zu verzichten, Gebrauch gemacht. Es handelt sich insoweit um eine Ermessensentscheidung. Bei dieser hat sich die Planfeststellungsbehörde insbesondere davon leiten lassen, dass ein Verzicht auf eine förmliche Erörterung auch vor dem Hintergrund eines möglichst effizienten Verfahrens in Fällen angezeigt erscheint, die sich als weniger konfliktreich darstellen.

Angesichts der Tatsache, dass im Rahmen der Offenlage keine privaten Einwendungen oder Stellungnahmen zu dem Vorhaben eingegangen sind und auch die Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen kein besonderes Konfliktpotenzial aufweisen, wäre eine förmliche Erörterung mit einem unverhältnismäßigen, jedenfalls aber verzichtbaren Aufwand zu dem damit zu erwartenden Ertrag für eine mögliche weitere Konfliktaufarbeitung und -lösung verbunden gewesen.

Zur Vorbereitung dieser Entscheidung hat das Regierungspräsidium durch erneute Anhörung ermittelt, ob ein weiterer Klärungsbedarf bestehe. Die erneut angehörten Stellen meldeten keinen weiteren Klärungsbedarf, sodass kein Erfordernis für einen weiteren Erörterungstermin bestand (vgl. Abschnitt B.1.3.2.).

2. Materiell

2.1. Planrechtfertigung

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 Planung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben erfolgten 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 unter anderem der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Gemäß § 1 Abs.5 AEG verfolgt das Gesetz auch das Ziel bester Verkehrsbedienung.

Die geplante Maßnahme ist generell geeignet, diese Ziele zu verfolgen. Durch den barrierefreien Ausbau der Bahnsteige wird die Nutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen erschwernisfreier. Insbesondere für behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen wird das Angebot somit attraktiver.

Als weiterer Maßstab sind das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg vom 08.06.1995, der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002), der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, der Regionalplan 2003 des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein, der Flächennutzungsplan für den Verwaltungsraum Bretten/Gondelsheim, der Nahverkehrsplan für den Landkreis Karlsruhe, die Stadt Karlsruhe, den Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden von 2014, sowie die kommunale Bauleitplanung heranzuziehen.

Die geplante Maßnahme deckt sich mit den grundsätzlichen Zielen des ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg. Gemäß § 1 ÖPNVG soll der ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll unter anderem dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden, wobei anzustreben ist, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot zur Verfügung steht.

Nach dem Landesentwicklungsplan 2002 sollen durch raumordnerische Festlegungen im Personenverkehr die Nutzung der Schiene gefördert (LEP 4.1.1), die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene insbesondere nach der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs der Eisenbahn des Bundes durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln gesteigert (LEP 4.1.15) und in verdichteten Räumen der ÖPNV auf Schiene und Straße

weiter ausgebaut werden, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen (LEP 4.1.16).

In die gleiche Richtung zielt der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010. Danach ist der Öffentliche Personennahverkehr ein wichtiges Element einer nachhaltigen, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität. Er trägt gleichermaßen zur Stärke des Wirtschaftsstandorts und zur Lebensqualität der Bevölkerung bei und bildet so einen wesentlichen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der Schienenpersonennahverkehr soll auch zukünftig das Rückgrat einer leistungsfähigen, attraktiven und umweltverträglichen Nahverkehrsbedienung im Land bilden und ein attraktives Angebot bereitstellen. Die Schieneninfrastruktur im Land muss bedarfsgerecht erhalten und sukzessive ausgebaut werden.

Das Vorhaben steht auch in Einklang mit den wesentlichen Grundsätzen des einheitlichen Regionalplans Mittlerer Oberrhein. Dort ist u.a. ausgeführt, dass die Verkehrsinfrastruktur in der Region als Gesamtverkehrssystem so ausgestaltet werden soll, dass die angestrebte Entwicklung innerhalb der Region und über die Regionsgrenzen hinaus sichergestellt wird (4.1.1 Grundsatz 1), wozu u.a. der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden soll (4.1.1 Grundsatz 6, Spiegelstrich 1). Insbesondere soll der ÖPNV sowohl innerhalb der Region als auch über die Regionsgrenzen hinweg attraktiver gestaltet und weiter ausgebaut werden (4.1.4 Grundsatz 1). Dabei sollen das Leistungsangebot und die Koordination der Verkehrsträger zugunsten eines benutzerfreundlichen Verkehrs weiter verbessert werden (4.1.4 Grundsatz 2, Spiegelstrich 2). Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen darüber hinaus geeignete komplementäre Maßnahmen betrieblicher, organisatorischer und infrastruktureller Art ergriffen werden (4.1.4 Grundsatz 10).

Das Vorhaben entspricht auch den grundsätzlichen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans für den Landkreis Karlsruhe, die Stadt Karlsruhe, den Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden von 2014. Dort wird im Abschnitt 4 „Verkehrs- und Infrastrukturprojekte“ u.a. ausgeführt, dass für die Entwicklung des ÖPNV eine weitere Stärkung gegenüber dem Individualverkehr und damit eine Veränderung des Modal Split angestrebt wird. Damit soll dem Ziel eines dem Individualverkehr gleichwertigen öffentlichen Verkehrs Rechnung getragen werden. Für die Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und der Region trägt ganz besonders die Stärkung des Umweltverbundes bei, also die Verbesserung für ÖPNV-Nutzer, Fußgänger und Fahrradfahrer. Im Abschnitt 3 „Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2006“ wird unter dem Gesichtspunkt „Verbesserung der Barrierefreiheit im SPNV“ u.a. die bauliche Anpassung der Bahnsteighöhe – soweit möglich vertretbar – an die jeweilige Fahrzeugbodenhöhe genannt.

Schließlich steht das Vorhaben auch nicht im Widerspruch zur Bauleitplanung der Stadt Bretten, deren Gemarkung von dem Vorhaben berührt wird.

2.1.2. **Erforderlichkeit**

Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, eine weitestgehende Barrierefreiheit herzustellen und insgesamt ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen. Sie ist deshalb generell geeignet entgegenstehende (Eigentums)Rechte zu überwinden.

2.1.3. **Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit**

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit wird vielmehr im Verfahren zur Bewilligung beantragter Fördermittel geprüft und ist im Übrigen der Beurteilung der Vorhabenträgerin und ggf. dessen Anteilseigner im Rahmen der für sie geltenden Vorschriften überlassen.

Der Antragsplanung fehlt die notwendige planerische Rechtfertigung auch nicht deshalb, weil ihre Finanzierung ausgeschlossen oder nicht abschließend geklärt ist. Insoweit ist in rechtlicher Hinsicht von Folgendem auszugehen:

Eine ab der Auslegung der Planunterlagen mit Eingriffen in das Privateigentum (Veränderungssperre, Vorkaufsrecht, § 19 AEG) verbundene Planung die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Daher darf im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Insoweit kann die Realisierung eines Vorhabens auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Allerdings kann vorliegend nicht die Rede davon sein, dass die Finanzierung von vorneherein ausgeschlossen ist (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 06.04.2005, 5 S 847/05) bzw. dem Vorhaben „unüberwindliche“ finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. dazu: BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14.12).

Gemessen an den gesetzlichen (Ziel-)Vorgaben erweist sich die geplante Maßnahme nicht als planerischer Missgriff, der allein die Planrechtfertigung entfallen ließe.

2.2. **Raumbezogene Gesamtplanung**

Das Vorhaben steht in Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Insoweit wird auf die Ausführungen unter B.III.2.1.1. verwiesen.

2.3. **Zwingendes Recht**

2.3.1. **Naturschutzrecht**

Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Bauerbach führt zu einem naturschutzrechtlich relevanten Eingriff im Sinne von § 14 Abs.1 S.1 BNatSchG, welcher jedoch ausgeglichen werden kann.

Nach § 14 Abs.1 S.1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG) sind Eingriffe in Natur und Landschaft, Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft ist nach § 15 Abs.1 S.1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen gem. § 15 Abs.2 S.1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Anlage 9 zum Planfeststellungsantrag) enthält die gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG erforderlichen Angaben zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft.

Im Planungsgebiet sind keine naturschutzfachlichen Schutzgebietsausweisungen, wie Natura 2000-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete und Naturdenkmale vorhanden.

Allerdings befindet sich zu beiden Seiten der Gleise das gemäß § 33 NatSchG geschützte Biotop „*Feldgehölze und Hecken an der Bahnlinie nördlich Bauerbach*“ mit der Biotop-Nr.: 169182150308.

Die Umsetzung der geplanten baulichen Maßnahme ist mit Eingriffen in den Naturhaushalt (§ 14 Abs.1 BNatSchG) verbunden. Durch das Vorhaben sind die Schutzgüter Pflanzen, gesetzlich geschützte Biotope und Boden betroffen.

Baubedingt werden im Rahmen des provisorischen Bahnsteigs einschließlich des Zugangs insgesamt 220 m² befestigt. Nach Bauende werden die Flächen wieder rückgebaut, es erfolgt eine Bodenlockerung und Einsaat der Flächen mit Landschaftsrasen aus gebietsheimischem Saatgut. Die BE-Flächen erfolgen ausschließlich auf bereits befestigten Böden. Insgesamt verbleiben baubedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Anlagebedingt werden für die neu anzulegenden Bahnsteige zum großen Teil bereits befestigte Flächen der vorhandenen Bahnsteige in Anspruch genommen. An den Bahnsteigenden sowie im Bereich der Rampe am Bahnsteig 1 wird eine Fläche von 66 m² befestigt und die dort vorhandenen Vegetationsstrukturen beseitigt. Es handelt sich dabei um Wiesen- und Gehölzflächen. Zudem wird die Rodung eines Baumes erforderlich. Für die neuen Bankette und Böschungen entlang des Bahnsteiges 1 ist die Rodung von 60 m² Gehölze erforderlich.

Allerdings sind die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, die die Vorhabenträgerin zum Gegenstand ihrer Planung macht, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insgesamt geeignet und ausreichend, um dem Gebot weitgehender Vermeidung und Minimierung Rechnung zu tragen, bzw. wo dies nicht möglich ist, für Ausgleich zu sorgen. Insgesamt wird damit den zu berücksichtigenden Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich des Artenschutzes angemessen Rechnung getragen (vgl. Ausführungen unter B.II.2.).

Aufgrund der Verlängerung des Bahnsteiges 2 wird am Bahnsteigende die Rodung von ca. 260 m² Feldgehölzen eines nach § 33 Abs.1 S.1 Nr.6 NatSchG iVm § 30 Abs.2 S.2 BNatSchG geschützten Biotops erforderlich.

Die damit für das Vorhaben erforderliche Ausnahme von dem Verbot von Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen führen können (vgl. § 30 Abs.2 BNatSchG), wird aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses durch diesen ersetzt (vgl. § 33 Abs.3 S.2 NatSchG).

Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 30 Abs.3 BNatSchG liegen vor. Im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans wird – neben einer größtmöglichen Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in geschützte Biotope und einer Beschränkung der Eingriffe auf das unbedingt erforderliche Maß – der Verlust bzw. die Beeinträchtigung des betroffenen Biotops ausgeglichen. Durch Bepflanzung der neu entstehenden Böschung am Ende des Bahnsteigs 2 (205 m²) sowie durch eine Gehölzpflanzung (145 m²) im Bereich der zu entsiegelnden Ausgleichsfläche, werden Gehölze neu gepflanzt und ein gleichartiger Ausgleich geschaffen. Dementsprechend hat die untere Naturschutzbehörde das nach § 33 Abs.3 S.2 NatSchG für die Ausnahme erforderliche Einvernehmen erteilt.

Da der Biotopverlust ausgeglichen werden kann, hält die Planfeststellungsbehörde die Zulassung der Ausnahme angesichts des Verkehrsinteresses der Vorhabenträgerin für verhältnismäßig.

Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung des § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) liegt somit nicht vor.

Da plangemäß auch Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde veranlasst gesehen, die Maßnahmen im Kompensationsverzeichnis zu erfassen (vgl. § 17 Abs.6 BNatSchG) und die Vorhabenträgerin dazu zu verpflichten, ihr die erforderlichen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln sowie Berichte über die Durchführung dieser Maßnahmen (vgl. § 17 Abs.7 BNatSchG) vorzulegen (vgl. A.III.6.4.). Zur Klarstellung ist anzumerken, dass die Planfeststellungsbehörde insoweit auch Gestaltungsmaßnahmen als eintragungspflichtig in diesem Sinne ansieht.

Zur Absicherung der Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde eine Reihe weiterer Nebenbestimmungen verfügt (vgl. A.III.6.).

2.3.2. Immissionsschutzrecht

2.3.2.1. Lärm in der Bauphase

Nach der Schalltechnischen Untersuchung Baulärm vom 05.11.2019 (Anlage 10 zum Planfeststellungsantrag) ergeben sich durch die Baumaßnahme starke Beeinträchtigungen in Form von Baulärm.

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs.2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs.1 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des BImSchG auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, Az. 5 S 2257/05).

„Nachteilige Wirkungen“ im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG gehen u.a. von solchen baustellenartigen Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf seine Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können. Der Begriff des Nachteils ist in einem umfassenden Sinne zu verstehen. Darunter können alle Formen von Beeinträchtigungen der geschützten Rechte und Rechtsgüter fallen, sofern sie das Maß des planungsrechtlich Zumutbaren überschreiten. Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 11/11).

Die AVV Baulärm sieht unter Nummer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung die folgenden Immissionsrichtwerte vor:

Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind,	70 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,	tagsüber 65dB(A) nachts 50 dB(A)
Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber 60 dB(A) nachts 45 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber 55 dB(A) nachts 40 dB(A)
Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber 50 dB(A) nachts 35 dB(A)
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	tagsüber 45 dB(A) nachts 35 dB(A)

Bei Zugrundelegung dieser Richtwerte ergeben sich die unter Abschnitt B.II.1.1.1. dargestellten Überschreitungen.

Im Hinblick auf die mit Bautätigkeiten einhergehenden Belästigungen und Beeinträchtigungen hat die Planfeststellungsbehörde die gutachterlichen Vorschläge zur Minderung des Baulärms veranlasst gesehen, durch ein Maßnahmenbündel, im Wesentlichen bestehend aus einem allgemeinen Minimierungsgebot, der grundsätzlichen Beschränkung der Arbeiten auf den Tageszeitraum sowie der Verpflichtung

- zum Einsatz „leiser“ Baugeräte und -maschinen
- zum Einsatz „lärmarmen“ Bauverfahren
- zum Einsatz regelmäßig gewarteter Baugeräte und -maschinen
- zur Einweisung des Baustellenpersonals in „lärmarmes“ Verhalten
- zur Information der Anlieger
- zur Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten
- zum Einsatz temporärer Schallschutzwände oder Einhausungen
- zur Optionale Verwendung von Lärmschutzwänden

einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeizuführen (vgl. Abschnitt A.III.2.).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es geboten, den Anwohnern angrenzender Wohngebäude für die Dauer der lärmintensivsten Arbeiten (Arbeiten bei denen mit Überschreitungen der Richtwerte zu rechnen ist) rechtzeitig Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen und im Voraus über diese Möglichkeit zu informieren.

Dabei kommt dem Schutz der Nachtruhe eine besondere Bedeutung zu, die auch durch die gesetzgeberische Wertung bei der Staffelung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm verdeutlicht wird. In der Rechtsprechung ist allgemein anerkannt, dass bei Erreichen eines Wertes von 60 dB(A) in der Nacht eine Gefährdung für die Gesundheit besteht. Dies zielt jedoch auf Belastungen von Dauerlärm (Verkehrslärm) ab. Im vorliegenden Fall (vorübergehender Baustellenlärm) ist daher ein Aufschlag in Höhe von 3 dB(A) vorzunehmen, mit der Folge, dass ab dem Erreichen eines Schwellenwerts von 63 dB(A) nachts den betroffenen Anwohnern rechtzeitig für die Dauer der lärmintensivsten Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten ist.

Im Gegensatz zur Nacht kommt dem Tag eine geringere Erholungsfunktion und damit verbunden eine geringere Schutzbedürftigkeit der Betroffenen zu. Dies lässt sich auch der Wertung des Gesetzgebers in der Festlegung der höheren gebietspezifischen Immissionswerte entnehmen. Auch die Rechtsprechung nimmt für den Tageszeitraum einen gesundheitsgefährdenden Schwellenwert von 70 dB(A) an. Auch dies bezieht sich wieder auf Dauerlärm (Verkehrslärm) und ist daher auf den vorliegenden Fall (vorübergehender Baustellenlärm) nicht ohne weiteres übertragbar. Entsprechend den obigen Ausführungen zur Anhebung des nächtlichen Wertes wäre daher der Auslösewert unter Berücksichtigung eines Aufschlages von 3 dB(A) bei 73 dB(A) zu verorten. Vor dem Hintergrund der tagsüber grundsätzlich gegebenen Ausweichmöglichkeiten der Betroffenen hält die Planfeststellungsbehörde eine entsprechend generelle Verpflichtung der Vorhabenträgerin auch am Tage Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen im vorliegenden Fall für unverhältnismäßig. Lediglich im Falle von besonders schutzbedürftigen Anwohnern ist im Einzelfall auf Verlangen auch für den Tag Ersatzwohnraum anzubieten, sofern der oben genannte Schwellenwert von 73 dB(A) erreicht wird.

Kommen Schutzvorkehrungen nicht in Betracht, hat der Eigentümer (oder sonstig dingliche Berechtigte) von Wohnraum einen Anspruch auf angemessenen Geldausgleich nach § 74 Abs.2 VwVfG. Schutzvorkehrungen kommen dann nicht in Betracht, wenn diese entweder untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Untunlich sind Schutzvorkehrungen, wenn es entweder gar keine Vorkehrungen gibt, die wirksamen Schutz bieten können (Unmöglichkeit) oder wenn die geeigneten Vorkehrungen unzumutbare oder außer Verhältnis zum Schutzzweck stehende, nicht mehr vertretbare Aufwendungen erfordern würden (Unzumutbarkeit) (Kopp/Ramsauer, § 74 Rn. 168). Vor dem Hintergrund der oben genannten Ausführungen ist davon auszugehen, dass trotz der vorgeschlagenen Maßnahmen die Richtwerte nicht eingehalten werden können und damit keinen wirksamen Schutz bieten können, weitergehende aktive und passive Schutzmaßnahmen unverhältnismäßig wären und damit die Voraussetzungen des § 74 Abs.2 Satz 3 VwVfG erfüllt sind. Eine etwaige Entschädigung in Geld hängt entscheidend von den Umständen des Einzelfalls ab und ergibt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus der Wert- oder Gebrauchsminderung von Grundstücken, allerdings nur insoweit, als sie über das zumutbare Maß hinausgehen (Geiger in Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, § 3 Rn. 92).

Passive Lärmschutzmaßnahmen erscheinen der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vergleichsweise überschaubaren lärmintensiven Bauzeit einerseits und der zu erwartenden Kosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen andererseits dagegen unverhältnismäßig. In dieser Überlegung ist auch eingeflossen, dass der Einbau von Fenstern höherer Schalldämmung eine Anwesenheit der Mieter bzw. Eigentümer erfordert und zeitweilige Einschränkungen der Nutzbarkeit der betroffenen Räume unvermeidlich wären. Darüber hinaus wäre der Austausch von Fenstern mit zusätzlicher Lärm- und Schmutzentwicklung verbunden.

2.3.2.2. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Umfang und Art der Baustelle sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen lassen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten. Der Einsatz erschütterungsarmer Baumaschinen und die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften wird durch Nebenbestimmungen sichergestellt (vgl. Abschnitt A.III.2.3.).

2.3.2.3. Luftschadstoffe

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch den Bahnbetrieb nicht zu erwarten.

Ebenso wenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält allerdings Maßgaben, mit denen die Vorhabenträgerin zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind schädliche Umwelteinwirkungen u.a. durch Geruchs- und Staubemissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. Abschnitt A.III.2.1.1.). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. Abschnitt A.III.2.4.).

2.3.3. Abfall- und Bodenschutzrecht

Zwar bringt der Gesetzgeber mit der in § 75 Abs.1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG angeordneten Konzentrationswirkung zum Ausdruck, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 75 Abs.1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG erwähnt allerdings nur Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen. Er knüpft die Ersetzungswirkung ersichtlich an Regelungen, in denen sich der Gesetzgeber des Mittels vorheriger Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennen das

Abfallrecht, mit Ausnahme hier nicht einschlägiger Sachverhalte, und das Bodenschutzrecht hingegen nicht. Sind diese Rechtsgebiete nach der Konzeption des Gesetzgebers – in erster Linie – eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorverlagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 75 Abs.1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der insoweit zuständigen Behörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Das Gebot der Konfliktbewältigung reicht nicht über den Entscheidungsspielraum hinaus, der der Planfeststellungsbehörde durch die Zuständigkeitsverlagerung des § 75 Abs.1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache.

Allerdings ist das auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbare Bodenschutzrecht nur ausschließlich anwendbar, soweit Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge unter zwei Aspekten auf:

- Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes.
- Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrecht unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch das nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch (Luft)Schadstoffe, die sich, wie etwa Motorverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Verkehrs, auf den Bau die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen.

Das Regierungspräsidium Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau empfiehlt mit Stellungnahme vom 24.08.2020 objektbezogene Baugrunduntersuchungen und erteilt allgemeine Hinweise. Diese hat die Planfeststellungsbehörde unter Abschnitt A.V.1. aufgegriffen.

Eine Baugrunduntersuchung wurde im Rahmen des Baugrundgutachtens durchgeführt (Anlage 11 zum Planfeststellungsantrag).

2.3.4. Sonstiges zwingendes Recht

Sonstige zwingenden materiell-rechtlichen Rechtssätze werden von dem Vorhaben – ebenfalls – nicht verletzt.

2.4. Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen.

2.4.1. Planungsalternativen

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen. Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann zu ermitteln, bewerten und untereinander abzuwägen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Von einer zumutbaren Alternative kann dann nicht die Rede sein, wenn eine Planungsalternative auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die von der Vorhabenträgerin in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05).

Als Alternative zum beantragten Vorhaben wäre es denkbar, vollständig auf eine Durchführung der Maßnahme zu verzichten. Den Belangen von Personengruppen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, würde damit jedoch nicht Rechnung getragen. Die Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse würde vernachlässigt. Damit würde den Zielen der Landes- und Regionalplanung, mit denen die Ziele der Vorhabenträgerin korrespondieren, nicht entsprochen werden. Auch den Vorgaben des BGG würde man nicht gerecht. Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht als eigentliche Alternative dar. Die Frage, ob die Vorhabenträgerin – aus übergeordneten Gründen – dennoch von der Verwirklichung des Vorhabens Abstand nehmen muss, ist demgegenüber Gegenstand der Gesamtbetrachtung (vgl. B.III.3.).

Im Übrigen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Varianten ersichtlich, mit denen sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

2.4.2. Immissionsschutz

Bereits bei den Erwägungen, ob ggf. Lärmauswirkungen oder Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall dem Vorhaben zwingend entgegenstehen, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Mit Beeinträchtigungen durch

elektromagnetische Wellen oder Luftschadstoffe ist nach gegenwärtigem Stand ebenfalls nicht zu rechnen. 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 berechnete im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

2.4.3. **(Sonstiges) Umweltrecht**

Bereits bei den Erwägungen, ob ggf. zwingendes (Umwelt)Recht dem Vorhaben entgegensteht, 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 berechnete im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

2.4.4. **Barrierefreiheit**

Die Maßnahme „Barrierefreier Ausbau Bahnhof Bauerbach“ trägt im Ergebnis auch den Erfordernissen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) und des Landesgesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Landes-Behindertengleichstellungsgesetz – L-BGG) Rechnung.

Gemäß § 8 Abs.5 BGG sind öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes gemäß § 7 Abs.2 L-BGG nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriftendes Landes barrierefrei zu gestalten.

§ 8 Abs.5 BGG (entsprechend § 7 Abs.2 L-BGG) enthält dementsprechend lediglich den allgemeinen Grundsatz des barrierefreien Bauens, ohne selbst konkrete Anforderungen für die jeweilige Maßnahme bzw. die jeweilige Verkehrsanlage festzulegen.

Barrierefrei gemäß § 4 BGG sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationsreinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.

Als – insoweit maßgebliche – Rechtsvorschrift des Bundes, die nähere Maßgaben zur Barrierefreiheit enthält, kommt im Bereich des Betriebs von Eisenbahnen die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zur Anwendung.

Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO sind die Vorschriften dieser Verordnung so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Menschen mit Behinderung, alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten, ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Der Vorschrift kommt dementsprechend ein mehrfacher Sinngehalt zu: Sie ist - erstens - eine Auslegungsregel für die nachfolgenden Vorschriften der EBO, soweit diese die Belange behinderter Menschen berühren. Sie enthält - zweitens - eine Zweckvorgabe für die gemäß den nachfolgenden Sätzen 2 bis 6 zu erstellenden Programme der Eisenbahnen, indem sie als deren Zweck die Ermöglichung der erschwernisfreien Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge beschreibt. Schließlich kommt ihr - drittens - in der Zeit bis zur Erstellung eines Programms im Sinne von Satz 2 die Bedeutung einer Generalklausel zu, die die Eisenbahnen verpflichtet, schon vor dieser Erstellung auf Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, insoweit aber keine konkreten Rechtsfolgen benennt, so dass sich der Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.04.2006 – 9 C 1.05).

§ 2 Abs.3 Satz 1 EBO gewährleistet Barrierefreiheit also nicht allgemein im Anwendungsbereich der EBO und losgelöst von deren einzelnen Vorschrift im Sinne eines umfassenden Gebots der Herstellung der Barrierefreiheit für Bahnanlagen und Fahrzeuge. Nach seinem Wortlaut bezieht sich § 2 Abs.3 Satz 1 EBO nur auf die einzelnen Vorschriften dieser Verordnung. Nur diese sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch die angeführten Personengruppen ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Ein umfassendes, der Herstellung von Barrierefreiheit dienendes Regelwerk, hat der Bundesgesetzgeber für das Eisenbahnrecht gerade nicht erlassen.

Im Rahmen dieser Prüfung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) zur Beurteilung heranzuziehen. Zwar handelt es sich bei einer DIN-Vorschrift nicht um eine verbindliche Rechtsvorschrift, solange sie nicht ausdrücklich dazu bestimmt oder in einer Rechtsvorschrift ausdrücklich auf sie Bezug genommen wird. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gibt die Vorschrift jedoch den gegenwärtigen Stand (der Technik) wieder, der grundsätzlich als – wünschenswerter – Mindeststandard für die Anerkennung der Barrierefreiheit zu werten ist.

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Planung wird dem gerecht. Die einschlägigen DIN-Normen lassen sich als Stand der Technik heranziehen und sind demnach auch in diesem Fall grundsätzlich einzuhalten. Auf den Hinweis unter Abschnitt A.V.3. wird verwiesen.

Das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Versorgung und Rehabilitation – Behindertenbeauftragter des Landkreises Karlsruhe hat in seiner Stellungnahme vom 24.08.2020 dargelegt, dass bei der Bahnsteigausstattung darauf zu achten ist, dass der Fahrkartenautomat auch für Rollstuhlfahrer und Kinder bedienbar ist. Weiter wird ausgeführt, dass es ein wichtiger Schritt zur

umfassenden Barrierefreiheit ist, dass die optischen Fahrgastinformationen durch akustische Signale unterstützt werden sollen.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu angegeben, dass der vorhandene Fahrkartenautomat wiederverwendet wird. Zukünftig soll eine akustische Lösung über die Zugverbindungen informieren; diese Lösung wird beim Umbau allerdings noch nicht zur Verfügung stehen, eine Nachrüstung ist aber mittelfristig vorgesehen.

Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Versorgung und Rehabilitation – Behindertenbeauftragter des Landkreises Karlsruhe die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt.

Das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Versorgung und Rehabilitation – Behindertenbeauftragter des Landkreises hat mit Schreiben vom 24.11.2020 mitgeteilt, dass aus Sicht des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung zugestimmt werden kann.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.4.5. **Kampfmittel**

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg angesiedelt im Regierungspräsidium Stuttgart, hat in seiner Stellungnahme vom 20.07.2020 darauf hingewiesen, dass es aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schweren Bombardierungen, die während des zweiten Weltkriegs stattfanden, ratsam ist, im Vorfeld von jeglichen Bau(planungs)maßnahmen eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen seien daher als potenzielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.

Die Vorhabenträgerin hat eine entsprechende Auswertung beantragt, eine Luftbildauswertung liegt mit Schreiben vom 02.09.2019 (Az. 16-1115.8/KA-7852) vor. Die Luftbildauswertung vom 02.09.2019 hat Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern innerhalb des Untersuchungsgebietes ergeben.

Die Beachtung der ermittelten Verdachtsflächen bei der Bauausführung und gegebenenfalls die Beseitigung der vorhandenen Kampfmittel hat die Planfeststellungsbehörde durch Nebenbestimmung unter A.III.8. verfügt.

2.4.6. **Brandschutz**

Das Regierungspräsidium Karlsruhe –Referat 16 – Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement, hat in seiner Stellungnahme vom 20.08.2020 angegeben, dass die Belange des Brandschutzes als nicht berührt angesehen werden, allerdings temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (z.B. Straßensperrungen, Umleitungen, etc.), die den Brandschutz und die

Rettung beeinflussen, rechtzeitig mit den Brandschutzdienststellen abzustimmen und dem Rettungsdienst mitzuteilen sind.

Die Abstimmung mit den Brandschutzdienststellen und entsprechende Mitteilung an den Rettungsdienst wurde als Nebenbestimmung unter A.III.4. aufgenommen.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.4.7. **Eisenbahntechnik**

Die vorgelegten Antragsunterlagen wurden eisenbahntechnisch geprüft. Die Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) vom 13.08.2020 und die ergänzende Stellungnahme vom 17.11.2020 enthalten eine Vielzahl technischer Anforderungen im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bauerbach, die als Vorschläge oder Nebenbestimmungen oder Hinweise ausgestaltet sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Forderungen wegen des Umfangs und der besonderen betriebstechnischen Bedeutung der Vorhabenträgerin ausdrücklich als Nebenbestimmungen auferlegt (vgl. Abschnitt A.III.1.). Zusagen der Vorhabenträgerin wurden unter Abschnitt A.IV.1. aufgenommen. Schließlich wurde eine Reihe von Hinweisen der LEA nochmals ausdrücklich aufgeführt (vgl. A.V.3.).

Soweit die Vorhabenträgerin die Anwendbarkeit der Eisenbahnspezifischen Technischen Baubestimmungen (EiTB) in ihrer Gesamtheit bezweifelt hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde darauf hinzuweisen, dass die EiTB, ebenso wie z.B. DIN-Vorschriften, VDE-Vorschriften und VDI-Richtlinien, anerkannte Regeln der Technik enthalten kann, die als solche nach § 2 Abs.1 Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) zu beachten wären. Das hat die Planfeststellungsbehörde in ihren Maßgaben klargestellt (vgl. A.V.3). Im Übrigen hat auch die Vorhabenträgerin angegeben, die EiTB anwenden zu wollen.

2.4.8. **Eigentum**

Die für die Maßnahme erforderlichen Flächen, die sich nicht ohnehin im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden, sind primär im Eigentum der Stadt Bretten und der DB AG. Diese haben hiergegen keine Einwendungen erhoben.

Private Flächen werden in einem Umfang von 61 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen nicht verzichtet werden, ohne die Ziele der Planung zu verfehlen. Das öffentliche Interesse am barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bauerbach überwiegt das Interesse des Grundstückseigentümers an der Nichtinanspruchnahme der privaten Flächen. Dies gilt vor allem vor dem

Hintergrund der geringen Größe der in Anspruch genommenen Flächen und die kurze Dauer der Inanspruchnahme.

Hinsichtlich der mittelbaren Inanspruchnahme von Eigentum lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde angesichts von Zusagen des Vorhabenträgers und zahlreicher Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die auch dem Schutz des Eigentums dienen, unzumutbaren Beeinträchtigungen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausschließen.

2.4.9. **Sonstiges**

Die Planfeststellungsbehörde vermag auch keine sonstigen Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

2.5. **Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

2.5.1. **Stadt Bretten**

Die Stadt Bretten hat in ihrer Stellungnahme vom 24.08.2020 dargelegt, dass für den neuen Kanalanschluss der Bahnsteigentwässerung rechtzeitig vor Baubeginn eine Detailplanung an die Stadt Bretten zur Freigabe vorzulegen ist.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass dies zugesagt wird.

Die Zusage wurde unter A.IV.2.2. in diesen Beschluss aufgenommen.

Die Stadt Bretten hat weiter in ihrer Stellungnahme vom 24.08.2020 dargelegt, dass umweltrelevante Auswirkungen durch Baustelleneinrichtung, notwendige Zwischenlagerstätten und Baulärm während der Bauzeit auf das Notwendigste zu begrenzen sind und die geplante Bauzeit einzuhalten ist.

Es wurde weiter darauf hingewiesen, dass eine Vereinbarung zur finanziellen Ausgestaltung der Ausbauten für den barrierefreien Ausbau von Schienenhaltepunkten des ÖPNV zwischen dem Landkreis und der Stadt Bretten noch offen sind.

Weiter wurde darum gebeten alle Arbeiten rechtzeitig mit dem Stadtbauamt der Stadt Bretten abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass dies zur Kenntnis genommen wird.

Die Beschränkung der umweltrelevanten Auswirkungen wurde in zahlreiche Nebenbestimmungen dieses Beschlusses aufgenommen (vgl. A.III.2. und A.III.6.). Ebenfalls wurde die Abstimmung mit der Stadt Bretten unter A.III.7. in diesen Beschluss aufgenommen.

2.5.2. Landratsamt Karlsruhe – Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement

Das Landratsamt Karlsruhe – Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement) hat in seiner Stellungnahme vom 24.08.2020 dargelegt, dass den Antragsunterlagen nicht entnommen werden kann, ob die vorhandene und zu belassende B&R-Anlage quantitativ und qualitativ den heutigen Ansprüchen genügt. Grundausrüstung an jedem Haltepunkt sollten Rahmenbügelhalter mit Überdachung sein. Sollte eine soziale Kontrolle nicht möglich sein oder mit einer Zunahme von Pedelecs zu rechnen sein, werden erhöhte Sicherheitsanforderungen für die B&R-Anlage erforderlich. Weiter wird in der Stellungnahme vom 24.08.2020 ausgeführt, dass aufgrund der Größe Bauerbachs nur mit wenigen Fahrradfahrern aus Bauerbach zu rechnen ist. Weitere Radfahrer kommen aus Neibsheim und Büchig mit Zielen in Richtung Heilbronn dazu. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass über die kumulierbaren Förderprogramme des Landes LGVFG und der Kommunalrichtlinie Bundes Fördersätze von bis zu 85% erreicht werden können.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf erwidert, dass im Rahmen des Vorhabens keine Änderungen an der B&R-Anlage vorgesehen sind. Seitens der Stadt Bretten wurden keine Wünsche geäußert, die vorhandene B&R-Anlage zu erweitern oder zu optimieren. Nutzerreklamationen sind ebenfalls nicht bekannt. Die B&R-Anlage ist überdacht und verfügt über Anlehnbügel. Damit genügt die Anlage den Anforderungen an B&R-Anlagen des Nahverkehrsplan der KVV.

Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden dem Landratsamt Karlsruhe – Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt.

Das Landratsamt Karlsruhe – Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement hat mit Schreiben vom 24.11.2020 mitgeteilt, dass aus Sicht des Radverkehrsmanagements zugestimmt werden kann.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.3. Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Naturschutzbehörde

Das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Naturschutzbehörde hat in seiner Stellungnahme vom 24.08.2020 dargelegt, dass keine grundlegenden Bedenken gegen das Vorhaben bestehen. Weiter wurde ausgeführt, dass auf Flst.-Nr. 6031 eine FFH-Mähwiese der Kategorie C vorhanden ist, zu der im LBP keine Angaben gemacht werden. Da diese möglicherweise durch den provisorischen Bahnsteig betroffen ist, müssten daher Schutzmaßnahmen für die Bau- und Nutzungszeit des Provisoriums festgelegt werden. Weiter wurde ausgeführt, dass für die Inanspruchnahme des Biotops eine Ausnahme gemäß § 30 Abs.3 BNatSchG erforderlich ist, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens miterteilt werden kann.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass der Gutachter den landschaftspflegerischen Begleitplan überarbeitet und um die Mähwiese ergänzt worden sei. Die Mähwiese werde nicht in Anspruch genommen, ein Biotopsschutzzaun ist als Maßnahme vorgesehen.

Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Naturschutzbehörde die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt.

Das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Naturschutzbehörde hat mit Schreiben vom 24.11.2020 mitgeteilt, dass aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde zugestimmt werden kann.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.4. **Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz – untere Wasserbehörde/ untere Bodenschutzbehörde**

Das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Wasserbehörde/ untere Bodenschutzbehörde hat in seiner Stellungnahme vom 24.08.2020 dargelegt, dass für die Einleitung in die öffentliche Kanalisation die Zustimmung des Kanalbetreibers erforderlich ist. Weiter wird ausgeführt, dass zu prüfen ist, ob eine Versickerung des Niederschlagwassers der befestigten Flächen möglich ist. Sollte eine schadlose Versickerung des Niederschlagwassers auf dem Grundstück nicht möglich sein, ist mit dem Entwässerungsgesuch eine entsprechende Begründung vorzulegen.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass für eine Versickerungsmöglichkeit nicht genügend Grünflächen auf dem verfügbaren Flurstück vorhanden sind, weshalb die Einleitung in die öffentliche Kanalisation erfolgt. Für die Einleitung in das Kanalnetz wird die entsprechende Zustimmung eingeholt werden.

Mit Schreiben vom 20.11.2020 wurden dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Wasserbehörde/ untere Bodenschutzbehörde die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt.

Das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Wasserbehörde/ untere Bodenschutzbehörde hat hierzu keine erneute Stellungnahme abgegeben.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.6. Stellungnahmen von Leitungsträgern

2.6.1. Deutsche Telekom Technik GmbH, Mannheim

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 27.07.2020 ausgeführt, dass sie die Telekom Deutschland GmbH vertritt und Telekommunikationslinien vorhanden sind, die während der Baumaßnahme gesichert bzw. verlegt werden müssen. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Telekommunikationsanlagen weiterhin gewährleistet bleiben müssen und die Kabelschutzanweisungen zu beachten sind. Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass der Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit gewährleistet werden muss und sich die bauausführende Firma vor Beginn der Baumaßnahme zu informieren hat.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Stellungnahme erwidert, dass die Leitungsanlagen bekannt sind und eine Leitungsauskunft bei der Telekom eingeholt wurde. Eingriffe in die Leitungen der Telekom sind nicht geplant.

Die Forderung der Deutschen Telekom Technik GmbH wurde als Nebenbestimmung unter A.III.9.2. in diesen Beschluss aufgenommen.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.6.2. TelemaxX Telekommunikation GmbH

Die TelemaxX Telekommunikations-GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 30.07.2020 darauf hingewiesen, dass sich im Bereich der Planung ein Lichtwellenleiterkabel der TelemaxX Telekommunikations-GmbH in Rohranlagen der AVG befindet. Dieses Kabel ist während der Baumaßnahme zu schützen. Sofern eine Umverlegung notwendig ist, ist diese mit der TelemaxX Telekommunikations-GmbH abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin hat angegeben, dass die Existenz des Lichtwellenleiterkabels bekannt ist und keine Umverlegung des Lichtwellenleiterkabels geplant ist. Die Leitungen werden lediglich für den Bauzeitraum gesichert und die TelemaxX Telekommunikations-GmbH vor Baubeginn informiert wird.

Diese Zusage wurde unter A.IV.2.4. in den Beschluss aufgenommen.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.6.3. Netze BW

Die Netze BW GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 26.08.2020 angegeben, dass im geplanten Ausbaubereich Erdkabel für die Stromversorgung des Bahnhofes und Bahntechnik verlegt sind. Die Leitungen müssen während den Bauarbeiten entsprechend geschützt oder verlegt werden. Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass für die Planung, Projektierung, Trassierung, Abstimmung und den Umbau der Versorgungsleitungen ab dem Vorliegen der baureifen Planung ein Zeitraum von mindestens 4 Monate benötigt wird. Dementsprechend wird um rechtzeitige Überlassung der Baureifplanung gebeten.

Die Vorhabenträgerin hat hierauf erwidert, dass vorhandene Erdkabel, welche den Maßnahmenbereich tangieren, in den weiteren Leitungsphasen berücksichtigt werden und die Netze BW rechtzeitig in die Planung einbezogen wird.

Diese Zusage wurde unter A.IV.2.5. in diesen Beschluss aufgenommen.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.6.4. **Netze-Gesellschaft Südwest mbH**

Die Netze-Gesellschaft Südwest mbH hat in ihrer Stellungnahme vom 23.07.2020 darauf hingewiesen, dass im Bereich der bestehenden Straßen und Wege sowie innerhalb des Vorhabengebiets Erdgasleitungen vorhanden sind, die in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger bzw. den Grundstückseigentümern verlegt wurden. Bei wesentlichen Änderungen der Höhenlage der Straßen- und Gehwegoberflächen ist die Netze-Gesellschaft Südwest mbH rechtzeitig in die Planung mit einzubeziehen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass vorhandene Erdgasleitungen, welche den Maßnahmenbereich tangieren, in den weiteren Leitungsphasen berücksichtigt werden und dass die Netze-Gesellschaft Südwest mbH rechtzeitig in die Planung mit einbezogen wird.

Die Zusage wurde unter A.IV.2.3. in diesen Beschluss aufgenommen.

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.7. **Einwendungen privater Personen**

Im Rahmen der Offenlage und der nachfolgenden Einwendungsfrist wurden keine Einwendungen Privater in das Verfahren eingebracht.

3. **Gesamtbetrachtung**

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können. Nach der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin auf barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bauerbach nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an einem barrierefreien Umbau des Bahnhofs Bauerbach, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Nachteilig betroffene öffentliche und private Belange sind in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen gemindert oder ausgeglichen worden.

Es bieten sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber den planfestgestellten Umbauten keine Alternativen an, mit denen die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit den Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen zählen vor allem in Einzelbereichen kritische Lärmbelastungen durch Baulärm und der Eingriff in ein gesetzlich geschütztes Biotop.

Den Baulärmbelastungen wird durch passiven Lärmschutz entgegengewirkt. Für die Bauphase soll ein Maßnahmenbündel (u.a. Verwendung geräuscharmer Bauverfahren und geräuscharmer Baumaschinen, umfassende Information der Anlieger, Optimierung der Baustelleneinrichtung, Fortschreibung der Baulärmprognose, Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten) einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeiführen.

Durch das Vorhaben kommt es zu einem Verlust von Feldgehölzen und Hecken eines gesetzlich geschützten Biotops. Der festgestellte Plan sowie die in diesem Beschluss verfügbaren Nebenbestimmungen tragen dem jedoch – unter Ansehung der fachplanerischen Erforderlichkeit des Vorhabens – im Rahmen der Verhältnismäßigkeit durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen Rechnung.

Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Nebenbestimmungen und die verbindlichen Zusagen der Vorhabenträgerin wird sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für die Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die trotz der verfügbaren Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen

müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche öffentliche Interessen sowie dem öffentlichen Interesse der Barrierefreiheit hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

C. Gebühr

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 LGebG iVm § 1 GebVO VM und Nr. 11.3.9 GebVerz VM eine Gebühr erhoben, die die AVG als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs.1 Nr.1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss 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 Prozesskostenhilfverfahren, 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.

Anhang Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970
B&R Anlage	Bike & Ride Anlage
BE	Baustelleneinrichtung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes /Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Baden-Württemberg
B+R-Anlage	Bike + Ride Anlage
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale – Denkmalschutzgesetz
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

EiTB	Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen
e.V.	Eingetragener Verein
EZuVO	Eisenbahnzuständigkeitsverordnung
GebVerz VM	Gebührenverzeichnis Verkehrsministerium
GebVO VM	Gebührenverordnung Verkehrsministerium
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Kfz	Kraftfahrzeug
KompVzVO	Kompensationsverzeichnis-Verordnung
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V.
L-BGG	Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LEP	Landesentwicklungsplan
LGebG	Landesgebührengesetz
LGRB	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
NABU	Naturschutzbund Deutschland e.V.
NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Naturschutzgesetz Baden-Württemberg)
NE-Regelwerk	Regelwerk nichtbundeseigener Eisenbahnen
ÖKVO	Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Anerkennung und Anrechnung vorzeitig

durchgeführter Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffsfolgen – Ökokontenverordnung

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
P+R-Anlage	Park + Ride Anlage
SGFFG	Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz
SO	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
TENP	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
UVB	Unfallversicherung Bund und Bahn
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDE	Verband der Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der Österreichischen Bundesbahn

Anmerkung: Das vorliegende Abkürzungsverzeichnis enthält nicht sämtliche in der Entscheidung verwendeten Abkürzungen. Insbesondere wurde auf die Aufnahme allgemein gebräuchlicher Abkürzungen in aller Regel verzichtet.

Miriam Schuler

Karlsruhe, den 15.06.2021

Regierungspräsidium Karlsruhe