



Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH

Planungsabteilung A2-PL

Kraichgaubahn

Barrierefreier Ausbau Bf Bauerbach [RBBC]

AVG-Str.-Nr. 94201

Bahn-km 24,9+80

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Mit Blaeinträgen

~~Januar 2020~~ September 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Übersicht über das Planungsgebiet.....	3
2.1	Lage des Planungsgebietes.....	3
2.2	Schutzgebiete, Biotope	4
2.3	UVP-Pflicht	6
2.4	Sonstiges.....	6
3	Beschreibung des Vorhabens	6
3.1	Baubedingte Eingriffe	7
3.2	Anlagebedingte Eingriffe.....	8
3.3	Betriebsbedingte Eingriffe.....	8
4	Bestand und Eingriffsbeurteilung.....	9
5	Landschaftspflegerische Maßnahmen	13
6	Zusammenfassende Beurteilung	14

Anlagenverzeichnis

Anlage 1a	Bestands- und Konfliktplan	M 1:500
Anlage 2a	Maßnahmenplan	M 1:500

Verfasser:

 **ZIEGER-MACHAUER**
Landschaft • Freiraum • Umwelt
Planungsbüro Zieger-Machauer GmbH
68804 Altlußheim, Forlenweg 1, Mail: info@pbzm.de
Tel: 06205-2320210 • Fax: -2320222 • www.pbzm.de

Gisela Scheurich

Dipl.-Ing. Gisela Scheurich

Vorhabenträger:



Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
Planungsabteilung A2-PL
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe

1 Einleitung

Die AVG mbH beabsichtigt an der von der DB AG gepachteten Strecke 4201 (AVG-Str.-Nr. 94201) Grötzingen - Eppingen die vorhandene Station Bf Bauerbach [RBBC] bei Bahn-km 24,9+80 barrierefrei auszubauen.

Der AVG-Bahnhof Bauerbach liegt an der Strecke 94201 Grötzingen – Eppingen im Landkreis Karlsruhe und auf Gemarkung der Stadt Bretten.

Für die Maßnahme wird ein Planrechtsverfahren nach § 18 AEG durchgeführt.

Gemäß BNatSchG ist die Darstellung der durch die Planung verursachten Eingriffe in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt Aufgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplanes. Nach dem Grundsatz des Verursacher- und Ausgleichsprinzips bei Eingriffen in Natur und Landschaft, der im Bundesnaturschutzgesetz (§ 13 bis 15 BNatSchG) geregelt ist, soll innerhalb eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes erfasst werden, ob:

- vermeidbare, erhebliche Beeinträchtigungen unterlassen oder Maßnahmen zur Schadensminderung durchgeführt werden können,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können,
- der Eingriff wegen fehlender Ausgleichsmöglichkeiten auf sonstige Weise auszugleichen ist.

Der vorliegende Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) beinhaltet die Darstellung der aus dem Bauvorhaben resultierenden Konflikte bzgl. Naturhaushalt und Landschafts-/ Ortsbild sowie die Erarbeitung und Begründung der durch den Eingriff erforderlich werdenden landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Eine Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG (Screening) wurde durchgeführt. Es liegen keine Gründe vor, die die Notwendigkeit zur Durchführung einer UVP erkennen lassen.

2 Übersicht über das Planungsgebiet

2.1 Lage des Planungsgebietes

Der AVG-Haltepunkt Bauerbach liegt im Stadtteil Bauerbach der Großen Kreisstadt Bretten im Landkreis Karlsruhe. Der Haltepunkt mit den Gleisanlagen bildet die östliche Grenze von Bauerbach, nach Osten schließt die freie Feldflur an. Der Bahnhof liegt niveaugleich zur Umgebung und wird im Westen flankiert vom Kapellenweg.



Abbildung 1: Übersichtskarte (Quelle: LUBW)

2.2 Schutzgebiete, Biotope

Im Umfeld des Haltepunktes liegen folgende Schutzgebiete bzw. Biotope:

- Landschaftsschutzgebiet

Südlich des Haltepunktes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet Nr.: 2.15.066 „Streuobstwiesen zwischen Bauerbach und Flehingen“ (Fläche 38,0 ha). Es handelt sich dabei um ein Streuobstwiesengebiet als extensiv genutzte Kulturlandschaft mit hoher ökologischer Bedeutung.

- Geschützte Biotope gem. § 33 NatSchG

Im Plangebiet befinden sich folgende Offenland- bzw. Waldbiotope:

Biotop-Nr.	Name	Gesamtfläche
169182150308	Feldgehölze und Hecken an der Bahnlinie nördlich Bauerbach	3,3011 ha

Biotop-Nr.	Name	Gesamtfläche
169182150312	Hohlweg östlich Bauerbach, Gewann Am Flehinger Weg	0,2646 ha
169182150313	Hecken im Gewann Hinter der Ölmühle östlich Bauerbach	0,1685 ha
169182150314	Hohlweg und Hecke östlich Bauerbach, Gewann Innerer Hieberg	0,1165 ha
169182150329	Wildobst-Hecken östlich Bauerbach, Gewann Innerer Hieberg	0,3843 ha
169182150316	Auwaldstreifen am Bauerbach südöstlich der Ortschaft Bauerbach	0,081 ha

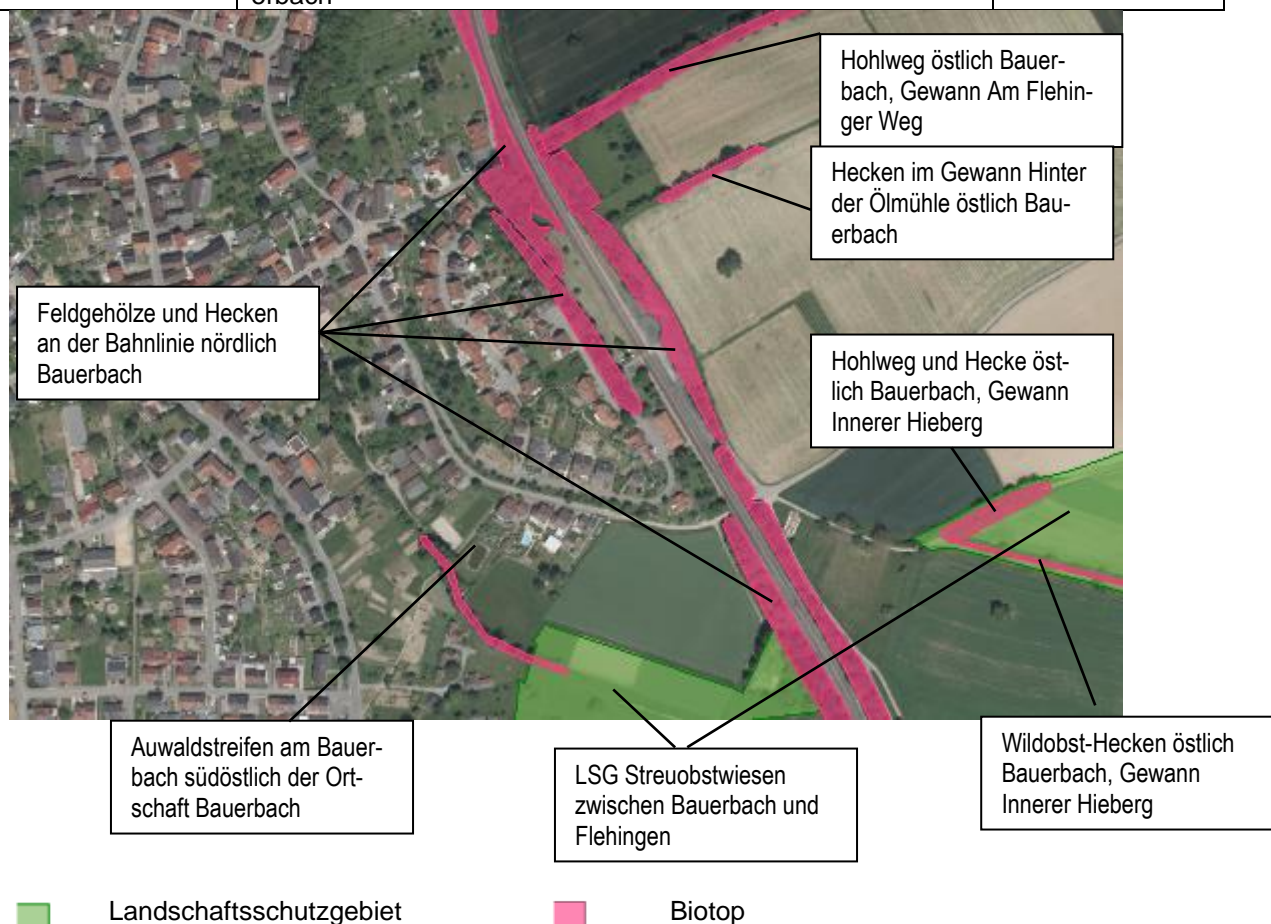


Abb. 1: Schutzgebiete, Biotope (Quelle: LUBW Kartendienste)

Um etwaigen Vorkommen bzw. Beeinträchtigungen besonders oder streng geschützter Arten Rechnung zu tragen und entsprechende Schutz-, Vermeidungs- und ggf. CEF-Maßnahmen (§ 44 BNatSchG) abzuleiten wurde ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Der Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass ein Vorkommen besonders oder streng geschützter Arten in dem Vorhabenbereich nicht zu erwarten ist und Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden können.

Auf der westlichen Seite der Gleise befindet sich eine Wiesenfläche, bei der es sich nach LUBW um eine FFH-Mähwiese handelt (MW-Nummer 6500021546110996). Die Wiesenfläche hat eine Größe von 1.115 m². Die Wiese ist mäßig artenreich, der Bestand wird gemäß LUBW mit C bewertet (3 stufige Bewertung mit A , B, C abnehmend).

2.3 UVP-Pflicht

Für das Vorhaben wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durchgeführt (Planungsbüro Zieger-Machauer, Oktober 2019). Die Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) für das Vorhaben keine UVP-Pflicht besteht.

2.4 Sonstiges

Die Baumaßnahme entspricht den Grundsätzen des Landesentwicklungsplanes 2002 des Landes Baden-Württemberg (LEP), den ÖPNV weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen. Des Weiteren fordert der Regionalverband Mittlerer Oberrhein im Regionalplan 2003, den ÖPNV attraktiver zu gestalten und weiter auszubauen. Der barrierefreie Ausbau der Schienenhaltepunkte im Landkreis Karlsruhe ist auch im Nahverkehrsplan 2014 des Karlsruher Verkehrsverbundes projektiert.

3 Beschreibung des Vorhabens

Der Bahnsteig 1 (Richtung Grötzingen) sowie der Bahnsteig 2 (Richtung Eppingen) haben derzeit eine Länge von ca. 120 m und eine befestigte Breite von ca. 2,50 m. Beide Bahnsteige besitzen eine Bahnsteighöhe von ca. 0,38 m ü. SO und sind gepflastert. Sie sind, wie auch die Zuwegungen, nicht mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Zur Erschließung des Bahnsteiges 2 befindet sich bei Bahn-km 25,0+52 ein technisch mit Signal und Akustik gesicherter Reisendenüberweg.

Der Haltepunkt verfügt auf der Westseite über ausgewiesene P+R- (ohne Behindertenstellplätze) und B+R- Stellplätze. Das Empfangsgebäude beinhaltet keine eisenbahntechnische Restnutzung mehr.

Der vorhandene Bahnsteig 1 (h = 0,38 m ü. SO) wird auf einer Länge von ca. 115 m, der vorhandene Bahnsteig 2 (ebenfalls h = 0,38 m ü. SO) auf einer Länge von ca. 120 m auf die Bahnsteighöhe von 55 cm über SO angehoben. Der Bahnsteigzugang verbleibt prinzipiell an der bestehenden Position.

Im Wesentlichen werden die Bahnsteige barrierefrei ausgebaut, um einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Die geplanten Maßnahmen werden nachstehend nur kurz beschrieben. Einzelheiten bzgl. der Bahnsteige, Zugänge und Ausstattung sowie notwendige Folgemaßnahmen sind der Maßnahmenbeschreibung der AVG und den Lageplänen zu entnehmen.

- Die vorhandenen Bahnsteige werden auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm über SO angehoben.
- Das auf den Bahnsteigen anfallende Oberflächenwasser wird über Querneigungen in eine Kastenrinne an der Bahnsteighinterkante geführt. Am Bahnsteig 1 wird von dort mittels Sammelleitung und Stichkanal in den Entwässerungskanal der Kapellenstraße

eingeleitet. Am Bahnsteig 2 wird in die neu herzustellende Tiefenentwässerung eingeleitet.

- Die vorhandenen Kabelkanäle werden durch Neubau ersetzt und an das Bahnsteigniveau angepasst.
- Der Haltepunkt wird nach dem AVG-Standard mit einem Wegeleitsystem, zwei Wetterschutzhäuser mit Sitzgelegenheiten, zwei dynamischen Fahrgastinformationen (bereits vorhanden, Uhrzeit integriert), Abfall- und Streugutbehälter, Fahrkartenautomat (bereits auf Bahnsteig 1 vorhanden), Fahrplan- und Infovitrien, Beleuchtung der Bahnsteige und Zuwegungen geplant.
- Es werden Bodenindikatoren gemäß DIN 32984 mit taktilen und farbig kontrastierenden Leitstreifen angeordnet, die Blinde und sehbehinderte Menschen bei der Orientierung unterstützen.
- Die Bahnsteige erhalten einen Belag aus Betonpflaster und werden mit Blindenleit- und Begleitstreifen versehen. Der Blindenleitstreifen dient gleichzeitig als Kennzeichnung des Gefahrenbereiches.
- Die neuen Beleuchtungsmasten werden an der Bahnsteighinterkante angeordnet.
- Die Bahnsteigzugänge verbleiben prinzipiell an den bestehenden Positionen.

P+R-Anlage (Park and Ride-Anlage)

In der vorhandenen P+R-Anlage ist ein Behindertenstellplatz vorgesehen.

B+R-Anlage (Bike and Ride-Anlage)

Die vorhandene B+R- Anlage bleibt unverändert.

3.1 Baubedingte Eingriffe

Der Vorhabenbereich ist durch die verkehrliche Nutzung mit deutlichen Lärmemissionen bereits vorbelastet. Dazu trägt insbesondere die Zugbelastung dieser Stadtbahnstrecke bei. Die Lärmkarten der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg zeigen an der trassennahen Bebauung Lärmvorbelastungen über 24 Stunden (L_{DEN}) von 55 - 60 dB(A) (s. technischer Erläuterungsbericht).

Die ausführenden Baufirmen werden dazu verpflichtet, lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren und Baugeräte dem Stand der Technik entsprechend einzusetzen, damit Beeinträchtigungen und schädliche Umwelteinwirkungen während der Bauzeit vermieden werden können. Während der Bauzeit werden die Regularien der „Allgemeine(n) Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV Baulärm) beachtet.

Bezüglich Erschütterungen lassen Umfang und Art der Baustelle sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten. Für die notwendigen Verdichtungsarbeiten werden aufgrund der linienhaften Ausprägung und des Umfangs in den betreffenden Gewerken lediglich

übliche Geräte kleinerer Leistung eingesetzt. Sonstige schwingungs- oder erschütterungsrelevante Arbeitsvorgänge sind im Zuge der Realisierung des Haltepunktes nicht vorgesehen. Die Bauzeit für die Gesamtmaßnahme wird auf ca. 3 Monate veranschlagt, die Maßnahme ist für das Jahr 2021 vorgesehen und soll nach Möglichkeit innerhalb der Sommerschulferien durchgeführt werden. Um die Auswirkungen für Reisende zu reduzieren wird versucht, weitere Baumaßnahmen auf diesem Streckenabschnitt zu bündeln.

Die Bauabschnitte werden so festgelegt, dass Behinderungen und Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer und Anwohner durch Sperrungen, Umleitungen, Baulärm, und Staub möglichst minimiert werden.

Während der Bauzeit wird auch 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. Dadurch werden für den Bahnsteig vorübergehend ca. 200 m², für den Zugang ca. 20 m², also insgesamt 220 m² befestigt. Nach Bauende wird der befestigte Bahnsteig einschließlich Zugang wieder rückgebaut, der Boden wird tiefengelockert und mit einem Landschaftsrasen aus gebietsheimischem Saatgut eingesät.

Um baubedingte Beeinträchtigungen der angrenzenden FFH-Mähwiese zu vermeiden, wird vor dem Bau des Bahnsteiges ein Biotopschutzzaun zum Schutz der Wiese errichtet. Der Schutzzaun bleibt während der gesamten Baumaßnahme 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.

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

3.2 Anlagebedingte Eingriffe

Der Bahnsteig 1 der Bahnhofs Bauerbach wird im Rahmen der Baumaßnahme barrierefrei auf die Gesamtlänge von ca. 115 m, Bahnsteig 2 auf die Gesamtlänge von ca. 120 m ausgebaut. Änderungen an den Gleisanlagen sind nicht vorgesehen. Durch die Verlängerung der Bahnsteige sowie den Bau der Rampe im Bereich des Bahnsteigs 1 ergibt sich eine Befestigung von 66 m² bisher unversiegelter Fläche.

Im Bereich der Zuwegung (Rampe) am Bahnsteig 1 wird die Rodung eines Baumes, für die Anlage von Bankett und Böschung 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.

Die Baumaßnahme liegt innerhalb der Stadt Bretten und findet primär auf Grundstück der DB AG und der Stadt Bretten statt. Es ist kein dauerhafter Grunderwerb von Dritten erforderlich.

3.3 Betriebsbedingte Eingriffe

Änderungen an DB-Anlagen als Folgemaßnahmen des barrierefreien Ausbaus finden nicht statt.

Insgesamt ist der Bahnsteigausbau des Bahnhofs keine wesentliche Änderung und verursacht keine relevanten betriebsbedingten Eingriffe.

Die geplante Umbaumaßnahme stellt keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BIm-SchV dar. Dementsprechend besteht aufgrund der AVG-Umbaumaßnahme kein Rechtsanspruch auf Schallschutz.

4 Bestand und Eingriffsbeurteilung

Der Bearbeitungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplanes liegt entlang der Gleisanlagen im östlichen Randbereich von Bauerbach. Das Untersuchungsgebiet gehört zum Naturraum 'Kraichgau' in der Großlandschaft 'Neckar-und Tauber-Gäuplatten'.

Die nachstehenden Fotos vermitteln einen Eindruck von der Örtlichkeit und der Bestandssituation.



Bahnsteig in Richtung Karlsruhe



Wiese nördlich des Bahnsteigs in Richtung Karlsruhe (Fläche für provisorischen Bahnsteig)



Wartehalle an Bahnsteig in Richtung Karlsruhe



Treppenaufgang am Bahnsteigende (Richtung Karlsruhe)



Bahnsteig in Richtung Heilbronn



Fläche südlich des Bahnsteigs in Richtung Heilbronn

Geologie und Boden

Im Bereich der Gleisanlagen 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.

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.

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 Haltepunktes sind nicht zu erwarten.

Wasser

Natürliche, hydrogeologische Verhältnisse liegen im Bereich des Haltepunktes nicht vor. Das auf den Bahnsteigen anfallende Oberflächenwasser wird über Querneigungen in eine Kastenrinne an der Bahnsteighinterkante geführt. Am Bahnsteig 1 wird von dort mittels Sammelleitung und Stichkanal in den Entwässerungskanal der Kapellenstraße eingeleitet. Am Bahnsteig 2 wird in die neu herzustellende Tiefenentwässerung eingeleitet.

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

Klima & Luft

Der Vorhabenbereich weist keine besonderen klimatischen Funktionen auf.

Die Rodung eines Baumes sowie die Entfernung von Gehölzen hat keine erheblichen klimatischen Auswirkungen, zudem nach Bauende Gehölzstrukturen neu angepflanzt werden.

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.

Pflanzen und Tiere

Pflanzen

Westlich des Bahnsteiges 1 Richtung Karlsruhe 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 Richtung Heilbronn 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 Robinie, Wallnuss, Ahorn oder Obstbäume sowie Sträucher wie Hartriegel, Liguster und Pfaffenkäppchen oder Brombeere. Richtung Norden grenzt an den vorhandenen Bahnsteig ein Wiesenstreifen an.

Tiere

Zur Feststellung von Vorkommen bemerkenswerter, gefährdeter oder geschützter Tierarten im Plangebiet, wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (Planungsbüro Zieger-Machauer, Januar 2020).

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

Auswirkungen

Baubedingt werden im Rahmen des provisorischen Bahnsteigs einschließlich des Zugangs insgesamt 220 m² Wiesenfläche befestigt. Nach Bauende werden die Flächen wieder rückgebaut, es erfolgt eine Bodenlockerung und Einsaat der Flächen mit Landschaftsrassen 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. Aufgrund der Verlängerung des Bahnsteiges 2 wird am Bahnsteigende die Rodung von ca. 260 m² nach § 33 geschützten Feldgehölzen erforderlich.

Durch Neupflanzungen 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.

Nicht wiederherstellbare Biotoptypen oder sonstige Schutzgebiete sind nicht betroffen.

Die Maßnahme bewirkt keine zusätzlichen Trennwirkungen oder Verinselungen von Lebensräumen.

Die vorübergehende, baubedingte Flächeninanspruchnahme ist nicht erheblich. Sie erfolgt auf bereits befestigten Flächen.

Artenschutz

Es wurde ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt und der Artenschutz nach § 44 BNatSchG abgearbeitet. Danach sind durch die geplante Baumaßnahme keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten. Es werden weder bei streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie noch bei europäischen Vogelarten Verbotstatbestände des § 44

Abs. 1 BNatSchG berührt, wenn der Gehölzrückschnitt im Winter außerhalb der Vogelbrut-saison erfolgt.

Landschafts-/Ortsbild

Der Haltepunkt liegt am Ortsrand von Bauerbach. Optisch ist der Haltepunkt zur freien Feld-flur hin durch einen Damm begrenzt, der im Wechsel mit Gehölzen / Bäumen und Magerra-sen verzahnt ist. Zum bebauten Bereich von Bauerbach hin ist der Haltepunkt abgeschirmt und wird durch Gehölze, Wiesenfläche und das Bahngelände geprägt.

Das Bauvorhaben findet im Bereich des vorhandenen Bahnsteiges und der unmittelbar an-grenzenden Böschungsfächen statt. Insgesamt handelt es sich dabei um einen abgeschirm-ten, wenig einsehbaren Bereich.

Baubedingt treten visuelle Störungen durch Bauarbeiten, Baustelleneinrichtungen und Bau-fahrzeuge auf, die vorübergehend und nicht gravierend einzustufen sind.

Anlagebedingt werden durch die Baumaßnahme Gehölze beseitigt, durch Neupflanzung von Gehölzen erfolgt ein Ausgleich. Sichtbeziehungen werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Beeinträchtigungen durch landschaftsuntypische Elemente ergeben sich nicht.

Schutzgebiete und Biotope

Schutzgebiete (Landschaftsschutzgebiet) liegen nicht im unmittelbaren Planungsbereich und sind von der Ausbaumaßnahme nicht betroffen. Beeinträchtigungen von Schutzgebieten sind daher nicht zu erwarten.

Zu beiden Seiten der Gleise befindet sich das gem. § 33 NatschG geschützte Biotop Nr.: 169182150308, „*Feldgehölze und Hecken an der Bahnlinie nördlich Bauerbach*“. Die Feld-gehölze und Hecken können auf Grund ihres Alters und ihrer Ausprägung innerhalb längerer Entwicklungszeiträumen als wiederherstellbar eingestuft werden. Durch Überbauung bzw. Neuprofilierung der Böschung kommt es zu einem Verlust von 260 m² dieser nach § 33 NatSchG

B-W geschützten Gehölzfläche. Durch Bepflanzung der neu entstehenden Böschung am Ende des Bahnsteiges 2 (205 m²) sowie durch eine Gehölzpflanzung (145 m²) im Bereich der zu entsiegelnden Ausgleichsfläche (Maßnahme A 2), werden Gehölze neu gepflanzt und ein gleichartiger Ausgleich geschaffen. Demnach liegen die Voraussetzungen für eine Aus-nahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG vor.

Weitere Biotope sind von der Ausbaumaßnahme nicht betroffen.

5 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Vermeidungsmaßnahmen

- V 1** Im Hinblick auf die Vermeidung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG wird die Rodung des Baumes bzw. der Gehölze zwischen 1. Oktober und 28. Februar durchgeführt. Erforderlicher Rückschnitt an den Gehölzen erfolgt sorgsam und nur soweit erforderlich.
- V 2** Um Beschädigungen der an das Baufeld unmittelbar angrenzenden, nach § 33 NatSchG geschützten Gehölzflächen **sowie der FFH-Mähwiese** zu vermeiden, werden ~~am Ende des Bahnsteiges 2~~ Biotopschutzzäune aufgestellt. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Schutzzäune wieder abgebaut.
- V 3** Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen wird während aller Bauarbeiten auf den Schutz des Bodens und des Grundwassers gegenüber dem Eintrag gefährlicher Stoffe geachtet. Es werden lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren und Baugeräte dem Stand der Technik entsprechend eingesetzt. Die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV Baulärm) wird beachtet.

Gestaltungsmaßnahmen

- G 1** Einsaat der neu entstehenden Böschungen mit Landschaftsrasen aus gebietsheimischem Saatgut (352 m²).
- Der provisorische Bahnsteig sowie der Zugang auf der westlichen Seite der Gleise werden nach Bauende rückgebaut. Die Böden werden tiefengelockert und mit Landschaftsrasen aus gebietsheimischem Saatgut eingesät (220 m²).

Ausgleichsmaßnahmen

- A 1** Als Ausgleich für die Befestigung von Böden sowie die Rodung von Gehölzen wird eine Teilfläche entlang des Bahnsteiges 2 entsiegelt (180 m²). Die vorhandene Fahrbahndecke sowie der Unterbau wird aufgenommen, die Fläche tiefengelockert und mit kulturfähigem Boden angedeckt. Der anfallende Straßenaufbruch wird ordnungsgemäß entsorgt.
- A 2** Im Bereich der neu angelegten Böschung am Ende des Bahnsteiges 2 sowie im Bereich der Ausgleichsfläche A 1 werden gebietseigene Gehölze gepflanzt (Gesamt: ca. 350 m²). Die Gehölzauswahl der Pflanzungen erfolgt gem. "Gebietsheimische Gehölze in Baden-Württemberg" der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Fachdienst Naturschutz, Karlsruhe 2002 – sowie in Anlehnung an den Bestand vor Ort.
- Im Randbereich zu den Gleisen hin erfolgt eine Einsaat mit Landschaftsrasen aus gebietsheimischem Saatgut (ca. 35 m²).

6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Reichweite der Auswirkungen und die in Anspruch genommenen Örtlichkeiten für den barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Bauerbach lassen die generalisierte Feststellung zu, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch dieses Vorhaben nicht zu erwarten sind.

Der Ausbau des Haltepunktes findet zum großen Teil im Bereich der bereits vorhandenen Bahnsteige statt.

Schutzgüter, die besonders selten, wertvoll oder nicht wiederherstellbar sind, sind nicht betroffen. Das Vorhaben weist keine Wirkfaktoren auf, die über das unmittelbare Umfeld hinaus erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verursachen können.

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 können bei Einhaltung entsprechender Vermeidungs- bzw. Gestaltungsmaßnahmen baubedingte Beeinträchtigungen vermieden werden.

Anlagebedingt wird am Ende des Bahnsteiges 2 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. Demnach liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG vor.

Bei Durchführung der Rodungsmaßnahmen an Gehölzen zwischen Oktober und Februar werden keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausgelöst. Betriebsbedingt erfolgen keine Eingriffe in Natur und Landschaft.

Umweltschäden im Sinne von § 19 BNatSchG bzw. § 90 Wasserhaushaltsgesetz können ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Beeinträchtigungen nach derzeitigem Kenntnisstand durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im rechtlichen Sinne kompensiert werden. Unter Einbeziehung der geplanten Vermeidungsmaßnahme V 1 führt das Vorhaben nicht zu einem Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG (s. Artenschutzrechtliche Prüfung).